



Mit der Ablieferung der ersten A319 HB-IPV am 30. April 1996 war die Airbus-Familie bei Swissair komplett, wie dieses «Familienfoto» zeigt.

## Die Flotte der Swissair (23): Airbus A319

# Die A-320-Familie komplett

Im Herbst 1993 entschied Airbus, ihre Kurzstrecken-Familie mit dem A319 zu ergänzen. Schon am 14. Februar 1996 absolvierte das damals kleinste Muster der Airbus-Familie seinen Jungfernflug. Für die A319 lagen über 80 Bestellungen vor, fünf von Swissair. Wie schon die A321 wurde die A319 ebenfalls am früheren Wirkungsort der Hamburger Flugzeugbau GmbH in Finkenwerder gefertigt.

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

Da sich die Verkehrsnachfrage in Europa nicht gemäss ihren Erwartungen entwickelte, hatte die Swissair nämlich schon im März 1994 ihre ursprüngliche Bestellung für 19 A321 und acht A320 auf insgesamt 29 Flugzeuge erhöht. Diese umfasste neben den auf 16 Einheiten aufgestockten A320 und der auf acht reduzierten Zahl von A321 neu ebenfalls fünf kleine A319. Von den vormals 26 Optionen wurden mehrere in den gleichen Flugzeugtyp umgewandelt. Für die fest bestellten A319 reservierte die Swissair beim BAZL umgehend die Eintragungskennzeichen HB-IPV bis HB-IPZ.

### Erste Airline mit allen drei Modellen

Mit dem Eintreffen der ersten A319 am 30. April 1996 in Zürich wurde Swissair weltweit die erste Fluggesellschaft, die alle drei Modelle der Air-

bus Kurzstrecken-Familie einsetzte. Das Familienkonzept mit technisch gleichen, jedoch unterschiedlich grossen Flugzeugen bietet grosse Vorteile: alle drei Versionen können vom gleichen Pilotencorps geflogen werden, da die Ausrüstung und Steuerung in den Cockpits identisch ist. Entsprechend dem Buchungsstand konnte kurzfristig die für jede Strecke passende Flugzeuggrösse zugeteilt und die Kosten für die einzelne Rotation optimiert werden. Die Kostendifferenz zwischen den drei Modellen beträgt jeweils rund zehn Prozent.

Trotz Unterschied in Grösse und Gewicht der drei Airbus-Versionen entschied sich die Swissair für ein und denselben Triebwerktyp, wobei bei den leichteren A319 und A320 die notwendige Schubkraft mit einem einfachen Umprogrammieren der digitalen Steuerung erreicht wurde. Sie erzielte damit beim technischen Unterhalt ebenfalls Einsparungen, da sich Ersatzteile, Wartungseinrichtungen und Ausbildung des Personals an einem einzigen Flugzeugtyp orientierten.

Noch bevor jedoch die HB-IPV zur Ablieferung gelangte, bestellte Swissair am 26. März 1996 für das Projekt der «vierten Welle» in Zürich drei zusätzliche Einheiten sowie zwei weitere A320. Die ersten fünf A319 konnten bis Ende November in den Linienbetrieb integriert werden, die drei später bestellten vor Beginn des Winterflugplans 1997/98. Kurz vorher, nämlich im August 1997, hatte Swissair eine weitere Erhöhung der Airbus-Kurzstreckenflotte beschlossen, welche neben zwei A321 und einer A320 nochmals eine A319 enthielt. Die HB-IPR stiess am 12. Mai 1999 als neunte und letzte A319 zur Swissair-Flotte.

### Bremstests mit Folgen

Die sich seit 7. Januar 1998 im Eigentum der Wells Fargo Bank Northwest befindene HB-IPV wurde am 24. Februar 2000 in München bei Bremstests auf Schnee und Eis erheblich beschädigt. Die im Rahmen des «NASA Joint Winter Runway Friction Measure-

ment Program» durch den Flughafen München organisierten Tests führten zur Kollision mit der DHC-8 D-BMUC von Augsburg Airways.

Die bei Lufthansa in München durchgeführte Reparatur erstreckte sich über acht Monate, weshalb Swissair von Anfang September bis Ende Oktober 2000 die gerade erst abgelieferte A319-112 OO-SSJ der Sabena mit eigenen Besatzungen (dry-lease) auf ihrem Streckennetz einsetzte. Erst im Januar 2007 konnte der Swissair-Sachwalter eine Zahlung für die eingeklagten Schadenersatzforderungen für die Kosten von Ausfall und Reparatur der HB-IPV in Höhe von rund 200'000 Euro verbuchen.

### Bevorstehende Ablösung

Nach dem Grounding am 2. Oktober 2001 übernahm Crossair nur sieben der vormaligen Swissair A319. Nach einer Standzeit von April bis November 2002 in Shannon flog die HB-IPW zuerst bei Mexicana Airlines, und die ein Jahr in Bordeaux abgestellte HB-IPZ stand ab Ende Juli 2003 bei der ägyptischen Lotus Air im Einsatz. Die beiden bis Ende März 2013 bei Swiss International im Einsatz stehenden

HB-IPR und HB-IPS wurden anschliessend während drei Jahren bei der in Kabul/Afghanistan beheimateten Safi Airways eingesetzt.

Im Schweizer Luftfahrzeugregister sind im Januar 2017 total 21 Einheiten des Airbus A319 eingetragen: elf bei EasyJet, fünf bei Swiss International sowie je zwei bei Belair Airlines und Germania Flug AG. Die Rückgabe der Helvetic Airways HB-JVK an die Leasingfirma steht in Kürze bevor. Für vier Swiss International A319 ist ab Sommer bis Dezember 2017 eine Rückgabe an den Besitzer Clariden Aircraft Leasing Inc. geplant; sie werden zusammen mit der HB-IPV durch Bombardier CS300 ersetzt.

### Meilensteine 1996 bis 1997

**1996:** Swissair führte in Zürich eine vierte Verkehrsspitze – bekannt unter «vierte Welle» – ein. Der Swissair-Konzern wurde neu SAirGroup genannt. Die Fluggesellschaft Swissair war nur noch eine Tochtergesellschaft. Ab Mai verkehrten sämtliche europäischen Flüge als Nichttracherflüge. Die Zahl der Konzern-Mitarbeitenden stieg auf 36'050. Bei der Swissair waren

14'135 Mitarbeitende angestellt. Trotz Steigerung der Betriebserlöse und des Betriebsergebnisses musste wegen ausserordentlichen Aufwendungen, wie die vollständige Abschreibung der Sabena-Beteiligung, und Rückstellungen für zukünftige strukturelle Anpassungen ein hoher Konzernverlust ausgewiesen werden. Aufgrund des weiteren Preiszerfalls und infolge von gestiegenen Treibstoffpreisen erlitt der Flugbetrieb wiederum einen Verlust.

**1997:** Flüge nach Seoul wurden mit der neuen Destination San Francisco ersetzt. Mit der Übernahme des 34. Flugzeugs der A320-Familie war die Erneuerung der Europaflotte abgeschlossen. Um die Boeing 747 vorzeitig ersetzen zu können, war entschieden worden, vier MD-11 von der LTU zu übernehmen. Für die zukünftigen Langstreckenflüge wurden 13 A330-200 und neun A340-600 bestellt. Ab April trat das dritte Liberalisierungspaket (EU-Binnenmarkt) im EU-Raum in Kraft, doch der Swissair und der Crossair war ein freier Zugang zu einigen dieser Märkte immer noch verwehrt. Trotzdem stieg die Sitzauslastung um sechs Prozent auf 70,5 Prozent an. +

## Swissair-Flotte (23): Airbus A319

Registration	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IPR Commune de Champagne	A319-112	1018	12/05/1999	03/04/2013	ex D-AVYQ, geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, nach Swissair Grounding ab 08.11.01 in Bordeaux parkiert, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines (Swiss) am 01.07.02, Rückgabe an Sierra Leasing/AerCap als EI-FBO am 03.04.13, Lease an Safi Airways als YA-TTE am 30.07.13, Rückgabe an AerCap als 2-ATTE am 04.08.16
HB-IPS Weiach	A319-112	734	22/10/1997	24/06/2013	ex D-AVYZ, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit ILFC am 28.06.01, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, Eigentümer Castle 2003-2A LLC (AerCap) ab 31.03.04, ab 03.04.13 in Shannon parkiert, am 12.06.13 von AerCap als EI-FCG registriert, Lease an Safi Airways als YA-TTF ab 09.09.13, Rückgabe an AerCap als 2-ATTF am 16.11.16
HB-IPT Stadel	A319-112	727	26/09/1997		ex D-AVYC, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 23.06.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, Eigentümer Swiss ab 23.06.08, Sale/Leaseback mit Clariden Aircraft Leasing Inc am 30.09.11
HB-IPU Hochfelden	A319-112	713	29/08/1997		ex D-AVYB (2), geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 23.06.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, Eigentümer Swiss ab 23.06.08, Sale/Leaseback mit Clariden Aircraft Leasing Inc am 30.09.11
HB-IPV Rümlang	A319-112	578	18/04/1996		ex D-AVYA/F-VWTA, geleast von ILFC, dann von Wells Fargo Bank Northwest ab 19.01.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss seit 31.03.08
HB-IPW Bachenbülach	A319-112	588	23/05/1996	07/11/2002	ex D-AVYB (1), geleast von ILFC, Eigentümer BBAM Aircraft Holdings 59 Ltd ab 28.12.00 und NBB Bern Co Ltd ab 28.02.01, von April bis November 2002 in Shannon parkiert, Verkauf an Wilmington Trust Co und Lease an Mexicana als N588MX vom 07.11.02 bis 22.10.04, Lease an Celestair/Air Burkina als F-OOUA vom 16.11.04 bis 08.01.06, Lease an Nouvelle Air Ivoire als F-OOUA vom 14.11.06 bis Oktober 2009, in Olbia parkiert und ausser Betrieb, Lease an Meridiana als I-EEZQ vom 15.06.10 bis September 2011, am 14.11.11 nach Kemble-Cotswold/GB überflogen und verschrottet, Rumpf seit Juli 2012 als Cabin Trainer im Kirklees College, Huddersfield/GB
HB-IPX Steinmaur	A319-112	612	23/08/1996		ex D-AVYH, Sale/Leaseback mit Dritte DB Leasing Services GmbH am 09.12.96, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, Eigentümer Swiss ab 09.06.06, Sale/Leaseback mit Clariden Aircraft Leasing Inc am 30.09.11
HB-IPY Höri	A319-112	621	18/10/1996		ex D-AVYK, geleast von Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit Merlan Mobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 23.06.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss am 01.07.02, Eigentümer Swiss ab 23.06.08, Sale/Leaseback mit Clariden Aircraft Leasing Inc am 30.09.11
HB-IPZ Oberglatt	A319-112	629	15/11/1996	14/07/2003	ex D-AVYR, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Sale/Leaseback mit ArkAIR Ltd, Cayman Islands am 31.01.00, ab Juli 2002 in Bordeaux parkiert, Lease an Lotus Air als SU-LBF vom 25.07.03 bis März 2006, Verkauf an Volito Aviation und Lease an TAP Air Portugal als CS-TTQ ab 31.03.06,