



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Der erste Airbus A321 der Swissair, die HB-IOA, fliegt heute noch ganz in Weiss als SX-ABC bei der griechischen Olympus Airways.

Die Flotte der Swissair (21): Airbus A321

Start der Familienplanung

Mit der Vertragsunterzeichnung am 3. Oktober 1990 mit Airbus Industries für 26 Festbestellungen und 26 Optionen leitete Swissair die Ablösung ihrer MD-80-Flotte ein. Von den anfänglich vorgesehenen 19 Airbus A321-100 übernahm sie aber nur zwölf. Die A320 sowie A319 werden in den nächsten Folgen vorgestellt.

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

Im Gegensatz zu andern Herstellern, welche die Grundmuster ihrer Flugzeugtypen erst im Laufe der Zeit den Kunden- und Marktbedürfnissen entsprechend streckten oder kürzten, plante Airbus Industries von Anfang an eine ganze Modellreihe ihres neuen «Singleaisle»-Europaflugzeugs. Swissair hatte bei der Evaluation des MD-80-Nachfolgers die «Flugzeugfamilie», also eine Verfügbarkeit des gleichen Flugzeugtyps in verschiedenen Grössen mit technisch einheitlichen Leistungen und gleichem Cockpit, als wichtigstes Auswahlkriterium bestimmt. Dies ermöglichte bei unterschiedlicher Nachfrage einen flexiblen Typenwechsel im Europa-Streckennetz.

Die grösste Flugzeugbestellung

Am 14. Februar 1987 rollte als erster Vertreter der neuen Airbus Kurzstreckenflugzeug-Familie die A320 aus den Werkhallen in Toulouse.

Rund sechs Jahre später, am 3. März 1993, fand die Rollout-Zeremonie für das grössere Modell A321 statt, welches den Erstflug am 11. März absolvierte. Im Rahmen ihrer bislang grössten Flugzeugorder, mit einem Investiti-



Foto Hansjörg Bürgi

Ab Mai 2001 flog die A321 HB-IOC mit grossen Olympia-Ringen und neu auf «Lausanne» getauft.



Auf dem blauen Rumpfunterteil der A321 HB-IOE (hier am 28. Oktober 2000 beim Start auf der Piste 16 in Zürich) warb Swissair für die Qualiflyer Group.

onsvolumen von 2,3 Milliarden Franken, hatte Swissair am 3. Oktober 1990 total 19 Airbus A321 fest bestellt und für weitere 13 Optionen gezeichnet. Zusätzlich waren vom kleineren Modell A320 sieben Festbestellungen und ebenfalls 13 Optionen vorgesehen.

Laut Vertrag mit dem Flugzeughersteller waren für die total 52 Flugzeuge Ablieferungszeitfenster von Januar 1995 bis Juni 1999 vorgesehen. Nach dem im Dezember 1991 gefällten Entscheid, die Airbus-Flugzeuge mit CFM 56-5B2 Triebwerken auszurüsten, ersuchte die Swissair das BAZL am 7. Mai 1992, für die 19 fest bestellten Einheiten vom Typ A321-100 die Registrations HB-IOA bis HB-IOS zuzuteilen und für die offenen Optionen die restlichen Buchstaben der Reihe HB-IO freizuhalten.

Gestützt auf die bei der Vertragsunterzeichnung abgeschlossenen Vereinbarungen machte Swissair davon Gebrauch, ihre Bestellung veränderten Marktbedürfnissen anzupassen. So entschied sie am 2. März 1994, anstatt 19 A321 nur deren acht zu übernehmen. Gleichzeitig erhöhte sie die Festbestellungen auf 29 Flugzeuge, wovon 16 auf das Modell A320 und fünf auf die kürzere A319 entfielen.

«Welcome Europe»-Event

Die Ablieferung des ersten Airbus A321 am 25. Januar 1995 feierte Swissair mit einem Grossevent, für welchen Konrad Korsunsky als Projektleiter verantwortlich zeichnete. Schon während der Übergabe der HB-IOA in Hamburg fanden sich mehr als 3000 Gäste im Bogenhangar des Flughafens Zürich ein, um den Überflug mit geladenen Ehrengästen nach Zürich in einer Live-Übertragung auf Grossleinwand mitzuverfolgen. Verpflegungsstände sorgten mit Spezialitäten der europäischen Küche für das Wohl der Anwesenden. Nach Ankunft des Flugzeugs traten der Chef von Airbus Industries, Swissair-Marketing-Chef Paul Reutlinger und Vertreter des EU-Jugendparlaments trotz des EWR-Neins ans Rednerpult.

Für die Taufe auf den Namen «Lausanne» flog die HB-IOA anschliessend nach Genf. Sechs Jahre später wurde diese jedoch auf «Neuchâtel» umgetauft: Mit Blick auf die am 16. Mai 2001 mit dem Internationalen Olympischen Komitee für vier Jahre abgeschlossene Vereinbarung als «Official Airline of the IOC» fand es die Swissair naheliegend, diesen Titel auf der HB-IOC anzubringen und die bisherige «Neuchâtel» neu auf «Lausanne» – dem Sitz des IOC – umzutauften.

Das Dutzend erreicht

Bis Mitte Juli 1995 waren die ersten sechs A321 in die Flotte integriert; jeweils zwei weitere Einheiten folgten in den Jahren 1997, 1998 und 1999. Als zwölfte und letzte A321 der Swissair startete die HB-IOL am 1. Januar 2000 zum ersten Linieneinsatz ab Zürich nach Stockholm. Zuerst waren nur vier der A321 von ausländischen Eigentümern gemietet; nach der Gründung übernahm die Swissair-Tochter Flightlease AG das Eigentum an sieben A321. Drei weitere A321 bestellte und mietete Swissair direkt von ILFC, sodass am Schluss keine der zwölf A321 in deren Eigentum verblieb.

Nach dem Swissair-Grounding blieben vier A321 der Swissair vorerst am Boden; davon übernahm Air Méditerranée im Sommer 2002

zwei erste Einheiten; bei deren Konkurs im Februar 2016 waren total sechs ex-Swissair A321 bei Air Méditerranée im Einsatz. Nach der Rückführung von zwei an Turkish Airlines vermieteten Flugzeugen verfügt Swiss zurzeit wiederum über sechs der früher bei Swissair im Einsatz gestandenen A321.

Meilensteine 1989 bis 1991

1989: Los Angeles wurde als neue USA-Destination in den Flugplan aufgenommen. Weiter kamen die Bestimmungsorte Göteborg, Izmir, Ljubljana, Lyon und Santiago de Chile – die Anschlussflüge ab Buenos Aires wurden mit Ladeco-Flugzeugen sichergestellt – dazu. Der erste Nonstop-Flug nach Tokio über die Sibirien-Route – also ohne Zwischenlandung in Alaska – fand am 28. Juni statt. Die Flugzeit konnte erheblich reduziert werden. Der Frachtflug nach Glasgow wurde eingestellt. Es wurden 110 Ziele in 68 Ländern angefliegen. Wegen Ablieferungsverzögerungen der bestellten MD-11 musste eine DC-10-30 für 20 Monate eingemietet werden. Die 22. MD-81 wurde in Betrieb genommen und zwei weitere Einheiten wurden in Auftrag gegeben. Balair bestellte drei Airbus 310-324, da vorgesehen war, die DC-10-30 HB-IHK und die A310 HB-IPK zu ersetzen. Um die angekündigte Liberalisierung des Flugverkehrs in Europa vorzubereiten, konzentrierte sich Swissair wieder verstärkt auf das Kerngeschäft und weitete ihre Partnerschaften aus. Als erste europäische Fluggesellschaft unterzeichnete sie Kooperationsverträge mit Delta Air Lines, SAS und Singapore Airlines. Dank der guten Konjunkturlage und dem positivem Verlauf der Währungskurse konnte das erfolgreichste Geschäftsjahr der Geschichte verzeichnet werden. Zusammen mit Lufthansa und Guinness Peat Aviation wurde in Shannon ein Wartungsbetrieb eröffnet. Das uniformierte Personal wurde mit Luigi Colani-Uniformen eingekleidet.

1990: Bilbao, Valencia, Berlin und Philadelphia gesellten sich zum Streckennetz. Die Be-



Mit grossen «Qualiflyer»-Titeln und dem entsprechenden Logo war die A321 HB-IOH bereits am 28. Oktober 1999 verziert. Sie fliegt heute noch bei Swiss.

Swissair-Flotte (21): Airbus A321

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IOA Lausanne Neuchâtel	A321-111	517	17/01/1995	17/04/2003	ex D-AVZS, geleast von SS Cavalier Air Lease Co Ltd, Tokyo, Eigentümer Flightlease AG ab 16.01.98, Eigentümer ILFC ab 28.06.01, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, zurück an ILFC und am 28.05.03 Air Méditerranée als F-GYAP verleast, nach Konkurs von Air Méditerranée am 08.04.16 an Olympus Airways als SX-ABC
HB-IOB Aargau	A321-111	519	14/02/1995	04/12/2003	ex D-AVZU, geleast von JL Monte Rosa Lease Co Ltd, Eigentümer Flightlease AG ab 17.02.98, Eigentümer ILFC ab 28.06.01, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, zurück an ILFC und vom 05.12.03 bis 13.12.05 an Blue Wings als D-ANJA verleast, an Air Méditerranée als F-GYAZ ab 16.02.06, nach Konkurs von Air Méditerranée ab 07.03.16 in Ljubljana parkiert
HB-IOC Neuchâtel Lausanne	A321-111	520	07/03/1995		ex D-AVZV, geleast von JL Matterhorn Lease Co Ltd/Air Spur Co Ltd, Eigentümer Flightlease AG ab 16.03.98 und MERLAN Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH ab 23.12.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, seit 26.06.07 im Eigentum von Swiss International Air Lines
HB-IOD Kloten	A321-111	522	04/04/1995 07/03/2007	26/08/2004	ex D-AVZX, Eigentümer Flightlease AG ab 16.03.98, Verkauf an Pembroke Capital am 31.3.02, von Oktober 2002 bis August 2004 in Lemwerder/D parkiert, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JMA vom 27.08.04 bis März 2007, zurück an Swiss International Air Lines am 07.03.07, Eigentümer Chasseral Aircraft Leasing Ltd, dann Rothorn Aircraft Leasing Ltd ab 04.02.09 und Aircraft Solutions LUX XIV SARL ab 14.05.13, seit 24.06.14 im Eigentum von Swiss International Air Lines
HB-IOE Solothurn	A321-111	535	20/06/1995	11/06/2002	ex D-AVZC (1), geleast von Encore Leasing Ltd Cayman Islands/ILFC, zurück an ILFC als F-WQQU und am 05.08.02 an Air Méditerranée als F-GYAN verleast, nach Konkurs von Air Méditerranée am 28.04.16 an Olympus Airways als SX-ABD
HB-IOF Winterthur	A321-111	541	11/07/1995 29/03/2007	09/09/2004	ex D-AVZE (1), Eigentümer Flightlease ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, Verkauf an Pembroke Capital am 31.03.02, von Oktober 2002 bis Juni 2004 in Lemwerder/D parkiert, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JMB vom 10.09.04 bis März 2007, zurück an Swiss International Air Lines am 29.03.07, Eigentümer Chasseral Aircraft Leasing Ltd, dann Rothorn Aircraft Leasing Ltd ab 04.02.09 und Aircraft Solutions LUX XIV SARL ab 14.05.13, seit 24.06.14 im Eigentum von Swiss International Air Lines
HB-IOG Bülach	A321-111	642	21/01/1997	11/06/2002	ex D-AVZH, geleast von ILFC, zurück an ILFC und am 08.07.02 an Air Méditerranée als F-GYAO verleast, nach Konkurs von Air Méditerranée an Hermes Airlines als SX-BHS am 31.01.12, Wet-Lease an Daallo Airlines am 05.01.15, Bombenexplosion an Bord nach Start in Mogadishu (MCQ) am 02.02.16, sicher in MCQ gelandet und dort seither abgestellt
HB-IOH Würenlos	A321-111	664	21/03/1997		ex D-AVZL, Sale/Leaseback mit Flightlease AG am 05.06.97, Eigentümer MERLAN Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH ab 23.12.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, seit 23.06.08 im Eigentum von Swiss International Air Lines
HB-IOI Delémont	A321-111	827	20/05/1998	09/01/2004	ex D-AVZY, geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, zurück an ILFC und am 11.02.04 an Air Méditerranée als F-GYAQ verleast, nach Konkurs von Air Méditerranée ab 25.02.16 in Shannon parkiert, wird an CAA - Cie Africaine d'Aviation (DR Kongo) gehen
HB-IOJ Frauenfeld	A321-111	891	03/11/1998	12/02/2004	ex D-AVZJ, geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, zurück an ILFC und am 12.02.04 an Air Méditerranée als F-GYAR verleast, nach Konkurs von Air Méditerranée ab 17.02.16 in Shannon parkiert an Azur Aviation als F-WTDV am 14.09.16, wird an CAA - Cie Africaine d'Aviation (DR Kongo) gehen
HB-IOK (-)	A321-111	987	19/03/1999		ex D-AVZC (2), geleast von Flightlease AG, dann ILFC ab 28.06.01, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Eigentümer Aircraft 32A-387 Inc (AerCap) ab 11.01.11 und KDAC Aircraft Holding Ltd ab 30.09.16
HB-IOL Lugano	A321-111	1144	21/12/1999		ex D-AVZE (2), geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02

FLOTTE

dienung von Catania, Amman, Bagdad, Kuwait und Monrovia wurde eingestellt. Mit dem Einsatz der A310 nach Montreal und Toronto konnten erstmals Flüge mit zweimotorigen Maschinen über den grossen Teich durchgeführt werden. Die Erneuerung der Europa-Flotte wurde mit der Bestellung von 26 A320/A321 und zwei zusätzlichen Fokker 100 gestartet. Swissair, SAS, Austrian Airlines und Finnair gründeten die European Quality Alliance, aus der später die Qualiflyer Group entstand. Aufgrund der schwachen Konjunktur, kriegerischen Handlungen in der Golfregion, steigender Kerosinpreise, massiv erhöhter Versicherungsprämien und Überkapazitäten erlitten viele Airlines Verluste. Auch Balair wurde von der Golfkrise hart getroffen. Die Flugket-

ten nach Ägypten, Israel, Oman und den Vereinigten Arabischen Emiraten mussten annulliert werden. Der durch die Liberalisierung aufkommende Preiskampf zwischen den Fluggesellschaften verschärfte die Situation noch zusätzlich. Swissair erlitt im Flugbetrieb einen Verlust.

1991: Wegen der unstabilen Golfregion mussten bis in den März hinein Flüge nach Abu Dhabi, Damaskus, Dubai, Jeddah, Riad und Tel Aviv suspendiert werden. Die Verbindungen mit Kinshasa, Ljubljana und Zagreb wurden aus politischen Gründen unterbrochen. Neu im Streckennetz waren Delhi, Kiew und St. Petersburg zu finden. Dank erfolgreicher Verhandlungen mit Russland, Japan und China konnten neu alle Flüge von/nach Tokio und

Peking nonstop über Sibirien angeboten werden. Im Mittelpunkt stand die Ablösung der DC-10 durch die MD-11. Der Luftverkehr in Europa wurde im Jahr des 60. Jubiläums der Swissair vollständig liberalisiert. In der Folge entbrannte wegen bestehenden Überkapazitäten ein Preiskampf. Der Flugbetrieb schloss mit Verlust ab. Trotzdem resultierte ein positives Jahresergebnis wegen Buchgewinnen aus Flugzeug-Verkäufen. Durch den Kauf eines Aktienpaketes wurde die Stimmenmehrheit an der Crossair erworben. Der Präsident des Verwaltungsrates und frühere Direktionspräsident Armin Baltensweiler trat altershalber zurück und übergab seine Funktionen an Hannes Goetz. Erstmals seit 1976 nahm der Personalbestand ab.

