



Die Flotte der Swissair (9): 1962 bis 1964

Geburtswehen der CV-990

Die der Swissair als Übergangslösung vermietete Convair 880M HB-ICM im Wertareal des Flughafens Zürich. Die zwei ursprünglich von der amerikanischen Capital Airlines bestellten Flugzeuge HB-ICL und -ICM verfügten über 20 Erstklass- und 64 Economy-Sitzplätze.

Nachdem Swissair die Caravelle und Douglas DC-8 bereits in Betrieb hatte, gesellten sich ab 1961 zuerst die leihweise vom Hersteller zur Verfügung gestellten Convair CV-880M und wenig später die definitiv bestellten CV-990 «Coronado» zur Jet-Flotte. Die Convair CV-990 geht als schnellstes Flugzeug in die Swissair-Geschichte ein.

Rückblick von Markus Seier (Flottenliste), Daniel Ruhier (Kommentar) und Hanspeter Abt (Meilensteine)

Ursprünglich auf Ersuchen von Howard Hughes als Langstrecken-Jetflugzeug für Trans World Airlines entworfen, entschied sich Convair im Frühjahr 1956 für den Bau des Modells 22 Skylark 600 für mittlere Streckenlängen. Die Zahl 600 wies auf die hohe Geschwindigkeit in Meilen pro Stunde hin; die spätere eingeführte Musterbezeichnung Convair Jet «880» gab die Reisegeschwindigkeit in Fuss pro Sekunde an. Die guten Erfahrungen mit den Kurzstrecken-Propellerflugzeugen CV-240 Convair-Liner und CV-440 Metropolitan bewogen die Swissair, den vierstrahligen Mittelstreckenjet von General Dynamics als zukünftigen Ersatz der Douglas DC-6 zu evaluieren.

Bekanntlich hatten Swissair und die skandinavische Fluggesellschaft SAS im Herbst 1956 die gemeinsame Einführung von je drei Typen

von Strahlflugzeugen beschlossen: die Douglas DC-8 für längere Strecken mit grossem Verkehrsaufkommen, die SE-210 Caravelle für Europa- und Mittelmeerlinien sowie die Convair 880 für mittlere Etappenlängen. Gemäss Vereinbarung mit SAS bestellte die Swissair am 10. Oktober 1958 fünf Convair-Jets des Modells 31 mit grösserer Reichweite und höherem Betriebsgewicht für den Totalbetrag von 170 Millionen Franken – die grösste damals von Swissair für neue Flugzeuge investierte Summe. Zwei der fünf Einheiten plante man für vier Jahre an SAS zu vermieten.

Rund zwei Monate später fand der Rollout der CV-880 statt; der Erstflug vom 27. Januar 1959 läutete ein 14-monatiges Testflugprogramm ein. Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA hatte inzwischen aufgrund verschiedener Unfälle die Anforderungen an die Pistenlängen für den Start schwerer Strahlflugzeuge massiv verschärft, womit ein wirtschaftlicher Einsatz der Convair 880 auf

den Swissair-Linien in den Fernen Osten und nach Südamerika in Frage gestellt wurde. Auf Wunsch von American Airlines (25 Festbestellungen plus 25 Optionen) begann Convair jedoch schon im Juli 1958 mit der Planung des Modells 30 – zuerst CV.600 genannt – dessen neuartige Doppelstromtriebwerke (Turbo Fans) Verbesserungen des Treibstoffverbrauchs, der Nutzlast, der Reichweite und der Geschwindigkeit versprochen.

Die «Coronado» ist geboren

Swissair und SAS prüften zusammen die neue Situation: Da die Möglichkeit einer späteren Umrüstung der CV-880 aus Zeit- und Kostengründen ausschied, jedoch – notabene auf derselben Produktionslinie – mit der CV.600 ein verbessertes Modell mit Fan-Triebwerk entwickelt wurde, schien eine Umwandlung des ursprünglichen Auftrags in fünf Flugzeuge des neuen Typs die optimale Lösung. Mit Blick

Die Swissair-Flugzeuge: 1961 - 1964

Convair CV-880

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
(HB-ICA)	CV-880-22M-21	22-00-56	(08.06.1959) Reservation	(02.02.1960)	N8488H Convair, YV-C-VIB Viasa, Ablieferung am 28.09.1961, an Cathay Pacific als VR-HGC am 28.11.1968, an International Air Leases als N48063 im April 1975, verkauft an Onyx Aviation im August 1978, an US Navy als Ersatzteilspender für c/n 22-00-55 in Patuxent River 1984, dann vom FAA für Strukturintegritätstests verwendet und verschrottet.
(HB-ICB)	CV-880-22M-21	22-00-55	(08.06.1959) Reservation	(02.02.1960)	N112 Federal Aviation Agency, Ablieferung am 13.08.1961, 1974 auf N42 umregistriert, 1980 an Flight Systems Inc. als N84790, 1981 an US Navy, Typ UC-880, Bu. 161572, als Tanker verwendet, Betrieb durch Flight Systems Inc., letzter Flug aller CV-880 am 30.09.1993, 1995 bei FAA Tests durch Explosion im Frachtraum zerstört, N84790, erst am 18.05.2011 offiziell gelöscht.
(HB-ICC)	CV-880-22M-22	22-00-58	(08.06.1959) Reservation	(02.02.1960)	JA8022 Japan Air Lines, Ablieferung am 01.09.1961, an Cathay Pacific als VR-HGF am 01.07.1970, gelöscht am 20.09.1975, an Jet Aviation/Hirschmann Corp. als N88CH, registriert am 25.03.1976, Ablieferung nach Basel am 27.03.1976, am 08.03.1987 an Ligon Air, nach Südafrika überflogen, angeblich für die Ciskei Regierung, ab 2002 in Morgan Bay, 50 km NE East London, Südafrika als Wohnmobil verwendet, inzwischen verschwunden, vom FAA offiziell gelöscht am 08.04.2009.
(HB-ICD)	CV-880-22M-22	22-00-60	(21.01.1960) Reservation	(02.02.1960)	JA8024 Japan Air Lines, Ablieferung am 07.06.1962, an Cathay Pacific als VR-HGG am 26.06.1970, an International Air Leases als N880JT am 16.03.1976, vermietet an diverse Fluggesellschaften, ab September 1979 in Miami ausser Betrieb und im April 1985 verschrottet.
(HB-ICE)	CV-880-22-2	22-00-52	(21.01.1960) Reservation	(02.02.1960)	N8813E Delta Air Lines, Ablieferung am 24.10.1961, an Boeing am 14.01.1974, an Aircraft Investors Retaining am 23.06.1975, an Monarch Aviation im August 1978, 1979 zum Frachter umgebaut, verleast an Inair Panama als HP-876 / HP-876-P im Juli 1981, ab ca. 1984 in Panama City ausser Betrieb und verschrottet.
HB-ICL	CV-880-22M-3	22-00-43M	27/07/1961	14/06/1962	N8485H, gemietet von General Dynamics Corp. vom 10.08.1961 bis 31.05.1962, definitiver Eintrag am 21.08.1961, zurück an General Dynamics als N94284, an Cathay Pacific als VR-HFT am 18.10.1964, an International Air Leases als N48058 am 28.04.1975, an Onyx Aviation am 05.12.1978, im Mai 1986 verschrottet, offiziell gelöscht am 27.11.2012.
HB-ICM	CV-880-22M-3	22-00-45M	27/07/1961	20/06/1962	N8487H, gemietet von General Dynamics Corp. vom 20.08.1961 bis 18.06.1962, definitiver Eintrag am 23.08.1961, zurück an General Dynamics als N94285, gelöscht am 30.12.1964, an Japan Domestic als JA8030 am 04.01.1965, an Japan Air Lines am 01.07.1966, bei Startunfall anlässlich eines Trainingsflugs in Tokyo-Haneda am 26.08.1966 ausgebrannt.

Convair CV-990 Coronado

HB-ICA Bern	CV-990-30A-6	.30-10-7	29/12/1961	19/04/1975	ex N8497H, Ankunft in Zürich am 21.01.1962, definitiver Eintrag am 22.01.1962, Modifikation zur Version 30A im Januar 1964, Verkauf an Spantax als EC-CNG am 19.04.1975, ab 22.04.1982 in Palma ausser Betrieb und 1991 verschrottet.
HB-ICB Luzern	CV-990-30A-6	.30-10-11	29/12/1961	16/05/1975	ex N8499H, Ankunft in Zürich am 19.01.1962, definitiver Eintrag am 22.01.1962, Zulassung nach Modifikation zur Version 30A am 18.06.1964, Verkauf an Firma Schumann & Rohmor, Überflug ZRH-Finkenwerder am 29.04.1975 und dort durch MBB verschrottet.
HB-ICC St. Gallen	CV-990-30A-6	.30-10-12A	29/12/1961	17/04/1975	definitiver Eintrag am 22.01.1962, Ankunft in Zürich am 27.01.1962, Zulassung nach Modifikation zur Version 30A. Überflug Zürich-Alpnach am 20.03.1975, am 02.06.1975 per Floss über den Vierwaldstättersee nach Luzern, seither im Verkehrshaus ausgestellt.
HB-ICD Basel-Land	CV-990-30A-6	.30-10-15	29/12/1961	02/03/1970	definitiver Eintrag am 22.01.1962, Ankunft in Zürich am 05.02.1962, Zulassung nach Modifikation zur Version 30A am 06.09.1964, Absturz bei Würenlingen am 21.02.1970 um 12.15 Uhr auf Flug ZRH - Tel Aviv nach Bombenexplosion an Bord, verursacht durch die palästinensische PFLP.
HB-ICE (1)	CV-990-30-6	.30-10-5	(11.03.1961)		ex N8484H, für SAS als OY-KVA vorgesehen, weder von SAS noch Swissair übernommen, an APSA - Aerolineas Peruanas SA als OB-OAG-728 am 15.11.1963, 1964 auf OB-R-728 umregistriert, an F.B. Ayer als N990AC im August 1973, an General Dynamics am 21.08.1973, an die NASA im Mai 1982, an Northrop Spares im Februar 1987, in Davis Monthan / AZ ausser Betrieb und in der Folge in Teilen verschrottet.
HB-ICE (2) Vaud	CV-990-30A-6	.30-10-14	23/07/1962	07/06/1975	Ankunft in Zürich am 05.08.1962, definitiver Eintrag am 06.08.1962, Zulassung nach Modifikation zur Version 30A am 30.11.1962, letzter Swissair CV-990 Einsatz am 16.01.1975 von Tripoli nach ZRH, Verkauf an Spantax als EC-CNJ am 07.06.1975, ab 10.03.1981 in Palma ausser Betrieb und 1991 verschrottet.
HB-ICF Schaffhausen	CV-990-30A-6	.30-10-6	21/01/1964	16/05/1975	ex N8485H, für SAS als LN-LMA vorgesehen, nicht übernommen, abgeliefert als Version 30A, Ankunft in Zürich am 04.02.1964, definitiver Eintrag am 28.02.1964, Verkauf an Firma Schumann & Rohmor, Überflug Zürich-Finkenwerder am 28.04.1975 und dort durch MBB verschrottet.
HB-ICG Grisons	CV-990-30A-6	.30-10-8	17/02/1966	05/04/1975	ex N8498H, nach Ablieferung direkt an SAS als SE-DAY vermietet ab 17.02.1962 bis 17.02.1966, Verkauf an Spantax als EC-CNF am 05.04.1975, ab 01.12.1982 in Palma ausser Betrieb und 1991 verschrottet.
HB-ICH St. Gotthard	CV-990-30A-6	.30-10-17	17/02/1966	31/05/1975	direkt an SAS vermietet und abgeliefert als SE-DAZ am 10.04.1962, durch SAS an Thai International vermietet als HS-TGE von Mai 1962 bis Dezember 1963, an Swissair am 01.02.1966, Ankunft in Zürich am 26.03.1966, vermietet an Balair vom 28.03.1968 bis 30.03.1971, Verkauf an Spantax als EC-CNH am 31.05.1975, ab 01.09.1983 in Palma ausser Betrieb und 1994 verschrottet.



Die erste mit dem sogenannten «Speed Improvement Program» modifizierte Conqair 990-30A, die HB-ICE, legte am 1. Dezember 1962 die Strecke Zürich-Genf in einer Rekordzeit von 13 Minuten zurück.

auf den künftigen Flugmaterialbedarf – insbesondere zur Bedienung des Mittleren Ostens – entschied der Swissair-Verwaltungsrat am 30. September 1959, zwei anfängliche Optionen einzulösen und neu sieben Einheiten des Modells 30 zu bestellen, wovon zwei, wie vorgesehen, mietweise der SAS zu übergeben waren. Diese bestellte zudem zwei Flugzeuge auf eigene Rechnung, womit die bei Swissair gewartete Flotte insgesamt neun Flugzeuge umfasst hätte. Mit Conqair einigte man sich auf den Namen «Conqair Coronado», doch entschied sich American Airlines für die Bezeichnung Conqair 990 «Astrojet».

«Gekrönte» lässt auf sich warten

Anfang März 1960 nahm Conqair die Produktion des Modells 30 auf, und am 23. November rollte die erste CV-990 Coronado aus den

Werkhallen; der Erstflug fand am 24. Januar 1961 statt. Während der Flugerprobung traten unerwartete Probleme mit Wirbelschleppen auf. Die notwendigen Änderungen an Triebwerkauflängungen und Flügeln verzögerten die ursprünglich zwischen März und Juli 1961 vorgesehenen Ablieferungen der CV-990 um mehrere Monate. Zur Überbrückung stellte Conqair der Swissair ab August 1961 zwei der von der FAA am 24. Juli 1961 zertifizierten CV-880M (modified) zur Verfügung, die von der amerikanischen Capital Airlines storniert worden waren. Nach Eintreffen der HB-ICL am 12. August und der HB-ICM am 21. August, konnte am 10. September 1961 der erste Swissair Jet-Flug nach Japan durchgeführt werden.

Die Flugversuche mit der modifizierten Coronado zeigten, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen nicht erreicht wurden, was die SAS veranlasste, ihre Bestellung der beiden ei-

genen CV-990 noch vor der FAA-Zertifizierung vom 15. Dezember 1961 zu stornieren; im Interesse der Zusammenarbeit mit Swissair hielt sie aber an der Miete von zwei durch Swissair bestellten Coronados für vier Jahre fest. Mit neun Monaten Verspätung fand schliesslich am 12. Januar 1962 in San Diego die offizielle Übergabe der ersten CV-990 Coronado an Swissair statt, und bis Mitte Februar waren fünf Einheiten (HB-ICA bis -ICD sowie SE-DAY) abgeliefert. Der erste Linieneinsatz in den Fernen Osten fand am 9. März 1962 statt; die zwei gemieteten CV-880M wurden im Mai und Juni an Conqair retourniert.

Zürich-Genf in 13 Minuten

Im September 1962 hatte Conqair die Luftwiderstands- und Nutzlastprobleme gelöst: die früher garantierten Leistungen konnten



Die erste Swissair-Coronado, c/n 30-10-7, Testmatrikulation N8497H (später HB-ICA) vor den Conqair-Werkhallen in San Diego. Den Jungfernflug führte sie am 12. Juli 1961 durch.

gar noch übertroffen werden. Nach der Zertifizierung des Modells 30A/CV-990A am 10. Oktober 1962, führte Swissair an der ersten Coronado (HB-ICE) die «Speed Improvement Program»-Modifikationen in Klotten durch. Die vorher abgelieferten Flugzeuge wurden auch in Klotten modifiziert; die Kosten für die Nachbesserung übernahm das Herstellerwerk. Am 1. Dezember 1962 benötigte die modifizierte CV-990A HB-ICE für den Flug von Zürich nach Genf gerade mal 13 Minuten!

Die bei Besatzungen wie Passagieren gleichermaßen beliebte Coronado stand während rund 13 Jahren im Swissair-Einsatz. Leider stürzte die HB-ICD am 21. Februar 1970 kurz nach dem Start in Zürich mit Ziel Tel Aviv wegen einer Bombenexplosion an Bord bei Würenlingen ab. Der von der Volksfront zur Befreiung Palästinas PFLP verübte Sabotageakt riss 47 Insassen mit in den Tod. Im April 1975 übernahm die spanische Chartergesellschaft Spantax vier CV-990 und zwei wurden in Hamburg verschrottet. Die Coronado HB-ICC ist seit der eindrucksvollen Operation «Coronautic» vom 2. Juni 1975 – der Überführung per Floss vom Militärflugplatz Alpnach über den Vierwaldstättersee im Gelände des Verkehrshauses der Schweiz ausgestellt und damit der Nachwelt erhalten geblieben.

Für General Dynamics endeten Entwicklung und Bau des schnellsten viermotorigen Passagier-Jets in einem finanziellen Flasko: vom Modell 22/22M wurden insgesamt 65 Einheiten produziert, vom Modell 30/30A nur gerade 37. Der von Convair pro Flugzeug erlittene Verlust entsprach in etwa dem von Swissair für jede Coronado bezahlten Kaufpreis.

Meilensteine 1962 – 1964

1962: Swissair musste die gelieferten CV-990 noch in Eigenarbeit modifizieren, damit die Flugzeuge die erwarteten Leistungsmerkmale erfüllten: Die Schubumkehrklappen wurden unter einem Abströmkonus versteckt um die Aerodynamik zu verbessern. Zudem wurden die Flügelvorderkanten modifiziert und der Übergang zwischen Flügel und Rumpf umgebaut, damit die Strömungsverhältnisse verbessert werden konnten. Die «Coronado» galt damals als das schnellste Verkehrsflugzeug der Welt.

Die letzten DC-6B und DC-7C Flugzeuge schieden aus der Flotte aus. Nur auf kurzen Distanzen wurden noch CV-440 eingesetzt. Neuerungen im Streckennetz waren Flüge nach Lagos und Accra. Verbindungen nach Abadan (Iran) wurden wieder aufgenommen. Direktflüge nach New York und neu die Verbindungen nach Montreal und Chicago und



Foto ETHZ-Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die Conair CV-990-30A Coronado HB-ICC «St. Gallen» im Formationsflug mit der Swissair Caravelle SE-210 HB-ICZ über den Alpen.

schliesslich die Verlängerung der Südatlantik-Route bis nach Santiago de Chile vervollständigten das Langstrecken-Angebot.

sechs Prozent erhöht. Am 4. September stürzte eine Caravelle nach dem Start in Zürich bei Dürrenäsch ab.

1963: Die DC-8-Flotte wurde mit einer DC-8-53 ergänzt. Von Genf aus wurde nach Algier und Mailand geflogen. Das Geschäftsjahr schloss mit einem Reingewinn von 7,6 Millionen Franken ab. Die Dividende wurde auf

1964: Die Flotte wurde mit einer sechsten Coronado und einer von Air France gemieteten Caravelle erweitert. Als Ersatz für die Conair 440 wurden zwölf DC-9 bestellt. Tripoli und Tunis wurden im Flugplan aufgenommen. +



Foto Archiv Daniel Rühler

Ab Anfang November 1963 bis Frühjahr 1965 vermietete Swissair der Ghana Airways eine CV-990 mit Besatzung für zwei wöchentliche Flüge zwischen Accra und London; das Flugzeug wurde jeweils mit Ghana-Airways-Titeln und der Landesflagge Ghanas versehen.



Foto San Diego Air & Space Museum Archives

Die Coronado N8484H c/n 30-10-5 startet in San Diego zu einem Testflug. Sie war die erste der stornierten Bestellung von SAS (OY-KVA). Trotz voller Bemalung wurde diese nicht an Swissair als HB-ICE abgeliefert, sondern ging an APSA Peru.