



Die Flotte der Swissair (26): Schweizerische Luftverkehrsschule

Solide Pilotenschmiede

Die SLS übernahm per 1. April 1964 die drei letzten DC-3 der Swissair (HB-IRC, HB-IRN und HB-IRX) und setzte sie bis 1969 für die Instrumentenflugausbildung ein. Die HB-IRN – heute im Verkehrshaus Luzern ausgestellt – zeigte sich im Mai 1964 auf dem alten Basler Flughafen zusammen mit der Balair DC-6B HB-IBU.

Zwischen 1959 und 1997 bildete die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) Tausende von Swissair-Piloten aus. Die Finanzierung übernahm der Bund, der damit aktiv Nachwuchsförderung betrieb. In der Juni-Ausgabe wird die Swissair-Serie mit dem Beitrag über «Swissair Photo» beendet.

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

Die von der Swissair 1959 eröffnete Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) basierte auf dem Beschluss vom 3. Oktober 1958 über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses, mit dem der Bund den akuten Pilotenmangel beheben wollte. Schon seit 1948 waren Beiträge von jährlich bis zu einer halben Million Franken an die Kosten der Ausbildung des Luftfahrtpersonals der Swissair geflossen. Diese besass die grösste Erfahrung in der Ausbildung von Berufspiloten, weshalb ihr der Bund die Führung der SLS übertrug; sie wurde in die Sektion «Schule und Training» eingegliedert.

Multi-Engine und IFR auf DC-3

Bereits 1947 hatte die Swissair ihre Pilotenschüler auf der DC-3 ausgebildet. Sie setzte dazu vor allem die von Alpar Air Traffic übernommene HB-ATI (spätere HB-IRX) sowie in Genf ebenfalls die HB-ATA ein. Im Ausbildungsprogramm bildete die DC-3 einen obligatorischen Schritt für die Umschulung ins

Zweimann-Cockpit eines Verkehrsflugzeugs. Nach deren Ausscheiden vom Linienverkehr übernahm die SLS auf den 1. April 1964 die drei letzten DC-3 der Swissair (HB-IRC, HB-IRN und HB-IRX) und setzte sie bis Ende April 1969 für die Instrumentenflugausbildung ein.

Mit Ausscheiden der Douglas DC-3 verlagerte die SLS das Training auf zweimotorigen Flugzeugen sowie im Instrumentenflugverfahren ins Ausland: Ab 1. Mai 1969 bildete die Oxford Air Training School die schweizerischen Verkehrspilotenschüler aus; ab Sommer 1978 verlegte die SLS diese Kursteile aus Kostengründen zu Flight Safety International in Vero Beach (Florida), und 1982 begann das Flugtraining auf Beech King Air bei der Lufthansa Verkehrsfliegerschule in Bremen.

Pilatus P-3 als erstes Flugzeug

Schon vor Inkrafttreten des Bundesbeschlusses am 1. Januar 1959 setzte die Swissair im April 1958 im «Studentenflugkurs 1/58» in Grenchen einen Pilatus P-3 ein; dieser ging im August 1959 als erstes in den Besitz der SLS über. Für die Anfängerschulung verwendete

die SLS zu Beginn zwei von den Farner Werken gemietete Piper L-4 sowie diverse Bucker 131 Jungmann und 133 Jungmeister. Als Basis diente der Flughafen Kloten; Trainingsflüge fanden jedoch vorwiegend in Grenchen statt.

Nach intensiven Abklärungen über mögliche Standorte ersuchte die Swissair den Bund bereits 1960, in Hausen am Albis einen Ausbildungsflugplatz zu bauen. Am 23. Oktober 1961 erfolgte die behördliche Zustimmung, und die offizielle Eröffnung des bundeseigenen Flugplatzes Hausen als neue Basis der SLS fand am 13. Juni 1963 statt. Zu Beginn verfügte er nur über eine Graspiste; 1970 konnte jedoch eine Asphaltpiste von 700 mal 30 Metern mit parallelem Rollweg gebaut werden.

Vorkurse mit Bucker Jungmann

Für die Anfängerschulung setzte die Swissair schon früh auf den Bucker 131B Jungmann. Im Rahmen der SLS-Pilotenausbildung fanden die sogenannten «Vorkurse» in der Regel mit diesem Flugzeug in Grenchen statt, wobei anfänglich rund ein Dutzend von diversen Fluggruppen gemietete Exemplare zum Einsatz

gelangten. Den ersten eigenen Bücker 131B HB-URM übernahm die Swissair Anfang Juli 1970 vom Aerocentro Ticinese.

Am 30. März 1973 trug das Luftamt drei weitere Bücker 131B ins Luftfahrzeugregister ein: Halter der HB-UUE, -UUW und -UVB war die Swissair, Eigentümer blieb die Abteilung für Militärflugplätze. Dem Vernehmen nach trugen diese drei Flugzeuge während ihres Einsatzes in den SLS-Vorkursen noch ihre ursprünglichen Militär-Nummern A-15, A-4 und A-28.

Für die am Ende des ersten Semesters durchgeführten Navigationsflüge ins Ausland war der offene Zweiplätzer jedoch wenig geeignet. Für den 1967 am Ende des ersten Semesters mit neun Fluglehrern, 18 Schülern und vier Passagieren durchgeführten Navigationsflug nach Lissabon setzte die SLS deshalb neben eigenen fünf P.149 zusätzlich fünf gemietete Bölkow Bo 207 ein.

Piaggio P.149 – 39 Jahre bewährt

In einer intensiven Evaluation für den Standard-Trainer ging die italienische Piaggio P.149 als Sieger hervor. Das Flugzeug stand bei der SLS und anschliessend bei der Swissair Aviation School während insgesamt 39 Jahren für die Ausbildung von Verkehrspiloten im Einsatz. Im Mai 1961 reisten zwei SLS-Fluglehrer nach Albenga, um die ersten zwei Flugzeuge mit der Typenbezeichnung P.149E in die Schweiz zu überfliegen. Sie erhielten die Kennzeichen HB-EBV und HB-EBW.

Wegen des zunehmenden Pilotenbedarfs der Swissair für die neuen Strahlflugzeuge musste die Zahl der Schulflugzeuge kontinuierlich ausgebaut werden. Die HB-EBQ löste 1963 den P-3 HB-HOE ab, und im September 1965 übernahm die SLS zwei weitere fabrikneue P.149E (HB-EEO und -EER). Nach der Notlandung der HB-EBW in Altstätten gelang es 1970 der Swissair, von der Deutschen Luftwaffe drei bei Focke Wulf in Deutschland in Lizenz gebaute P.149D (HB-EFW, -EFX und -EFZ) zu beschaffen; 1979 folgte eine vierte Einheit, worauf die FFA Flug- und Fahrzeugwerke in Altenrhein die ganze P.149-Flotte modernisierte und ein neues Instrumentenpanel, moderne Avionik und einen elektrischen Klappenantrieb einbaute.

Am 25. August 1988 schloss Swissair mit FFA einen Vertrag über die Lieferung von acht FFA-2000 (plus vier Optionen); diese sollten 1991 die über 25 Jahre alten SLS-Schulflugzeuge ablösen. Obschon der später als Gyroflug FFT-2000A Eurotrainer vermarktete Typ am 29. April 1991 seinen Erstflug absolvierte (D-EJDZ), wurden die acht für SLS bestellten Einheiten nie gebaut. Zwischen 1985 und 1991 übernahm diese fünf weitere P.149D der



Foto Erich Gandert

Die ehemalige Bundeswehr Focke Wulf/Piaggio P.149D stiess Ende November 1970 als HB-EFX zur SLS. Nach deren Ende flog sie noch zwei Jahre bei SRAS weiter.



Foto Erich Gandert

Drei der zehn SIAT 223 A1 Flamingo fanden sich im Oktober 1971 in Samedan ein. Die Flamingos dienten von 1968 bis 1983 zur Grundschulung der angehenden Swissair-Piloten.



Foto Archiv Rührler

Die SLS setzte auch fünf Bölkow 207 ein, vier flogen im Oktober 1966 nach Altenrhein.

deutschen Luftwaffe aus privater Hand, wovon eine als Ersatzteilsponder. Nach Schliessung der SLS gingen noch total neun Einheiten des bewährten Trainers an die Swissair Aviation School.

Flamingo für die Grundschulung

Am 12. Dezember 1967 entschied der Verwaltungsrat der Swissair, bei den deutschen Siebelwerken zehn neue Schulflugzeuge vom Typ SIAT 223 Flamingo zu bestellen. Das Luftamt trug die mit Testflug-Kennzeichen des Herstellers abgelieferten sieben Einheiten der Serie A1 im Juni 1968, die drei Exemplare des

für Kunstflug zertifizierten Modells K1 im Mai 1969 ins schweizerische Luftfahrzeugregister ein. Die Flugzeuge dienten der Ausbildung bis zur PP-Lizenz.

Anfang der 1980er-Jahre führte die Umstellung des Ausbildungsprogramms zu einer reduzierten Auslastung der neun SIAT 223 und acht P.149, so dass die SLS gezwungen war, auf eines der beiden Flugzeugmuster zu verzichten. Das anspruchsvollere Flugzeug Piaggio 149 verblieb in der Flotte, während die nach dem Absturz der HB-EVC im März 1982 verbliebenen neun SIAT 223 im Juli 1983 an die Farner Werke in Grenchen verkauft wurden.



Nach der Auflösung der SLS 1997 übernahm die Swissair Aviation School SRAS neun Pilaggio P.149, vier davon präsentierten sich kurz vor ihrem Ausscheiden aus der Swissair-Flotte am 24. April 2000 in Hausen. Sie wurden durch vier Piper Archer ersetzt.

Pilatus PC-7 für Akro-Training

Im Dezember 1981 schloss die SLS mit Pilatus einen Vertrag zur Benützung des PC-7 ab: Die Stanser Flugzeugwerke stellten ihr von August

1982 an für jeden Pilotenkurs während zwei Wochen – also acht Wochen jährlich – einen PC-7 für das Akro-Training zur Verfügung. Anfänglich war es die HB-HOQ, anschliessend ab 1988 die HB-HOQ. In der übrigen Zeit benütz-



Mit einem PC-7 trainierte die SLS den Kunstflug. Die HB-HOQ zeigte sich am 10. Oktober 1990 in vollen Swissair-Farben in Hausen. – Zuletzt betrieb die SRAS noch vier Piper PA 28-181 Archer II, drei davon fliegen heute noch in der Schweiz.

te der Hersteller das mit Swissair-Titeln versehene Flugzeug für Vorführzwecke.

Opfer der Liberalisierung

Mit Aufhebung des Bundesbeschlusses über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses im Jahre 1997 fiel der Beitrag der Eidgenossenschaft von 20 Millionen Franken pro Jahr und so die Finanzierung der SLS dahin. Am 30. Juni 1997 stellte die Schweizerische Luftverkehrsschule ihren Betrieb ein.

Bereits am 2. Juli 1996 hatte die Swissair beschlossen, als Ersatz die konzerneigene Swiss Aviation School SRAS zu gründen. Im ersten Halbjahr 2000 übernahm sie vier Piper PA 28-181 Archer II und löste damit die neun verbliebenen Pilaggio P.149 ab. Am 1. Januar 2001 wurde SRAS in die Swissair Training Center AG integriert, welcher auch die Ausbildung und das Training der Kabinenbesatzungen und der Betrieb der Simulatoren oblag. ☩

Swissair-Flotte (26): SLS und SRAS

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-HOE	Pilatus P-3	335	16/09/1957	11/04/1963	gemietet von Pilatus, Ablieferung Buochs-Zürich am 02.04.58, ins Eigentum von Swissair am 12.08.59, Rückgabe an Pilatus, Überflug Zürich-Buochs am 04.04.63, Verkauf an brasilianische Marine als N-505, dann brasilianische Luftwaffe als FAB3183, verunfallt am 01.11.72
HB-UXM 2	Bölkow 207	290	13/06/1966	06/04/1970	D-ENWO ntu, gemietet von H. von Rautenkranz bis Okt. 1969; Verkauf nach Luxemburg als LX-UXM, nach Frankreich als F-GZXM
HB-UXR	Bölkow 207	264	10/03/1964	03/02/1971	D-EFPY ntu, gemietet von der Sportfluggruppe des Personals der Swissair; Absturz Zürich-Kloten am 04.07.1970
HB-UXX	Bölkow 207	291	13/06/1966	02/03/1970	D-EJYR ntu, gemietet von H. von Rautenkranz bis Okt. 1969; Verkauf nach Deutschland als D-EOXX am 20.03.70, umregistriert auf D-EBBO
HB-UXY	Bölkow 207	288	13/06/1966	00.01.1993	D-ENWE ntu, gemietet von H. Rautenkranz bis Okt.1969; dann an J. Seilaz und 1970 an Sportfluggruppe der Personals der Swissair, an W. Nussbaumer & Miteigentümer 1977; Verkauf nach Deutschland als D-EUXY, umregistriert auf D-EBLY (2)
HB-UXZ	Bölkow 207	289	13/06/1966	09/07/1985	D-ENWI ntu, gemietet von H.Rautenkranz; an H. Bachmann am 06.12.67; Verkauf nach Deutschland als D-EHXZ am 18.06.85
HB-URM	Bücker Bü 131B Jungmann	60	28/06/1961	27/11/2009	ex A-48, von AeCS Locarno/Aerocentro Ticinese gekauft am 03.07.70, an A. Steiner, Brüttsellen am 20.09.73, diverse Eigentümer, Verkauf nach Deutschland als D-ETHO
HB-UUE	Bücker Bü 131B Jungmann	24	30/03/1973	current	ex A-15, Halter Swissair, (E: Abteilung der Militärflugplätze), an Antique Airplane Association im August 1977, E. Henseler/Businessair AG ab Juni 1982, K. Schmid ab 21.09.89, Mithalter U. Wenger ab 13.03.90, Eigentümer/Halter U. Wenger/PAV-Flyers ab 2004.
HB-UUW	Bücker Bü 131B Jungmann	11	30/03/1973	current	ex A-4, Halter Swissair, (E: Abteilung der Militärflugplätze), an A. Rüesch, Porrentruy im August 1977, Umbau Bücker 131 APM an G. Tresoldi + ME, Lugano im August 1980, an A. Zeller 18.06.13

HB-UVB	Bücker Bü 131B Jungmann	39	30/03/1973	current	ex A-28, Halter Swissair, (E: Abteilung der Militärflugplätze), an Aéro-Gruyère im November 1978, seit 31.12.2011 GVM Gruyère Umbau Bücker 131 APM
HB-EVB	SIAT 223 K1 Flamingo	18	31/05/1969	25/05/2000	ex D-ENBP, an Farner-Werke AG Grenchen (FWG) am 25.05.83, an D. Rihs, Safenwil am 12.03.90, Verkauf nach Deutschland als D-EHDS
HB-EVC	SIAT 223 K1 Flamingo	19	31/05/1969	12/03/1982	ex D-ENBQ, Absturz auf der Hirzel Passhöhe am 04.03.82
HB-EVD	SIAT 223 K1 Flamingo	20	02/05/1969	11/08/1989	ex D-ENBR, an FWG am 16.02.82, Verkauf nach Deutschland als D-EHVD, jetzt als RA-2652G registriert
HB-EVF	SIAT 223 A1 Flamingo	11	12/06/1968	08/08/1989	ex D-EJDO, an FWG am 25.05.83, Verkauf nach Deutschland als D-EHDD
HB-EVG	SIAT 223 A1 Flamingo	12	12/06/1968	20/07/1989	ex D-EJDU, an FWG am 25.05.83, Verkauf nach Deutschland als D-EBVG
HB-EVH	SIAT 223 A1 Flamingo	13	12/06/1968	21/09/1989	ex D-ENBJ, an FWG am 07.07.83, Verkauf nach Deutschland als D-EARK
HB-EVK	SIAT 223 A1 Flamingo	14	21/06/1968	22/05/1989	ex D-ENBK, an FWG am 04.07.83, Verkauf nach Deutschland als D-EEVK
HB-EVL	SIAT 223 A1 Flamingo	15	21/06/1968	23/12/1987	ex D-ENBL, an FWG am 25.05.83, Verkauf nach Deutschland als D-EMXI, Eigentümer N. Lappe
HB-EVM	SIAT 223 A1 Flamingo	16	21/08/1968	23/12/1987	ex D-ENBM, an FWG am 07.07.83, Verkauf nach Deutschland als D-EJCS, Eigentümer J. Claes
HB-EVN	SIAT 223 A1 Flamingo	17	21/06/1968	23/10/1989	ex D-ENBN, an FWG am 29.06.83, Verkauf nach Deutschland als D-ECPG, Eigentümer ACP
HB-EBQ	Piaggio P149E	348	08/07/1963	27/09/2000	transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149DF, an K. O'Keefe (Washington) am 17.11.11, gelöscht am 22.01.15
HB-EBV	Piaggio P149E	346	24/05/1961	19/12/2000	transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA an K. O'Keefe (S. Carolina) als N149LL, an G. Browning (S. Carolina) am 27.09.01
HB-EBW	Piaggio P149E	347	08/06/1961	21/12/1970	Notlandung auf die Bahngeleise in Zürich-Altstetten am 25.08.70 und abgeschrieben
HB-EEO	Piaggio P149E	349	27/09/1965	02/03/1987	Absturz bei Baarburg/ZG am 29.10.86
HB-EER	Piaggio P149E	350	30/09/1965	18/07/2000	transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149PA, an GRB Flying Corp (Florida) am 08.03.13
HB-EFW	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW102	30/11/1970	19/12/2000	ex AS+406, (D-EKAG), JB+394, AC+436, 90+83, am 16.09.70 von Deutsche Bundeswehr/VEBEG gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149FF, an G. Browning (South Carolina) am 27.09.01
HB-EFX	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW266	30/11/1970	19/12/2000	ex AS+417, AC+417, 91+82, am 16.09.70 von Deutsche Bundeswehr/VEBEG gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149GG, an W. Jagodnik (Virginia) am 25.04.08
HB-EFZ	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW321	30/11/1970	27/09/2000	ex AS+472, AC+425, 92+24, am 16.09.70 von Deutsche Bundeswehr/VEBEG gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149LT, an Carolina Warbird Services LLC (North Carolina) am 18.01.13
HB-EIQ	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW262	23/02/1979	19/12/2000	ex AS+413, AC+413, 91+80, am 29.01.79 von Deutsche Bundeswehr/VEBEG gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N7079U, an Blade Sword Armory (Florida) als N149BS am 03.12.08, an JSK Leasing Inc (Indiana) als N149MM am 07.07.09
HB-EJT	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW286	20/05/1985	28/12/1995	ex AS+437, AC+437, 91+98, D-EIOX, 91+98, D-EDKR, als Ersatzteilspender 1985 von Privat gekauft, 2000 in Teilen in die USA verkauft
HB-EJX	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW070	02/12/1987	19/12/2000	ex JA+390, 90+53, D-EEIH, von Privat gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149PP, an Pegasus LLC (Georgia) als N149DR am 27.09.2011
HB-KIS	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW089	26/06/1991	19/12/2000	ex DA+390, AS+498, DA+498, 90+71, D-EFON, von Privat gekauft, transferiert an SRAS am 01.01.98, Verkauf in die USA als N149NN, an J. Ratz (Florida) am 07.10.15
HB-KIU	Focke Wulf/Piaggio P149D	FW175	28/05/1991	current	ex KB+141, AS+018, DF+394, 91+53, D-EFCT, am 08.02.81 von Privat gekauft, Verkauf an Piaggio Club Altenrhein am 17.09.96
HB-HOO	Pilatus PC-7	394	06/08/1982	14/01/2000	ab 11.08.82 auf Mietbasis von Pilatus sporadisch im Einsatz in Swissair Farben, am 14.01.2000 während Ablieferungsflug in die USA auf dem Jefferson County Airport (Colorado) abgestürzt.
HB-HOQ	Pilatus PC-7	549	07/07/1988	07/10/1996	ab 07.07.88 auf Mietbasis von Pilatus sporadisch im Einsatz in Swissair Farben, Verkauf in die USA als N717LE am 08.10.1996
HB-PPV	Piper PA28-181 Archer II	28-90123	14/07/2000	29/08/2016	ex D-ELLV, gekauft von Swissair Training Center YTFS, an Segel- und Motorfluggruppe Grenchen am 07.04.03, verkauft an Vintage Aviation SRO/P. Benes als OK-MIG
HB-PPW	Piper PA28-181 Archer II	28-90156	05/04/2000	current	ex D-ETAF, gekauft von Swissair Training Center YTFS, an Segel- und Motorfluggruppe Grenchen am 07.04.03, an H. Winzenried, Lyss am 05.04.05
HB-PPX	Piper PA28-181 Archer II	28-90176	14/07/2000	current	ex D-ETCE, gekauft von Swissair Training Center YTFS, an Segel- und Motorfluggruppe Grenchen am 07.04.03, an Gruppo Volo Motore Lugano am 31.08.04, an IMG SA am 17.06.11, an F-air Flight Operations, Altenrhein am 19.06.14
HB-PPY	Piper PA28-181 Archer II	28-90194	16/03/2000	current	ex D-EICM, gekauft von Swissair Training Center YTFS, an Segel- und Motorfluggruppe Grenchen am 07.04.03, an Haltergemeinschaft Stu-Mar, Spiegel/BE am 16.09.16

DC-3 HB-IRC/-IRN/-IRX siehe DC-3 Flottenliste SkyNews.ch Mai 2015.