

Die Flotte der Swissair (15): Douglas DC-9-41 und DC-9-51

Die laute Zwischenlösung

Die erste Erdölkrise im Jahr 1973 bewog die Swissair, ihre durstigen Convair 990 Coronado früher als geplant zu ersetzen. Zur Ablösung des für Europastrecken mit 116 Passagierplätzen versehenen «Mini Airbus», beschaffte sie jedoch nicht den richtigen «Airbus» für Kurz- und Mittelstrecken, sondern bestellte vorerst die ziemlich laute Douglas DC-9-50.

Rückblick von Markus Seiler (Flottenliste), Daniel Ruhier (Text) und Hanspeter Abt (Meilensteine)

In die Evaluation wurde neben der DC-9-50 auch die Boeing 727-200 einbezogen: Sie diente zu Vergleichszwecken, oder allenfalls als Druckmittel, damit Douglas die von Swissair gewünschte erneute Verlängerung des DC-9-Rumpfes verwirklichte. Der Hersteller war schliesslich bereit, das neue Modell der Serie -50 zu bauen, sofern Swissair mindestens zehn Einheiten davon bestellte.



Foto: Archiv Daniel Rühler

Der Prototyp der McDonnell Douglas DC-9-50 auf einem Testflug. Später flog die N54641 als HB-ISK bei Swissair.

DC-9-41 zur Überbrückung

Am 5. Juli 1973 stimmte der Verwaltungsrat der Bestellung von zehn Douglas DC-9-51 im Gesamtbetrag von rund 300 Millionen Franken zu, inklusive Reservetriebswerken, Ersatzteilen und Betriebseinrichtungen. Da der neue Typ erst ab August 1975 geliefert werden konnte, machte die Swissair den Vertragsabschluss davon abhängig, dass ihr die Herstellerfirma in der Zwischenzeit andere Flugzeuge zur Verfügung stellt, um eine rasche Ablösung der Coronado zu ermöglichen.

Die von McDonnell Douglas getroffene Lösung ermöglichte der Swissair, vorübergehend vier Douglas DC-9-41 von SAS zu mieten, womit sich letztere für die ihr 1967/68 vermieteten DC-9-32 revanchieren konnte. Mit Beschluss vom 20. Februar 1974 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Luftamt, die mietweise von der Swissair übernommenen SAS DC-9-41 unter den Hoheits- und Eintragungszeichen HB-IDV, HB-IDW, HB-IDX und HB-IDY in das schweizerische Luftfahrzeugregister ein-

zutragen. Anstelle der ursprünglich vorgesehenen DC-9-41 SE-DBX lieferte die skandinavische Fluggesellschaft schliesslich die norwegisch registrierte LN-RLK. Im schweizerischen Luftfahrzeugregister war als Eigentümer nicht das SAS, sondern je nach Herkunftsland die D.N.L. Norwegen, D.D.L. Dänemark bzw. ABA Schweden eingetragen.

Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hatte der Swissair übrigens schon Anfang der 1970er-Jahre auf bestimmten Linienflügen den regelmässigen Einsatz von SAS DC-9-41 bewilligt, so beispielsweise auf der im Sommerflugplan täglich beflogenen Linie Genf-Kopenhagen. Die Swissair war daher mit diesem Flugzeugtyp vertraut.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Eine seltene Farbaufnahme einer DC-9-41 der Swissair. Die HB-IDW wurde wie die anderen vier DC-9-41 von SAS gemietet. Sie flog ab Oktober 1974 nur ein Jahr für Swissair.

Drei Landevorfälle mit Prototyp

Am 17. Dezember 1974 startete der Prototyp DC-9-50 N54641 in Long Beach zum Erstflug. Das als HB-ISK für Swissair vorgesehene Flugzeug absolvierte anschliessend ein Testflugprogramm mit über 300 Flugstunden. Während den Zertifizierungsflügen in Yuma (Arizona) ereigneten sich am 12. Mai sowie 14. und 15. Juni 1975 drei Landevorfälle. Der



Foto Markus Seiler

Anlässlich der Sion Airshow besuchte die DC-9-51 HB-ISN «Sion» den Walliser Flughafen am 3. September 1976. An der Sion Air Show 1982 war die ISN wieder dabei, dann aber in den neuen Swissair-Farben.

erste führte zu massiven Strukturschäden am Flugzeug und nach dessen Reparatur zu einer aufwendigen Übernahmepfung, deren erster Teil Ende September in Long Beach und der zweite Teil am 6. Dezember 1975 in Zürich stattfand. Da die HB-ISL als N54642 ebenfalls für Testflüge eingesetzt wurde, übernahm die Swissair am 15. August 1975 die HB-ISM als erste Einheit. Bis Ende des Jahres stand schon die Hälfte der zehn bestellten Flugzeuge im Linieneinsatz; drei weitere folgten im Februar/März 1976 und die letzten zwei im Februar 1977.

Sale / Lease-back wird salonfähig

Die ersten zehn DC-9-51 gehörten anfänglich alle der Swissair. Für die im März/April 1979 lieferbare elfte und zwölfte Einheit plante sie ursprünglich, diese durch eine japanische Gruppe kaufen zu lassen und für zehn Jahre zu mieten. In Abweichung der vom Bundesrat am 28. Februar 1979 erteilten Bewilligung zur Immatriculation von zwei im ausländischen Eigentum stehenden Flugzeugen wurde schliesslich nur die HB-ISV, nicht aber die HB-ISW, auf den Namen der Mitsui & Co. in Tokio eingetragen.

Noch vor Ablieferung der beiden erwähnten Flugzeuge läutete Swissair am 10. Oktober 1977 mit der Bestellung von 15 Douglas DC-9-80 die Ablösung der den Lärmvorschriften zwar genügenden, für die Schweiz jedoch als zu laut empfundenen DC-9-50 ein. Nach knapp acht Jahren Einsatz verkaufte die Swissair die ersten Einheiten an die amerikanische Muse Air. Als Reaktion teilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Swissair Ende August 1983 mit, es habe «mit grosser Genugtuung

den Verkauf von fünf DC-9-51 zur Kenntnis genommen.»

Tatsächlich lieferte Swissair im Oktober 1983 zwei und im Januar 1984 eine dritte DC-9-51 an Muse Air; zwei weitere Einheiten gingen erst im Frühjahr 1986 an Hawaiian Airlines. Schon Ende August 1985 gelang es der Swissair, zwei ihrer DC-9-51 an die Crown Arcot Corporation in Guernsey sowie drei an Selenia AB in Stockholm zu verkaufen und diese fünf Flugzeuge bis zu deren Ausscheiden aus der Flotte von den Eigentümern zurück zu mieten. Von den total zwölf McDonnell Douglas DC-9-51 der Swissair befand sich damit die Hälfte in fremdem Eigentum.

Meilensteine 1976 – 1979

1976: Das Swissair-Streckennetz wurde ausgebaut. Es kamen Dubai, Kuwait und Oran dazu. Dafür musste der Anflug auf Beirut – nach über 30 Jahren – wegen des Bürgerkriegs eingestellt werden. Swissair war in 166 Städten mit eigenen Büros und in 39 weiteren mit Niederlassungen vertreten. Für das Frachtgeschäft wurde ein Frachtreservationssystem eingeführt. Die Technik wurde ebenfalls mit einem neuen Computer-System ausgerüstet. Die neue Piste 14/32 wurde in Zürich-Kloten in Betrieb genommen. Basels Bevölkerung stimmte einer Verlängerung der Hauptpiste 16/34 zu. Und die Genfer SATA (Société Anonyme de Transport Aérien) erwarb von der Swissair eine DC-8-53.

Der Verkehr stieg um zwölf Prozent und lag damit über dem Durchschnitt des Weltluftverkehrs. Der Umsatz der Swissair überschritt erstmals zwei Milliarden Schweizer Franken.

Die Auslastung stieg von 51,9 Prozent auf 54,3 Prozent. Dies war ein Zeichen für das Einsetzen des lang ersehnten Aufschwungs. Obwohl wichtige europäische Währungen wiederum an Wert verloren, wurde ein gutes Resultat erzielt. Das Bruttoergebnis von 257 Millionen Franken und der Reingewinn von 44 Millionen lagen über den Vorjahren. Die Erträge aus Nebenleistungen erreichten mit 337 Millionen Franken bereits 15 Prozent der Gesamterträge, wobei die technischen Dienste im Rahmen der KSSU-Zusammenarbeit massiv zum Umsatz beigetragen haben. Der ehemalige Direktionspräsident Dr. Walter Berchtold schied aus dem Verwaltungsrat aus.

1977: Swissair bestellte als Erstkunde 15 DC-9-81. Das Streckennetz wurde mit drei europäischen Destinationen erweitert. Beirut wurde wieder angefliegen. Die Swissair war in 170 Städten vertreten, neu auch in Damaskus und Riyadh. Der Personalbestand betrug 14'129 Mitarbeiter.

Das Geschäftsjahr war von einer starken Zunahme der Verkehrsnachfrage gekennzeichnet. Die Gesamterträge stiegen um zwölf Prozent auf 2,4 Milliarden Schweizer Franken. Der Reingewinn betrug 52 Millionen Franken. Die Sitzplatzauslastung erreichte mit 60,7 Prozent den höchsten Wert seit dem Zweiten Weltkrieg. Wie andere Airlines kämpfte auch die Swissair mit dem fortschreitenden Zerfall des Tarifsystems der IATA. Es herrschte zunehmend ein Tarif-Chaos.

1978: Nach dem Scheitern der privaten SATA, wurde als CTA (Compagnie de Transport Aérien) eine zweite Charter-Tochter der Swissair



Als dritte von total zwölf DC-9-51 stiess die HB-ISL im September 1975 zur Swissair-Flotte und kam bis im April 1987 zum Einsatz.

gegründet, die später mit der Balair zur Balaircta fusionierte.

Die Währungsprobleme verschärfen sich weiter. Der Wertverlust ausländischer Währungen gegenüber dem Schweizer Franken wirkte sich negativ auf die Einnahmen aus dem Flugverkehr aus, was Preisabschläge und Verluste in der Höhe von 380 Millionen Franken bewirkte. Trotz einer höheren Sitzplatzauslastung von 62,5 Prozent verringerten sich die Erträge. Der Airline Deregulation Act (das war ein Gesetz der USA, das am 28. Oktober 1978 vom Präsidenten Jimmy Carter veranlasst wurde und die Deregulierung des kommerziellen Flugverkehrs beinhaltete) löste einen Preiskampf auf dem Nordatlantik aus (plus zwölf Prozent Passagiere, aber minus elf Prozent Erträge). Dank konsequenten Sparbemühungen konnten die Kosten wieder auf den Wert von 1973 gedrückt werden. Mit Annaba, Jeddah und Oporto wurden drei neue Destinationen angefliegen. Diverse Vertretungen in Europa, Afrika und im Mittleren Osten wurden eröffnet.

1979: Aufgrund des Absturzes einer DC-10 von American Airlines in Chicago verordneten die amerikanischen Luftfahrtbehörden ein weltweites Flugverbot für die DC-10. Ein grosser Teil der Flotte stand vom 7. bis 18. Juni am Boden (siehe SkyNews.ch 05/2016).

Am 7. Oktober überrollte die DC-8-62 HB-IDE nach der Landung in Athen die Piste

und fing Feuer, wobei 14 Passagiere das Leben verloren.

Das Betriebsjahr 1979 war durch die enorme Steigerung der Treibstoffpreise geprägt. Die Swissair bestellte – um Kapazitätsengpässe zu vermeiden – für verkehrsdichere Kurzstrecken und für Mittelstrecken als erste Airline zehn Airbus 310, die mit einem Zweimann-Cockpit konzipiert wurden. Eine dritte Boeing 747 wurde bestellt und auf eine vierte Maschine eine Option gesichert. Dublin wurde ins Streckennetz aufgenommen, dafür musste wegen der politischen Wirren im Libanon die Bedienung Beiruts wieder eingestellt werden. In Basel wurde die Regionalfluggesellschaft Crossair gegründet.

Nachtrag zu SkyNews.ch 04/2016, «Die Flotte der Swissair (13): Boeing 747», Seite 45: In der ersten Spalte sollte es am Ende des ersten Absatzes heissen: «Captain **Robert Staubli** landete den ersten Swissair Jumbo-Jet auf dem Ablieferungsflug via den Nordpol am 27. Februar um 9.11 Uhr in Zürich.»



Die DC-9-41 OY-KGG von SAS flog als HB-IDY ab Dezember 1974 neun Monate für Swissair. SAS verleaste sie aber auch an Thai International, wie diese Aufnahme aus Oslo zeigt.

Swissair-Flotte (15): Douglas DC-9-41

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IDV	DC-9-41	47114	(02.09.1974)		SE-DBX, laut Planung SAS ursprünglich zur Vermietung an Swissair vorgesehen, jedoch am 18.12.1974 durch c/n 47116 ersetzt
HB-IDV (-)	DC-9-41	47116	18.12.1974	22.08.1975	ex LN-RLK, gemietet von SAS/McDD (McDonnell Douglas) vom 12.12.74 bis 22.08.75 (LN-RLK gelöscht am 17.12.74), an Northwest Airlines als N752NW am 11.04.91, Fusion mit Delta Airlines am 28.10.08, verkauft an GA Telesis am 03.01.11, als Ersatzteilsponder in Orlando/FL ab Januar 2011 und offiziell gelöscht am 09.02.11
HB-IDW (-)	DC-9-41	47115	08.10.1974	03.10.1975	ex OY-KGA, gemietet von SAS/McDD vom 01.10.74 bis 03.10.75 (OY-KGA gelöscht am 02.10.74), an Northwest Airlines als N751NW am 17.09.91, Fusion mit Delta Airlines am 28.10.08, verkauft an GA Telesis am 03.01.11, als Ersatzteilsponder in Orlando/FL ab Januar 2011 und offiziell gelöscht am 09.02.11
HB-IDX (-)	DC-9-41	47117	05.11.1974	10.10.1975	ex SE-DBW, gemietet von SAS/McDD vom 30.10.74 bis 10.10.75 (SE-DBW gelöscht am 29.10.74), an Northwest Airlines als N753NW am 01.02.91, Fusion mit Delta Airlines am 28.10.08, im Juli 2011 in Marana/AZ ausser Betrieb, im November 2011 verschrottet und offiziell gelöscht am 29.07.13
HB-IDY (-)	DC-9-41	47395	28.11.1974	26.09.1975	ex OY-KGG/HS-TGM/OY-KGG, gemietet von SAS/McDD vom 21.11.74 bis 26.09.75 (OY-KGG gelöscht am 22.11.74), an Northwest Airlines als N762NW am 01.05.91, Fusion mit Delta Airlines am 28.10.08, verkauft an GA Telesis am 03.01.11, als Ersatzteilsponder in Orlando/FL ab Januar 2011 und offiziell gelöscht am 09.02.11

Swissair-Flotte (15): Douglas DC-9-51

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-ISK Höri	DC-9-51	47654	19.11.1975	02.10.1986	DC-9-51 Prototyp, ex N54641 (gelöscht am 19.11.75), definitive Verkehrszulassung am 06.12.75 nach Ablieferung, Sale/Lease-back mit Crown Arcot Corp ab 30.08.85, an SAS und an Hawaiian Airlines als N669HA am 01.10.86 als Lease/Purchase, ab 06.12.01 in Mojave/CA ausser Betrieb, verkauft an Aero Turbine am 29.11.02 als Ersatzteilsponder, offiziell gelöscht am 05.09.12
HB-ISL Köniz	DC-9-51	47655	12.09.1975	23.04.1987	ex N54642 (gelöscht am 12.09.75), definitive Verkehrszulassung am 26.09.75, Sale/Lease-back mit Crown Arcot Corp ab 30.08.85, an SAS als LN-RMC am 07.04.87, am 30.03.88 auf OY-CTA umregistriert, Verkauf an Alisarda/Investors Asset Holding Corp (IAHC) im April 1988, von SAS weiter geleast, bei Alisarda als I-SMEO ab 17.04.90, an Meridiana am 01.09.91, an Celsius Amtec Corp als N54642 am 23.07.99, Lease an Surinam Airways als PZ-TCK am 10.11.99, seit September 2003 in Lake City/FL ausser Betrieb
HB-ISM Wettingen	DC-9-51	47656	14.08.1975	04.05.1988	definitive Verkehrszulassung am 23.08.75 nach Ablieferung, Sale/Lease-back mit Salenia Aviation am 30.08.85, verkauft an Guinness Peat Aviation als EI-BWA am 23.03.88, Lease an North African Airlines als SU-BKK von 07.06.88 bis 01.11.88, an Spanair als EC-246/EC-ENZ am 02.02.89, an Alisarda als I-SMEE am 30.10.89, an Meridiana am 01.09.91, verkauft an Celsius Amtec Corp als N148CA am 20.10.99, Lease an Aeropostal als YV-42C am 24.10.00, umregistriert auf YV138T im Oktober 2006, seit Dezember 2007 in Caracas ausser Betrieb
HB-ISN Sion	DC-9-51	47657	11.09.1975	05.11.1987	definitive Verkehrszulassung am 19.09.75 nach Ablieferung, Sale/Lease-back mit Salenia Aviation am 30.08.85, an SAS via Salenia als SE-DFN am 30.10.87, am 30.03.88 auf OY-CTB umregistriert, Verkauf an Alisarda am 01.06.89 und bis 10.09.90 zurückgeleast, bei Alisarda als I-SMEJ ab 10.09.90, an Meridiana am 01.09.91, verkauft an Celsius Amtec Corp als N2248F am 20.10.99, Lease an Khors Air als UR-BYL am 20.06.00, unterverleaset an Hunair Hungarian Airlines von Juni 2000 bis Oktober 2000 und an Aero Asia von Juni 2004 bis September 2008, an Georgian National Airlines als 4L-GNN im Oktober 2008, an Sky Georgia Airlines im Mai 2009, seit März 2012 in Tiflis ausser Betrieb
HB-ISO Biel/Bienne	DC-9-51	47658	30.09.1975	01.03.1988	definitive Verkehrszulassung am 09.10.75 nach Ablieferung, Sale/Lease-back mit Salenia Aviation am 30.08.85, an SAS als SE-DFO am 29.02.88, am 30.03.88 auf OY-CTD umregistriert, Sale/Leaseback mit IAHC im April 1988, Lease an Hawaiian Airlines als N601AP am 14.12.90, von Hawaiian gekauft im Juni 1997, ab 04.09.01 in Mojave/CA ausser Betrieb, verkauft an Aero Turbine als Ersatzteilsponder am 29.11.02, offiziell gelöscht am 20.06.03
HB-ISP Lugano	DC-9-51	47659	12.02.1976	29.09.1983	definitive Verkehrszulassung am 05.03.76 nach Ablieferung, Verkauf an Muse Air als N670MC am 04.10.83, Sale/Leaseback mit Polaris Aircraft Leasing im Dez 1985, Lease an TranStar Airlines am 17.02.86, verleaset an Eastern Airlines am 03.09.87, an Continental Airlines am 01.03.91, an Northwest Airlines am 11.03.92, Fusion mit Delta Air Lines am 22.10.08, ab 26.03.12 in Marana/AZ ausser Betrieb, Registration N670MC wird am 31.05.16 gelöscht
HB-ISR Locarno	DC-9-51	47660	27.02.1976	13.10.1983	definitive Verkehrszulassung am 19.03.76 nach Ablieferung, Verkauf an Muse Air als N671MC am 04.10.83, Sale/Leaseback mit Polaris Aircraft Leasing im Dez 1985, an TranStar Airlines am 17.02.86, verleaset an Eastern Airlines am 01.09.87, an Continental Airlines am 01.03.91, an Northwest Airlines am 11.03.92, Fusion mit Delta Air Lines am 22.10.08, ab 06.11.12 in Marana/AZ ausser Betrieb und am 11.05.15 offiziell gelöscht
HB-ISS Dietikon	DC-9-51	47661	10.03.1976	05.01.1984	ex N8706Q (gelöscht am 11.03.76), definitive Verkehrszulassung am 19.03.76 nach Ablieferung, Verkauf an Muse Air als N672MC am 05.01.84, Verkauf an USAirlease am 04.09.87, verleaset an Aeropostal vom 01.11.87 bis 31.03.88, verleaset an Hawaiian Airlines am 15.06.88 (verschiedene Eigentümer), ab April 2001 in Mojave/CA ausser Betrieb, an Aero Turbine als Ersatzteilsponder am 29.11.02, offiziell gelöscht am 27.02.13
HB-IST Aarau	DC-9-51	47662	04.02.1977	13.03.1986	definitive Verkehrszulassung am 18.02.77 nach Ablieferung, Verkauf an Hawaiian Airlines als N679HA am 13.03.86 und Sale/Leaseback mit Intergrated Aircraft Corp im März 1988 (dann verschiedene Eigentümer), ab 06.07.01 in Mojave/CA ausser Betrieb, an Aero Turbine als Ersatzteilsponder am 29.11.02, offiziell gelöscht am 17.05.06
HB-ISU Bachenbülach	DC-9-51	47663	16.02.1977	10.04.1986	definitive Verkehrszulassung am 04.03.77 nach Ablieferung, Verkauf an Hawaiian Airlines als N689HA am 10.04.86 und Sale/Leaseback mit Integrated Aircraft Corp im April 1986 und Lockheed Finance Corp im Juni 1986, Lease an Private Jet Expeditions als N919PJ am 01.03.94, unterverleaset an National Airlines vom 25.05.94 bis 14.12.94, dann an Sun Jet International am 15.12.94, an Avteam als Ersatzteilsponder am 19.03.98, offiziell gelöscht am 03.07.13
HB-ISV Winkel	DC-9-51	47783	07.03.1979	17.10.1988	ex N1002N (gelöscht am 06.03.79), definitive Verkehrszulassung am 30.03.79 nach Ablieferung, geleast von Mitsui bis 29.09.86, verkauft an Guinness Peat Aviation am 10.10.88, verleaset an Aeropostal als YV-40C vom 19.10.88 bis 29.03.92, an Aero USA als N600TR im August 1994, an Northwest Airlines am 21.02.95, Fusion mit Delta Air Lines am 28.10.08, seit 02.09.13 in Marana/AZ ausser Betrieb, Registration N600TR wird am 30.06.16 gelöscht
HB-ISW Dübendorf	DC-9-51	47784	02.05.1979	04.08.1988	definitive Verkehrszulassung am 12.05.79 nach Ablieferung, verkauft an Guinness Peat Aviation am 29.07.88, verleaset an Aeropostal als YV-41C vom 15.08.88 bis 31.10.91, verkauft an Aero USA Inc und Lease an Hawaiian Airlines als N603CD am 08.07.92, ab 04.08.01 in Mojave/CA ausser Betrieb, im April 2008 verschrottet, im April 2008 verschrottet, offiziell gelöscht am 06.05.03