

# SkyNews.ch

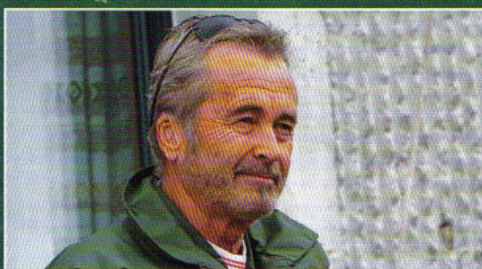
Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

CHF 8.50 / EUR 8.50 Nr. 11, November 2015



**Exklusiv: Bye bye Avro Vulcan**

App



**Interview: Daniel Hösli,  
Chef Patrouille Suisse**



**Rückblick: Swissairs  
Douglas DC-8-Flotte**



## Die Flotte der Swissair (8): 1960 bis 1962 (2. Teil)

# Im Jet nach New York



Eine idyllische Szene im Sommer 1960 in Zürich-Kloten: In der Swissair-Werft wird die Douglas DC-8-32 HB-IDB «Jungfrau» kurz nach der Ablieferung für den kommerziellen Einsatz vorbereitet, im Hintergrund steht die Swissair-DC-3 HB-IRG.

**Das Jetzeitalter läutete Swissair im Mai 1960 gleich mit zwei neuen Typen ein: Am 6. Mai startete die Caravelle (siehe SkyNews.ch 10/15) zum ersten Jet-Linienflug in Europa, am 30. Mai die DC-8 nach New York. Elf DC-8 verschiedener Versionen leisteten während 24 Jahren der Swissair gute Dienste.**

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

Im Jubiläumsjahr ihres 25-jährigen Bestehens bestellte die Swissair Anfang 1956 ihre ersten Düsenverkehrsflugzeuge. Am 30. Januar beschloss der Verwaltungsrat, zwei Douglas DC-8 im Wert von rund 70 Millionen Schweizerfranken in Auftrag zu geben, mit Ablieferung im Frühjahr 1960. Obschon das Flugzeug ab

Reissbrett gekauft werden musste, während bei Boeing schon ein Prototyp der 707 vorhanden war, entschied sich die Swissair für das Douglas-Produkt.

### Synergien mit SAS

Im Hinblick auf den erhöhten Finanzbedarf für den Kauf dieser Flugzeuge stimmte die am Gründungsdatum 26. März einberufene Generalversammlung 1956 einer Verdreifachung des

Aktienkapitals von 14 auf 42 Millionen Franken zu. Zur Verstärkung der Langstreckenjet-Flotte bestellte die Swissair am 24. September noch eine dritte DC-8. Der Besuch bei Convair, Douglas, Lockheed und Boeing im November – wo er erstmals einen Jet-Flug mit dem B-707-Prototypen miterlebte – bestärkte den Swissair-Verwaltungsratsausschuss, mit der DC-8 die richtige Wahl getroffen zu haben.

Im Rahmen der Anfang Oktober 1956 eingeleiteten Zusammenarbeit definierten Swissair und die skandinavische Fluggesellschaft SAS, die dieses Modell schon im November 1955 bestellt hatte, eine einheitliche Cockpitanordnung und Inneneinrichtung für ihre DC-8 Flotten. So erzielten sie mit der Zusammenfassung der Bestellungen zu einem einheitlichen Gesamtauftrag nicht unbedeutende Ersparnisse.

### Leistungsfähigere DC-8-53

Der Erstflug der DC-8 fand am 30. Mai 1958 in Long Beach statt. Während der USA-Reise im November 1959 besichtigte der Verwaltungsratsausschuss auf der Douglas-Produktionslinie in Long Beach die Rumpfnr. 54, der



Die erste DC-8-32 HB-IDA der Swissair kurz vor der Ablieferung 1960 in Long Beach.



Foto Archiv Hanspeter Abt

Kurz vor dem Eindunkeln befand sich im Dezember 1967 die Swissair DC-8-62 HB-IDF über dem Westen der Vereinigten Staaten auf einem Erprobungsflug. Nach der Auslieferung am 2. Januar 1968 wurde das Flugzeug auf den Namen «Zürich» getauft. Später, nachdem das Zürcher Wappen den Jumbo HB-IGB zierte, wechselte der Name auf «Schwyz».

ersten für die Swissair bestimmten DC-8. Mit rund zwei Monaten Verspätung traf die HB-IDA am 24. April 1960 in Kloten ein. Nach Trainingsflügen in Stockholm-Arlanda eröffnete die Swissair am 30. Mai den Jet-Betrieb über den Nordatlantik. Anfänglich trugen die drei im selben Jahre abgelieferten DC-8-32 die Namen «Matterhorn», «Jungfrau» und «Piz Bernina».

Mit dem Einbau neuer Flügelnasen konnten die Flugleistungen der DC-8-32 zwar verbessert werden. Aber erst das im Herbst 1962 bestellte vierte Flugzeug der mit leistungsfähigeren Doppelstromtriebwerken ausgerüsteten Serie-53, sorgte dafür, dass auf den Direktflügen Zürich–New York in den Hochsommermonaten keine Zwischenlandung eingeschaltet werden musste.

Auf ihrem Ablieferungsflug Ende Oktober 1963 legte die DC-8-53 HB-IDD die 12'700 km lange Strecke von Long Beach nach Beirut ohne Zwischenlandung zurück – damals eine Weltbestleistung eines Verkehrsflugzeugs. Im Februar 1964 rüstete Swissair die DC-8-32 HB-IDB auf dieselben Triebwerke um, womit ab Sommerflugplan zwei Einheiten zur Verfügung standen, welche die Strecke Schweiz–New York das ganze Jahr mit voller Zuladung ohne Zwischenlandung beflegen konnten.

## Kombiversionen DC-8-62CF

Rund ein Jahr nach den ersten Bestellungen für die neue Version DC-8-60 – unter ande-

rem von SAS – unterschrieb auch Swissair im Frühjahr 1966 den Kaufvertrag für zwei Flugzeuge des Typs DC-8-62, der mit 9200 km die grösste Reichweite aufwies. Später erhöhte Swissair die Bestellung auf vier Einheiten, die im Zeitraum April 1967 bis Februar 1968 abgeliefert werden sollten, und änderte die Spezifikation der vierten Einheit auf die Kombiversion DC-8-62CF.

Die Ablieferung der ersten DC-8-62 fand am 23. November 1967 statt – mehr als ein halbes Jahr verspätet. Für den Nonstopflug Long Beach–Zürich benötigte die HB-IDE elf Stunden 20 Minuten, bevor sie am 21. Dezember den ersten kommerziellen Einsatz von Zürich nach New York flog. Die Übernahme der DC-8-62 ermöglichte den Verkauf der zwei DC-8-32 (HB-IDA, HB-IDC). Zwischen Janu-

ar 1968 und Februar 1970 stiessen weitere sechs DC-8-62 zur Swissair-Flotte, darunter zwei Kombiversionen «Jet Trader» mit grossem Frachttor (HB-IDH und HB-IDK), welche bis zu sieben Fracht-Paletten auf dem Hauptdeck befördern konnten.

## Entführung, Sprengung und Unfall

Am 6. September 1970 brachten drei Mitglieder der PLO (Palästinensische Befreiungsorganisation) – die als SR100 ab Zürich nach New York gestartete DC-8-53 HB-IDD mit 143 Passagieren und 12 Besatzungsmitgliedern in ihre Gewalt und zwangen Flugkapitän Fritz Schreiber zur Landung auf dem jordanischen Militärflugplatz Mafraq bei Zerqa (frühere RAF-Basis Dawson Field). Zusammen mit den



Foto Archiv Daniel Rühler

Nach der SATA-Betriebseinstellung flog die vormalige Swissair DC-8-53 HB-IDB im Herbst 1978 für Air Algérie. Das der TAG Aeronautics Ltd., Genf, gehörende Flugzeug trug dabei zeitweise die Aufschrift «Mac Aviation Ireland».



In der Form einer 8 führte der offizielle Abschiedsflug der DC-8 von Swissair mit der HB-IDL am 4. April 1984 über die Alpen. Nach dem Flug bestand die Gelegenheit, die letzte Swissair-DC-8 – in den damals neuen Farben – in Kloten zu fotografieren.

ebenfalls nach Zerqa entführten TWA Boeing 707 N8715T und BOAC VC-10 G-ASGN wurde die HB-IDD am 12. September durch eine Sprengung zerstört.

Als ältester Jet der Flotte leistete die DC-8 HB-IDB – mit dem Übernamen «Delta Brösme» – während ihren 15 Einsatzjahren bei Swissair total 62'000 Flugstunden bei 17'221 Landungen und legte eine Distanz von 52,553 Millionen Kilometern zurück, was 65 Reisen zum Mond und zurück entspricht.

Am 7. Oktober 1979 überrollte die DC-8-62 HB-IDE bei der Landung auf dem Flughafen Athen das Pistenende, durchbrach die Flughafenumzäunung und kam erst in einem angrenzenden Geländeeinschnitt zum Stillstand; das Flugzeug geriet in Brand, und von den 142 Passagieren an Bord fanden 14 in den Trümmern den Tod, acht wurden schwer verletzt.

Ein nostalgischer «Farewell Flight» mit der letzten DC-8-62 der Swissair führte auf der HB-IDL am 4. April 1984 in Form einer «8» über die Alpen nach Norditalien, zurück zum

Bodensee und über das Tirol zur Landung in Zürich. Der letzte kommerzielle Einsatz der HB-IDL fand am 6. April 1984 von London nach Zürich statt.

### Meilensteine 1960 – 1961

**1960:** Da sich die Ablieferung der ersten DC-8 verzögerte – die HB-IDA wurde am 20. April, die IDB am 18. Juni und die IDC am 30. August abgeliefert – musste in der Hochsaison grösstenteils noch auf die Langstreckenjets verzichtet werden. Die erste flugplanmässige Verbindung mit einer DC-8-32 erfolgte am 30. Mai nach New York. Eine dritte Fernost-Frequenz nach Hong Kong wurde eingeführt. Am 27. September startete der letzte Nordatlantik-Kurs mit einer DC-7C. Da die Erwartungen bezüglich der Reichweite bei den DC-8-32 nicht erfüllt werden konnten, wurde entschieden, diese in den Wintermonaten aerodynamisch zu verbessern und zur Version -33 aufzurüsten.

Um dem erhöhten Sitzplatzangebot gerecht zu werden, wurden mehr Spezialtarife für Familien- und Gruppenreisen sowie neu Exkursionstarife eingeführt. Mitte Mai konnte eine Werfthalle für grössere Maschinen samt einem Motorenprüfstand dem Betrieb übergeben werden. Kurz darauf folgte die Eröffnung der Frachthalle.

**1961:** Das Streckennetz wuchs weiter. Im Mittleren Osten wurde ein Kurs von Dhahran nach Khartum abgetauscht. Die Frachtkapazitäten der DC-8 erlaubten die Einstellung der Vollfrachter-Operationen nach New York, bisher mit DC-6A geflogen.

Durch die weltweite Einführung von Strahlflugzeugen wurde gleichzeitig die Kapazität im Weltluftverkehr massiv gesteigert. In den Jahren zuvor stieg die Zahl der Passagiere zwischen 10 und 14 Prozent. Ab 1961 betrug die Zuwachsrate nur noch sechs Prozent. Dadurch mussten viele Fluggesellschaften einen Verlust ausweisen. Erstmals seit 1951 konnte Swissair keine Dividende an die Aktionäre auszahlen. Trotzdem konnte sie wegen frühzeitig eingeleiteten Sparmassnahmen und der Buchgewinne aus dem Verkauf von Propellerflugzeugen einen Gewinn erwirtschaften.

Die stark verspätete Ablieferung der Coronados führte dazu, dass nicht wie geplant ab Sommer 1961 sämtliche Lang- und Mittelstrecken sowie ein grosser Teil der europäischen Linien mit Strahlflugzeugen bedient werden konnten. Die DC-6B blieb bis September im Fernen Osten und die DC-7C bis über das Jahresende hinaus auf dem Südatlantik im Einsatz. Als vorübergehender Ersatz stellte General Dynamics ab Herbst 1961 für einige Monate zwei Convair 880M Flugzeuge zur Verfügung. Sie kamen auf der Fernoststrecke zum Einsatz.



Nach ihrem Dienst bei Swissair übernahm 1981 die peruanische Luftwaffe die DC-8-62 HB-IDH (hier kurz vor der Ablieferung in Zürich) und betrieb sie bis 2003.



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Lufthald Schweiz

Die unverwechselbare Eleganz der DC-8-62 kommt in diesem Winterbild der HB-IDE gut zur Geltung. Leider erlitt sie am 7. Oktober 1979 in Athen einen Landeunfall, bei dem 14 Passagiere umkamen.

## Die Swissair-Flugzeuge: 1960 - 1962 (Teil 2)

Reg.	Flztyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IDA Matterhorn Genève	DC-8-32	45416	31/03/1960	15/03/1968	Definitiver Eintrag am 20.05.1960, Swissair DC-8 Erstsinsatz am 30.05.1960 Zürich-New York, Umbau auf DC-8-33 im März 1961, Verkauf an Universal Trading Corp. und Lease an Südflug als D-ADIM am 15.03.1968, Verkauf an Greyhound Financial am 01.12.1968 und Lease an Atlantis als D-ADIM bis 19.10.1972, Verkauf an International Airlease AB und Lease an Thai International als HS-TGW am 14.04.1973 an United Air Carriers als N45908 am 10.02.1978, Umbau auf -33F im Juni 1978, dann umregistriert auf N712UA, an Overseas National Airways als N45908 am 01.07.1979, an Aeromar als HI-435 am 20.03.1984, an LAC Colombia als HK-3178X im August 1985, 1992 in Medellín verschrottet.
HB-IDB Jungfrau Basel-Stadt Genève	DC-8-32	45417	31/03/1960	08/01/1979	Definitiver Eintrag am 01.06.1960, Umbau auf DC-8-33 im Januar 1961 und auf DC-8-53 im Februar 1964, Verkauf an SATA Genève am 21.01.1976, (Eigentümer: FICOGEX - Fiduciaire Conseil de Gestion et d'Expertise S.A.), Sale/Lease-back mit TAG Participation S.A. (Vaduz), von 26.06.1978 bis 30.09.1978, von TAG an Cargolux verleast vom 10.10.1978 bis Mai 1981, ab 08.01.1979 auf LX-IDB umregistriert, an United African Airlines als 5A-DGL am 05.08.1981, im November 1981 umregistriert auf 5A-DJD, an Exelair als N3951B im Juni 1983 und im August 1983 in Brüssel verschrottet.
HB-IDC Piz Bernina Zürich	DC-8-32	45526	31/03/1960	21/12/1967	Definitiver Eintrag am 02.09.1960, Umbau auf DC-8-33 im März 1961, Verkauf an Universal Trading Corp. und Lease an Südflug als D-ADIR im Dez 1967, Verkauf an Greyhound Financial am 01.11.1968 und Lease an Atlantis als D-ADIR bis 19.10.1972, Verkauf an International Airlease AB und Lease an Thai International als HS-TGU am 28.04.1973, Bruchlandung in Kathmandu am 10.05.1973 und zerstört.
HB-IDD Nidwalden	DC-8-53	45656	11/10/1963	14/09/1971	Definitiver Eintrag am 25.11.1963, auf ihrem Ableferungsflug stellte die HB-IDD einen neuen Distanzweltrekord für Verkehrsflugzeuge auf, als sie am 30. / 31.10.1963 von Long Beach nach Beirut (12'700 km) flog, sollte Ende 1970 an Balair transferiert werden, am 06.09.1970 kurz nach dem Start in Zürich Richtung New York von der palästinensischen PFLP nach Zerqa / Jordanien entführt und dort am 12.09.1970 gesprengt.
HB-IDE Genève Uri	DC-8-62	45919	22/11/1967	17/10/1979	Definitiver Eintrag am 22.11.1967, Bruchlandung wegen Pilotenfehlers bei Zwischenlandung in Athen am 07.10.1979, Flug SR 316 Genf - Peking, Flugzeug zerstört.
HB-IDF Zürich Schwyz	DC-8-62	45920	04/12/1967	06/10/1983	Definitiver Eintrag am 09.02.1968, Verkauf an TRATCO - Transportation Trading Company SA, Luxembourg am 06.10.1983, an Capitol Air als N923CL am 08.10.1983, an Nationair als C-GMXY am 06.08.1985, an Buffalo Airways als N924BV im Dezember 1993, Umbau auf -62F im Juni 1994, an Cargo Lion als LX-TLC im Mai 1998, an Silk Way Airlines als 4K-AZ25 im November 2002, an RMF LLC als N9243BV im September 2003, sollte als 9G-RMF an Johnsons Air gehen, blieb in Ostend parkiert, im September 2010 verschrottet, offiziell gelöscht am 13.06.2011.
HB-IDG Matterhorn Neuchâtel	DC-8-62	45925	08/02/1968	15/09/1983	Definitiver Eintrag am 05.03.1968, Verkauf an TRATCO am 15.09.1983, an Capitol Air als N922CL im Oktober 1983, an Nationair als C-GMXR am 01.07.1985, Eigentümer ALG Inc. - Aviation Leasing Group ab April 1986, an PLUNA als CX-BQN am 24.10.2001, an Buffalo Airways als N922BV im Oktober 1992, an Cargo Lion als LX-TLB am 05.04.1995, Umbau auf -62F im August 1995 mit Hush-kits, ab März 2001 ausser Betrieb und im Sept 2006 in Manston / UK verschrottet.
HB-IDH Piz Bernina	DC-8-62CF	45984	11/06/1968	31/12/1981	Definitiver Eintrag am 20.07.1968, Verkauf an Balair am 02.03.1976, an Swissair zurück vermietet vom 23.04.1979 bis 11.09.1979, im Dezember 1981 via Aeronautics & Astronautics Services Inc., Panama City, an Fuerza Aerea del Peru als FAP371 verkauft, im Juli 1990 auf OB-1373 umregistriert, ab April 2003 in Lima ausser Betrieb, 2009 verschrottet.
HB-IDI Solothurn	DC-8-62	46077	10/06/1969	12/04/1984	Definitiver Eintrag am 10.08.1969, Verkauf an Crown Arcot Corp. am 11.04.1984 als N923R, gleichentags Weiterverkauf an United Air Carriers, Testflugzeug für Hush-Kits der Firma ADC-Aeronautics Development Corp. von Feb bis Juni 1985, an Airborne Express als N801AX am 04.08.1985, ab Dez 2001 ausser Betrieb, offiziell gelöscht am 02.04.2004.
HB-IDK Matterhorn	DC-8-62CF	46078	19/06/1969	28/12/1981	Definitiver Eintrag am 21.08.1969, im Dezember 1981 via Aeronautics & Astronautics Services Inc., Panama City, an Fuerza Aerea del Peru als FAP370 verkauft, im Juni 1990 auf OB-1372 umregistriert, dann wieder FAP370, ab März 2003 in Lima ausser Betrieb, 2009 verschrottet.
HB-IDL Aargau	DC-8-62	46134	16/01/1970	30/04/1984	Definitiver Eintrag am 06.03.1970, Verkauf an Crown Arcot Corp., Guernsey am 26.04.1984, an Capitol Air als N924CL am 15.06.1984, an Airborne Express am 02.01.1986, im Juni 1986 auf N802AX umregistriert, ab Mai 2001 ausser Betrieb und 2002 / 2003 verschrottet, offiziell gelöscht am 12.03.2004.