

Die Flotte der Swissair (20): McDonnell-Douglas MD-11

Idealer Langstreckenjet



Auch den Hongkonger Flughafen Kai Tak mit seinem «Checkerboard-Approach» bediente Swissair mit MD-11 – am 27. Oktober 1996 mit der HB-IWI.

Mit einer Anzahlung von knapp zwei Millionen US-Dollar sicherte sich Swissair 1986 sechs frühe Lieferpositionen für das DC-10-Nachfolgermodell McDonnell-Douglas MD-11. Mit Ausnahme der beim tragischen Unglück vor Halifax am 2. September 1998 verlorenen HB-IWF standen 2001 beim Grounding noch alle 19 MD-11 der Swissair im Einsatz.

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

Nach dem Scheitern des zusammen mit Fokker gestarteten Projekts MD-100 trat Douglas 1984 mit der MD-XX als Nachfolgermodell der DC-10 an die Öffentlichkeit. Als der Flugzeughersteller am 30. Dezember 1986 endlich beschloss, die MD-11 zu bauen, hatten schon ein Dutzend verschiedene Fluggesellschaften annähernd 100 Flugzeuge bestellt. Als Weiterentwicklung der DC-10 erhielt die MD-11 kein eigenes Typenzertifikat; für die Testflüge wurde kein Prototyp gebaut, sondern später an Fluggesellschaften verkaufte Modelle verwendet.



Die HB-IWA, trug am 29. Mai 1991 das Logo zur Feier von 700 Jahren Eidgenossenschaft.

Verspätete Auslieferung

Den ersten Kaufvertrag für sechs fest bestellte MD-11 unterschrieb die Swissair am 18. März 1987; gleichzeitig platzierte sie eine Option auf zwölf weitere Flugzeuge. Mitte Dezember entschied der Verwaltungsrat, die Festbestellung

um sechs auf insgesamt zwölf Einheiten zu erhöhen, was einem Investitionsaufwand von annähernd zwei Milliarden Franken entsprach. Dank der frühen Bestellung konnte die Swissair Einfluss auf die technische Spezifikation des Standardmodells nehmen.

Aus diversen Gründen verzögerte sich die im März 1988 begonnene Produktion, worauf die MD-11 am 10. Januar 1990 erstmals in die Luft abhob. Der Swissair-Verwaltungsrat liess sich in Long Beach persönlich über den Baufortschritt des neuen Flugzeugs ins Bild

setzen, dessen Zertifizierung durch die FAA am 8. November erfolgte. Der ursprünglich ab März 1990 geplante Ausbau der Swissair-Langstreckenverbindungen musste daher verschoben werden. Mit einem Jahr Verspätung traf die erste MD-11 HB-IWA schliesslich am 7. März 1991 in Zürich ein; am 3. Juni 1992 übernahm Swissair die letzte der zwölf bestellten MD-11, womit sie die Ablösung der DC-10 abschloss.

Fünf MD-11 übernahm Swissair im Rahmen von langfristigen Mietverträgen; sie konnte das Investitionsvolumen so um 1,3 Milliarden Franken entlasten. Eine Ende 1992 bestellte 13. MD-11 traf am 30. Juli 1994 in Zürich ein. Obschon die MD-11 anfänglich gewisse Leistungsvorgaben nur beschränkt zu erfüllen vermochte, gab Swissair im November 1994 sowie im Februar und März 1996 je eine zusätzliche Einheit in Auftrag. Nach Ablieferung der drei Flugzeuge zählte ihre Flotte Ende 1997 total 16 MD-11.

Swissair Asia

Aus politischen Gründen liess es die Volksrepublik China nicht zu, dass Fluggesellschaften mit Verkehrsrechten in China gleichzeitig auch Taiwan bedienten. Im Hinblick auf die Aufnahme der Linie Zürich – Bangkok – Taipeh gründete die Swissair daher am 25. Januar 1995 die Firma «Swissair Asia». Die ab 7. April auf der zweimal wöchentlich bedienten Strecke eingesetzten MD-11 trugen «Swissair Asia»-Titel; das Seitensteuerrand zierte anstelle des Schweizer Nationalitätskennzeichens das chinesische Schriftzeichen «Rui» – in Anlehnung an die chinesische Übersetzung für «Schweiz» (Ruishi).

Im Interesse einer flexiblen Flugzeugdisposition waren im Laufe der Zeit insgesamt acht MD-11 in «Swissair Asia»-Farben im Einsatz – als erste die HB-IWL, längere Zeit vor allem



Einen Tag nach dem Swissair-Grounding, am 3. Oktober 2001, schwebte die HB-IWA in der Bemalung mit Schweizer-Kreuzen auf den Winglets auf die Piste 14 in Zürich ein. Sie fliegt heute noch bei FedEx als N624FE.

die HB-IWG und HB-IWN, aber auch die IWC, IWD, IWE, IWJ und IWN. Das Logo der Swissair blieb unverändert – die «Swissair Asia»-Titel der linken Rumpffseite mutierten daher rechts zu «Asia Swissair».

Absturz der HB-IWF

Den tragischsten Unfall in der Geschichte des Unternehmens erlitt die Swissair am 2. September 1998, als die MD-11 HB-IWF «Vaud» auf dem Swissair-Kurs 111 von New York nach Genf nach einem Brandausbruch im Cockpitbereich vor der kanadischen Küste bei «Peggy's Cove» ins Meer stürzte, wobei 215 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder ums Leben kamen.

Obschon das 1996 installierte interaktive Bordunterhaltungssystem IFEN nicht eindeutig als Ursache des Brandes nachgewiesen war, entschied Swissair das System auf Ende Oktober in allen MD-11 und Boeing 747 zu deaktivieren. Gestützt auf die Empfehlungen im Un-

fallbericht wurden ab Juli 2001 in allen MD-11 die Isolationsmatten ersetzt und zusätzliche Rauchmelder und Infrarotkameras eingebaut.

Erneuerung Langstreckenflotte

Im November 1997 entschied die Swissair, die vier MD-11 der LTU zu kaufen, die das deutsche Flugunternehmen wegen Überkapazität im Langstreckenbereich abstossen wollte. Knapp einen Monat später gab der Verwaltungsrat für die Erneuerung der Langstreckenflotte einen Zeitplan bekannt: Er sah die Ablösung sämtlicher MD-11 durch Airbus A330-200 und A340-600 zwischen 2002 und 2006 vor; die vier MD-11 der LTU sollten zur Überbrückung der zwischen 1999 und 2002 zu veräussernden Boeing 747 dienen. Schon im April 1998 gab Flightlease AG bekannt, dass die in ihrem Eigentum stehenden MD-11 der Swissair an die Federal Express verkauft würden; sie sollten ab Anfang 2002 eine nach der ändern zum Umbau für den Frachttransport



Mit einer dunkelblauen Rumpfunterseite auf der HB-IWB warb Swissair 2001 für die «Qualifier Group».



Acht MD-11 erhielten aus politischen Gründen «Swissair Asia»-Titel, um ohne Probleme nach Taiwan zu operieren. Die HB-IWN flog im August 1996 mit dieser Aufschrift.

2004 mit der MD-11 HB-IWE der letzte Flug unter Swiss Flugnummer LX 9 von Chicago nach Zürich statt. Alle 19 MD-11 wurden in Neapel (6) und in Singapur (13) zu Frachtern umgebaut. Elf davon sind heute bei UPS (United Parcel Service of America) im Einsatz, während Federal Express noch deren fünf betreibt. Vorher setzen ebenfalls Martinair Cargo, Transmile Air Services und Varig ex-Swissair MD-11F ein. Nach ihrem Umbau in Neapel flog die ursprünglich für FedEx vorgesehene MD-11 N627FE Ende 2004 in den Farben der Schweizer Frachtfluggesellschaft Catran nach Zürich – das Unternehmen erhielt jedoch die beantragte Betriebsbewilligung nie. +

ans amerikanische Unternehmen übergeben werden.

Trotz einem pro Flugzeug rund elf Millionen Franken teuren Umbau konnte Swissair die vier im Herbst 1998 von LTU übernommenen, ursprünglich 408 Passagierplätze zählenden MD-11 nur auf bestimmten Linien ihres Langstreckennetzes einsetzen – sie besaßen nämlich ein kleineres Frachttor als die Swissair-Versionen.

Als Frachter beliebt

Ab 1. April 2002 setzte Crossair/Swiss International Air Lines noch 13 MD-11 der Swissair im Linienverkehr ein. Am Ende einer phasenweisen Ausmusterung fand am 31. Oktober



Den Swissair-Abschiedsflug führte die MD-11 HB-IWC am 31. März 2002 nach Kapstadt aus. Die bereits in Swiss-Farben umbemalte MD-11 erhielt dafür nochmals Swissair-Titel.

Swissair-Flotte (20): McDonnell Douglas MD-11

Registration	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IWA Obwalden	MD-11	48443	06/03/1991	23/12/2004	ex N517MD (gelöscht am 14.02.91), geleast von CIT FSC Five Ltd, definitive Verkehrszulassung am 13.3.91, Leasetransfer an Crossair am 31.03.02, an Swiss am 01.07.02, Verkauf an Federal Express als N624FE am 23.12.04, Frachterumbau bei Alenia in Neapel bis August 2005
HB-IWB Graubünden	MD-11	48444	30/03/1991	21/11/2003	definitive Verkehrszulassung am 06.04.91, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Bandung (Bermuda) Ltd am 10.09.98, Leasetransfer an Crossair am 31.03.02 und dann an Swiss am 01.07.02, verleast an Varig als PP-VTF im Dezember 2003, als N625FE registriert am 28.09.04, Frachterumbau bei Alenia in Neapel in Februar 2005, verleast an Transmile als 9M-TGP am 26.04.05, ab Oktober 2008 in Kuala Lumpur-Subang parkiert, Verkauf an Federal Express als N644FE am 18.01.11, seit 08.11.14 in Victorville/CA ausser Betrieb
HB-IWC Vaud Schaffhausen	MD-11	48445	22/04/1991	15/04/2004	geleast von Samedan Leasing Ltd, definitive Verkehrszulassung am 30.04.91, „Swissair Abschiedsflug“ Zürich-Kapstadt-Zürich vom 28.03. bis 01.04.02, trug für das Leg Zürich-Kapstadt Swissair Aufschrift, Leasetransfer an Crossair am 01.04.02 und dann an Swiss am 01.07.02, für Federal Express als N626FE vorgesehen, nicht übernommen, am 15.04.04 auf Wells Fargo Bank Northwest eingetragen, ab April 2004 Frachterumbau bei Alenia in Neapel und Überflug Neapel-ZRH am 31.07.04 nach Umbau, N626FE gelöscht am 02.09.04, verkauft an Aircastle und Lease an Martinair Holland als PH-MCY am 03.09.04, Überflug-Amsterdam-Miami-Mojave/CA am 19./20.12.15 zur Verschrottung
HB-IWD Thurgau	MD-11	48446	30/05/1991	14/11/2003	definitive Verkehrszulassung am 05.06.91, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Bandung (Bermuda) Ltd am 10.09.98, Leasetransfer an Crossair am 31.03.02 und dann an Swiss am 01.07.02, für Federal Express als N627FE vorgesehen, nicht übernommen, Lease an Varig als PP-VTG von Oktober 2003 bis Juli 2004, als N627FE registriert am 19.07.04, Frachterumbau bei Alenia in Neapel, Überflug Neapel-Zürich am 18.11.04 in Catran-Farben, Lease an Catran ab 15.12.04 vorgesehen, Catran nahm Betrieb nicht auf, Lease an Transmile als 9M-TGQ am 12.04.05, ab September 2009 in Singapur parkiert, Verkauf an Federal Express als N645FE am 21.01.11, seit 30.05.15 in Victorville/CA ausser Betrieb

FLOTTE