

## Die Flotte der Swissair (19): Fokker 100

# Der erste Regionaljet

Die Anfang der 1980er-Jahre verworfenen Pläne zur Beschaffung der Fokker 28 korrigierte die Swissair Mitte 1984 mit einer Bestellung von Fokker 100-Flugzeugen, an deren Spezifikation sie massgeblich mitwirkte. Insgesamt flog sie zwischen 1988 und 1996 zehn Fokker 100.

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

Bereits Mitte der 1970er-Jahre startete Fokker das Projekt eines Nachfolgers des Modells F.28, welches als F.29 eine Kabine für 140 bis maximal 180 Passagiere vorsah. Das mit McDonnell Douglas als MDF-100 weiterentwickelte Modell fand jedoch keine Käufer, worauf sich Fokker auf die Planung eines kleineren Regionaljets Fokker 100 konzentrierte.

### Vom Reissbrett weg bestellt

Als Erstkunde bestellte die Swissair am 5. Juli 1984 acht Einheiten der erst auf dem Reissbrett bestehenden Fokker 100 mit einer Option für weitere sechs Flugzeuge; deren Ablieferung sollte ab Frühjahr 1987 in monatlichen Abständen stattfinden. Der holländische Hersteller setzte sich damit gegen die Konkurrenz von British Aerospace (146-300) Boeing (737 LITE) und McDonnell Douglas (MD-87) durch. Gegenüber der Fokker F.28 besass das neue Modell über einen 5,7 Meter längeren Rumpf und eine um drei Meter grössere Flügelspannweite; in der Swissair-Version wies es 85 Sitze auf.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Als erste Airline überhaupt nahm Swissair mit der HB-IVA die Fokker 100 im März 1988 in Betrieb. Sie wurde erst 2014 aus dem US-Register gelöscht.

### Einjährige Verspätung

Die Entwicklung und Spezifikation der Fokker 100, an der sich mehrere Fachdienste der Swissair beteiligten, gestalteten sich langwieriger als geplant. Die Gründe lagen einerseits in den von den Erstbestellern verlangten Sonderwünschen und andererseits in der verspäteten Lieferung des bei Shorts in Belfast hergestellten Flügels. Fokker entschädigte die Swissair dafür mit einer Konventionalstrafe von zehn Millionen Franken.

Der Erstflug des F.100 Prototyps fand am 30. November 1986 statt; elf Monate später erteilten die holländischen Behörden das Typenzertifikat. Im Rahmen der weltweiten Werbekampagne versuchte Fokker – mit Unterstützung von Konrad Korsunsky – auch Swissair-intern die Vorurteile gegen die Beschaffung des neuen Modells abzubauen. Unter dem Titel «Old love never dies» wurde sogar mit der Fokker F.VIIa für die historischen Beziehungen der Swissair zum holländischen Flugzeugbauer geworben.



Fotos ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die Fokker 100 verfügte als einer der ersten Kurzstreckenjets über ein vollständiges Glas-Cockpit. – Blick in die Fokker-Montagehalle.



Die einzige neu bemalte Swissair-Fokker 100 war die HB-IVH, hier am 9. August 1996 in Basel.

## Ersteinsatz bei Swissair

Die Genfer Swissair-Tochter CTA (Compagnie de Transport Aérien) favorisierte vorerst ebenfalls die Fokker 100ER als Ablösung ihrer Caravelle-Flotte. Neben technischen Problemen bei Fokker trug die Entwicklung des Dollar-Kur-

ses massgeblich dazu bei, dass sich CTA im Herbst 1986 für die bereits fliegende MD-87 entschied.

Am 3. September 1987 zeigte sich der Prototyp Fokker 100 bei einem Erstbesuch in Zürich. Fast vier Jahre nach der Bestellung übernahm Swissair als erste Fluggesellschaft am

29. Februar 1988 in Amsterdam ihre erste Fokker 100 HB-IVA. Die restlichen sieben Einheiten trafen in monatlichen Abständen noch vor Ende Oktober in der Schweiz ein.

## Nachbesserungen bei Fokker

Im Sommer 1989 führte Fokker an den acht im Vorjahr abgelieferten F.100 Modifikationen durch. Das Problem der winzigen Frachträume – für die Bodenabfertigung fast unzumutbar – wurde mit dem Einbau eines «Moving Belt Systems» gelöst. Zur Abdeckung der Standzeiten mietete Swissair vom 10. April bis 31. Oktober eine MD-82 der Martinair.

Gleichzeitig mit dem Entscheid zur Ablösung der MD-81-Flotte ab 1995 durch die Airbus-Modelle A320 und A321 stimmte der Swissair-Verwaltungsrat am 15. März 1990 der Beschaffung von zwei zusätzlichen Fokker 100 zu; das letzte der schliesslich zehn Flugzeuge

## Swissair-Flotte (19): Fokker 100

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IVA Aarau	Fokker 100	11244	28/02/1988	30/04/1996	ex PH-EZB, definitive Verkehrszulassung am 10.03.1988, Verkauf an British Aerospace Asset Management (BAAM), Verkauf an San Paolo Leasing SpA (SPLS) und Lease an an Alpi Eagles als I-ALPK am 29.04.96, Wet-Lease an Air Dolomiti von Mai bis Dezember 1999, an Aircraft Maintenance Service als G-CGSK am 29.10.10, an Bank of Utah Trustee als N281AP am 04.11.10, gelöscht am 26.02.14
HB-IVB Biel/Bienne	Fokker 100	11250	27/01/1988	30/04/1996	ex PH-EZC, definitive Verkehrszulassung am 24.04.1988, Verkauf an BAAM als F-WQHG am 29.04.96, Verkauf an SPLS und Lease an Alpi Eagles als I-ALPL am 20.06.96, Wet-Lease an Air Dolomiti ab Mai 1999, Landeunfall in Barcelona am 07.11.99 wegen Defekt am rechten Hauptfahrwerk, am 27.04.00 mittels An-124 zur Reparatur nach Woensdrecht gebracht und Flügel des F100 Prototyps (c/n 11242) montiert, ab 22.06.00 wieder im Einsatz bei Alpi Eagles, an Aircraft Maintenance Service als G-CGSL am 29.10.10, an Bank of Utah Trustee als N282AP am 05.11.10, gelöscht am 26.02.14
HB-IVC Chur	Fokker 100	11251	27/01/1988	22/11/1996	ex PH-EZD, definitive Verkehrszulassung am 03.06.1988, an BAAM als F-WQFL am 21.11.96, Verkauf an SPLS und Lease an Alpi Eagles als I-ALPX am 20.12.96, ausser Betrieb in Dinard ab Januar 2008
HB-IVD Dietlikon	Fokker 100	11252	06/07/1988	20/09/1996	ex PH-EZE, definitive Verkehrszulassung am 17.07.1988, an BAAM als F-WQBP am 19.09.96, Verkauf an SPLS und Lease an Alpi Eagles als I-ALPZ am 16.10.96, ausser Betrieb in Dinard ab Januar 2008
HB-IVE Baden	Fokker 100	11253	04/08/1988	22/10/1996	ex PH-EZF, definitive Verkehrszulassung am 17.08.1988, Verkauf an BAAM am 22.10.96, an Royal Brunei als V8-RB3 am 30.11.96, an Fokker Services als PH-FYA am 10.07.00, an Alpi Eagles als I-ELGF am 15.09.00, an Aircraft Maintenance Service als G-CGSF am 29.10.10, an Bank of Utah Trustee als N283AP am 17.11.10, an AirQuarius Aviation als ZS-JEN am 15.03.11, am 12.01.12 in Lanseria durch einen Sturm beschädigt, inzwischen verschrottet
HB-IVF Sion	Fokker 100	11254	01/09/1988	03/07/1996	ex PH-EZG, definitive Verkehrszulassung am 20.09.1988, Verkauf an BAAM, Verkauf an SPLS und Lease an Alpi Eagles als I-ALPS am 02.07.96, an Aircraft Maintenance Service als G-CGSS am 29.10.10, an Bank of Utah Trustee als N284AP am 17.11.10, an AirQuarius Aviation als ZS-GAV am 15.03.11, im Juli 2013 auf dem Flughafen Bari verschrottet
HB-IVG Genthod	Fokker 100	11255	21/10/1988	04/10/1996	ex PH-EZH, definitive Verkehrszulassung am 25.10.1988, Verkauf an BAAM am 04.10.96, an Royal Brunei als V8-RB4 am 11.11.96, an Fokker Services als PH-FYB am 30.03.03, an Alpi Eagles als I-ALPW am 05.05.00, ausser Betrieb in Dinard ab März 2008, im Dezember 2012 verschrottet
HB-IVH Stadel	Fokker 100	11256	09/11/1988	20/12/1996	ex PH-EZI, definitive Verkehrszulassung am 29.11.1988, letzter Swissair Fokker 100 Einsatz am 17.09.96 Hannover-Zürich, Verkauf an BAAM als F-WQFP am 19.12.96, Verkauf an SPLS und Lease an Alpi Eagles als I-ALPQ am 05.05.00, an Aircraft Maintenance Service als G-CGTO am 29.10.10, an Bank of Utah Trustee als N285AP am 04.11.10, an AirQuarius Aviation als ZS-ERI am 10.05.11, inzwischen in Lanseria verschrottet
HB-IVI Bellevue	Fokker 100	11381	10/04/1992	28/03/1996	ex PH-JXY, definitive Verkehrszulassung am 10.04.1992, Verkauf an BAAM, Lease an Corse Méditerranée als F-GKHD vom 23.05.96 bis 22.05.02, (von BAAM am 19.07.02 mit Lease an Air Group Finance Corp verkauft), an Brit Air am 13.11.03, ab 25.01.11 in Bratislava parkiert und im Januar 2013 verschrottet
HB-IVK Hochfelden	Fokker 100	11386	28/04/1992	16/04/1996	ex PH-JXZ, definitive Verkehrszulassung am 30.04.1992, Verkauf an BAAM, Lease an Corse Méditerranée als F-GKHE vom 26.06.96 bis 25.06.02, (von BAAM am 29.12.99 mit Lease an Air Group Finance Corp verkauft), an Brit Air am 13.11.03, ausser Betrieb in Dinard ab Mai 2011, Ersatzteilsponder

zählenden Fokker-Flotte wurde im April 1992 abgeliefert.

## 100-Plätzer an Crossair

Gestützt auf die Ergebnisse des Projekts ZGB (Zürich-Genf-Basel) entschied die Swissair am 1. März 1995, die Jetflugzeuge der Gruppe mit weniger als 100 Sitzplätzen durch die Crossair betreiben zu lassen. Da diese zu jener Zeit schon vier eigene Avro RJ85 sowie zwei gemietete BAe 146-300 betrieb, war es notwendig, die Regional-Jetflotte auf einen Flugzeugtypen zu konzentrieren. Obschon die Offerte des holländischen Flugzeugbauers günstiger war, und die Fokker 100 weniger kostete als die Swissair ursprünglich dafür bezahlt hatte, fiel die Wahl auf den Avro RJ100: Für London-City und Lugano war dieser besser geeignet und seine Einführung bei Crossair weniger problematisch.

Die Swissair stimmte am 29. März 1995 der Bestellung von zwölf Avro RJ 100 als Ersatz für die Fokker 100 zu; am 19. Oktober konnte Crossair die erste Einheit des grösseren «Jumbolino» übernehmen. Elf Monate später, am 17. September 1996, fand der letzte kommerzielle Flug einer Fokker 100 der Swissair statt. Die alte Liebe zwischen Swissair und Fokker fand damit ein Ende; die zehn Flugzeuge wurden durch ein Muster abgelöst, zu welchem der frühere Chef des Planungsdienstes, Roger Zahnd, bemerkte: « Die Swissair wird nie ein Flugzeug kaufen, das neben den Passagieren auch noch die Piste mitbefördern muss».

## Meilensteine 1986 bis 1988

**1986:** Aufgrund der Atomreaktor-Katastrophe in Tschernobyl und Terroranschlägen in Wien und Rom liessen zahlreiche amerikanische Touristen ihre geplante Europareise stornieren. Mit den USA einigte man sich auf ein Verfahren, das den Airlines weitgehende Freiheiten bei der Preisgestaltung einräumte. In diesem Zusammenhang durfte die Swissair Atlanta anfliegen. Erstmals in der Swissair-Geschichte erhöhte sich das Streckennetz auf über 100 Städte. Nach Einführung der Nordpolroute wurde Anchorage zur Swissair-Destination. Auch Bahrain, Birmingham, Brazzaville, Malta und Seoul kamen dazu. Als zukünftiger Ersatz der DC-10-Flotte wurden sechs MD-11 bestellt. Die Flotten der Balair und CTA wurden mit der Ablieferung eines Airbus 310, respektive einer MD-82 erneuert. Für CTA wurden vier MD-87 in Auftrag gegeben. Das Jahr stand im Zeichen fortschreitender Liberalisierung. Der starke Schweizer Franken wirkte sich zudem auf das Jahresergebnis mit über 100 Millionen Franken negativ aus. Der Bruttoertrag lag ge-



Foto Hensjörg Bürgi

Die auf «Sion» getaufte Fokker 100 HB-IVF am 25. Juni 1989 im Anflug auf den Walliser Airport.



Foto Markus Gerber

Nur dreimal war die Fokker 100 der Swissair in Bern-Belp zu Gast: die HB-IVB am 20. August 1989 (IBT 89), die HB-IVE am 26. März (Vorstellung C-Klasse) und am 29. August 1993 (IBT 93).

genüber 1985 elf Prozent tiefer. Das Aktienkapital wurde um 47 Millionen Franken erhöht.

**1987:** Um die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes verbessern zu können, wurde das Streckennetz optimiert. Bahrain, Colombo, Santiago und Dublin wurden aufgegeben. Mit der Bedienung von Atlanta durften nun Pan Am, TWA und American die Schweiz anfliegen. Die MD-11-Bestellung wurde auf zwölf Einheiten erhöht und jene der MD-81 sogar auf 22. An der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ECAC wurde beschlossen, den Fluggesellschaften im Verkehr innerhalb Europas bezüglich der Anzahl Frequenzen und Flugzeuggrösse sowie bei der Festsetzung der Tarife vermehrte Flexibilität einzuräumen. Swissair, British Airways und KLM gründeten das Reservationssystem Galileo. Mit Travisswiss wurde ein Buchungssystem für die Reisebüros entwickelt. Der Personalbestand stieg auf 17'908.

**1988:** Direktionspräsident Robert Staubli trat altersbedingt zurück. Nachfolger wurde Otto Loepfe. Neu bedient wurden: Bordeaux, Catania und Graz. Khartoum musste aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben werden. Infolge kriegerischer Wirren mussten Flüge nach Teheran und Bagdad immer wieder annulliert werden. Überflugrechte über Sibirien verkürzten die Flugstrecken nach Japan und China. Die letzten DC-9 wurden durch acht Fokker 100 und drei weitere MD-81 abgelöst. Die gesamte Flotte war Kategorie-III-tauglich, was bedeutete, dass alle Flugzeuge für automatische Landungen unter extrem schlechten Sichtbedingungen zugelassen waren. Die bestehende Zusammenarbeit mit der Crossair wurde mit einer grösseren Beteiligung untermauert. Zudem beteiligte man sich an der Austrian Airlines. CTA ersetzte die Caravelle mit der MD-87. Der Flughafen Genf eröffnete einen neuen Frachtterminal. +



Foto ETH-Z Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Am 3. September 1987 besuchte der Fokker-100-Prototyp PH-MKC erstmals Zürich.