



Foto Hansjörg Bürgi

Im Februar 1995 trug die MD-81 HB-IND «servus Wien»-Titel, um für die gemeinsam mit Austrian Airlines bediente Wien-Strecke zu werben. Auf der AUA-MD-81 OE-LDV prangte gleichzeitig «grüezi Zürich».

Die Flotte der Swissair (17): DC-9-80 – Teil 2

Regionale Ambitionen

Für die Ende September 1977 bestellten 15 Douglas DC-9-80 rechnete Swissair mit Kosten von rund 700 Millionen Franken. Sie wurden ab Herbst 1980 als erste Flugzeuge im neuen Gewand abgeliefert (siehe SkyNews.ch 07/2016). Die zur gleichen Zeit in Europa entwickelten Grundlagen zur Regulierung des sogenannten «Ergänzungsluftverkehrs» veranlassten die nationale Fluggesellschaft, wiederum Pläne für einen eigenen Regionalluftverkehr zu schmieden.

Rückblick von Markus Seiler (Flottenliste) und Daniel Ruhier (Text)

Im Auftrag von McDonnell-Douglas wurde die DC-9-81 HB-INH in Swissair-Farben am Pariser Luftfahrtsalon im Juni 1981 in Le Bourget ausgestellt und auch vorgefliegen. Die am 3. September 1981 von der Swissair übernommene HB-INO war seit Produktionsstart der DC-9-10 die 1000. Einheit, die Douglas von diesem Flugzeugmuster gebaut hatte. Als 14. und letzte DC-9-81 der ursprünglichen Bestellung übernahm Swissair im Dezember 1981 dann die HB-INA mit der Werknummer 49100. Eine 15. DC-9-81 wurde nach dem Umbau zur DC-9-82 im April 1982 von der Swissair an die Balair vermietet (HB-INB, Werknummer 49101).

Zahlenmässig grösste Flotte

Gleichzeitig mit der Bestellung von acht Fokker 100 gab Swissair Anfang Juli 1984 bei McDonnell-Douglas vier weitere MD-81 in Auftrag – von den zusätzlichen Optionen wurden

im Februar 1986 drei, im Dezember 1987 eine, und im März 1989 die zwei letzten in Festbestellungen für diesen Flugzeugtyp umgewandelt. Zwischen 1980 und 1998 setzte Swissair damit insgesamt 27 MD-80 im Linienverkehr ein – inklusive der von Balair und von Martinair



Foto Hansjörg Bürgi

Als einzige MD-80 zeigte sich die MD-82 HB-INR der Balair 1993/94 in der «alten» Swissair-Bemalung, da für die gut einjährige Miete nur die Titel ausgetauscht wurden.



Für die Sommersaison 1989 leaste Swissair die MD-82 PH-MBZ von der holländischen Martinair und flog sie mit Swissair-Aufschrift.



Bevor sie am 1. November 1995 an Crossair transferiert wurde, trug die MD-81 HB-INV am 23. Oktober 1995 volle Crossair-Farben, aber Swissair-Titel.

gemieteten Flugzeuge. Zählt man die technisch ebenfalls von ihr betreuten MD-82/83/87 der Balair, CTA und Crossair dazu, betrug die Flotte der Firmengruppe insgesamt 40 Einheiten.

Nach Ablieferung der beiden letzten MD-81 HB-IUG und HB-IUH im Frühjahr 1990 fiel die Swissair Ende September den Entscheid, für die in den Jahren 1995 bis 1998 vorgesehene Ablösung dieses Flugzeugtyps sieben A320 und 19 A321 mit einem Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Franken zu bestellen. Ende April und Anfang Oktober 1993 verkaufte Swissair je vier MD-81 an Finanzierungsinstitute (Sale & Lease-back). Nach der ab 1995 begonnen Ausserbetriebnahme bei Swissair standen deren MD-80 anfänglich bei SAS (neun Flugzeuge), TWA (acht) sowie bei Crossair (sechs) im Einsatz.

Regionalfieger mit 135 Sitzen?

Die dem amerikanischen Muster folgende Entwicklung eines europäischen Ergänzungsluftverkehrs beschäftigte auch die Swissair. Mit der stetigen Kapazitätserhöhung ihrer Kurzstreckenflugzeuge (75 Plätze in der DC-9-15 – 135 Sitze in der DC-9-81) schuf sie ein Vakuum im unteren Bereich. Rund zehn Jahre nach dem Entscheid, die von der Balair betriebene Fokker F-27-Flotte abzustossen, befasste sich die Swissair daher erneut mit einem Projekt für den Regionalluftverkehr – knapp ein halbes Jahr nachdem die Crossair den Linien-

betrieb mit Swearingen SW.4 Metroliner aufgenommen hatte. Auslöser dafür war nebst der Sorgen um den Erhalt ihres Monopols für die im allgemeinen Interesse liegenden Linien das Problem der Bedienung Basels, wo schon die DC-9-32 für viele Strecken zu gross war.

Konzession ging an Crossair

Am 18. Februar 1980 orientierte die Swissair das Bundesamt für Zivilluftfahrt über die Absicht, bis Ende 1981 zum Ausbau des Regionalverkehrs, einer Lösung für Basel und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs ein Liniennetz mit kleineren Verkehrsflugzeugen, entweder Fokker F-28 (drei Einheiten) oder Turboprop-Fokker F-27, oder DHC Dash-7 (vier Einheiten) aufzubauen. Im Hinblick auf eine Ende Juni geplante Flugzeugbestellung erarbeitete Swissair im April 1980 Varianten des für 1982 vorgesehenen Inland- und Regionalverkehrs.

Neben den bestehenden Linien von Basel nach Amsterdam, Paris und London sowie Genf und Zürich (für welche man anstelle der DC-9-32 den Einsatz von zwei DC-9-20 prüfte) sah eine Variante die Durchsetzung des Swissair-Monopols ab Basel nach Brüssel, Düsseldorf sowie München und in Zürich die Verdrängung der Crossair auf den Strecken nach Luxemburg, Klagenfurt und Innsbruck vor. Auf diesen wollte Swissair zwei DHC Dash-7 einsetzen.

Die zweite Variante überliess Crossair den Weiterbetrieb der Linien. Ein dritter Metro-liner sollte ab Basel nach Brüssel, Düsseldorf, München und Zürich fliegen. Tatsächlich erhielt die Crossair im Sommerflugplan 1992 die Streckenkonzessionen ab Basel nach Brüssel und München, während sie Düsseldorf erst ab Winter 1984 bedienen konnte. ☒



Am 5. September 1991 taufte Swissair die MD-81 HB-IUH auf dem Flugplatz Dübendorf auf den Namen «Wangen-Brüttsellen».



Mit einer abgeänderten Crossair-Bemalung hätte die HB-INV im Frühling 1998 an die argentinische Dinar ausgeliefert werden sollen und wurde in Zürich entsprechend bemalt. Allerdings hat sie dann Spanair im Mai 1998 übernommen.

Swissair-Flotte (17): McDonnell Douglas MD-80 Teil 2

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-INR (-)	MD-82	49277	01/02/1985	22/04/2005	geleast von Balair vom 30.03.93 bis 05.04.94 und von 03.03.95 bis 19.12.95, dazwischen Eigentum transferiert an BalairCTA am 19.07.93 bis 31.12.92, verleast an Crossair am 19.12.95, Sale/Leaseback mit Germania am 26.09.99, verleast an Nordic Airlinik im Februar 2001, transferiert an Swiss am 01.07.02, kam aber nicht zum Einsatz, an Bulgarian Air Charter als LZ-LDR am 27.05.05, an Bukovyna Air Enterprises als UR-CJA am 30.04.10, verleast an Khors Air am 30.04.11
HB-INS Meyrin	MD-81	49356	24/01/1986	30/05/1997	definitive Verkehrszulassung am 24.01.86, Sale/Leaseback mit Yemrin LDC Caledonian Bank am 26.04.93, Modifikation auf MD-82 im Mai 1997, an TWA als N926TW am 09.05.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 04.09.03 in Roswell/NM ausser Betrieb und verschrottet, gelöscht am 10.05.07
HB-INT Grand-Saconnex	MD-81	49357	14/02/1986	21/03/1997	definitive Verkehrszulassung am 14.02.86, Sale/Leaseback mit Grand-Saconnex Corp., Vaduz am 26.04.93, an Grand-Saconnex LDC Caledonian Bank am 08.07.94, an TWA als N925TW am 09.04.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 04.14.02 in Kansas City ausser Betrieb, in Roswell/NM verschrottet, gelöscht am 10.05.07
HB-INU Vernier	MD-81	49358	25/07/1986	07/07/1997	definitive Verkehrszulassung am 08.08.86, Sale/Leaseback mit Revnier Corp., Vaduz am 26.04.93, an Revnier LDC Caledonian Bank am 08.07.94, Modifikation auf MD-82 im Juni 1997, an TWA als N927TW am 09.07.97, Fusion mit American Airlines am 02.12.01, ab 05.04.04 in Roswell/NM ausser Betrieb und verschrottet, gelöscht am 10.05.07
HB-INV Dübendorf	MD-81	49359	17/03/1987	29/07/2005	gemietet von McDonnell Douglas, definitive Verkehrszulassung am 24.03.87, ab 24.03.87 geleast von Orient Aircraft Co Ltd/Orix Aircraft Corp, Tokyo, Modifikation auf MD-82 im Oktober 1995, Lease transferiert an Crossair am 01.11.95, ab 24.03.99 im Eigentum von Swissair, ab 18.06.99 im Eigentum von Crossair, Verkauf an Odette Airways am 21.01.02, blieb im AOC von Crossair bis 25.02.02, Sale-Lease-back mit Orest Immorent Leasing am 31.03.03, Namenswechsel von Odette Airways auf Helvetic Airways am 20.08.03, an MAP Executive FlightService als OE-LOG am 06.08.05, ab Januar 2010 in Mairnö abgestellt, gelöscht im Dezember 2011, verschrottet
HB-IX Wallisellen	MD-81	49570	05/02/1988	25/03/1998	definitive Verkehrszulassung am 19.02.88, Sale/Leaseback mit Flightlease AG am 05.06.97, letzter Swissair MD-80 Einsatz am 21.11.97, Modifikation auf MD-82 im April 1998, an Spanair als EC-GTO am 25.05.98, an Jetran Air als YR-MDT am 20.12.07, an Medallion Air als YR-HBA am 10.06.09, ab Juni 2010 in Bukarest/BBU ausser Betrieb
HB-INY Bassersdorf	MD-81	49571	16/03/1988	21/11/1997	definitive Verkehrszulassung am 16.03.88, Sale/Leaseback mit Flightlease AG am 05.06.97, Modifikation auf MD-82 im Oktober 1997, an Spanair als EC-GQZ am 21.11.97, verkauft an Finova Capital Corp als N322FV am 01.04.05, an Stewart Industries am 23.10.06, in Roswell/NM ausser Betrieb und am 26.04.07 gelöscht
HB-INZ Regensdorf	MD-81	49572	02/05/1988 30/04/2003	23/05/2001 02/06/2005	definitive Verkehrszulassung am 20.05.88, verleast an Crossair am 27.10.95, Eigentum transferiert an BalairCTA am 29.03.96, Lease an Crossair bleibt, Modifikation auf MD-83 im 1997, Verkauf durch BalairCTA an Germania am 26.02.99, Lease an Crossair bleibt, durch Germania verleast an Spanair als EC-HVX vom 24.05.01 bis 30.04.03, Wiedereintrag mit Germania als Eigentümer und Swiss als Halter, Flugzeug kam nicht zum Einsatz, ab Mai 2003 in Zürich parkiert, an Bulgarian Air Charter als LZ-LDA am 07.06.05, an Khors Aircompany als UR-CHS am 01.08.09, an Kish Air als EP-LCH im Jahr 2011
HB-ISX Binningen	MD-81	49844	21/02/1989	12/05/2004	definitive Verkehrszulassung am 31.03.89, Modifikation auf MD-83 im März 1996, Eigentum an BalairCTA transferiert am 29.03.96, an Crossair verleast am 21.04.96, verleast an Dinar vom 03.11.97 bis 27.04.98, Sale/Leaseback mit Germania am 29.02.99, transferiert an Swiss am 01.07.02, in Swiss-Farben, ab Oktober 2003 in Zürich parkiert, an Bulgarian Air Charter als LZ-LDX am 01.05.04, verleast an Kish Air als LZ-LDW am 04.09.06, an Khors Aircompany als UR-CHR am 25.05.09, an Kish Air als EP-LCI am 20.01.10
HB-IUG Illnau-Effretikon	MD-81	53149	31/01/1991	26/07/2004	definitive Verkehrszulassung am 22.02.91, verleast an Crossair am 25.03.96, Eigentum transferiert an BalairCTA am 29.03.96, Modifikation auf MD-83 im April 1996, Sale/Leaseback mit Germania am 29.02.99, transferiert an Swiss am 01.07.02, ab Mai 2003 in Zürich parkiert, Versicherung lautend auf Helvetia Express Flug AG, Zürich, verleast an Air Adriatic als 9A-CBE am 27.07.04, an Fly Air als TC-FLN am 14.05.05, an Bulgarian Air Charter als LZ-LDG am 15.03.06
HB-IUH Wangen-Brüttisellen	MD-81	53150	08/03/1991	03/05/2005	definitive Verkehrszulassung am 28.03.91, an Crossair am 01.03.96, Eigentum transferiert an BalairCTA am 29.03.96, Modifikation auf MD-83 im März 1996, vom 30.03.96 bis 19.03.00 als McPlane in McDonalds Farben für Hotelplan im Einsatz, Sale/Leaseback mit Germania am 29.02.99, transferiert an Swiss am 01.07.02, kam nicht zum Einsatz, ab Mai 2003 in Zürich parkiert, an Fly Air als TC-FLO am 01.05.05, an Bulgarian Air Charter als LZ-LDH am 26.02.07, an Bukovyna Aviation Enterprise als UR-BXO am 07.10.09, an Kish Air als EP-LCO am 01.12.12
HB-IUK (-)	MD-83	49398	24/03/1995	02/04/1996	ex G-PATA/EI-CBE/EC-479/EC-EXX/EI-CBE/SE-DPS, geleast von GE Capital Corp für BalairCTA am 16.03.95, transferiert an Swissair am 03.11.95, kam nicht zum Einsatz, verleast an Spanair als EC-245/EC-GHE vom 25.05.96 bis September 2007, verkauft an Jetran als N398MD am 17.12.97, Lease an Blue Line als F-GMLU am 09.04.08, am 06.12.10 zurück an Jetran als N566MS, Lease an Falcon Air Express als N305FA am 18.06.11, Sub-Lease an DAE Dutch Antilles Express vom 17.03. bis 30.08.13, in Tucson/AZ ausser Betrieb, am 12.06.15 an Ascent Aviation Services Corp verkauft, noch registriert, sollte am 30.06.18 gelöscht werden
HB-IUL (-)	MD-83	49442	24/03/1995	22/03/1996	ex EC-ECO/TC-TRU/SE-DRU, geleast von Irish Aerospace II Ltd. für BalairCTA, von Irish Aerospace an Mitsui & Co International verkauft am 01.11.95 und gleichentags transferiert an Swissair, kam nicht zum Einsatz, Lease an Nouvelair als EI-CBO am 28.02.96, Lease an Avioimpex als Z3-AAC vom 01.09.99 bis November 2001, verkauft an Aerostat Components als N494AP am 03.12.01, Ersatzteilsponder in Goodyear/AZ, gelöscht am 17.12.14
PH-MBZ	MD-82	49144			gemietet von Martinair vom 10.04.89 bis 31.10.89, trug Swissair Farben

Der erste Teil der MD-80-Flottenliste der Swissair ist in der Ausgabe 07/2016 von SkyNews.ch erschienen.