



Die Flotte der Swissair (18): Airbus A310

Echter Technologiesprung

Einen vielbeachteten Auftritt hatte die erste Swissair A310-221 HB-IPA am 3. Oktober 1987 zusammen mit der Patrouille Suisse an der damaligen Airshow in Samedan.

Swissair setzte zwischen 1983 und 1999 insgesamt 13 Airbus A310 auf Europa- und Langstrecken ein. Mit ihrem neuen Glascockpit stellte die A310 einen echten Technologiesprung dar und wurde von nur noch zwei Piloten gesteuert.

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

Das erste europäische Grossraumflugzeug für Kurz- und Mittelstrecken erlebte eine schwierige Geburt: Anfang der 1960er-Jahre arbeiteten englische, französische, wie auch deutsche Flugzeug-Hersteller an eigenen Projekten für einen «Airbus» mit Europa-Label. Im Herbst 1966 einigten sich diese jedoch auf einen gemeinsamen Entwurf, den ihre Regierungen am 9. Mai 1967 genehmigten. Mit der Gründung der Airbus Industries am 18. Dezember 1970 in Paris konnte der Bau des Airbus A300 – in Einklassenversion mit über 300 Sitzplätzen – in Angriff genommen werden.

A300 zu gross für Swissair

Ausser Air France erachteten die meisten europäischen Fluggesellschaften die A300 als zu gross, was Airbus bewog, die Version A300-B10 mit kürzerem Rumpf und neuem Flügel anzubieten. Ende Mai 1978 hielt der Planungsdienst fest, dieses Modell käme für

die Kurz- und Mittelstrecken der Swissair in Frage, worauf diese in einer Absichtserklärung mit Airbus ihr Interesse an sechs Flugzeugen bestätigte. Am 15. März 1979 unterzeichneten Verwaltungsratspräsident Armin Baltensweiler und der Präsident von Airbus Industries, Ber-

nard Lathière, auf der Schweizer Botschaft in Paris einen Vertrag über die Lieferung von zehn Airbus A310 sowie die Aufnahme von zusätzlichen zehn Optionen. Die A310 sollte ab 1983 die noch vorhandenen DC-8-62 und DC-9-32 der Swissair ablösen.



Das Glascockpit der A310 ermöglichte es, auf den Flight Engineer zu verzichten und den neuen Airbus fortan mit einer Zweier-Crew zu pilotieren.



Foto Hansjörg Bürgi

Nach dem gemeinsamen Überflug mit den sechs Hunter der Patrouille Suisse setzte die A310 in Samedan zu einem Touch-and-Go an.

Erstes Zweimann-Cockpit

Die Swissair veranschlagte die Beschaffung der zehn Airbus A310 mit knapp über 770 Millionen Franken, inklusive Reservetriebwerken, Simulator und nötigen Bauten. Sie beteiligte sich massgebend an der Spezifikation des Modells und entschied Mitte Mai 1981 als erste Fluggesellschaft, dieses mit einem Zweimann-Cockpit auszurüsten. Die neue Technologie im «Forward Facing Cockpit (FFC)» mit der Ablösung der herkömmlichen elektromechanischen Flug- und Navigationsinstrumente durch moderne elektronische Farbbildschirme bot wesentlich mehr Informationen und trug damit namhaft zur Arbeitserleichterung der Cockpitbesatzung bei.

Am 16. Februar 1982 verfolgten 400 Gäste den Rollout des ersten Airbus A310 in Toulouse – welcher je auf einer Seite mit den Farben der einladenden Fluggesellschaften Swissair und Lufthansa bemalt war. Der zwei Jahre später als HB-IPE an Swissair ausgelieferte Prototyp absolvierte am 3. April 1982 mit dem Kennzeichen F-WZLH (c/n 162) den Erstflug. Nach der Erstlandung der A310 F-WZLL (c/n 217 später HB-IPC) in Zürich am 21. Januar 1983 begann Mitte Februar in Swissair-Bemalung eine dreiwöchige Streckenerprobung und Werbetour im Fernen Osten.

An einer gemeinsamen Zeremonie erhielten Swissair und Lufthansa am 29. März 1983 ihre ersten zwei Airbus A310-200, und noch vor Ende April fanden die ersten Linieneinsätze des Modells ab Zürich nach London, Paris und Frankfurt statt. Die Einführung des Airbus bewirkte, dass das Sitzplatzangebot der Swissair bei gleicher Anzahl Flüge wesentlich grösser

als dasjenige der Partnergesellschaft auf derselben Strecke war. Swissair sah sich daher in mehreren Fällen gezwungen, ihre täglichen Frequenzen zu reduzieren.

Interkontinental-Einsatz

Nur gerade drei Monate nach Auslieferung der ersten A310 beschloss Swissair, die Bestellung der letzten fünf A310 in die Mittelstreckenversion A310-300 umzuwandeln. Der Erstflug des Modells A310-300 fand am 8. Juli 1985 statt; die erste für Swissair bestimmte A310-322 Interkontinental erhob sich am 16. Oktober 1985 erstmals in die Luft und am 3. Dezember wurde sie in Toulouse der Presse vorgestellt. Die ersten zwei Flugzeuge trafen am 17. und 20. Dezember 1985, die zwei weiteren im Januar 1986 in Zürich ein. Die fünfte A310-322 und damit letzte der ursprünglich zehn von Swissair bestellten Airbus A310, wurde am 21. März

1986 als A310-322ET (Extra Tank) an Balair abgeliefert.

Die Erhöhung der Reichweite um 2500 auf 7200 Kilometer ermöglichte den Einsatz der A310-322ET im Interkontinentalbereich. Den ersten Etops-Flug (Extended Operations) absolvierte allerdings die Balair mit der HB-IPK auf der Route Zürich-Las Palmas-Recife. Der für den Transport von Containern ausgerüstete A310 erwies sich auch ideal als Belly-Frachter. Das erlaubte der Swissair, die einige Zeit mit gemieteten Vickers 953C Merchantman geflogene Frachtlinie nach Manchester und Glasgow wieder selber zu bedienen.

Am 8. Dezember 1989 bestellte Balair drei Airbus A310-325ET, der erste traf Ende März 1992 in der Schweiz ein. Im Hinblick auf die Ablieferung der dritten Einheit übernahm die Swissair im Jahr darauf von Balair deren A310-322ET HB-IPK und setzte diese ab sofort auf der Linie nach Tel Aviv ein.



Foto Hansjörg Bürgi

Die zweite Swissair-A310, die HB-IPB, flog ab September 1996 als Frachter bei FedEx und wurde ab Dezember 2012 in Victorville abgestellt.



Die im Dezember 1985 ausgelieferte A310-322 HB-IPF erhielt in den 1990er-Jahren die neue Swissair-Bemalung, in der sie bis zur Ausserdienststellung im März 1999 unterwegs war.

Unterhalt der Delta-Air-Lines-Flotte

Im Januar 1992 traf der erste von 21 Airbus A310 des amerikanischen Global Excellence-Partners Delta Air Lines für den Unterhalt bei Swissair in Zürich ein. Es handelte sich dabei um den grössten Drittauftrag, den die Swissair-Technik je gewinnen konnte.

Mitte März 1994 verkaufte die Swissair ihre Airbus A310-200 an ILFC und mietete diese

wieder zurück (Sale-and-Lease back). Die ersten beiden Flugzeuge verliessen die Flotte im Laufe von 1995; an deren Stelle mietete Swissair ab 1. November 1995, respektive ab 1. Januar 1996 die drei A310-325 der Balair. Die fünf A310-221 fanden alle als Frachter bei der amerikanischen Federal Express Verwendung. Anfang Dezember 1996 verkaufte Swissair ihre fünf Airbus A310-322 ebenfalls an ILFC und mietete sie zurück, während zwei von Balair

gemietete A310-325ET am 1. November 1997 an diese retourniert wurden. Den endgültigen Abschied vom Airbus A310 feierte Swissair am 11. August 1999 nach dem letzten Linieneinsatz der HB-IPN auf dem Rückflug SR 119 Newark – Basel – Zürich. Ein 16 Jahre dauernder, Unfallfreier Einsatz des Airbus A310 bei Swissair fand so sein Ende.

Meilensteine 1982 – 1985

1982: Swissair war in 200 Städten mit Verkaufsbüros vertreten. Wegen Überkapazitäten vermietete sie je eine MD-81 an Air Afrique und Balair. In dem für den Weltluftverkehr verlustreichen Jahr konnte sich Swissair behaupten. Trotzdem mussten die Dividenden für die Aktien reduziert werden. Die Flotte wurde mit der Ablieferung von zwei neuen DC-10-30ER erweitert. Neu wurden Harare und Thessaloniki bedient. Zudem wurden die Verbindungen nach Bagdad und Beirut wieder aufgenommen. Die Paris-Operation wurde auf Verlangen der Franzosen von Orly nach Charles de Gaulle verlegt. Ende 1982 bediente Swissair 100 Städte in 67 Ländern.

1983: Trotz Weltwirtschaftskrise und der weltweiten Überkapazität erholte sich Swissair und schloss mit einem positiven Ergebnis ab, dies vor allem wegen tieferen Treibstoffpreisen. Der Verwaltungsrat beschloss, eine Business Class einzuführen, so dass auch Swissair über ein Dreiklassensystem verfügen konnte. Die neu gelieferten Boeing 747-357 und Airbus 310 ersetzten die älteren Boeing 747, DC-8 und DC-9. Swissair beschäftigte 16'147 Mitarbeiter.



Am 4. Juni 1996 waren zwei Swissair A310-221, darunter die HB-IPC (vorne) in Zürich neutralisiert ausser Dienst gestellt.



Swissair verleaste 1999 die A310-322 HB-IP1 an Oman Air, welche sie als A40-OB auch nach Zürich einsetzte.

Swissair-Flotte (18): Airbus A310

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IPA Aargau	A310-221	224	25/03/1983	09/10/1995	ex F-WZEA, Sale/Leaseback mit ILFC (International Lease Finance Corp) am 15.03.94, Frachterumbau in Bremen ab Oktober 1995, an Fedex als N446FE am 14.02.96, ab 16.02.10 in Victorville/CA ausser Betrieb, gelöscht am 29.07.13
HB-IPB Neuchâtel	A310-221	251	31/05/1983	28/08/1995	ex F-WZEH, Sale/Leaseback mit ILFC am 15.03.94, an Fedex als N447FE am 20.03.96, Frachterumbau in Bremen bis August 1996, ab 07.03.12 in Victorville/CA ausser Betrieb, sollte am 31.12.16 gelöscht werden
HB-IPC Schwyz	A310-221	217	29/06/1983	03/11/1995	ex F-WZLL, Sale/Leaseback mit ILFC am 15.03.94, verleast an Air Liberté als F-GOCJ vom 02.11.95 bis 04.10.96, an Fedex als N449FE am 22.02.97, Frachterumbau in Bremen bis Juli 1997, ab 25.03.09 in Victorville/CA ausser Betrieb, gelöscht am 10.05.10
HB-IPD Solothurn	A310-221	260	14/10/1983	16/10/1995	ex F-WZEK, Sale/Leaseback mit ILFC am 15.03.94, letzter Swissair A310-200 Einsatz am 19.09.95 London Heathrow-Zürich, an ILFC am 19.09.95, an Fedex als N448FE am 03.06.96, Frachterumbau in Bremen bis Juli 1996, ab 30.08.10 in Victorville/CA ausser Betrieb, gelöscht am 29.07.13
HB-IPE Basel-Land	A310-221	162	21/03/1984	21/06/1995	ex F-WZLH, A310 Prototyp, Sale/Leaseback mit ILFC am 15.03.94, verleast an Air Liberté als F-GPDJ vom 20.06.95 bis 04.10.96, an Fedex als N450FE am 03.04.97, Frachterumbau in Bremen bis Juni 1997, ab 26.05.15 in Victorville/CA ausser Betrieb, sollte am 30.07.17 gelöscht werden
HB-IPF Glarus	A310-322	399	16/12/1985	17/03/1999	ex F-WWCC, Sale/Leaseback mit Flightlease AG am 23.12.97, Verkauf an Boeing Capital Corp. am 18.03.99 als D-ASRA nach Hannover überflogen, an Air Kazakstan als UN-A3101 am 19.06.99, seit April 2004 in Abu Dhabi ausser Betrieb
HB-IPG Zug	A310-322	404	20/12/1985	29/09/1999	ex F-WWCD (1), Sale/Leaseback mit ILFC am 16.01.97, dann mit AIFS (Airbus Industrie Financial Services) am 22.12.98, Rückgabe an AIFS als F-WIHT am 29.09.99, am 07.06.03 auf F-WQTB umregistriert, im März 2004 in Toulouse verschrottet
HB-IPH Appenzell IR	A310-322	409	15/01/1986	31/03/1999	ex F-WWCE, Sale/Leaseback mit ILFC am 16.01.97, dann mit MSA I (Morgan Stanley Aircraft Leasing)/Wilmington Trust Co am 15.01.98, verleast an Oman Air als A40-OA vom 31.03.99 bis 11.01.00, temporär als F-WQLD registriert, Verkauf an AWAS (Ansett Worldwide Aviation Services) und verleast an Awair als PK-AWA vom 31.03.00 bis Februar 2002, an Region Air als S7-RGR (2) bis März 2003, retour an AWAS als N409AN am 23.03.03, ab 19.05.03 in Mojave/CA ausser Betrieb, an 409-410 LLC am 19.04.04, gelöscht am 28.09.05 und im April 2007 verschrottet
HB-IPI Luzern	A310-322	410	31/01/1986	30/04/1999	ex F-WWCF, Sale/Leaseback mit ILFC am 16.01.97, dann mit MSA I/Wilmington Trust Co am 18.12.97, verleast an Oman Air als A40-OB vom 30.04.99 bis 19.12.99, temporär als F-WQLE registriert, Verkauf an AWAS und verleast an Region Air/Vietnam Airlines als S7-RGR (1) vom 11.04.00 bis März 2001, Lease an Awair als PK-AWR bis Juli 2001, Lease an Lion Air als PK-LEO von Juli 2001 bis Juni 2002, Lease an Region Air als S7-RGQ bis März 2003, retour an AWAS als N410AN am 24.03.03, Verkauf an Nader Omer Al-Bazz am 23.03.05, N410AN gelöscht am 24.10.05, an MAP Executive Flight Service als OE-LMP am 11.11.05, ab März 2007 in Brüssel ausser Betrieb und im Feb 2015 verschrottet
HB-IPK Liestal	A310-322	412	21/03/1986	04/06/1999	ex F-WWCI, an Balair am 21.03.86, ab 30.03.93 Eigentümer Balair & Halter Swissair, ab 30.05.95 Eigentümer BalairCTA & Halter Swissair, Verkauf an Boeing Capital Corp. als D-ASRB, an Air Kazakstan als UN-A3102 am 24.09.99, im Juni 2006 an Vallière Aviation als F-WQVC und in Châteauroux/F verschrottet
HB-IPL (-)	A310-325	640	27/04/1992	16/12/1999	ex F-WWCL, an Balair am 27.04.86, an BalairCTA am 01.07.93, verleast an Swissair am 01.11.95, Sale/Leaseback mit ILFC am 16.01.97, Lease transferiert an BalairCTA Leisure am 01.11.97, Rückgabe an ILFC am 16.12.99 und verleast an Oman Air als A40-OC bis 24.03.02, verleast an Air Plus Comet als EC-IHV am 31.07.02, verleast an Aerolíneas Argentinas als LV-AIV am 17.11.03, Rückgabe an ILFC als N391LF/N640KS am 19.05.10, in Walnut Ridge/AK verschrottet und gelöscht am 20.10.10
HB-IPM (-)	A310-325	642	30/04/1992	25/11/1999	ex F-WWCX, an Balair am 30.04.92, an BalairCTA am 01.07.93, verleast an Swissair am 01.11.95, Sale/Leaseback mit ILFC am 16.01.97, Lease transferiert an BalairCTA Leisure am 01.11.97, Rückgabe an ILFC am 25.11.99 und verleast an Oman Air als A40-OD bis 01.02.02, verleast an Air Plus Comet als EC-IPT am 23.06.03, Rückgabe an ILFC als N301LF/N642KS am 25.06.09, verleast an Bangladesh Biman als S2-AFT am 25.02.10, ab August 2012 nach harter Landung in Dacca ausser Betrieb
HB-IPN (-)	A310-325	672	19/05/1993	01/10/1999	ex F-WWCD (2), Eigentümer DB Export Leasing GmbH, Lease an Balair, dann BalairCTA ab 01.07.93, dann Swissair ab 01.11.95, gekauft von Swissair am 19.11.98, letzter Swissair A310-300 Einsatz am 11.08.99 Newark-Basel-Zürich, verkauft an AIFS als F-WIHP am 04.10.99, verleast an Air Calédonie als F-OHPX vom 22.03.00 bis 17.01.03, verleast an CSA als OK-YAC vom 10.06.03 bis 11.05.10, verkauft an Wilmington Trust Co als M-ABCX am 30.09.10, verleast an United Airways als S2-AFF am 05.10.10, seit Februar 2016 nach Betriebseinstellung der United Airways in Dacca ausser Betrieb

FLOTTE

1984: Nach etlichen Rezessionsjahren war endlich eine spürbare wirtschaftliche Erholung zu verzeichnen. Der Flugbetrieb kehrte in die Gewinnzone zurück. Der Verwaltungsrat beschloss, die älteren DC-9-32 und DC-9-51 mit vier zusätzlichen DC-9-81 und acht Fokker 100 zu ersetzen, um so die Flottenmodernisierung weiter voranzutreiben. Fünf bestellte Airbus

310 wurden wegen neuen Marketing-Erkenntnissen in Mittelstreckenversionen abgeliefert. Als neues Ziel wurde Larnaca angefliegen. Der Crossair wurde die Bedienung der Strecken ab Basel nach Düsseldorf und Paris übertragen.

1985: Dank eines Konjunkturaufschwungs und positivem Verlauf von Inflation, Fremdwäh-

rungskursen sowie der Treibstoffkosten konnte das Flugbetriebsergebnis einen Gewinn ausweisen. Caracas und damit die erste Destination in Zentralamerika erschien neu im Flugplan. 1985 hatte die Schweiz mit 91 Staaten Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Das neue Terminal, besser bekannt unter Fingerdock A, wurde in Zürich eröffnet. +