

Die Flotte der Swissair (24): Airbus A330 und A340

Die letzten neuen Jets



Die HB-IQG flog als siebte A330-223 ab Ende Mai 1999 bei Swissair. Bis September 2009 setzte sie Swiss ein, heute fliegt sie bei Vietnam Airlines.

Im Langstreckenbereich hatte Airbus Industries mit der A300 schon 1970 den Grundstein für eine Typenfamilie gelegt, die nach der A310 mit den Modellen A340 und A330 ergänzt wurde. Zur Ablösung ihrer A310 (siehe SkyNews.ch 09/2016) bestellte die Swissair im Dezember 1996 vorerst neun A330-200.

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

Anfang April 1996 traf die Swissair den für die weitere Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt folgenschweren Entscheidung, ihre Langstreckenflüge ab Genf, mit Ausnahme der Linien nach New York und Washington, nach Zürich

zu verlegen. Ende des Jahres stellte sie mit der Wahl des Airbus 330-200 die Weichen für die zukünftige Langstreckenflotte. Zeitgleich mit AUA und Sabena unterzeichneten CEO Philippe Bruggisser und COO Jeff Katz am 16. April 1997 die Kaufverträge für total 17 Einheiten, wovon neun für die Swissair als Ersatz für die acht noch in Betrieb stehenden A310. Nebst vier direkt von Airbus gekauften und fünf bei

ILFC gemieteten Flugzeugen nahm Swissair weitere zehn Optionen für dieses Muster auf.

Total 15 A330-200 bestellt

Schon eine Woche vor Vertragsunterzeichnung hatte das BAZL der Swissair für die festbestellten A330 die Kennzeichen HB-IQA bis HB-IQL reserviert. Das in Bezug auf Rumpffquerschnitt, Leitwerk und Cockpitauslegung mit dem Grundmuster A300 übereinstimmende, jedoch mit einem neuen Flügel ausgerüstete Modell A330 hatte schon am 2. November 1993 die Lufttaufe absolviert. Die von der Swissair bestellte kleinere Schwester A330-200 für 224 Passagiere startete am 13. August 1997 zum Erstflug.

Ein Jahr nach dem VR-Entscheid für die ersten neun A330 erhöhte die Swissair ihre Bestellung um weitere sechs Einheiten, wovon zwei im Interesse der Flottenvereinheitlichung als Ersatz für die beiden A310-300 der seit 1. November 1997 wiederum im Charterverkehr tätigen BalairCTA Leisure AG bestimmt waren.



Die A330-223 HB-IQL wurde gleich nach ihrer Ablieferung am 6. November 1999 in den neuen LTU-Farben bemalt, einen Tag später in Zürich aber umbemalt und an Novair vermietet.



Foto Hansjörg Bürgi

Nach ihrer Rückkehr zu Swissair im November 2000 erhielt die HB-IQL die neue «Qualiflyer Group»-Bemalung mit dem blauen Bauch.

A330 für Novair statt Balair

Der erste Airbus A330-223 HB-IQA der Swissair traf am 10. September 1998 in Zürich ein; zehn Tage später wurde er in Genf auf «Sion 2000» getauft. Nach weiteren zwei Flugzeugen im 1998 übernahm Swissair 1999 insgesamt zehn Einheiten des neuen Langstreckenmodells. Inbegriffen waren ebenfalls die beiden ursprünglich für Balair/CTA Leisure vorgesehenen Flugzeuge HB-IQH und HB-IQL. Inzwischen hatte die Chartertochter nämlich zwei Boeing 767 bestellt, womit sie sich mit dem ebenfalls bei Air Europe, LTU und Sobelair eingesetzten Flugzeugtyp Synergien erhoffte.

Vorerst nicht bei Swissair zum Einsatz gelangte dagegen die HB-IQL: Nach deren Ankunft in Zürich zeigte sich diese A330 am 7. November 1999 vorübergehend in einer neuen Testbemalung der LTU, bevor sie bei SR Technics auf Einheitsklasse umgebaut und von der Flightlease AG für ein Jahr an die schwedische Chartergesellschaft Novair vermietet wurde. Anstelle der zuerst vorgesehenen HB-IQO und HB-IQQ übernahm Novair jedoch im Herbst 2000 die als SE-RBF und SE-RBG eingetragenen A330; letztere kam Anfang November kurzfristig als Ersatz für die erst bei Monatsmitte abgelieferte HB-IQZ der Edelweiss Air zum Einsatz.

A330-Flotte grösser geplant

Die am 25. Mai 2001 als letztes Flugzeug abgelieferte HB-IQP vervollständigte schliesslich die 16 Einheiten starke Flotte von A330-200 der Swissair. Die Swissair-Geschäftsberichte der Jahre 1999 und 2000 führten allerdings in der Flottenübersicht jeweils weitere zwölf bestellte, bis Ende 2003 noch zu liefernde A330 auf. Nach Abschluss des vom Bund finanzier-

ten Linienbetriebs im Winter 2001/02 übernahm Swiss International Air Lines nur 13 Einheiten der A330-Flotte. Die bereits nach dem Grounding vom 2. Oktober 2001 parkierten A330 HB-IQL, -IQM und -IQN waren ab April 2002 fast ein Jahr lang in Lemwerder abgestellt, bevor sie bei Lufthansa wieder in Betrieb genommen wurden.

Ende 2003/Anfang 2004 trennte sich Swiss von weiteren vier ex-Swissair A330, so die ab 2011 bei der Armée de l'Air für VIP-Transportflüge des französischen Präsidenten eingesetzte frühere HB-IQB. Die restlichen neun von Swissair geerbten A330 verliessen zwischen Mitte Mai 2009 und Anfang 2012 die Swiss-Flotte, zusammen mit zwei im November 2006 als HB-IQQ und HB-IQR übernommenen Modellen aus der ursprünglichen Bestellung der Swissair. Als letzte A330-200 wurde die seit Oktober 2010 zur Flotte der Edelweiss Air gehörende HB-IQL am 30. Januar 2017 im Schweizer Luftfahrzeugregister gelöscht.

A340-600 kommt nicht mehr

Im Rahmen der zweiten Bestellung von Airbus-Langstreckenflugzeugen im Dezember 1997 sah Swissair insbesondere auch den Ersatz ihrer MD-11 zwischen 2002 und 2006 vor. Mit dieser Absicht unterzeichnete die in der neuen SAirGroup-Konzernstruktur mit dem Flottenmanagement beauftragte Flightlease AG am 12. März 1998 eine Bestellung von neun A340-600, deren Gesamtwert sich auf rund 1,3 Milliarden Dollar belief. Für die 2002 und 2003 zur Ablieferung vorgesehenen Flugzeuge reservierte das BAZL am 13. März 2000 die Kennzeichen HB-JMA bis HB-JMI.

Nach dem Roll-out der grössten A340 am 23. März 2001 in Toulouse startete das «zukünftige Flaggschiff der Swissair» einen Mo-

nat später zum Jungfernflug, und Mitte 2001 legten Airbus und Swissair die Ablieferung des ersten Flugzeugs HB-JMA auf den 26. Juli 2002 fest. Als die während der Zertifizierung verwendete Testmaschine F-WWCC am 28. Oktober 2001 auf dem Flughafen Zürich landete, stand gerade die Annullierung des Kaufvertrags für die neuen A340-600 bevor.

Ende Mai 2002 unterzeichnete Swiss International Air Lines die bereits im März angekündigte Order für 13 Airbus A340-300, welche ihre von Swissair übernommenen MD-11 ab Juni 2003 ablösten. Es darf angenommen werden, dass bei Festsetzung des Kaufpreises dieser Flugzeuge die für die neun A340-600 der Swissair bereits geleisteten Anzahlungen berücksichtigt worden sind.

Meilensteine 1997 bis 2001

1997: Mit einem Jubiläumsprogramm feierte die Swissair das 50-Jahr-Jubiläum der ersten Atlantiküberquerung. Am 2. Mai 1997 hob in Genf eine von South African Airways gemietete DC-4 zum Jubiläumsflug mit Zwischenlandungen in Shannon und Gander nach New York ab. Diese DC-4 wurde in den Originalfarben der Swiss Air Lines bemalt. Jeffrey Katz wurde CEO. Mit der Gründung der Balair/CTA Leisure AG wurde das Langstrecken-Chartergeschäft wieder aus der Swissair genommen. Das Vielfliegerprogramm Qualiflyer zählte mittlerweile über 1,5 Millionen Teilnehmende. Mit Hilfe vielfältiger Massnahmen, aber auch wegen eines besseren konjunkturellen Umfeldes, gelang es, wieder schwarze Zahlen zu schreiben.

1998: In der Nacht auf den 3. September ereignete sich das schlimmste Unglück der Swissair. Auf dem Flug von New York nach Genf stürzte die SR 111, die MD-11 HB-IWF,



So hätten sich die Airbus A340-600 in der Swissair-Bemalung präsentiert.

bei Halifax ins Meer. Dabei kamen 229 Menschen ums Leben. Ursache des Brandes war mit hoher Wahrscheinlichkeit ein heisser Lichtbogen an elektrischen Kabeln an der hinteren Cockpitwand.

Die Hunter-Strategie wurde 1998 umgesetzt, das heisst, der Aufbau einer eigenen Allianz unter Swissair-Führung wurde vorangetrieben. Man wollte diverse Fluggesellschaften durch finanzielle Beteiligungen anbinden. Swissair lancierte die Qualifyer Group, eine gemeinsame Dachmarke für zehn selbstständige Fluggesellschaften (Swissair, Crossair, Sabena, Austrian Airlines, Tyrolean, Lauda Air, Turkish Airlines, TAP Air Portugal, AOM French Airlines und Air Littoral). Den Kunden eröffnete dies ein grösseres Netzwerk. Swissair erwarb Beteiligungen an folgenden Fluggesellschaften: Volare, Air Europe, Air Littoral und LTU. Um die Beteiligungen zu finanzieren, wurden 14 MD-11, eine A330, zwei A321 und drei A319 verkauft und wieder zurück gemietet. Obwohl die bilateralen Verhandlungen zwischen der EU und der Schweiz nach fünfjährigem Ringen abgeschlossen werden konnten, war eine teilweise Gleichstellung der schweizerischen Fluggesellschaften mit jenen der EU nicht vor 2001 zu erwarten. Die Sitzauslastung stieg auf 72,3 Pro-

zent. Auf dem gesamten Streckennetz wurde ein Rauchverbot eingeführt. Der Konzern konnte ein positives Resultat ausweisen. Der Personalbestand stieg auf 43'696.

1999: Im Oktober kündigte Delta Airlines die Zusammenarbeit mit Swissair, Sabena und Austrian Airlines. Delta und Air France gründeten die Allianz SkyTeam. Swissair hielt an der eingeschlagenen Hunter-Strategie fest und investierte weiter. In der Folge wurden Minderheitsbeteiligungen an der AOM, Air Liberté, Air Europe, LOT und South African Airways erworben. Auf Druck der Regierung von Belgien wurde der Verpflichtung einer 85-prozentigen Beteiligung an Sabena zugestimmt. Fast alle diese Gesellschaften waren zu dieser Zeit sanierungsbedürftig, so dass neben dem eigentlichen Kaufpreis zusätzliches Restrukturierungskapital nötig war.

2000: Es wurde prognostiziert, dass durch die Zukäufe die Verluste der Swissair für die nächsten Geschäftsjahre um die vier Milliarden Franken betragen würden. Mitte Jahr geriet CEO Philippe Bruggisser unter Druck, als die Medien die Lage der Gruppe erstmals veröffentlichten. Der tägliche Verlust bei Swissair

und Sabena lag bei mehreren Millionen Franken, eine weitere Million wurde täglich bei LTU und den französischen Beteiligungen verloren. Der Verwaltungsrat liess erstmals Szenarien zum Ausstieg aus den eingegangenen Beteiligungen berechnen – Swissair musste sich aus ihren Beteiligungen zurückziehen.

2001: CEO Bruggisser wurde entlassen. Moritz Suter wurde zum neuen CEO nominiert – er trat nach nur 44 Tagen von seinem Posten wieder zurück. Dem obersten Gremium wurden Studien präsentiert, welche die finanzielle Schieflage der Firma aufzeigten. Daraufhin trat der Verwaltungsrat zurück. Mario Corti, damaliger Nestlé-Finanzchef, blieb als einziger erhalten. Er wurde Präsident des Verwaltungsrates und Konzernchef der SAirGroup. Im April betrug der Verlust drei Milliarden Schweizer Franken, was auf die hohen Rückstellungen für den Ausstieg aus den Airline-Beteiligungen zurückzuführen war. Um fällige Kredite zurückzahlen zu können, musste die eigene Hotelkette für 410 Millionen Franken verkauft werden. Im Sommer konnten AOM und Air Liberté verkauft werden. Durch vermehrte Aufwendungen bei Sabena reduzierten sich die flüssigen Mittel auf 550 Millionen Franken. Die Anschläge vom 11. September verursachten weitere Probleme und stürzten die gesamte Luftfahrtbranche in die grösste Krise ihrer Geschichte. Am 17. September teilte CEO Mario Corti den schweizerischen Behörden mit, dass die SAirGroup ab Anfang Oktober zahlungsunfähig sein könnte und beantragte eine Bundesgarantie in Höhe von einer Milliarde Franken. Eine Woche später wurde ein Projekt vorgestellt, welches die Zusammenlegung von Swissair und Crossair unter der Leitung von Crossair-Chef André Dosé mit reduziertem Flugplan beinhaltete. +

In den nächsten Ausgaben erinnern wir noch an «Swissair Express», an SLS und an «Swissair Photo», bevor dann die Serie mit der Flotte der Crossair fortgesetzt wird.

Swissair-Flotte (24): Airbus A340-600

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Reg reserviert	
HB-JMA	A340-642	410	13/03/2000	F-WWCE, Übernahme für den 26.07.02 geplant, an South African Airways als ZS-SNA am 24.12.02
HB-JMB	A340-642	417	13/03/2000	F-WWCG, an South African Airways als ZS-SNB am 20.12.02
HB-JMC	A340-642	426	13/03/2000	F-WWCH, an South African Airways als ZS-SNC am 11.02.03
HB-JMD	A340-642	431	13/03/2000	F-WWCI, an Iberia als EC-INO am 24.06.03
HB-JME	A340-642	440	13/03/2000	F-WWCL, an Iberia als EC-IOB am 27.08.03
HB-JMF	A340-642		13/03/2000	
HB-JMG	A340-642		13/03/2000	
HB-JMH	A340-642		13/03/2000	
HB-JMI	A340-642		13/03/2000	

Total neun Flugzeuge, Bestellung durch Flightlease im Januar 1998 zum Einsatz ab 2002, annulliert im November 2001.

Die HB-JMx Kennzeichen fanden ab 2003 bei den A340-300 der Swiss Verwendung, welche vorerst das Kennzeichen HB-JMA am 04.06.03 erneut reservierte.

Swissair-Flotte (24): Airbus A330-200

Registration	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IQA Sion 2000	A330-223	229	04/09/1998	31/01/2012	ex F-WWKS (1), geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit MERLAN Mobillien-Verwaltungsgesellschaft mbH am 30.12.98, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 08.02.07, an Brussels Airlines als OO-SFY am 31.01.12
HB-IQB Glarus	A330-223	240	09/11/1998	08/12/2003	ex F-WWKZ, geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Air Caraibes als F-OPTP am 08.12.03, Verkauf an Air Vendée Investissements SA als F-GRTP am 29.05.09, an Armée de l'Air als (F-ZWUG)/F-RARF am 08.11.10
HB-IQC Zug	A330-223	249	11/12/1998	17/02/2012	ex F-WWKI, geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, ab Oktober 2011 in Zürich parkiert, an Brussels Airlines als OO-SFZ am 17.02.12
HB-IQD Liechtenstein	A330-223	253	05/02/1999	28/01/2004	ex F-WWKM, geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Air Caraibes als F-OFDF am 28.01.04
HB-IQE Appenzell IR	A330-223	255	19/02/1999	09/02/2004	ex F-WWKB, geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Malaysian Airlines als 9M-MKU am 10.02.04, an Vietnam Airlines als VN-A369 am 29.03.07, an Jordan Aviation als JY-JAJ am 27.03.12, an BH Air als LZ-AWA am 04.06.16
HB-IQF Bellinzona	A330-223	262	12/03/1999	22/01/2004	ex F-WWKS (2), geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Malaysian Airlines als 9M-MKT am 23.01.04, an Vietnam Airlines als VN-A370 am 13.04.07, an Hi Fly als CS-TQW am 27.07.12
HB-IQG (-)	A330-223	275	26/05/1999	17/09/2009	ex F-WWKF, geleast von Sierra Leasing Ltd Bermuda, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Vietnam Airlines als VN-A371 am 17.09.09
HB-IQH Chur	A330-223	288	20/07/1999	10/08/2011	ex F-WWKK, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit State Street Bank and Trust Co am 29.09.99, an Crossair am 31.3.02, geleast von Broad River Aircraft Finance Corp, und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, geleast von Celestial Aviation Trading 49 Ltd/GECAS ab 10.06.09, Lease an Air Berlin als D-ABXA am 10.08.11
HB-IQI Liestal	A330-223	291	06/08/1999		ex F-WWKS (3), geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit State Street Bank and Trust Co am 29.09.99, an Crossair am 31.3.02, geleast von Broad River Aircraft Finance Corp, und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, geleast von Celestial Aviation Trading 49 Ltd/GECAS ab 10.06.09, transferiert an Edelweiss Air am 18.10.10, Überflug Zürich-Malta am 7.12.16, Rückgabe an GECAS, Lease an Brussels Airlines als OO-SFT
HB-IQJ (-)	A330-223	294	15/09/1999	19/11/2009	ex F-WWYJ, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit State Street Bank and Trust Co am 29.09.99, an Crossair am 31.3.02, geleast von Broad River Aircraft Finance Corp, und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, geleast von Celestial Aviation Trading 49 Ltd/GECAS ab 10.06.09, Lease an Vietnam Airlines als VN-A372 am 19.11.09, am 05.12.15 von Hanoi nach Greenwood/MS überflogen und verschrottet
HB-IQK (-)	A330-223	299	06/10/1999	10/12/2009	ex F-WWYD, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit State Street Bank and Trust Co am 28.10.99, an Crossair am 31.3.02, geleast von Broad River Aircraft Finance Corp, und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, geleast von Celestial Aviation Trading 49 Ltd/GECAS ab 10.06.09, Lease an Vietnam Airlines als VN-A374 am 10.12.09, ab 15.12.15 in Greenwood/MS ausser Betrieb und verschrottet
HB-IQL (-)	A330-223	305	05/11/1999	28/03/2003	ex F-WWYI, geleast von Flightlease AG, nur am 07.11.99 in ZRH in LTU Farben, Sub-Lease an Novair (Nova Airlines) Sweden als HB-IQL vom 22.11.99 bis 11.11.00, während Sub-Lease Sale/Leaseback mit Kayo Ltd am 21.12.99, ab 05.04.02 in Lemwerder/D parkiert, Lease an Lufthansa als D-AIMA am 04.06.03, für Lease an Blue Wings als D-AXEL ab 18.03.05 umbemalt, aber nicht eingesetzt, als D-AIMA parkiert, Lease an TAP Air Portugal als CS-TOE am 28.03.06
HB-IQM Zürich	A330-223	308	29/11/1999	30/01/2003	ex F-WWYK, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Kayo Ltd am 21.12.99, ab 02.04.02 in Lemwerder/D parkiert, Lease an Lufthansa als D-AIMB am 18.02.03, Lease an Blue Wings als D-ARND am 29.03.05 geplant, nicht übernommen, als D-AIMB parkiert, an TAP Air Portugal als CS-TOF am 10.03.06
HB-IQN Genève	A330-223	312	14/12/1999	30/01/2003	ex F-WWYO, geleast von Flightlease AG, Sale/Leaseback mit Kayo Ltd am 21.12.99, ab 06.04.02 in Lemwerder/D parkiert, Lease an Lufthansa als D-AIMC am 26.02.03, Lease an Blue Wings als D-ARNO am 29.03.05 geplant, nicht übernommen, als D-AIMC parkiert, an TAP Air Portugal als CS-TOG am 27.04.06
HB-IQO (-)	A330-223	343	23/06/2000	11/06/2010	ex F-WWYA, geleast von Airbus Industrie Support Directorate, Sale/Leaseback mit Rubicon Finance Ltd am 29.09.00, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Eigentümer Wells Fargo Bank Northwest ab 14.10.05, Lease an Atlas Jet als TC-ETP am 14.06.10, an Ryan International Airlines als N772RD am 25.07.12, an Air Atlanta als TF-EAA am 01.07.13, Sub-Lease an Saudi Arabian Airlines, seit 22.07.16 in Lourdes/F ausser Betrieb, an Azur Aviation als F-WTAX am 12.01.17, dann F-WTDD am 26.01.17, Lease an Air Caraibes
HB-IQP (-)	A330-223	366	15/05/2001	02/07/2009	ex F-WWYZ, geleast von ILFC, transferiert an Crossair am 31.3.02 und an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Eigentümer Sierra Leasing Ltd Bermuda ab 02.10.06, Lease an Vietnam Airlines als VN-A375 am 02.07.09