



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Der erste Airbus A320-214 HB-IJA mit der Werknummer 533 während eines Testfluges noch mit der französischen Werksregistration.

Die Flotte der Swissair (22): Airbus A320

Jeden Monat ein Neuer

Von Januar 1995 bis Oktober 1997 erhielt Swissair jeden Monat einen neuen Airbus, 34 total. Darunter befanden sich auch 20 A320. Swiss setzt heute insgesamt 22 A320 ein, darunter auch 16, die zuvor bei Swissair flogen.

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

Die sieben im Oktober 1990 durch Swissair fest bestellten Airbus A320 mutierten bis zum Frühjahr 1998 in eine Flotte von 20 Flugzeugen dieses Modells. Im Hinblick auf die Ablösung der MD-80 bei Crossair platzierte die SAir-Group noch vor Ende 2000 acht Festbestellungen und vier Optionen für die A320. Zusammen mit den zwölf A321 und neun A319 wäre so die Airbus-Kurzstreckenfamilie der Gruppe auf insgesamt 53 Flugzeuge angewachsen.

Bei Ankündigung des Projektstarts für die Airbus-Kurzstreckenfamilie am Pariser Luft-

fahrtsalon 1981 bestellte Air France gerade 25 Flugzeuge und sicherte sich Optionen für weitere 25. Als die A320 am 22. Februar 1987 in Toulouse zum Erstflug abhob, lagen bereits 280 Bestellungen sowie Optionen für zusätzliche 160 Flugzeuge vor. Mehr als dreieinhalb Jahre später – im Oktober 1990 – orderte auch die Swissair im Rahmen ihres gesamthaft 52 Flugzeuge umfassenden Auftrags sieben Einheiten des Modells A320 fest und optionierte für weitere 13.

Für die A320 reservierte das BAZL im Mai 1992 die Kennzeichen HB-IJA bis HB-IJG. Da die Nachfrage im Europamarkt weniger stark anstieg als erwartet, fällte die Swissair im März 1994 den Entscheid, anstelle der grösseren

A321 mehr von den kleineren Airbus-Modellen zu bestellen. Daher ersuchte sie das BAZL um Zuteilung weiterer neun Kennzeichen für A320-Flugzeuge (HB-IJH bis HB-IJP).

Rasche Flottenerneuerung

Die hohe Kadenz der betrieblichen Übernahme dieser neuen Kurzstreckenflugzeuge war für die Swissair eine besondere Herausforderung: Zusammen mit den Ablieferungen der Modelle A321 sowie A319 erhielt sie von Januar 1995 bis Oktober 1997, also während 34 Monaten, genau 34 Flugzeuge der Airbus-Europamuster, also jeden Monat eine Einheit. Die erste A320 HB-IJA traf am 1. Juni 1995 in Zürich

Swissair-Flotte (22): Airbus A320

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IJA Opfikon	A320-214	533	31/05/1995	27/09/2002	ex F-WWIF, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, Lease an China Northern Airlines als B-2224 von 27.09.02 bis 12.10.03, am 17.02.04 temporär als F-WQSY registriert, Lease an CCM Airlines als F-GYFK von 04.03.04 bis 01.04.11 (während Lease Verkauf an Chasseral Aircraft Leasing Ltd am 08.12.04), am 01.04.11 an Jet-1 533 Owner LLC als EI-DDL, Lease an Yes Airways/OLT Express Poland als SP-IAA vom 28.04.11 bis 31.08.12, wieder EI-DDL, Lease an Smart Lynx Latvia als YL-LCL ab 21.12.12
HB-IJB Embrach	A320-214	545	29/08/1995 23/11/2006	23/07/2004	ex F-WWII, Eigentümer Flightlease AG ab 12.08.98, vom 27.09.02 bis 19.05.04 in Lemwerder/D parkiert, Eigentümer/Halter Flightlease AG in Nachlassliquidation ab 12.04.04, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLA vom 23.07.04 bis November 2006, Lease an Swiss, Eigentümer Jet-1 535 Owner LLC, dann Wells Fargo Bank Northwest ab 15.11.07 und NBB-545 Lease Partnership, Tokyo ab 28.09.10
HB-IJC Winkel	A320-214	548	15/09/1995	08/10/2002	ex F-WWIJ, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, Lease an China Northern Airlines als B-2214 von 08.10.02 bis 31.10.03, am 18.02.04 temporär als F-WQSZ registriert, Lease an CCM Airlines als F-GYFL von 16.04.04 bis 16.04.10 (während Lease Verkauf an Chasseral Aircraft Leasing Ltd am 08.12.04), Lease an White Airways als CS-TQO ab 24.06.10, Sub-Lease an Whitejets als PR-WTB von 19.11.10 bis 24.09.13, zurück an White als CS-TRO
HB-IJD Regensdorf	A320-214	553	23/10/1995 05/11/2007	14/11/2003	ex F-WWIE, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, vom 30.10.02 bis 24.09.03 in Lemwerder/D parkiert, Lease an Aer Lingus als EI-CZW vom 11.11.03 bis 11.09.04, Verkauf an Chasseral Aircraft Leasing Ltd am 12.09.04, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLH vom 10.11.04 bis November 2007, Lease an Swiss, Eigentümer Wells Fargo Bank Northwest (Owner Trustee)
HB-IJE Dübendorf	A320-214	559	24/11/1995 09/11/2007	14/11/2003	ex F-WWIP, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, vom 25.10.02 bis 26.09.03 in Lemwerder/D parkiert, Lease an Aer Lingus als EI-CZW vom 14.11.03 bis 04.09.04, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLI vom 10.11.04 bis November 2007, Lease an Swiss, Eigentümer Wells Fargo Bank Northwest (Owner Trustee)
HB-IJF Bellevue	A320-214	562	15/12/1995 22/03/2007	16/07/2004	ex F-WWDQ, Eigentümer Flightlease AG ab 30.04.98, Eigentümer/Halter Flightlease AG in Nachlassliquidation am 12.04.04, vom 20.09.02 bis 24.04.04 in Lemwerder/D parkiert, Verkauf an Jet-1 562 Owner Two LLC, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLB vom 16.07.04 bis April 2007, Lease an Swiss, Eigentümer Wells Fargo Bank Northwest ab 15.11.07 und NBB Duck Co Ltd ab 15.11.12
HB-IJG Illnau- Effretikon	A320-214	566	19/01/1996	30/07/2004	ex F-WWIN, Eigentümer Flightlease AG ab 12.08.98, Eigentümer/Halter Flightlease AG in Nachlassliquidation am 19.04.04, vom 21.10.02 bis 24.04.04 in Lemwerder/D parkiert, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLC vom 02.08.04 bis 05.12.06, Lease an Mexicana als XA-MXF vom 05.12.06 bis 28.08.10, Verkauf an Wells Fargo Bank Northwest als N566BB am 30.11.10, an Jet-1 566 Owner LLC als EI-ERV am 12.04.11, Lease an Yes Airways/OLT Express Poland als SP-IAB vom 21.06.11 bis 31.07.12, zurück an Jet-1 566 als EI-ERV, Lease an Smart Lynx Estonia als ES-SAL am 18.01.13, transferiert an Smart Lynx Latvia als YL-LCS am 26.03.16
HB-IJH Wangen- Brüttisellen	A320-214	574	29/02/1996 26/04/2007	20/08/2004	ex F-WWDN, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Edelweiss Bail am 20.12.00, vom 07.10.02 bis 14.05.04 in Lemwerder/D parkiert, Lease an THY Turkish Airlines als TC-JLD von 20.08.04 bis April 2007, Lease an Swiss, Eigentümer Jet-1 574 Owner LLC, dann Wells Fargo Bank Northwest ab 15.11.07, dann NBB Owl Co Ltd ab 29.09.08 und NBB-574 Lease Partnership, Tokyo ab 21.04.15
HB-IJI Binningen	A320-214	577	21/03/1996		ex F-WWDT, Sale/Leaseback mit MERLAN Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 28.06.96, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 29.06.08 im Eigentum von Swiss
HB-IJJ Dietlikon	A320-214	585	10/05/1996		ex F-WWIV, geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 22.12.10 im Eigentum von Aircraft 32A-585 Inc (AerCap)
HB-IJK Genthod	A320-214	596	25/06/1996		ex F-WWBH, Sale/Leaseback mit MERLAN Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 19.12.96, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 19.06.07 im Eigentum von Swiss
HB-IJL Bassersdorf	A320-214	603	12/07/1996		ex F-WWBK, Sale/Leaseback mit MERLAN Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 12.07.96, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 20.06.06 im Eigentum von Swiss
HB-IJM Wallisellen	A320-214	635	29/11/1996		ex F-WWDD, an Flightlease AG am 05.06.97, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 19.06.97, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 19.06.07 im Eigentum von Swiss
HB-IJN Meyrin	A320-214	643	20/12/1996		ex F-WWDI, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 19.06.97, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 19.06.07 im Eigentum von Swiss
HB-IJO Grand- Sacconnex	A320-214	673	25/04/1997		ex F-WWBF, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 19.12.97, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 20.06.08 im Eigentum von Swiss
HB-IJP Vernier	A320-214	681	29/05/1997		ex F-WWBH, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Jakura II AG am 29.04.99, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 05.12.06 im Eigentum von Swiss
HB-IJQ Niederhasli	A320-214	701	30/06/1997		ex F-WWDL, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 29.12.97, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 01.07.08 im Eigentum von Swiss
HB-IJR Aire-la-Ville	A320-214	703	16/07/1997		ex F-WWDS (1), geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Jakura II AG am 29.04.99, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 21.05.07 im Eigentum von Swiss
HB-IJS Neerach	A320-214	782	24/03/1998		ex F-WWDS (2), geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, seit 22.12.10 im Eigentum von Aircraft 32A-782 Inc (AerCap)
HB-IJT Nürens Dorf	A320-214	870	26/04/1999	09/04/2003	ex F-WWBX, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit SL Leman Ltd am 29.06.01, transferiert an Crossair am 31.03.02 und an Swiss am 01.07.02, retourniert an SL Leman Ltd am 08.04.03, Lease an Air Luxor als CS-TQD am 11.04.03, Namenswechsel auf Hi Fly am 11.10.05, transferiert an TAP Air Portugal am 28.05.06

ein. Von den bestellten A320 waren Ende 1996 bereits 14 abgeliefert. 1997 folgten vier weitere Flugzeuge, und je eines im Frühjahr 1998 und 1999, womit die Ablieferung der A320-Flotte an Swissair abgeschlossen war.

Bestellungen für Crossair

Im Interesse der Flottenvereinheitlichung innerhalb der SAir-Group plante die Swissair, für die Flottenerneuerung bei der Crossair ebenfalls auf die A320 zu setzen. Acht im Dezember 2000 via GATX Flightlease bestellte A320 hätten ab 2002 die MD-80 Flotte ablösen sollen; zudem waren Optionen für vier weitere Einheiten aufgenommen worden. Für die fest bestellten Flugzeuge hatte man beim BAZL die Kennzeichen HB-IOS bis HB-IOZ reserviert. Von der zuerst auf sechs und später auf vier Einheiten reduzierten Bestellung fanden schliesslich ab 2003 nur gerade drei A320 den Weg zur Charterabteilung Swiss Sun (HB-IJU bis HB-IJW).

Keine grosse Nachfrage

Nach dem Grounding fanden nur zwei der im Eigentum von Flightlease/Edelweiss Bail stehenden A320 sofort einen Interessenten. Sechs Einheiten dieses Modells waren in Swissair-Farben ab Herbst 2002 in Lemwerder abgestellt, bevor sie wieder in Betrieb genommen wurden. Nach dreijährigem Einsatz bei Turkish Airlines integrierte Swiss International Air Lines fünf dieser Flugzeuge wiederum in ihre Flotte. Die übrigen zwölf A320 der Swissair A320 flogen nach dem Grounding nahtlos bei Crossair und Swiss weiter; nur gerade die zuletzt abgelieferte HB-IJT verliess die Flotte im April 2003.

Im Schweizer Luftfahrzeugregister sind gegenwärtig 49 Airbus A320 eingetragen, wovon 22 bei Swiss International, 15 bei EasyJet Switzerland sowie je sechs bei Balair und Edelweiss Air im Einsatz stehen.

Meilensteine 1992 bis 1995

1992: Der Flugplan wurde mit Banjul, Minsk, Vilnius, Washington und Yaoundé ausgebaut. Auch wurden nach mehrmonatiger Unterbrechung Kinshasa, Ljubljana und Zagreb wieder angefliegen. Politische Sanktionen verboten Verbindungen nach Belgrad und Tripolis. In einer Volksabstimmung lehnte die Schweiz den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ab. Damit entstanden der Swissair Nachteile gegenüber Konkurrenten aus europäischen Ländern. So durften keine Direktverbindungen innerhalb dieses Raums angeboten und bei Zwischenlandungen keine Passagiere aufgenommen werden. Mit der Ankunft



Foto Hansjörg Bürgi

Die vierte Swissair-A320 HB-IJD «Regensdorf» am 30. Mai 1996 bei der Landung in Zürich. Sie fliegt heute noch als zweitälteste A320 bei Swiss.

der zwölften MD-11 konnte die Ablösung der DC-10-Flotte abgeschlossen werden. Crossair übernahm alle Verbindungen ab Basel. 1992 war für die globale Luftverkehrsbranche eines der schwierigsten und verlustreichsten Jahre seit ihrem Bestehen. Der Flugbetrieb schloss erneut mit einem grossen Verlust ab. Nur dank erfolgreicher Drittleistungen, Buchgewinnen aus Flugzeugverkäufen und dem Verkauf der Kuoni-Beteiligung konnte ein positives Gesamtergebnis erzielt werden. Erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg mussten aus Spargründen 400 Stellen abgebaut und 160 Entlassungen ausgesprochen werden. Im April wurde unter dem Namen Qualifyer ein eigenes Bonusprogramm für Vielflieger lanciert.

1993: Das Streckennetz wurde mit Harare, Kapstadt, Klagenfurt, Luxemburg, Muskat und Strassburg erweitert. Die Swissair geriet – wie andere nationale Fluginien kleinerer Länder – zunehmend unter Druck, weshalb immer mehr Fluggesellschaften sich zu Allianzen zusammenschlossen, um ihre Kunden weltweit bedienen zu können. Um für amerikanische Partner interessant zu sein, wurde eine Fusion von Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines unter dem Projektnamen Alcázar (Alone Carriers Zigzag At Random) angestrebt. Dieses Vorhaben scheiterte unter anderem an nationalen Widerständen in den verschiedenen Ländern. Im Kurzstreckenbereich schuf man die Erste Klasse ab. Stattdessen wurde eine neue Business Class mit breiteren Sitzen angeboten. Infolge des schlechten Geschäftsjahres musste ein weiterer Stellenabbau von 1000 Stellen umgesetzt werden. Balair und CTA wurden zur Balair/CTA zusammengeführt. Alle Catering-Betriebe und Beteiligungen wurden in einer Holding zusammengefasst.

1994: Durch die Übernahme der 13. MD-11 konnten Flüge nach Osaka aufgenommen werden. Die Verbindungen nach Algier, Ankara, Bordeaux und Rio de Janeiro wurden aufgegeben. Aufgrund des Scheiterns des Alcázar-Projekts prüfte die Swissair andere strategische Optionen. Mit ihrem kleinen Heimmarkt und dem erschwerten Marktzugang innerhalb Europas sah sie sich zum Handeln gezwungen. Der Verwaltungsrat entschied sich für den Aufbau eines eigenen Luftfahrtsystems. Das Erscheinungsbild der Swissair wurde den gängigen Airline-Bemalungsschemen angepasst, indem auf den Rümpfen mehrheitlich die Farbe Weiss prangte. Das Vielfliegerprogramm Qualifyer verfügte bereits über 500'000 Mitglieder. Die Betriebserträge sanken trotz Nachfragesteigerung erneut.

1995: Neue Destinationen waren Krakau, Seoul und Taipeh. Das laufende Jahr stand im Zeichen einer Flottenerneuerung. Airbus 321 und A320 lösten die MD-81 und A310 ab. Als Ersatz für die Fokker 100 wurden zwölf Avro RJ100 bestellt, welche in die Crossair-Flotte integriert wurden. Noch immer waren keine Fortschritte in den bilateralen Verkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EU absehbar. Die Isolation der Schweiz und die damit verbundene Benachteiligung von Swissair und Crossair dauerte an. Ein Ausweg versprach eine enge Verflechtung mit einer europäischen Airline.

Im Mai übernahm Swissair 49,5 Prozent des Aktienkapitals der Sabena. Per Ende Oktober wurde der Flugbetrieb der Balair/CTA eingestellt. Das Jahresergebnis wurde durch Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen negativ beeinflusst, weshalb ein hoher Verlust resultierte. +