

Die Flotte der Swissair (16): DC-9-80 – Teil 1

Leiser und grösser

Zwischen 1980 und 1998 setzte Swissair total 27 DC-9-80 – inklusive der von Balair und Martinair gemieteten Flugzeuge – im Linienverkehr ein. Später wurden sie als MD-81, MD-82 und MD-83 bezeichnet. Diese grösseren und leiseren Jets von McDonnell-Douglas lösten die DC-9-51 und auch die DC-9-32 ab. Im ersten Teil wird auf die Entwicklung der äusserst erfolgreichen MD-80-Serie eingegangen, die Fortsetzung folgt in der Augustausgabe.

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

Bereits bei Einführung der DC-9-51 war der Swissair klar, dass sie für ihre verkehrsstärksten Strecken in Europa zukünftig ein noch grösseres, vor allem aber leiseres Flugzeug benötigte. Das auf ihre Initiative ins Produktionsprogramm von McDonnell Douglas aufgenommene Modell DC-9-81 verfügte über 135 Passagierplätze.



Foto Archiv Daniel Ruhier

Der Prototyp der Douglas DC-9 Super 80 N980DC sollte ursprünglich als HB-INI, dann als HB-INA bei Swissair in Dienst gehen. Doch da er während den Testflügen bei einer harten Landung beschädigt wurde, weigerte sich Swissair, dieses Flugzeug zu übernehmen.

Swissair als Erstbestellerin

Am 20. Oktober 1977 orientierte die Swissair die im Balsberg versammelte Presse über die Bestellung von 15 McDonnell-Douglas DC-9-80 plus fünf Optionen. Ausschlag zu dieser Wahl gaben insbesondere Überlegungen des Umweltschutzes: Dank neuen Triebwerken

mit höherem Nebenstromverhältnis gehörte die DC-9-80 zu den Flugzeugen mit geringster Lärmentwicklung. Sie sollte daher der Swissair die rasche Ablösung ihrer lärmigen DC-9-32 und DC-9-51 ermöglichen. Laut Kaufvertrag hätte McDonnell Douglas der Swissair das ers-

te Flugzeug im März 1980, anschliessend monatlich eine Einheit und im Februar und März 1981 je zwei Flugzeuge, liefern sollen. Auf das Gesuch vom 1. Februar 1978 reservierte das Luftamt die Kennzeichen HB-INA bis -INP (ohne -INJ). Die Reihenfolge im Ablieferungsplan lautete ursprünglich wie folgt: ab März 1980 die Werknummern 48002 bis 48005 mit den Kennzeichen HB-INA bis HB-IND, im Juli das zweite Testflugzeug (c/n 48001) als HB-INE und im November 1980 der im Zertifizierungsprozess benutzte Prototyp (c/n 48000) als HB-INI. Im März 1979 korrigierte die FAA jedoch die Zuteilung der Kennzeichen HB-INA bis -INP auf die Werknummern 48000 bis 48014 in fortlaufender Reihenfolge.

Verzögerungen wegen Streiks

Arbeitsniederlegungen von Mitarbeitergewerkschaften, Lieferverspätungen von Bauteilen sowie ein heftiger Streit mit Pilotengewerkschaften über die Frage, ob die Super 80 eine Zwei- oder Drei-Mann-Besatzung erfordere, verzögerten den Bau und die Erprobung des neuen Kurzstreckenmodells der Swissair. Am 19. Oktober 1979 konnte die Douglas DC-9



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Der offizielle Roll-out der DC-9-81 fand am 9. November 1979 unter Anwesenheit von Swissair-Direktionspräsident Armin Baltensweiler und vier extra aus der Schweiz angereisten Alphornbläsern statt. Daran nahmen die als HB-INB vorgesehene DC-9-81 in Swissair-Farben (Bild), die erste AUA-Einheit sowie der Prototyp teil.



Als erste DC-9-81 übernahm Swissair am 12. September 1980 die HB-INC mit Werknummer 48002. Gleichzeitig führte sie auch die neue Bemalung mit zwei braunen Kabinenstreifen ein.

Super 80 (N980DC, als HB-INA vorgesehen) endlich in Long Beach zum dreistündigen Jungfernflug starten. Der Roll-out sowie die erste Präsentation vor geladenen Gästen und der Öffentlichkeit fand am 9. November 1979 unter Anwesenheit von Swissair-Direktionspräsident Armin Baltensweiler und vier extra aus der Schweiz angereisten Alphornbläsern statt.

Unfälle während der Flugerprobung

Nebst dem Prototypen standen für die Flugerprobung zwei weitere Flugzeuge zur Verfügung: die N1002G (als HB-INB vorgesehen) sowie die N1002W (später OE-LDP der Austrian Airlines). Im Rahmen von FAA-Zertifizierungsflügen kam es zu zwei schweren Unfällen, welche die Auslieferung des Modells an Swissair weiter verzögerten: Bei einer ausserordentlich harten Landung auf der Edwards Air Force Base brach am 2. Mai 1980 beim Prototyp N980DC das gesamte Heck mit Leitwerk ab. Nach dessen Reparatur weigerte sich jedoch die Swissair, das als HB-INA vorgesehene Unfallflugzeug zu übernehmen. Es diente später dem Hersteller als Versuchsträger für das Propfan-Triebwerk GE 36 UDF (Unducted Fan).

Das zweite, in den neuen Swissair-Farben zur Flugerprobung eingesetzte Flugzeug

N1002G verlor bei der Landung in Yuma/Arizona am 19. Juni 1980 das Fahrwerk. Bei der Bergung fiel zudem ein Kran auf den beim Unfall stark beschädigten Rumpf. Die als erste HB-INB vorgesehene Maschine wurde nicht wieder aufgebaut. Nach Erteilung des Lufttüchtigkeitszeugnisses durch die FAA am 25. August 1980 übernahm die Swissair am 12. September 1980 in Long Beach ihre erste DC-9-81 HB-INC. Sie wurde erstmals am 5. Oktober im Linienverkehr eingesetzt.

Meilensteine 1980 -1981

1980: Die DC-9-81 wurde das Rückgrat der Kurz- und Mittelstreckenflotte und ersetzte sukzessive die Vorgängertypen der DC-9. Zudem wurden mit dem Ziel, moderne und treibstoffsparende Flugzeuge anzuschaffen, zwei DC-10-30 mit grösserer Reichweite in Auftrag gegeben. Die Boeing 747-Bestellung aus dem Vorjahr wurde in die Version 747-357 abgeändert, die sich durch ein verlängertes Oberdeck auszeichnete. Gleichzeitig wurde die Beschaffung auf insgesamt fünf Einheiten erhöht, wovon zwei Maschinen als Kombi-Version (Passagiere und Fracht) geliefert wurden.

Neu fand man Jakarta im Swissair-Flugplan. Infolge Kriegswirren mussten die Flüge nach Bagdad und Teheran eingestellt werden. Am

1. Juni wurde der Zürcher Flughafenbahnhof eröffnet. Mit der Anbindung des Flughafens Zürich an das Schnellzugsnetz wurden die Bus-Zubringerdienste ab der Stadt Zürich sowie die unter SR-Flugnummern geführten Postautokurse ab Bern eingestellt.

Trotz des schwierigen Umfelds konnte Swissair ein Bruttoergebnis von über 200 Millionen Schweizer Franken erzielen. Die reine Flugbetriebsrechnung wies einen Verlust aus. Der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten erhöhte sich auf 22 Prozent.

1981: Zum 50-jährigen Jubiläum erneuerte die Swissair das Erscheinungsbild. Die Flugzeuge wurden mit einem neuen Schriftzug versehen und, statt eines roten, zierten nun zwei braune Streifen den Rumpf. Weiter gab sich die Firma eine neue Unternehmensstruktur. So wurden beispielsweise alle nicht mit dem Luftverkehr verbundenen Gesellschaften in der neu gegründeten Swissair Beteiligungen AG zusammengefasst.

Das Streckennetz umfasste 94 Städte in 65 Ländern. Das Informations-Steuerungssystem Cosmos wurde zur Planung und Einsatzüberwachung der Flugzeuge und Besatzungen eingeführt. Der bisherige Verwaltungsratspräsident Fritz Gugelmann stellte sein Amt zur Verfügung. Die Nachfolge trat der frühere Direktionspräsident Armin Baltensweiler an. Der neue Direktionspräsident hiess Robert Staubli. Die Gesamterträge überschritten die drei Milliarden Franken-Grenze. Der Anteil des Treibstoffes an den Gesamtkosten stieg auf 23 Prozent. Die Open Sky-Politik, die eine Auflösung des Tarifsystems im internationalen Linienverkehr anstrebte, verursachte auf dem Nordatlantik ein Überangebot von Flugverbindungen und ein Durcheinander der Tarife, was schliesslich Verluste in noch nicht gekannter Höhe auslöste. Die Investitionen stiegen auf 557 Millionen Franken, die für den Kauf von elf DC-9-81 und eines Simulators verwendet wurden. +



Für den Papstbesuch 1984 rüstete Swissair die DC-9-81 HB-ING mit einer «Suite Papale» um. – Im Cockpit dominierten noch die «Uhreninstrumente», doch fällt auch das elektronische Flight Management System auf.

Swissair-Flotte (16): McDonnell Douglas MD80

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
(HB-INA)	MD-81	48000	(02.02.1978)		N980DC, MD-80 Prototyp, für Swissair als HB-INA vorgesehen, während Testphase im Mai 1980 in Edwards AFB beschädigt, repariert und von Douglas als Testflugzeug weiterverwendet, an International Airline Support Group als N560MD als Ersatzteilsender am 04.10.91, 1994 in Sherman/TX verschrottet, gelöscht am 31.12.12
HB-INA Obwalden Höri	MD-81	49100	10/12/1981	08/09/1997	geleast von McDonnell Douglas, definitive Verkehrszulassung am 21.12.81, am 01.03.82 ins Eigentum von Swissair, Sale/Leaseback mit Hoeri Corp., Vaduz am 26.04.93, dann Greyhound Financial Services am 23.12.94, Finova Capital Ltd am 18.12.96 und Pacific Air Corp 924 Inc am 25.08.97, Modifikation auf MD-82 im August 1997, an TWA als N924TW am 06.10.97, Fusion mit American Airlines Airlines am 02.12.01, am 03.06.03 in Roswell/NM ausser Betrieb, Verkauf an AAL Aviation am 31.08.04, verschrottet, gelöscht am 01.06.11
(HB-INB)	MD-81	48001	(02.02.1978)		N1002G, für Swissair als HB-INB vorgesehen, am 19.06.80 in Yuma/AZ bei der Landung stark beschädigt und abgeschrieben, gelöscht am 05.11.80
HB-INB (-)	MD-81	49101	17/03/1982	21/08/1996	verleast an Balair am 17.03.82, definitive Verkehrszulassung am 29.03.82, Modifikation auf MD-82 im Februar 1983, ins Eigentum von Balair am 01.04.86, verleast an Swissair vom 07.02.90 bis 29.08.91, transferiert an BalairCTA am 01.07.93, Sale/Leaseback mit BALINB Corp/Trident Trust Co (BV) Ltd am 22.06.95, verleast an Swissair vom 26.06.96 bis 21.08.96, an McDonnell Douglas als N531MD am 21.08.96, Lease an TWA als N921TW am 07.01.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab Juni 2003 in Roswell/NM ausser Betrieb, am 19.12.14 an Jet Midwest Group, verschrottet und gelöscht am 14.01.15
HB-INC Thurgau Lugano	MD-81	48002	12/09/1980	29/03/1996	definitive Verkehrszulassung am 20.09.80, Sale/Leaseback mit Lugano-Plus Corp., Vaduz am 07.10.93, an SAS als SE-DMX am 29.03.96, an Finova Capital Corp als N832F am 07.07.00, Lease an AeroRepublica als HK-4265 am 12.08.02, ab November 2007 in Cali/Kolumbien ausser Betrieb und verschrottet
HB-IND Zug Bachenbülach	MD-81	48003	25/10/1980	08/12/1997	definitive Verkehrszulassung am 07.11.80, Sale/Leaseback mit Lugano-Plus Corp., Vaduz am 07.10.93, an SAS als SE-DMT am 08.12.97, Eigentümer PK Air Finance, an MD Airlines als TF-MDA am 11.04.00, an Wells Fargo Bank als N480LP am 07.01.02, an Lugano-Plus Corp als N312TT am 05.02.02, an Nordic Leisure als SE-DMT am 27.03.02, an Germanwings verleast vom 01.04.07 bis 12.05.07, an Nordic Airways am 25.05.09, an Air Sweden im Februar 2010, ab Mai 2014 in Stockholm/ARN als Übungsobjekt für die Feuerwehr
HB-INE Rümlang	MD-81	48004	21/11/1980	30/04/1996	definitive Verkehrszulassung am 04.12.80, Wet-Lease an Air Afrique vom 11.10.82 bis 11.7.83, Sale/Leaseback mit Rümlang-Plus Corp., Vaduz am 07.10.93, an SAS als OY-KIK am 01.05.96, an Finova Capital Corp als N834F am 27.07.00, an AeroRepublica als HK-4255 am 22.05.02, ab Oktober 2007 in Cali/Kolumbien ausser Betrieb und verschrottet
HB-INF Appenzell AR Steinmaur	MD-81	48005	27/01/1981	30/05/1996	definitive Verkehrszulassung am 17.02.81, Sale/Leaseback mit Rümlang-Plus Corp., Vaduz am 07.10.93, an SAS als SE-DMU am 31.05.96, an Finova Capital Corp als N835F am 22.11.00, an AeroRepublica als HK-4259 am 07.06.02, ab November 2007 in Cali/Kolumbien ausser Betrieb und verschrottet
HB-ING Glarus Winkel	MD-81	48006	04/04/1981	24/03/1995	definitive Verkehrszulassung am 16.04.81, an SAS als OY-KIG am 24.03.95, an Midwest Express Airlines als N812ME am 02.08.00, an Olympia Aviation LLC als N682RW am 02.03.11, noch registriert, wird am 31.03.17 gelöscht
HB-INH Winterthur	MD-81	48007	07/09/1981	13/04/1995	definitive Verkehrszulassung am 15.05.81, an SAS als OY-KIH am 13.04.95, an Midwest Express Airlines als N813ME am 26.03.01, ab 2009 in Blytheville/AR ausser Betrieb, Vorderrumpf seit Dezember 2011 auf dem Sport Flyers Airport in Brookshire/TX zusammen mit dem Vorderrumpf einer Spirit Airlines MD-80 als «Privatresidenz» verwendet, gelöscht am 13.08.13
HB-INI Kloten	MD-81	48008	02/07/1981	17/07/1995	definitive Verkehrszulassung am 16.07.81, an SAS als OY-KII am 17.07.95, an Aircraft 48008/48009 als N480AC am 13.02.01, an AeroRepublica als HK-4237X am 29.10.01, ab 19.12.06 in Bogota/Kolumbien ausser Betrieb und verschrottet
HB-INK Opfikon	MD-81	48009	20/06/1981	12/06/1995	definitive Verkehrszulassung am 26.06.81, an SAS als SE-DMZ am 13.06.95, via Finova Capital Corp an Aircraft 48008/48009 als N489NC am 05.09.00, an AeroRepublica als HK-4238X am 29.10.01, ab Januar 2007 in Bogota/Kolumbien ausser Betrieb und verschrottet
HB-INL Jura Embrach	MD-81	48010	24/07/1981	06/11/1995	definitive Verkehrszulassung am 31.07.81, an SAS als SE-DMY am 07.11.95, an Midwest Express Airlines als N814ME am 08.12.99, verleast an Express One von Juli 2000 bis Januar 2001, in Blytheville/AR verschrottet und gelöscht am 13.08.13
HB-INM Lausanne	MD-81	48011	05/08/1981	12/03/1997	definitive Verkehrszulassung am 21.08.81, an McDonnell Douglas als N532MD am 13.03.97, verleast an Dinar als LV-WTY am 14.05.97, ab 04.09.01 in Shannon ausser Betrieb und im Dezember 2006 verschrottet
HB-INN Appenzell IR Bülach	MD-81	48012	29/08/1981	24/07/1997	definitive Verkehrszulassung am 04.09.81, Sale/Leaseback mit Bülach Corp., Vaduz am 26.03.93, im Januar 1997 auf MD-82 modifiziert, an Bülach LDC Caledonian Bank am 14.07.97, an TWA als N928TW am 23.07.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 09.02.03 in Roswell/NM ausser Betrieb und verschrottet, gelöscht am 26.03.13
HB-INO Bellinzona	MD-81	48013	04/09/1981	22/01/1997	definitive Verkehrszulassung am 21.09.81, Modifikation auf MD82 am 18.01.97, Verkauf an McDonnell Douglas am 22.01.97, Lease an TWA als N922TW am 24.06.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 15.04.03 in Roswell/NM ausser Betrieb, Verkauf an Jet Midwest Group am 06.09.13, Verkauf an Frontera Flight Holdings am 23.11.15, noch registriert, wird am 30.11.18 gelöscht
HB-INP Oberglatt	MD-81	48014	30/10/1981	15/08/1997	geleast von McDonnell Douglas, definitive Verkehrszulassung am 13.11.81, ins Eigentum von Swissair am 29.01.82, Sale/Leaseback mit Oberglatt Corp., Vaduz am 26.04.93, Modifikation auf MD82 im August 1997, an TWA als N929TW am 14.08.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 08.05.03 in Roswell/NM ausser Betrieb und verschrottet, gelöscht am 27.06.13