

## Globaler Airline-Newsletter von Berlinspotter.de

Sehr geehrte Leser,

Hiermit erhalten Sie als PDF die europäischen und globalen Airline-News aus dem Bearbeitungszeitraum 11. bis 25. September – unterteilt in die drei letzten Update-Blöcke der Premium-Version (ein Wechsel ist jederzeit möglich).

Ich danke Ihnen für die Unterstützung des einzigen deutschsprachigen Luftfahrt-Newsletter.

--- Update 15.9. ---

### EUROPA

**Air Baltic** fliegt ab 15. Dezember zwischen Riga und Hannover. Die Route wird täglich außer Mi, Sa mit Fokker 50 bedient. Start in Riga ist um 9.50 Uhr mit Landung in Hannover um 13.50 Uhr.

**Air Comet** leaste über die Mutter Marsans einen neuen A330-200 (EC-KUO, msn 943). Es handelt sich hierbei um den ersten Marsans-A330.

**Air France-KLM** ist noch unschlüssig, ob man sich an **Alitalia** beteiligt. CEO Spinetta will sich erst den neuen Businessplan der Alitalia vorlegen lassen, bevor man mögliche Szenarien prüfe. Jedes Investment müsse sich aber auszahlen, so Spinetta.

**Alitalia** kann vielleicht wieder hoffen. Auf einer Krisensitzung mit den Gewerkschaften haben sich am 15.9. kleine Fortschritte abgezeichnet, nachdem man am 12.9. noch den Abbruch aller Gespräche verkündet hatte. Vier von neun Gewerkschaften einigten sich auf ein Rahmenabkommen. Es ist von Einkommenseinbußen zwischen 20 % und 40 % die Rede. 12.500 Angestellte sollen in eine neue Gesellschaft übernommen werden. 3000-7000 Stellen entfallen. Die wichtigen Vertretungen der Piloten und Fluglotsen stimmten aber noch nicht zu. Ein weiteres Damokles-Schwert sind drohende Lieferstopps beim Kerosin. Der Energiekonzern nahm seine Drohung auf Bitten der Regierung zurück genommen. Ministerpräsident Berlusconi habe sich persönlich in die Verhandlungen eingeschaltet. Selbst der Papst betet inzwischen für die Airline.

**Alitalias** Zwangsverwalter wird auch der **British Airways** Details der Airline zugänglich machen. Dies gab ein Vorstandsmitglied der begleitenden Bank Intesa Sanpaolo der Wirtschaftszeitung Il Sole 24 Ore in einem Interview bekannt. Die gleichen Daten erhalten auch **Air France-KLM** und **Lufthansa**. Noch im August hatte British Airways bekundet, nicht an Alitalia interessiert zu sein.

**AnadoluJet** übernahm eine 737-800 (TC-JHH, msn 34959) als Untermieter von der Mutter Turkish Airlines.

**Austrian Airlines** wird definitiv keinen Einstieg von Al-Jaber erleben. Anfang des Jahres wollte der saudische Investor bei den Österreichern einsteigen, sah sich dann aber nach eigenen Angaben getäuscht. Der AUA-Vorstand verklagte Al-Jaber auf Einhaltung der Zusage. Dieser Klage wurden aber nur geringe Chancen eingeräumt. Im Zuge der jetzigen Übernahmegespräche zog der Kurs der AUA-Aktie aber wieder auf 7,10 Euro an und österreichische Medien spekulierten, ob Al-Jaber jetzt nicht doch zum alten vereinbarten Preis zuschlägt. Diesen Gerüchten erteilte er aber eine Absage.

**Bmi** will einen neuen A321-200 über eine noch zu benennende Leasingfirma beziehen.

**British Airways** steigerte im August 2008 die Beförderungskapazitäten, gemessen in verfügbaren Passagierkilometern, um 1,9 % gegenüber dem Vorjahresmonat aus. Doch Nachfrage gab um 1,6 % nach. Dadurch sank auch die Kabinenauslastung um 2,7 Punkte auf 77,3 %. Weiterhin im Aufwind befindet sich aber der Premium-Verkehr. Hier stieg die Nachfrage um 2,2 %.

**British Airways** will fünf ex-easyJet A320-200 erwerben: (G-TTOF, msn 1918), (G-TTOG, msn 1969), (G-TTOH, msn 1993), (G-TTOI, msn 2137), (G-TTOJ, msn 2157). Die Jets flogen zuvor beim BA-Franchisenehmer GB Airways, die aber von easyJet übernommen wurde.

**ContactAir** wird von AerCap eine Fokker 100 anmieten (D-AFKA, msn 11517), die zuvor bei Mandarin Airlines flog. Die zweite anvisierte Maschine (D-AFKB, msn 11527) flog bislang bei KLM cityhopper.

**DHL** verringert zum Beginn des Winterflugplans die Flüge ab Leipzig/Halle. Etwa 50 von 360 wöchentlichen Flügen sollen gestrichen werden. Stattdessen werde die Fracht per Straße oder Schiene transportiert.

**Finnair** verzeichnete dank boomender Asienrouten im August ein höheres Passagiervolumen und eine höhere Auslastung der Flugzeuge. Befördert wurden 723.312 Passagiere. Das sind 1,8 % mehr als im August 2007. Verkauft wurden 1,94 Mrd. Passagierkilometer – ein Zuwachs von 9,3 %. Die Auslastung stieg um 3,2 Punkte auf 80,3 %.

Allein nach Asien beförderten die Finnen 132.778 Passagiere (+ 13,4 %). Die Auslastung dieser Flüge betrug 84 % (+ 1,4 %), während die Europaflüge einen Auslastungsrückgang von 0,6 % verzeichnen mussten. Hier gab auch die Nachfrage um 0,4 % nach. Noch stärker war der Rückgang im Inlandsgeschäft mit – 16 %, während die Auslastung um 1 Punkt auf 62,7 % anstieg.

**Flybe** erhielt einen neuen ERJ-195LR (G-FBEM, msn 19000204) und eine ex-SAS DHC-8Q-402 (G-ECOW, msn 4021).

**Futura International** erhielt kurz vor der Betriebseinstellung eine 737-400 (EC-KNS, msn 24690) von **TUI Airlines Belgium** zurück.

**Iberia** könnte von der Regierung gebeten werden, als Weißer Ritter aufzutreten und den Rivalen **Spanair** zu schlucken. Dies berichtete die Zeitung Expansion ohne Quellenangabe. Spanair kämpft mit einem enormen Vertrauensverlust seit dem

Absturz einer Maschine. Der Mutterkonzern **SAS** ist ebenfalls in finanzieller Schräglage und versucht schon seit längerem, die Spanair abzustoßen. Iberia zog sich im Mai aus dem Bieterprozess um Spanair zurück. Derzeit ist man mit Fusionsgesprächen mit British Airways beschäftigt und hat von den neuen Spanair-Überlegungen noch nichts gehört, so ein Sprecher der Airline. Branchenexperten sehen das Vorhaben äußerst skeptisch, da man die SAS kaum zwingen könne, die Spanair an Iberia zu verkaufen. Im Gegenzug wird es auch schwierig, die Iberia dazu zu bringen, die Spanair zu übernehmen, wenn man bereits zum Schluss kam, dass dies keine Vorteile für die Airline bringe.

**Iberias** Aufsichtsrat beauftragte die Geschäftsführung, bei einer Fusion mit **British Airways** einen größeren Anteil für die Iberia-Investoren herauszuholen. Seit Wochen verhandelt man über die mögliche Eignerstruktur nach einem solchen Deal. Analysten erwarten 66 % für BA und 34 % für Iberia, da die britische Airline derzeit doppelt soviel Wert ist wie Iberia.

**Islas Airways** erhielt eine neue ATR-72-200A (EC-KUR, msn 808).

**Jet Aviation** bestellte einen ersten Airbus A318 Elite (msn 3886).

**KLM** stellte eine neue 737-700 in Dienst (PH-BGE, msn 30371).

**Kuzu Airlines Cargo** will die Flotte um drei A310-300(F) (msn 592, 622, 646) ergänzen. Alle drei flogen zuvor bei Emirates.

**Lufthansa** flottete einen neuen A321-200 ein (D-AISO, msn 3625). Gestrichen wurde die geplante Transaktion eines ex-Swiss A330-200 (D-AIWZ, msn 324). Der Jet sollte von Airbus geleast werden. Ferner wurde ein abgestellter A300-600 ausgeschlachtet (D-AIAI, msn 391).

**Lufthansa** hebt zum 19. September die Ticketpreise weltweit um durchschnittlich 4,8 % an. Flüge in Deutschland und Österreich steigen zum 1. November und in der Schweiz erst ab 15. Dezember. Begründet werden die Maßnahmen mit allgemeinen Kostensteigerungen.

**Lufthansa** steigt bei **Brussels Airlines** ein. Wie bereits berichtet, übernimmt der Kranich in einem ersten Schritt 45 % des Unternehmens für 65 Mio. Euro. Bis 2011 soll die belgische Airline, die durch Fusion von SN Brussels und Virgin Express entstand, komplett übernommen werden. Genau wie Swiss soll Brussels Airlines ihre Identität innerhalb des Lufthansa-Konzerns behalten. Aufgrund der kolonialen Vergangenheit verfügt die belgische Airline über ein gut ausgebautes Afrika-Netz. Hier zeigt das Lufthansa-Netz noch so manche Lücken. Künftig kann man den Kunden 12 neue Ziele offerieren.

**Malev** nahm eine 737-800 (HA-LOH, msn 30667) wieder in Empfang. Der von ILFC geleaste Jet war an Livingston Energy Flight untervermietet worden.

**MK Airlines** übernahm eine ex-Air France 747-200F(SCD) (msn 22428) von Tiger Aircraft Trading

**MyAir** übernahm eine 737-300(QC) (EI-DVC, msn 25426) als Untermieter von Mistral Air.

**Neos** flottete eine 767-300ER (EI-DOF, msn 27610) wieder ein. Der von ILFC geleaste Jet war an **AeroSvit** untervermietet worden.

**Next Jet** plant den Erwerb einer ex-Westair Europe BAe ATP (SE-MAL, msn 2045).

**Norwegian** meldete auch im August 2008 eine gestiegene Nachfrage. Mit 857.136 Passagieren wurden 18,4 % mehr befördert als im Vorjahresmonat. Auch die zurückgelegten Passagierkilometer stiegen dank Netzwerkausbau um 28 %. Der Yield (Einnahmen pro Passagier und Kilometer) stieg um 9 % auf 0,63 Norwegische Kronen.

**Norwegians** Büroräume in Norwegen wurden von der einheimischen Wettbewerbskommission durchsucht, um Informationen über die Kooperation mit der dänischen **Sterling Airlines** zu gewinnen. Die beiden SAS-Rivalen hatten im Juli vereinbart, ab 15.9. auf den Routen von Oslo und Stockholm nach Kopenhagen zu kooperieren. Dafür braucht man aber noch die Zustimmung der Wettbewerbshüter. Die Inspektion diente der Informationsgewinnung, so die Behörde. Norwegian betonte, dass keine unrechtmäßige Kooperation angestrebt werde. Auch Sterling erhielt Besuch von den dänischen Kollegen.

**Pegasus Airlines** stellte eine neue 737-800 in Dienst (TC-AAI, msn 35699).

**Regional Airlines** übernahm einen ersten werksneuen ERJ-170-100 (F-HBXA, msn 17000237), der für **Air France** betrieben wird.

**Ryanair** verschiebt die Stationierung eines 7. Flugzeugs in Bergamo um fünf Wochen auf den 29.1. Auch die neue Basis Reus wird nun statt am 1.10. erst am 5.11. eingeweiht. Grund sind, wie schon bei den gemeldeten Edinburgh-Verzögerungen, die Streiks beim Hersteller Boeing, wodurch es zu Lieferverzögerungen kommt.

**SAS Scandinavian**, inzwischen finanziell angeschlagen, bestätigte Gerüchte über laufende Verhandlungen mit **Lufthansa** und weiteren Interessenten. Die beteiligten Regierungen (Norwegen und Dänemark zu je 14,3 % sowie Schweden zu 21,4 %) sind in Habacht-Stellung. Der Handel mit SAS-Aktien wurde bereits ausgesetzt. Im 1. Halbjahr flog SAS 411 Mio. SKr (43,9 Mio. Euro) Verluste ein. Da man auch für das 2. Halbjahr mit einem hohen Verlust rechnet, gilt SAS als Übernahmekandidat. Mit Lufthansa arbeitet man bereits in der Star Alliance zusammen. Bis Jahresende sollen ferner neben den bereits beschlossenen 2000 Stellenstreichungen nochmals 500 Arbeitsplätze entfallen sowie 18 Flugzeuge stillgelegt werden.

**SkyEurope** könnte doch noch über den Winter kommen. Bei der anstehenden Kapitalerhöhung kündigte Kernaktionär Alon Shklarek an, voll mitzugehen und eventuell seinen Anteil von derzeit 10 % auf 25 % zu erhöhen. A. Shklarek ist Chef der ASP Consulting, die den SkyEurope-Anteilseigner Focus Capital Investments B.V. (Amsterdam) kontrolliert. Um über den Winter zu kommen, benötigt der Billigflieger 20 Mio. Euro. Im August 2008 beförderte SkyEurope 414.751 Passagiere.

Das sind 3,4 % mehr als im Vorjahresmonat. Doch die Auslastung sank um 4,7 % auf 84,9 %.

**TUIfly** soll ein Zusammengehen mit Air Berlin prüfen, berichtet Der Spiegel. TUI könnte im Gegenzug Anteile an der erweiterten Air Berlin dann erhalten, so TUI-Chef Frenzel. Bislang hatten TUIfly, germanwings und Condor über eine Dreierallianz gegen Air Berlin verhandelt, kamen aber aufgrund der schwierigen Marktlage und internen Querelen nicht voran.

**Turkish Airlines** stellte eine neue 737-800 in Dienst (TC-JHH, msn 34959), die man über BBAM leaste.

**Virgin Atlantic**-Chef Richard Branson will Lobbyarbeit gegen den Schulterchluss von **British Airways**, **Iberia** und **American Airlines** leisten. Nach eigenen Angaben will er „Millionen von Dollar“ ausgeben, um die Zusammenarbeit zu verhindern, denn er sieht Gefahr für seine aber auch andere, kleinere Airlines. Neben Werbekampagnen, die die Dominanz der beiden Airlines auf Nordatlantikrouten zeigen sollen, erhalten alle Flugzeuge den Spruch „No way BA-AA“.

**Wideroe** will eine werksneue flybe DHC-8Q-400 (msn 4216) erwerben.

**XL Airways UK** musste am 12. September den Flugbetrieb einstellen, nachdem der Mutterkonzern XL Leisure Group samt den angeschlossenen Reiseveranstaltern Insolvenz anmelden musste. Konzernchef Phil Wyatt nannte als Grund die gestiegenen Treibstoffpreise sowie die allgemeine Wirtschaftsflaute. Die Schulden beliefen sich nach seinen Angaben auf 180 Mio. Euro.

Nach Angaben von XL mussten 67.000 Urlauber mit anderen Airlines die Rückreise antreten; darunter auch easyJet und Ryanair. 1700 Mitarbeiter wurden entlassen. Der **deutsche** und **französische Ableger der XL Airways** wurden von der islandischen Investmentbank Straumur-Budaras übernommen und fliegen weiter.

**Zoom Airlines UK** gab zwei 767-300ER (G-CZNA, msn 27957 und G-UKZM, msn 27686) nach der Betriebseinstellung der kanadischen Mutter an ILFC zurück.

## RUSSLAND / GUS

**Aeroflot-Nord** musste den Absturz einer Boeing 737 am 14. September beklagen. Die Maschine befand sich mit 88 Personen an Bord auf einem Flug von Moskau nach Perm. Man konzentriert sich derzeit auf einen möglichen Triebwerksdefekt. Nun soll die gesamte Flotte der regional tätigen Aeroflot-Nord überprüft werden.

**Air Victory Georgia** legte eine An-12V still (4L-HUS, msn 6343708).

**AiRUnion** soll durch eine neue Holding vor dem Kollaps gerettet werden. Die Kontrolle dieser Holding, die so groß sein soll wie Aeroflot, fällt an Russian Technologies. Dies ist eine staatlich kontrollierte Industriegruppe, die unter Wladimir Putin geschaffen wurde, um strauchelnde Sowjet-Giganten aufzufangen. Heute ist Russian Technologies eine der schlagkräftigsten Firmen Russlands. Die Leitung hat Sergej Chemezov inne, der früher bei einer obskuren Handelsvertretung in Ost-Deutschland angestellt war. Damals war Putin für den KGB ebenfalls in Ost-

Deutschland.

Die AiRUnion-Gruppe konnte Ende Juli nicht mehr ihre Kerosinrechnungen bezahlen, woraufhin mehrere Flüge ausfielen. Erst eine staatliche Bürgschaft half. Russian Technologies veranschlagt nun wenigstens neun Monate zur Bildung der neuen Holding für **KrasAir, GTK Russia, KMV Airlines, Orenburg Airlines, Saratov Airlines, Domodedovo Airlines, Samara Airlines** und **Vladivostok Airlines**. Zudem bestehe wohl die Möglichkeit, die Vermögenswerte der AiRUnion-Mitglieder mit denen der **Atlant-Soyuz** (kontrolliert von Moskau) und weiteren Regionalairlines zu verbinden. AiRUnion wird von den beiden Brüdern Boris und Alexander Abramovich geführt, die auch Anteile an den mehrheitlich staatlich kontrollierten Mitgliedsairlines halten. Die Schulden sollen sich laut Russian Technologies auf mittlerweile 800 Mio. US\$ belaufen.

**Asia Airways** stellte eine gebrauchte Il-76 (EY-404) in Dienst.

**Dniproavias** abgestellte Yak-40 (UR-87574, msn 9220622) wurde nun ausgeschlachtet.

**Georgian Airways** stellte einen CRJ100LR (4L-GAL, msn 7076) den Vereinten Nationen zur Verfügung.

**IREN Aviakompanias** abgestellte Yak-40 (UR-87642, msn 9140320) wurde nun ausgeschlachtet.

**Itek Air** gab eine 737-200 (EX-311, msn 21276) an den Vermieter Nordic Aviation Contractor zurück.

**Kharkov Aviation Production Association** zerlegte eine abgestellte An-12BP (UR-11833, msn 3341008).

**Lviv Airlines** ließ eine abgestellte Il-76MD (UR-76778, msn 83483502) ausschlachten.

**Mega Airlines** legte eine Ilyushin Il-18V still (UN-75002, msn 185008603).

**Ukrainian Cargo Airways** ließ zwei abgestellte Il-78 (UR-UCG, msn 83482478 und UR-UCF, msn 83488638) sowie acht Il-76MD ausschlachten: (UR-UDB, msn 43455686), (UR-UCB, msn 63467003), (UR-UDC, msn 63467011), (UR-UCS, msn 63470113), (UR-UCR, msn 73475270), (UR-UCE, msn 83484522), (UR-UCJ, msn 83484531), (UR-UCY, msn 83485566).

**UTair** übernahm eine ex-Contintal 737-500 (VP-BYL, msn 28920).

**Volga Aviaexpress** will mehrere CRJ200 anschaffen.

## NAHOST / GOLFREGION

**EgyptAir** bestellte zwei weitere Boeing 777-300ER. Bereits zuvor hatte man sechs Maschinen über GECAS geordert.

**EI AI** stellte eine neue 737-800 in Dienst (4X-EKS, msn 36433), die von ACG Acquisitions geleast wurde.

**Emirates** stellte je eine neue 777-200LR (A6-EWF, msn 35586) und 777-300ER (A6-ECJ, msn 35583) in Dienst.

**Etihad** dementierte einen Bericht, wonach man an Anteilen der britischen **bmi** interessiert sei. Die Sunday Times hatte berichtet, dass man sowohl mit Anteilseigner **Lufthansa** als auch direkt mit bmi spreche. Die Airline ist aufgrund ihrer wertvollen Slots in London-Heathrow interessant. Bislang hatte immer Lufthansa betont, die Airline aufgrund verankerter Vorkaufsrechte komplett übernehmen zu wollen. Wegen der hohen Kerosinpreise und der Wirtschaftskrise sank der Gewinn der bmi um fast die Hälfte auf 19,5 Mio. Euro.

**Jordaniens Regierung** legte einen A340-200 still (JY-ABH, msn 9). Er wurde für einen neuen A340-600 in Zahlung gegeben.

**Nayzak Air** (Libyen) interessiert sich für eine 737-400 (SP-LLE, msn 27914) der **centralwings**.

**Qatar Airways** erhielt eine neue 777-300ER (A7-BAC, msn 36010).

## AFRIKA

**748 Air Services** legte eine Hawker-Siddeley Andover C.1, Militärversion der HS-748, still (5Y-BSX, msn 20).

**Air Malawi** wird zu 49 % an die südafrikanische **Comair** verkauft. Der Staat am Kap will der am Boden liegenden Wirtschaft Malawis als strategischer Partner helfen und wichtige Schlüsselmärkte wie Transport und Telekommunikation ausbauen. Comair, Partner der British Airways, wollte eigentlich 80 % übernehmen, doch die Regierung stoppte letztes Jahr dieses Vorhaben. Die Beteiligung könnte im Laufe der Zeit aber auf die gewünschten 80 % ansteigen.

Seit dem Jahr 2000 wollte Malawis Regierung die verlustbringende Airline verkaufen. Nun garantiert sie die Löhne der Mitarbeiter. Gewerkschaften kritisieren die Privatisierung, da ähnliche Vorhaben in anderen Wirtschaftszweigen letztlich zu Jobverlusten führten. Keine der Gesellschaften wurde zur Profitabilität geführt.

**Arik Air** wandelte drei Bestellungen über 737-800 in die größere Langstreckenversion 737-900ER ab. Zunächst will man aber von GECAS eine ex-Aloha 737-700 (msn 28640) anmieten.

**Centrafrique Air Express** stellte eine 727-200 (TL-ADY, msn 21385) außer Dienst.

**Kenya Airways** legte eine 737-200 still (5Y-KQK, msn 21715) und retournierte sie an European Capital Corp.

**National Airlines** leaste eine Lockheed L.100-30 (S9-DBE, msn 4383) von **Transafrik**.

**Safair** nahm eine Lockheed L.100-30 (ZS-RSG, msn 4565) wieder in Empfang. Sie war an Air Contractors Ireland vermietet worden.

**Trans Air Congo** leaste von Nedbank Ltd eine Fokker F.28-4000 (TN-BEH, msn 11128), die zuletzt bei der südafrikanischen Airquarius Air Charter flog.

## ASIEN

**Air China** flottete einen neuen A330-200 (B-6132, msn 944), einen neuen A321-200 (B-6362, msn 3623) und zwei neue 737-800 ein (B-5398, msn 36490 und B-5196, msn 36810). Letztere wurde über GECAS geleast.

**AirAsia** nimmt am 26.9. die neue Verbindung Kota Kinabalu – Labuan auf und bedient sie täglich. Außerdem steigert AirAsia die Flugfrquenzen von Kota Kinabalu nach Sandakan und Tawau aufgrund der großen Nachfrage.

**Cathay Pacific** stellte eine neue 747-400ERF in Dienst (B-LIB, msn 36867).

**DragonAir** will nach Frachterumbau eine ex-Singapore 747-400(BCF – Boeing converted freighter) erwerben (msn 27134).

**Firefly** leaste über Malaysia Airlines eine neue ATR-72-200A (9M-FYB, msn 814).

**First Flight Couriers** (Indien) sagte die geplante Transaktion einer BAe ATP ab (msn 2044). Der Prop sollte von Trident Aviation Leasing Services geleast werden.

**Kingfisher** stellte zwei neue A330-200 in Dienst (VT-VJO, msn 939 und VT-VJP, msn 946).

**Kunpeng Airlines** übernahm ihren ersten neuen ERJ-190-100 (B-3126, msn 19000201).

**JAL Express** stellte eine neue 737-800 in Dienst (JA314J, msn 35343).

**JAL** zeigt sich über den jüngsten Streik bei Boeing besorgt. Noch sei es aber zu früh, um die Flottenplanung zur Diskussion zu stellen. JAL ist einer der loyalsten Boeing-Kunden und hatte 35 787 Dreamliner bestellt und zusätzliche Optionen über 20 weitere gezeichnet. Der jetzige Streik verzögert die Auslieferung erneut. Man werde genau beobachten, welche Auswirkungen dies auf die Businesspläne der JAL hat, denn betroffen sind auch die Produktionslinien der 737 und 767. Schon im Februar war berichtet worden, dass JAL auch eine Order über Airbus A350 XWB wegen der andauernden Verzögerungen im 787-Programm erwäge.

**MASwings** leaste über **Malaysia Airlines** eine erste ATR-72-200A (9M-MWA, msn 817).

**Myanmar Airways International** plant die Anmietung einer ex-Air Bagan Fokker 100 für drei Monate.



**Philippine Airlines** plant den Erwerb einer ex-SAS DHC-8Q-400 (RP-C3035, msn 4012). Eine Schwestermaschine (RP-C3036, msn 4023) wurde bereits eingeflottet. Auch diese flog zuvor bei SAS.

**QuickJet** erhielt von GECAS eine ex-Kitty Hawk 737-300(F) (VT-QQP, msn 24020).

**Shanghai Airlines** übernahm zwei neue 737-800 (B-5395, msn 35770 und B-5369, msn 35281). Letztere wurde über ILFC geleast.

**Spring Airlines**, Chinas einziger Billigflieger, gab Pläne über Check-In- und neue Gepäckgebühren auf. Hier sollte die Freigepäckgrenze von 15 auf 5 kg gesenkt werden.

**Sriwijaya Air** leaste von AWAS eine 737-300 (msn 24791), die zuvor bei der ebenfalls indonesischen AdamAir flog. Von CSDS Aircraft Sales + Leasing kam eine weitere 737-300 (PK-CJS, msn 27925). Diese gehörte zuvor zur Flotte der brasilianischen WebJet.

**Thai Airways** rechnet aufgrund der Unruhen mit Umsatzverlusten in diesem Jahr. Die 174 Mrd. Baht (5 Mrd. US\$) vom letzten Jahr wird man in diesem Jahr wohl nicht wieder erreichen, sagte Präsident Apinan Sumanaseni. Die Passagierzahlen aus Europa sanken um 5-10 %; aus Asien sogar um 20 %. Insbesondere Fluggäste aus Japan, Südkorea und China nahmen von einer Reise nach Thailand vorerst Abstand.

**TransGlobal Airways** erhielt eine MD-83 zurück (RP-C8018, msn 49985). Der Jet war an **Asian Spirit** vermietet worden.

## NORDAMERIKA

**Air Canada** stellte eine 767-200ER (C-GDSP, msn 24142) außer Dienst.

**airTran Airways** legte eine 737-700 still (N268AT, msn 33920).

**America West Airlines**, inzwischen mit gemeinsamen AOC der **US Airways**, legte eine 757-200 still (N913AW, msn 22207) und gab sie dem Vermieter Jet Trading + Leasing zurück.

**Atlas Air** stellte eine 747-200F(SCD) außer Dienst (N517MC, msn 23300).

**Aviation Consultants** stellten eine 727-100 (N25AZ, msn 18370) außer Dienst.

**CargoJet Airways** gab eine 727-200(F) (C-GCJN, msn 21451) an den Vermieter JRW Aviation zurück.

**Continental Airlines** stellte am 12.9. den Betrieb ab dem Drehkreuz Houston aufgrund des Hurrikans Ike für zwei Tage ein.

**Continental Airlines** stellte eine 737-300 (N16310, msn 23361) außer Dienst. Eine Schwestermaschine (N14334, msn 23572) wurde bereits ausgeschlachtet. Neuzugang war eine neue 737-800 (N76515, msn 31623).

**Delta Air Lines'** ehemalige MD-88 (N901DL, msn 49532 und N902DL, msn 49533 und N903DL, msn 49534) wurden nun von MidAmerican Aerospace ausgeschlachtet.

**FedEx** stellte einen A300-600R(F) nach Frachterumbau wieder in Dienst (N743FD, msn 630).

**Hawaiian Airlines** will eine ex-airTRan 717-200 (msn 55128) von Boeing Aircraft Company anmieten.

**Hawk Air** stellte eine erste DHC-8-300A in Dienst (C-FIDL, msn 305). Der Prop flog zuletzt bei LIAT.

**JPATS** übernahm eine ex-Alaska Airlines MD-83 (N969AS, msn 53063).

**Kalitta Air** retournierte eine 747-100(F) (N712CK, msn 19754) an Kelsey Investments/Jet Midwest. Eine weitere, abgestellte 747-200B (N744CK, msn 22065) wurde ausgeschlachtet.

**New Air + Tours** nennt sich eine neue kanadische Airline, die mit drei 737-700 operieren will. Als erstes soll eine ex-airTran 737-700 (msn 33920) erworben werden.

**Northern Air Cargos** abgestellte Douglas C-118A-DO, Militärversion der DC-6A/B, wurde nun ausgeschlachtet (N43872, msn 44665).

**Northwest Airlines** legte eine 757-200 (N513US, msn 23201) und eine DC-9-31 still (N916RW, msn 47144).

**Shuttle America** übernahm einen neuen ERJ-175 (N202JQ, msn 17000240), den man von der Schwester Chautauqua Airlines leaste.

**Trans Gulf Corp/ Douglas Whitbourn** legte eine 727-100 still (N727GG, msn 19252) und exportierte sie nach Gambia.

**United Airlines** stellte eine 737-500 (N902UA, msn 25002) außer Dienst.

**UPS** stellte vier Douglas DC-8-70F außer Dienst: (N803UP, msn 46073), (N806UP, msn 46006), (N702UP, msn 45902), (N701UP, msn 45938).

**US Air Force** ließ eine abgestellte Lockheed C-130E (64-0557, msn 4058) abwracken.

**US Airways** flottete einen neuen A321-200 ein (N194UW, msn 3629).

**Zoom Airlines** retournierte nach der Betriebseinstellung drei 767-300ER (C-GZNC, msn 26263 und C-GZUM, msn 27135 und C-GZMM, msn 27136) sowie zwei 757-200 (C-GTSN, msn 24543 und C-GTDX, msn 24544) an die Leasingfirmen.

**MITTEL - / SÜDAMERIKA**

**Aerolíneas Argentinas** war letzter Nutzer der 737-200 LV-ZSW (msn 23170). Die einst von Pegasus Aviation geleaste Maschine wurde nun ausgeschlachtet.

**AeroMéxico Connect** erhielt von GECAS einen ERJ-145LR (XA-QAC, msn 145510), der zuvor bei Trans States Airlines flog.

**AeroMéxico** nahm eine abgestellte MD-88 (XA-AMU, msn 49928) wieder in Betrieb. Das Leasing läuft über Polaris Aircraft Leasing.

**AeroRepublica Colombia** übernahm einen neuen ERJ-190-100 IGW (HK-4559X, msn 19000200).

**Austral Lineas Aéreas** gab eine MD-88 (LV-VGB, msn 53446) an **Aerolíneas Argentinas** zurück.

**Azul Linhas Aéreas**, neueste Schöpfung des jetBlue Gründers David Neeleman, wird als erstes Flugzeug einen ex-jetBlue Embraer ERJ-190-100 IGW übernehmen (PR-AZL, msn 19000147).

**Brasiliens Luftwaffe** plant die Übernahme eines ex-Rio Sul ERJ-145ER (2526, msn 145137).

**Cargo Three Panama** übernahm eine HC-131A, Militärversion der Convair CV-240, (msn 53.16), die zuletzt bei Air Tahoma flog.

**Chiles Luftstreitkräfte** übernahmen eine ex-EuroAtlantic 767-300ER (msn 26205) für VIP-Aufgaben.

**Click Mexicana** plant die Anmietung einer ex-TAM Fokker 100 (msn 11371) von GECAS.

**LACSA** wird über die Mutter Grupo TACA einen neuen ERJ-190-100 IGW (TI-BCF, msn 19000205) beziehen. Es ist der erste Embraer Regionaljet bei LACSA.

**LAN Airlines** meldete für August eine um 16,4 % gestiegene Nachfrage auf den internationalen Routen ab Chile. Im Inlandsverkehr stieg der Wert um 13,7 %. Gleichzeitig kletterte die Auslastung um 0,9 Punkte auf 78,7 %. Dank vermehrter Langstrecken in die USA, Europa, Karibik und Südpazifik kletterten die Beförderungskapazitäten um 15 %. LAN erwirtschaftete im 2. Quartal einen Nettogewinn von 47,2 Mio. US\$ (+ 10,7 %). Der Umsatz legte um 38,8 % zu und betrug 1,072 Mrd. US\$.

**Oceanair** gab eine Fokker 100 (PR-OAV, msn 11419) an Fokker Services zurück.

**TACA International** flottete einen neuen A320-200 ein (N682TA, msn 3581).

**TAME** erhielt von ILFC einen ex-Spirit A319-100 (HC-CGT, msn 2659).

**Varig** erhielt über **GOL** zwei neue 737-800 (PR-VBF, msn 34276 und PR-VBG, msn 35066). Eine 767-300ER (PR-VAD, msn 26204) wurde außer Dienst gestellt und ging an GECAS zurück.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Jetstar Airways** wird über Qantas einen neuen A321-200 (msn 3916) beziehen.

**Pacific Blue** leaste eine neue 737-800 (ZK-PBL, msn 36605) von Virgin Blue.

**Virgin Blue** flottete einen neuen ERJ-190-100 IGW ein (VH-ZPI, msn 19000202).

--- Update 20.9. ----

## EUROPA

**Air Berlin** zieht Gerüchten zufolge Übernahmeinteressenten an. Sowohl die russische **S7 Airlines**, die auch um AUA buhlt, als auch der TUI-Konzern sollen an der geschwächten Air Berlin interessiert sein. "Geografisch würde Berlin als Hub funktionieren", erklärte S7-Chef Wladislaw Filew auf die Frage nach einem Interesse an Air Berlin oder Berlin als Drehkreuz in der Welt. "Wir werden auf verschiedene Weise versuchen, einen Zugang in die internationale Richtung zu erhalten, mittels Partnerschaften, internationalen Vereinbarungen oder Beteiligungen." Interesse an Air Berlin soll auch der Reiseveranstalter TUI haben, berichtet der Spiegel. Er prüfe eine Fusion des Flugablegers **TUIfly** mit Air Berlin, erklärte TUI-Chef Michael Frenzel. TUI könnte für die Einbringung seiner Charter- und Billigflugtochter Anteile an der erweiterten Air Berlin erhalten. Frenzels lautes Nachdenken könnte damit zu tun haben, dass Verhandlungen zwischen Lufthansa, TUI und Thomas Cook über einen Zusammenschluss der Billigflugtöchter Germanwings, TUIfly und Condor ins Stocken kamen.

**Air Europa** erhielt von ILFC einen neuen A330-200 (EC-KTG, msn 950).

**Alitalias** Schicksal hängt am seidenen Faden. Der Rettungsplan der italienischen Investorengruppe CAI war am 18. September durch die Gewerkschaften abgelehnt worden. Ministerpräsident Berlusconi hofft nun, dass der eingesetzte Insolvenzverwalter bis Montag 22. 9. noch letzte Chancen auslotet. Die italienische Luftfahrt gewährt der Alitalia ab Montag noch 10 Tage, um einen belastbaren Rettungsplan vorzulegen. Danach droht Lizenzentzug. Laut „La Repubblica“ soll Berlusconi insbesondere die **Lufthansa** erwähnt haben. Nun laufen Gespräche auf höchster Regierungsebene. Auch eine vorübergehende Verstaatlichung sei denkbar.

**AtlasJet** erhielt einen ex-Spirit A321-200 (TC-ETF, msn 1438) von Pembroke Capital.

**Aurora Airlines** will von GECAS eine ex-Nordic Airways MD-87 (msn 49403) anmieten.

**Austrian Airlines** verkaufte 2,45 Millionen neue Anteile (3 % aller Gesamtanteile) an einen eingeschränkten Käuferkreis. Jeder durfte 1000 Anteile zu je 4,89 Euro erwerben statt dem Kurswert von 6,22 Euro. Die Ausgabe dieser Anteile ist ein

Überbleibsel aus dem geplatzen Geschäft mit dem saudischen Hotelier Al Jaber. Damit erfüllte AUA ihren Teil der Abmachungen. Wie erwartet kaufte Al Jaber keine der neuen Anteile. Der Erlös am Ende betrug 17,4 Mio. Euro.

**British Airways** zog sich aus dem Bieterprozess um **Austrian Airlines** zurück. Somit befinden sich nur noch Lufthansa, Air France-KLM und S7 Airlines im Rennen.

**CityJet** will zwei ex-Mesaba Avro RJ85 (EI-WXA, msn 2310 und EI-WXB, msn 2311) von Safair anmieten.

**Comlux Aviation Malta** übernimmt einen A319 CorporateJet (9H-AFK, msn 2592), der bislang bei der Mutter Comlux flog.

**ContactAir** stellte eine ex-Manadarin Airlines Fokker 100 (D-AFKA, msn 11517) in Dienst. Der Jet wurde über Mass Jet Lease BV gemietet.

**DC Aviation** bestellte einen neuen Airbus A319 CorporateJet (D-AHAD, msn 3632) und einen neuen Embraer Legacy 600 (msn 14501060).

**easyJet** stellte einen neuen A319-100 in Dienst (G-EZDO, msn 3634) und wandelte neuen Lieferslots für A319 in die größere Version A320-200 um (msn 3843, 3871, 3913, 3922, 3946, 3953, 3975, 3979, 3991). Ein zehnter Slot wurde in einen A321-200 abgewandelt (msn 4155).

**EuroLine** flottete eine 737-200 ein (4L-EUL, msn 21276), die zuletzt bei Itek Air/Pamir Airways flog. Der Zweistrahler wurde von Nordic Aviation Contractor geleast.

**Farnair Switzerland** will eine gebrauchte ATR-72-200 (HB-AFR, msn 195) von ATR leasen.

**Finnair** konnte mit den sieben Gewerkschaften im Konzern keine Einigung erzielen. Angesichts der Finanzlage hatte Finnair die Belegschaft vor drei Alternativen gestellt: Gehaltskürzungen, Gehaltseinfrierungen oder Arbeitsplatzabbau. Letzteres wird nun Finnair von sich aus einleiten.

**FlyAnt**, Frachtochter der Futura, gab nach Einstellung des Flugbetriebs der Mutter zwei 737-300(F) (EC-JUV, msn 23741 und EC-KDJ, msn 23743) sowie eine 737-400(F) (EC-KKJ, msn 24559) an RPK Capital Management zurück.

**Frankreichs Staatsflotte** wird um einen gebrauchten Airbus A330-200 (msn 240) ergänzt. Dieser flog zuvor bei Swiss (HB-IQB) und Air Caraïbes (F-OPTP). Bei einer Neubestellung hätte man fünf Jahre warten müssen. Präsident Sarkozy nutzt bislang einen VIP-A319, der aber nur mittelstreckentauglich ist und daher auf längeren Flügen zwischenlanden muss. Zudem wird hier auch das Ego von Sarkozy hineinspielen, denn der A319 sieht neben Bushs Air Force One geradezu winzig aus. Das neue fliegende Büro wird in die Landesfarben umlackiert und erhält auch ein Anti-Raketen-System.

**Futura Gael**, der irische Ableger der spanischen Futura International, retournierte nach der Betriebseinstellung der Mutter eine 737-400 (EI-DOR, msn 24689) an AerCap sowie eine 737-800 (EI-DJU, msn 28619) an GECAS.

**Futura International** legte nach der Betriebsaussetzung ihre Flotte still und retournierte sie teils bereits an die Leasinggesellschaften. Dazu zählen 1 737-300 (EC-KOC, msn 23633), 10 737-400: (EC-KRD, msn 24126, war bei **Blue Panorama**), (EC-JSS, msn 24128, war bei **Blue Air**), (EC-KTM, msn 24352), (EC-KNS, msn 24690), (EC-INQ, msn 25169, war bei **Binter Canarias**), (EC-GNZ, msn 25178), (EC-KUI, msn 25180), (EC-JNU, msn 26285), (EC-IZG, msn 27213, war bei **Jetairfly**), (EI-DXO, msn 27826, war bei **Jetairfly**) sowie 11 737-800: (EC-KFB, msn 28591), (EI-DJT, msn 28592), (EI-DND, msn 28612), (EI-DKD, msn 28617), (EI-DGZ, msn 28624), (EC-KIN, msn 28628), (EI-DMZ, msn 29671), (EC-JRL, msn 30568), (EC-JHV, msn 30826, war bei **SunExpress**), (EC-JDU, msn 32655), (EC-KKU, msn 32658) und zwei 737-900ER: (EC-KQQ, msn 35223, war bei **Arkefly**), (EC-KQR, msn 35225, war bei **Arkefly**).

**Iberworld** bestellte drei A320-200 (msn 3868, 3889, 3933). Eine Leasingfirma wurde noch nicht benannt.

**Jat Airways** steht vor dem Bankrott, berichtet die Belgrader Zeitung „Press“ unter Berufung auf Jat-Direktor Sasa Vlasisavljevic. Die Regierung wollte 51 % der Airline für 51 Mio. Euro verkaufen, doch es fand sich kein Interessent. Denn Jat Airways hat noch 250 Mio. Euro Schulden, eine recht große Belegschaft und im Schnitt 20 Jahre alte Flugzeuge. Nun wird Jat Airways nur noch 8 statt 15 Flugzeuge einsetzen und das Catering an Bord stark einschränken. Auch mehrere Jat-Vertreter im Ausland erhielten schon ihre Kündigung.

**Jetair Flug** bestellte vier neue Bombardier CRJ200: (D-AAIJ, msn 8065), (D-AMAC, msn 8066), (D-AAJA, msn 8070), (D-ATRI, msn 8081).

**Lufthansa** bietet ab Februar 2009 neue Routen ab Mailand-Malpensa (MXP) an. Passagiere können dann von hier direkt nach Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest, Madrid und Paris fliegen. Zum Sommer 2009 kommen dann noch London und Lissabon hinzu. Lufthansa wird für die neuen Routen sechs Airbus A319 statt der zunächst angedachten Embraer 195 hier stationieren und durch den Partner **Air One** betreiben lassen.

**Lufthansa** ermöglicht das Einchecken per Handy jetzt auch auf Europaflügen. Bislang galt dies nur auf innerdeutschen Strecken.

**Olympic Airlines** muss unerlaubte Staatshilfen in Höhe von 850 Mio. Euro zurückzahlen. Diese hatte man seit 2005 vom Staat als Schadenersatzzahlungen bekommen, ohne dass ein Schaden vorlag. Zu diesem Ergebnis kam eine EU-Kommission, die aber das neue Privatisierungskonzept genehmigte.

Aus dem geplanten Privatisierungsprozess gehen drei Firmen hervor: eine Luftverkehrsgesellschaft, die 65 Prozent der Kapazität von Olympic Airlines und die Rechte an der Marke "Olympic Airways" und dem zugehörigen Logo übernimmt, sowie ein Unternehmen für die Bodenabfertigung und eines für die Instandhaltung. Die verbleibenden Unternehmensbereiche von Olympic Airlines und Olympic Airways Services werden liquidiert. Diese Lösung unterscheidet sich prinzipiell nicht von

anderen Privatisierungen in der Branche, etwa dem Verkauf und der teilweisen Liquidation von Sabena in Belgien, sagte ein Kommissionssprecher.

Experten gehen davon aus, dass die 850 Millionen Euro an Beihilfen, die Olympic vor der Privatisierung an den Staat zurückzahlen muss, nicht wirklich aufgebracht werden können und die "Restgesellschaft" mit der Forderung in Konkurs geht. Eine Übernahme der Forderung durch die neuen Gesellschafter ist dem Vernehmen nach nicht geplant. "Dann würde die neue Gesellschaft gleich am Boden bleiben", so ein Experte. Die jetzige Olympic Airlines wird nun Anfang 2009 vorübergehend in Pantheon Airways umbenannt und tausende Stellen gestrichen. Statt 8000 soll es künftig nur noch 1000 Arbeitsplätze geben. Als Olympic wird man dann wieder den Flugbetrieb aufnehmen.

**Ryanair** bestellte drei weitere Boeing 737-800. Insgesamt sind damit 315 Maschinen dieses Typs durch Ryanair geordert worden.

**Ryanair** will trotz Turbulenzen an den Finanzmärkten an der Prognose für das laufende Geschäftsjahr festhalten und 58 Millionen Passagiere befördern. Finanziell werde man aber wohl nur eine schwarze Null erwirtschaften. Noch im Juli sprach man von einem Verlust in Höhe von 60 Mio. Euro.

**SAS** bestellte eine 25. Boeing 737-800.

**SAS Scandinavian:** die norwegische Regierung gab ihren Widerstand gegen eine Neuaufstellung der SAS auf, erhielt aber bislang kein Gebot für ihren Anteil in Höhe von 14,3 %, den man an SAS hält. Gerüchten zufolge soll die **Lufthansa** bereits mit SAS sprechen. Analysten zufolge wird ein solcher Verkauf schwierig werden, denn der Vorgang muss zwischen den skandinavischen Regierungen koordiniert werden. Dänemark, Norwegen und Schweden kontrollieren gemeinsam 50 %.

**Spanair** übernahm eine ex-Iberia MD-87 (EC-FFA, msn 53209) per Leasing von Tiger Aircraft Trading.

**Star Airlines** ist eine neue Frachtairline in Mazedonien, die von Triton Aviation Services eine Boeing 747-200B(SCD) (msn 22769) übernahm. Die Maschine war zuletzt bei Tradewinds Airlines im Einsatz.

**TAG Aviation UK** übernahm einen Legacy 600 (G-CFJA, msn 14501045), der zuvor bei Gestair im Einsatz stand.

**Turkish Airlines** erhielt von ILFC einen A340-300X (TC-JIK, msn 257), der zuvor bei Air Jamaica flog. Von ILFC soll auch weitere ex-Air Jamaica A340-300X (msn 216) kommen.

**VistaJet** flottete einen vierten neuen Challenger 850 ein (OE-ILZ, msn 8086).

**Wideroe** stellte eine DHC-8Q-400 (LN-WDW, msn 4216) in Dienst, die von flybe geleast wurde.

## **RUSSLAND / GUS**

**Aeroflot** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (VP-BZP, msn 3631), der über GECAS geleast wurde.

**Armavia** bestellte einen A319-100 (msn 3834). Eine Leasingfirma wurde noch nicht benannt.

**Armeniens Luftstreitkräfte** übernahmen eine Il-76M (86040, msn 93417521), die zuvor bei den russischen Streitkräften flog.

**Astair** will eine ehemalige S7 Airlines Tu-154M erwerben (RA-85849, msn 815).

**Centre-Avia** flottete eine Yak-42 ein (RA-42353, msn 4520424711396), die zuvor als Firmenjet bei GAZ-402 flog.

**Kazairtrans** nennt sich eine Neugründung in Kasachstan, die als erste Maschine eine Boeing 737-200 (UP-B3704, msn 22624) übernahm. Der Jet flog zuletzt bei AeroVista Gulf Express

**Khors Aircompany** will von Boeing eine erste 757-200 anmieten (UR-CDN, msn 27204). Der Jet flog zuletzt bei Far Eastern/Angkor Airways.

**KrasAir** flottete zwei An-26B ein, nachdem sie auf den Standard An-26B-100 modernisiert wurden. Bei den Flugzeugen handelt es sich um eine ex-Zapolyarye Airlines (RA-26056, msn 17311005) und eine ex-EuroLine (RA-26121, msn 27312305) –Maschine.

**Kuban Airlines** übernahm eine Yak-42D (RA-42342, msn 4520421706302), die zuletzt bei Tatarstan Air flog.

**Magas** übernahm eine Tu-134B-3 (RA-65805, msn 64775), die zuvor zur Flotte der Roten Armee gehörte.

**MAK Air** stellte eine erste Yak-40 (UP-Y4034) in Dienst.

**Orenair** erhielt von ILFC eine 737-800 (VP-BPY, msn 28247), die zuletzt bei ATA Airlines flog.

**Rossiya** erhielt einen A319-100 (VP-BIQ, msn 1890). Der ex-Frontier-Airbus wurde von VTB Leasing/Bakersvalley Partners Corp geleast. Außerdem bestellte Rossiya eine neue Ilyushin Il-96-300PU (RA-96020, msn 74393202020).

**RusAir** leaste von Aeroservis eine Tu-134B-3 (RA-65576, msn 63285), die zuletzt bei GST Aero Company flog.

**S7 Airlines** erhielt eine ex-ATA Airlines 737-800 (VP-BND, msn 28245) von ILFC.

**SAT Airlines** will eine ex-Euromanx DHC-8Q-200B (msn 541) von Avmax Group leasen.

**Utair** übernahm eine ex-Continental 737-500 (VP-BYM, msn 28917) per Leasing von Verulamium Finance (Zypern).



**Uzbekistan Airways** leaste eine neue Ilyushin Il-114-100 (UK-91105, msn 2063800205) von Uzavialeasing.

**VIP Airlines** ist ein neuer Betreiber einer Antonov 24 in der Ukraine. Die An-24RV (UR-47256, msn 27307708) wurde von ARP 410 Airlines geleast. Diese Airline ist eine Tochter des dem Wartungsbetriebs 410 (ARP – Aviation Repair Plant).

**Volga Aviaexpress** will einen ersten CRJ200ER (msn 7179) anmieten. Der Jet flog zuvor bei Independence Air und soll von VTB Leasing Europe Ltd/VL28960 Ltd geleast werden. Auch ein zweiter CRJ200ER (msn 7192) wurde schon ins Auge gefasst.

## NAHOST / GOLFREGION

**Bahrain Air** orderte einen neuen A320-200 (msn 3861). Eine Leasingfirma wurde noch nicht benannt.

**Gulf Air** leaste von ILFC einen A319-100 (A9C-EU, msn 1884), der zuvor bei Skyservice flog.

**Qatar Amiri Flight**, Flotte des Emirs, stellte einen neuen 737-800(BBJ2) in Dienst (A7-AAZ, msn 37545) und orderte einen neuen A319 CorporateJet (msn 4141).

## AFRIKA

**Afriqiyah Airways** erhielt den ersten von drei bestellten Airbus A319. Die Order aus dem Jahre 2006 umfasste ferner 11 A320 und 3 A330-200. Von den A320 sind bereits zwei in der Flotte der dynamischen Airline. Im letzten Jahr orderte Afriqiyah Airways zusätzlich 6 A350 XWB, die den Ausbau des internationalen Streckennetzes vorantreiben sollen. Die kleinen A319 werden ab Tripolis zu europäischen Zielen wie Paris, Brüssel, Genf, London, Rom und Amsterdam sowie zu 17 anderen Zielen im Nahen Osten und Nord-, West- und Zentralafrika. Die Jets sind im 2-Klassen-Layout mit 124 Sitzen ausgestattet und werden von CFM56-5B-Triebwerken angetrieben.

**Air Algérie** plant den Erwerb von sieben weiteren Boeing 737-800 sowie vier weiteren ATR72-200A.

**Kenya Airways** orderte eine neue 737-800 (5Y-KYF, msn 35637), die man über GECAS leasen wird.

**Skyclass** baute die Flotte um eine Douglas C-47A-DL aus (ZS-LVR, msn 20475). Das Arbeitspferd flog zuletzt bei Nelair Charter + Travel.

**Star Air Cargo** übernahm eine 737-200 (ZS-SFX, msn 22889), die zuletzt bei Nicon Airways flog.

**Sudan Airways** darf nach 17 Jahren Unterbrechung bald wieder Kuwait anfliegen. Nach dem Einmarsch der Iraker 1991 hatte der Sudan sich nicht mit Kuwait

solidarisch erklärt. Die diplomatischen Beziehungen wurden daraufhin abgebrochen und Tausende Arbeiter ausgewiesen.

## ASIEN

**Air China** beförderte auch im August weniger Passagiere als im Vorjahr. Als Grund werden die restriktiven Sicherheitsbestimmungen anlässlich der Olympischen Spiele angegeben. Das Passagieraufkommen sank um 16,6 % auf 2,77 Millionen.

**AirAsia** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (9M-AHP, msn 3582).

**ANA** stellte eine neue 767-300ER in Dienst (JA617A, msn 37719).

**China Southern Airlines** beförderte im August nur 4,98 Millionen Passagiere. Das sind 16,2 % weniger als im Vorjahresmonat. Als Grund werden die restriktiven Sicherheitsbestimmungen anlässlich der Olympischen Spiele angegeben.

**Citilink Express** leaste von ACG Acquisitions eine 737-300 (msn 24569) und eine 737-400 (PK-GCA, msn 25134). Beide flogen zuvor bei AdamAir.

**East Star Air** flottete zwei neue A320-200 ein (B-6390, msn 3461 und B-, msn 3506), die beide von GECAS geleast wurden.

**Grand China Express Airlines** leaste über die Mutter Hainan Airlines fünf neue ERJ-145LI Harbin: (B-3031, msn 14501013), (B-3032, msn 14501019), (B-3033, msn 14501022), (B-3038, msn 14501024), (B-3081, msn 14501027). Alle wurden bereits übergeben.

**Great Wall Airlines** flottete eine ex-Singapore 747-400F(SCD) ein (B-2433, msn 28027).

**Hainan Airlines** bestellte zwei neue 737-800 (B-5417, msn 35639 und B-5418, msn 36541), die beide über GECAS angemietet warden.

**JAL** flottete eine neue 777-300ER ein (JA740J, msn 36127). JAL hält auch an der Bestellung von 35 Boeing 787 fest und rechnet mit Erstablieferung im Oktober 2009. Geplant war ursprünglich August 2008. Das Programm geriet aus technischen Gründen in Verzögerung. Derzeit ist es aufgrund eines Mitarbeiterstreiks bei Boeing erneut in Verzugsgefahr. JAL erhält zur Überbrückung zwei zusätzliche Boeing 777 und neun 767 zwischen 2010 und 2011.

**Kam Air** übernahm eine ex-American MD-82 (msn 49704) per Leasing von AeroTurbine.

**Kingfisher Airlines** flottete einen neuen A330-200 ein (VT-VJN, msn 927).

**Okay Airways** orderte eine neue 737-800 (B-5415, msn 35794), die man über AWAS anmieten wird. Von der chinesischen AVIC leaste man eine erste MA60 (B-3710, msn 510), Weiterentwicklung des Turbopropmusters Y-7.

**Sichuan Airlines** orderte einen neuen A319-100 (msn 4025), den man über eine Leasinggesellschaft beziehen will.

**Singapore Airlines** erhielt ihren sechsten Airbus A380. Er wird wie ein bereits in Dienst stehender A380 täglich zwischen Singapur und London fliegen.

**Spring Airlines** erhielt einen ex-Vueling A320-200 (B-6380, msn 1769) von Macquarie AirFinance.

**Sriwijaya Air** leaste von AWAS eine 737-400 (msn 24234), die zuletzt bei AdamAir flog.

**Star Flyer** orderte einen neuen A320-200 (msn 4077). Eine Leasingfirma wurde noch nicht benannt.

**Xiamen Airlines** stellte eine neue 737-800 in Dienst (B-5382, msn 36540), die über GECAS geleast wurde.

## NORDAMERIKA

**Air Wisconsin**, die als **US Airways Express** fliegt, gab die Ergebnisse für August bekannt. Von 260,8 Mio. Passagiermeilen (-1 %) wurden 194,7 Mio. Meilen verkauft. Das ist ein Nachfragerückgang von 4,4 % im Vergleich zum August 2007. Die Auslastung sank um 2,7 Punkte auf 74,7 %. Befördert wurden im August 2008 insgesamt 516.025 Passagiere.

**Aircraft Guaranty Corp.** übernahm einen neuen Embraer Legacy 600 (N63AG, msn 14501061).

**Alaska Airlines** stellte zwei neue 737-800 in Dienst (N513AS, msn 35192 und N512AS, msn 39043).

**American Eagle** meldete für August 2008 eine Auslastung von 69,7 – das sind 7,3 Punkte unter dem Vorjahreswert. Die Nachfrage sank um 13,6 %; die Auslastung wurde um 4,5 % nach unten angepasst. An Bord begrüßte der Zubringer 1,7 Mio. Fluggäste.

**Canadair** absolvierte erfolgreich den Erstflug des Prototyps der CRJ1000 (C-FRJX, msn 19991).

**CIT Aerospace** verpflichtete sich zur Abnahme von zehn weiteren Airbus A320. Insgesamt hat man damit 85 Maschinen dieses Typs geordert.

**Compass Airlines** leaste von der Mutter Northwest einen weiteren neuen ERJ-175LR (N631CZ, msn 17000239).

**Continental Airlines** flottete eine neue 737-900ER ein (N37427, msn 37097). Auf der anderen Seite verließen 16 Boeing 737-300/500 die Flotte und wurden bereits teilweise an die Leasinggeber retourniert. Konkret sind dies 13 737-300: (N17321, msn 23372), (N14325, msn 23455), (N17326, msn 23456), (N12327, msn 23457),

(N17329, msn 23459), (N47332, msn 23570), (N14337, msn 23575), (N16339, msn 23577), (N14342, msn 23580), (N39343, msn 23581), (N14346, msn 23584), (N12349, msn 23587), (N19357, msn 23841) und 3 737-500: (N16607, msn 27320), (N33608, msn 27321), (N16618, msn 27331). Zwei bereits zuvor stillgelegte 737-300 wurden ausgeschlachtet (N17329, msn 23459 und N70330, msn 23460).

**Delta Air Lines** stellte eine neue 737-700 in Dienst (N303DQ, msn 29688).

**FedEx** übernahm eine ex-US Airways 757-200 (N905FD, msn 27145) und lässt sie zum Frachtflugzeug umbauen.

**ILFC**, die als Leasinggesellschaft 900 Flugzeuge verwaltet, steht vor dem Verkauf. Das Unternehmen ist eine Tochter der angeschlagenen AIG (American International Group). Diese erhielt von den Behörden die Genehmigung, von den Tochterunternehmen 20 Milliarden Dollar einzusammeln.

**Mesaba Airlines** – Northwest Airlin leaste vier CRJ 440LR von Northwest: (N831AY, msn 8031), (N832AY, msn 8032), (N834AY, msn 8034), (N835AY, msn 8035). Alle flogen zuvor bei Pinnacle Airlines. Aus gleicher Quelle kam auch ein werksneuer CRJ900 (N930XJ, msn 15192).

**New Air + Tours** übernahm eine ex-airTran 737-700 (C-GOEJ, msn 33920). Der von 1263343 Alberta Inc geleaste Jet ist das erste Flugzeug bei der neuen kanadischen Airline.

**Omni Air International** will eine ex-ATA Airlines 757-200 (N558AX, msn 27971) übernehmen.

**Porter Airlines** orderte eine 15. und 16. DHC-8Q-400.

**Shell Canada** orderte einen neuen ERJ-175LR (C-GSCL, msn 17000241).

**Shuttle America** stellte einen ERJ-170-100SE (N873RW, msn 17000144) in Dienst. Der Jet flog vorher bei der Schwester Republic Airlines und wurde über PM LTd geleast.

**SkyWest** stellte die Augustergebnisse vor. Die Nachfrage sank im Vergleich zum Vorjahresmonat um 8,6 % auf 1,5 Mrd. Passagiermeilen. Das Angebot an verfügbaren Passagiermeilen wurde um 7,2 % auf 1,9 Mrd. Meilen gesenkt. Die Auslastung sank von 80,6 % auf 79,4 %. Insgesamt beförderten die kombinierten Airlines 3,04 Mio. Passagiere. Das sind 4,8 % weniger als im August 2007.

**United Airlines** stellte 18 Boeing 737-300/-500 außer Dienst. Konkret sind dies 12 737-300: (N302UA, msn 23643), (N303UA, msn 23644), (N304UA, msn 23665), (N305UA, msn 23666), (N306UA, msn 23667), (N307UA, msn 23668), (N308UA, msn 23669), (N309UA, msn 23670), (N310UA, msn 23671), (N312UA, msn 23673), (N364UA, msn 24533), (N378UA, msn 24653) und 6 737-500: (N905UA, msn 25005), (N910UA, msn 25254), (N914UA, msn 25381), (N918UA, msn 25385), (N919UA, msn 25386), (N921UA, msn 25388).

**United Airlines** wird die Gebühr für ein zweites Gepäckstück von 25 auf 50 Dollar pro Richtung verdoppeln. Ausgenommen sind Passagiere der First- und Business-Class sowie die Premium-Mitglieder des Star Alliance-Vielfliegerprogramms. United rechnet damit, dass die neue Gebühr nur jeden siebten Passagier betrifft. Erst zum 12. Juni hatte man eine Gebühr in Höhe von 15 Dollar für das erste Gepäckstück eingeführt. Mit diesen Maßnahmen erhofft sich die Airline Einnahmen in Höhe von 700 Mio. US\$ in 2009.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aerolineas Llaneras Colombia** flottete eine Douglas C-47B-DK ein (HK-2494, msn 33105), die zuletzt bei SADELCA Colombia flog.

**AeroMéxico Connect** leaste von GECAS einen weiteren ERJ-145LR (XA-RAC, msn 145313), der zuvor bei Trans States Airlines flog. Zwei weitere Exemplare sollen folgen. Dann hätte man 33 Jets dieses Typs in der Flotte.

**Air Caraibes** unterschrieb bei Airbus eine Grundsatzvereinbarung über den Kauf von drei A350-1000 XWB. Diese größte Variante des A350 kann 440 Passagiere in drei Klassen befördern und soll zwischen Martinique und Paris verkehren.

**Azul** will über PM Ltd einen ex-JetBlue ERJ-190-100 IGW anmieten (PR-AZA, msn 19000150).

**Copa Holdings** stellte die August-Ergebnisse der Töchter **Copa Airlines** und **AeroRepublica** vor. Kombiniert flogen beide Airlines 618,8 Mio. Passagiermeilen (+ 16,8 %) und hatte 790,6 Mio. Meilen im Angebot (+ 10,6 %). Die Auslastung stieg um 4,2 Punkte auf 78,3 %. Augesplittet hatte Copa Airlines 657,1 Mio. Sitzmeilen im Angebot (+16,2 %), von denen man 528,7 Mio. Meilen verkaufte (+ 19,8 %). Die Auslastung stieg um 2,4 Punkte auf 80,5 %. AeroRepublica hatte 133,5 Mio. Meilen im Angebot (- 10,7 %), von denen 90,1 Mio. verkauft wurden (+ 1,9 %). Die Auslastung stieg um 8,4 Punkte auf 67,5 %.

**Kubas Geheimdienst** übernahm eine ex-Cubana An-26B (CU-T1230, msn 57314306).

**LACSA** leaste von Grupo TACA einen neuen ERJ-190-100 IGW (TI-BCF, msn 19000205).

**LAN Argentina** übernahm einen A320-200 (LV-BRY, msn 1351), der zuvor bei der Mutter LAN Airlines flog.

**TAM** wird als erste Airline Südamerikas ihren Gästen das Telefonieren mit dem Handy ermöglichen. Der Dienst wird in der 2. Jahreshälfte 2009 an Bord der A320 eingeführt und durch OnAir, einem Joint Venture zwischen Airbus und SITA, bereitgestellt. Passagiere können dann innerhalb Südamerikas telefonieren, sowie SMS und Emails verschicken. Noch müssen aber die Behörden zustimmen, denn bislang ist das telefonieren nur am Boden bei geöffneter Tür gestattet.

**Total Linhas Aéreas** will eine ex-AeroCondor 727-200(F) (PR-TTP, msn 21502) von Sky Holding Llc/PAI Sky Corporation anmieten.

**TRIP** flottete eine ex-Total Linhas Aéreas ATR-42-300 ein (PR-TTG, msn 20). Der Prop wurde von ATR geleast.

**Varig** stellte eine neue 737-800 in Dienst (PR-VBJ, msn 36434), die über ACG Acquisitions geleast wurde.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Air New Zealand** wird ihre Boeing 767-300ER mit Winglets ausrüsten lassen, um so Kerosin und CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen. ANZ rechnet beim Kerosin mit Einsparungen in Höhe von 7,5 Mio. NZ\$ (4,9 Mio. US\$) sowie 16.000 t CO<sub>2</sub>.

**Pionair Australia** stellte eine Convair 580 in Dienst (VH-PAL, msn 501). Der betagte Prop wurde über Pionair Adventures geleast.

**Qantas** übernahm im Rahmen einer Feierlichkeit am 19. September ihren ersten Airbus A380 in Toulouse. Dies sollte ursprünglich schon vor zwei Jahren und zwei Monaten geschehen. Der Jet soll am 21. 9. in Sydney eintreffen und kann in vier Klassen (14 First, 72 Business, 32 Premium Economy und 332 Economy) insgesamt 450 Passagiere befördern. Qantas hat 20 A380 plus vier Optionen bestellt, die alle von Trent 900 angetrieben werden.

**Virgin Blue** erhielt einen neuen ERJ-190-100 IGW (VH-ZPG, msn 19000195) per Leasing von VBNC9 Pty Ltd.

--- Update 25.9. ---

## EUROPA

**Adria Airways** beförderte im August 150.233 Passagiere. Das sind 12 % mehr als im August 2007. Auf Linienkursen stiegen 105.753 ein (+ 19 %). Insgesamt wurden 2676 Flüge durchgeführt. Auch hier ein Zuwachs von 16 %.

**AeBal** stellte am 15. September den Flugbetrieb ein. Die Flotte bestand aus fünf Boeing 717-200.

**Aer Arann** nimmt die Route Cork – Glasgow/Prestwick in ihr Streckennetz auf. Die Route wird 1x täglich außer samstags bedient. Start ist wochentags um 11.45 Uhr mit Ankunft in Glasgow um 13.15 Uhr. Zurück hebt die Maschine um 13.40 ab und ist um 15.10 wieder in Cork. Sonntags wird die Route erst um 14.30 bedient. Ankunft in Glasgow ist dann um 16.00 Uhr. Zurück geht es um 16.25 mit Landung um 17.55 in Cork.

**Air Atlanta Icelandic** flottete eine 747-300 (TF-AMK, msn 23028) wieder ein. Der Vierstrahler war an GMG Airlines (Bangladesh) untervermietet worden. Ferner plant

man die Untervermietung einer 747-200F(SCD) (TF-ARM, msn 22363) an Saudi Arabian Airlines.

**Air Baltic** übernahm eine Fokker 50 (TF-JMS, msn 20244) als Untermieter von Air Iceland.

**Air Bee** stellte den Flugbetrieb ein. Die Flotte der italienischen Airline bestand aus vier MD-82. Sie kehrten an **Alitalia** und **ItAli Airlines** zurück.

**Alitalias** vier größte Gewerkschaften stimmten am Donnerstag in letzter Minute nach neuen Verhandlungen dem Rettungsplan der italienischen Investorengruppe CAI zu. 3000 der 20.000 Stellen sollen gestrichen werden. Noch fehlt aber die Einwilligung der Piloten und Flugbegleiter. Noch vor einer Woche jubelte die Belegschaft, nachdem CAI aufgab. Rufe nach Verstaatlichung wurden laut. Dann brachte sich sogar Venezuelas Präsident Chavez als Weißer Ritter ein. Zumindest das Ölproblem wäre so gelöst. Italiens Präsident Berlusconi wünscht ausdrücklich ausländische Beteiligung. Diese soll aber auf 10 % beschränkt sein. Hier fallen immer wieder die Namen **Lufthansa** und **Air France-KLM**.

**Austrian Airlines** und Bombardier unterschrieben einen Liefervertrag über vier DHC-8Q-400 NextGen sowie zwei Optionen. Wenn diese eintreffen, wird AUA die letzten beiden DHC-8-300 (OE-LTD und OE-LTF) sowie zwei CRJ aus der Flotte nehmen. Die neu bestellten Flugzeuge werden im Mai, Juni, September und November 2010 übergeben.

**BA CityFlyer** leaste zwei BAe 146-200A (G-FLTF, msn 2022 und G-TBIC, msn 2025) von Flightline.

**Belle Air** übernahm einen A320-200 (EC-HHA, msn 1221) als Untermieter von Clickair.

**British Airways** setzte nach dem Bombenanschlag auf ein Hotel in Islamabad am 22.9. alle Flüge in Richtung Pakistan mit sofortiger Wirkung aus.

**FIRA SARL**: die abgestellte Fokker F.27-600 (F-WQVG, msn 10440) wurde ausgeschlachtet.

**FlySur** übernahm eine ATR-42-320 (EC-IDG, msn 3) als Untermieter von Top Fly.

**Futura** verlor am 22.9. ihre Fluglizenz, nachdem man bereits vor zwei Wochen Insolvenz anmeldete und den Flugbetrieb aussetzte. Futura hatte mehrere Sanierungspläne vorgelegt, konnte aber keinen Geldgeber aufreiben. Die Suspendierung der Lizenz gilt zunächst bis Jahresende.

**Hamburg International** fliegt ab 1.11. von Düsseldorf-Weeze nach Hurghada, Sharm-el-Sheikh, Gran Canaria und Lanzarote. Bislang fliegt die Airline ab Weeze nur nach Mallorca. Zum Sommer 2009 wird es auch regelmäßige Flüge nach Antalya, Burgas, Heraklion, Faro, Korfu und Teneriffa. Dafür wird man in Weeze ein Flugzeug stationieren. Ferner wird Hamburg International Larnaca im Winter 2008/09 auch ab Hamburg, Berlin und Leipzig bedienen. Von Friedrichshafen aus kommt Las Palmas neu hinzu.

**Iberia** bedient am 28.9. letztmalig die Route Madrid – Gibraltar. Die erst im Dezember 2006 eröffnete und 2x wöchentlich bediente Verbindung zur englischen Enklave wird aus wirtschaftlichen Gründen gestrichen. Nun kann Gibraltar auf dem Luftweg wieder nur ab Großbritannien erreicht werden.

**Iberia** gab eine MD-88 (EC-FHG, msn 53194) an Tiger Aircraft Trading zurück.

**Jet2** stellte für den Sommer 2009 drei neue Routen ab Edinburgh vor. Ab 21.5.09 können die Passagiere auch nach Ibiza, Venedig und Menorca fliegen. Erst im August lief die neue jet2-Route nach Sardinien an.

**Lufthansa Cargo** übernahm eine 747-400 BDSF (N740WA, msn 25700) als Untermieter von World Airways.

**Lufthansas** Aufsichtsrat billigte den Kauf von 45 % der Anteile an SN Airholding, die die **Brussels Airlines** kontrolliert, zum Preis von 65 Mio. Euro. Nach Sicherung der Luftverkehrsrechte kann Lufthansa bis 2011 auch die restlichen 55 % erwerben. Nun stehen noch die Zustimmungen der Wettbewerbsbehörden sowie Verwaltungsrat und Anteilseigner der SN Airholding aus.

**Norwegens Luftstreitkräfte** stellten zwei Lockheed C-130H (msn 4335, 4339) außer Dienst.

**Olympic Airlines'** Techniker blockierten am 23.9. eine Landebahn in Athen, um gegen die Privatisierungspläne zu protestieren. Für zwei Stunden stand so nur eine Bahn zur Verfügung.

**Ryanair** hat bislang noch kein Kerosin für das kommende Jahr per Warentermingeschäft (Hedging) gesichert, da man mit weiter fallenden Preisen rechnet. Im Winter bleiben zudem 14 Flugzeuge in London stehen.

**Spanair** retournierte eine MD-82 (EC-HJB, msn 49507) an GECAS.

**Wideroe** übernahm eine Fokker 100 (F-GNLG, msn 11363) als Untermieter von Blue Line.

**XL Airways France** übernahm eine 737-800 (msn 35279) von ILFC. Der Jet wurde aus der britischen XL-Flotte transferiert.

**XL Airways UK** stellte nach der Betriebseinstellung folgende Flugzeuge ab: eine 767-200ER (G-BOPB, msn 24239), zwei 767-300ER (G-VKNG, msn 23765 und G-VKNI, msn 24358), zehn 737-800: (G-XLAC, msn 29051), (G-XLAD, msn 29052), (G-OXLD, msn 30618), (G-XLAJ, msn 30703), (G-XLAN, msn 32685), (G-XLAO, msn 32690), (G-XLAG, msn 33003), (G-OXLC, msn 33029), (G-XLAK, msn 35092), (G-XLFR, msn 35279) sowie zwei 737-900ER (G-XLAR, msn 35227 und G-XLAP, msn 36539). Ein Großteil der Flugzeuge wurde bereits von den Leasingfirmen zurückgeholt. Die geplanten Übernahmen von zwei weiteren 737-900ER (G-XLAS, msn 35645 und G-XLAT, msn 35646) sowie vier A330-200 (msn 966, 971, 992, 1008) und einer 747-400D (msn 28282) musste naturgemäß abgesagt werden.



## RUSSLAND / GUS

**Aeroflot-Don** flottete eine Tu-154B-2 (RA-85409, msn 409) wieder ein. Sie war an Daghestan Airlines vermietet worden.

**Aeroflot-Nord** stellte eine Tu-154B-2 (RA-85386, msn 386) außer Dienst und lagerte sie ein. Eine andere, bereits stillgelegte Maschine wurde nun abgewrackt. Auch eine Tu-134A (RA-65066, msn 49898) wurde eingelagert.

**Imair** legte eine Tu-154M still (4K-AZ17, msn 718).

**Khors Aircompany** flottete eine MD-82 (UR-CDQ, msn 49372) wieder ein. Sie war an Kish Air vermietet worden.

**Meridian** vermietete eine An-12BP (UR-CGV, msn 6344610) an die Vereinten Nationen.

**Russland Flugbereitschaft** legte eine Tu-134AK-3 still (RA-65987, msn 63505).

**Russlands Armee** ließ eine abgestellte Il-76/576 (Medevac) ausschachten (RA-86906, msn 23436064).

**S7 Airlines** ließ eine abgestellte Il-86 (RA-86105, msn 51483208073) verschrotten.

**Samara Airlines, Domodedovo Airlines** und **KrasAir** verloren ihre Flugbetriebslizenz und übergaben zum 30. September ihr Streckennetz und einen Großteil der Flotte der **Atlant-Soyuz**. Domodedovo reaktivierte noch kurz zuvor eine Il-62M (RA-86494, msn 4140952).

**Skygate International Airlines** nahm eine Lockheed L.1011-250 (EX-056, msn 1237) wieder in Empfang. Der Dreistrahler war an **Iran Aseman Airlines** vermietet worden.

**Transaero** legt eine 747-200B still (VP-BQE, msn 22722).

**UTair** wil ihre Boeing 737-500-Flotte noch in diesem Jahr auf zehn Einheiten ausbauen. Dieser Typ wurde im Rahmen der Flottenmodernisierung erst im Februar eingeführt. Derzeit sind vier dieser Jets im Streckennetz unterwegs.

**Uzbekistan Airways** stellt eine Tu-154B-2 außer Dienst (UK-85575, msn 575).

**Zapoyarye Airlines** stellte eine An-26B (RA-26013, msn 7310009) außer Dienst.

## NAHOST / GOLFREGION

**EI Al** senkt zum 19. Oktober den Kerosinzuschlag um 20-30 %, da der Ölpreis in den letzten Wochen wieder sank.

**Jordan Aviation** beschädigte einen A310-200 (JY-JAV, msn 357) am 30. Juli in Punta del Este (Uruguay). Der Jet war im Auftrag der Vereinten Nationen unterwegs. Bei der sehr harten Landung erlitt der A310 schwere Strukturschäden. Vorausgegangen waren zwei Landeversuche, die aber wegen Nebels jedesmal abgebrochen wurden. Beim dritten Mal musste es aufgrund mangelnden Kerosin gelingen, denn einen anderen Airport konnte man nicht mehr ansteuern. Ursprünglich sollte der A310 in Montevideo landen, doch auch dort herrschte dichter Nebel, so dass die Crew nach Punta del Este flog.

**Saudi Arabian Airlines** will eine 747-200F(SCD (TF-ARM, msn 22363) von Air Atlanta Icelandic anmieten.

**VAEs Luftwaffe** verlor eine Lockheed C-130H (1212, msn 4985).

## AFRIKA

**Air Charter Express** (Ghana) flottete eine Lockheed L.1011-100 (9G-BSM, msn 1221) wieder ein. Der Jet war an **Iran Aseman Airlines** vermietet worden.

**Air Taxi Sudan** stellte eine An-32B (ST-TKO, msn 3110) außer Dienst.

**Comair** übernahm eine 737-400 (ZS-OAO, msn 24163) als Untermieter von **Safair**.

**El Magal Aviation Services** stellte eine An-26B (ST-HIS, msn 7310310) außer Dienst.

**Libyan Arab Air Cargo** reaktivierte eine Lockheed L.100-30 Hercules (5A-DOM, msn 4992).

**RAM** erhielt eine ATR-42-300 (CN-CDV, msn 137) von **Regional Air Lines** zurück.

**Sun Air** leaste eine 737-200 (ST-SDA, msn 23274) von **Air West**.

## ASIEN

**Air China** verschob die Übernahmebestrebungen um **China Eastern** aufgrund der schwächelnden Konjunktur. Gerade die Nachfrage in Richtung USA ist aufgrund der dortigen Finanzkrise eingebrochen. Nun soll laut Aufsichtsrats-Chef Kong Dong durch interne Umstellungen die Air China zunächst gestärkt werden, bevor man an Fusionen oder Übernahmen denkt. Dies hatte der Vorgänger Li Jiayang vorangetrieben. Seit Mai brachen die Passagierzahlen bei den drei großen chinesischen Airlines ein. Auslöser war zunächst das schwere Erdbeben, dem dann verschärfte Einreisebestimmungen aufgrund der Olympischen Spiele folgten. Am Jahresanfang wiesen die Anteilseigner der China Eastern, darunter auch die Mutter der Air China, ein Übernahmeangebot der **Singapore Airlines** ab. Doch auch das Gegenangebot der Staatsfirma wurde abgelehnt. Trotzdem sucht die Shanghaier Airline weiter nach einem strategischen Partner.

**Air Deccan** retournierte zwei A320-200 (VT-ADT, msn 2908 und VT-ADS, msn 2914) an Pegasus Aviation.

**AirAsia** CEO Datuk Seri Tony Fernandes kündigte für 2009 Flüge nach Japan an, da man hier enormes Potential sieht. Die Tarife sollen die gegenwärtigen um 50-60 % unterbieten. So soll es bereits one-way-Tickets zwischen Malaysia und Japan ab 25 Dollar geben. Angesteuert werden soll Tokio-Haneda sowie ein neuer Airport, der gegenwärtig in der Präfektur Ibaraki nordöstlich von Tokio entsteht. AirAsia hofft außerdem, auch Städte wie Sapporo, Nagoya, Osaka und Fukuoka bald anfliegen zu dürfen.

**AirAsia** erhielt ihren 50. werksneuen A320 von Airbus. Er wird ab Djakarta im immer dichter werdenden Streckennetz eingesetzt. Der A320 ersetzt die Boeing 737 in Malaysia, Indonesien und Thailand. Die Gruppe hat insgesamt 175 Maschinen bestellt.

**Airblue**, Pakistans führende Privatairline, will 2009 Direktflüge nach Malaysia aufnehmen. Im letzten Jahr reisten rund 50.000 Pakistanis nach Malaysia. Außerdem arbeiten gut 10.000 Landsleute in dem südostasiatischen Land. In den nächsten zwei Monaten soll entschieden werden, ob Airblue ab Karachi oder Lahore fliegt. Ferner übernimmt man zum Jahresende die ersten von 14 neu bestellten Airbus A320, die dann auch auf dieser Route fliegen.

Airquarius Air Charter nahm eine Fokker F.28-4000 (ZS-JES, msn 11236) wieder in Empfang. Sie war an Royal Jordanian untervermietet worden.

**Best Aviation** übernahm eine MD-83 (RP-C8018, msn 49985) per Leasing von **TransGlobal Airways**.

**Cathay Pacific Airways** und **Dragonair** beförderten im August gemeinsam 2,13 Mio. Passagiere – ein Zuwachs von 0,5 % im Vergleich zum August 2007. Die Beförderungskapazitäten wurden um 14 % ausgebaut. Die Auslastung gab um 4,7 Punkte nach und betrug 78,4 %.

**Cathay Pacific** nahm nach Frachterumbau eine 747-400BCF (B-HOZ, msn 25871) wieder in Dienst.

**Dragonair** stellte eine 747-300F(SCD) außer Dienst (B-KAC, msn 23600).

**EVA Air** übernahm eine MD-90-30 (B-17926, msn 53567) als Untermieter von Uni Air.

**Expo Aviation** (Colombo) stellte eine Fokker F.27-500 (4R-EXH, msn 10631) außer Dienst.

**Island Aviation Services** wurde in Maldivian umbenannt.

**Jet Airways** und **Kingfisher Airlines** bekamen Besuch von der Private Equity Firma WL Ross. Diese versprach im Juli, 80 Mio. US\$ in den Billigflieger **SpiceJet** zu investieren. Auch Goldman Sachs pumpfte im August 20 Mio. US\$ in die strauchelnde Airline. Bevor nun investiert wird, soll SpiceJet anscheinend mit Jet Airways oder Kingfisher fusionieren, um so auch den Wert zu steigern. Strikte

Kostenkontrolle sowie ein straffes Management sollen SpiceJet in die schwarzen Zahlen führen. Ein Senior-Chef der UB Group, zu der auch Kingfisher gehört, bestätigte die Gespräche mit WL Ross, betonte aber, dass sie sich noch in einem Frühstadium befinden. Ein Sprecher der Jet Airways wusste nichts von solchen Gesprächen. Kingfisher-Vorsitz Vijay Mallya hatte der SpiceJet bereits ein Angebot gemacht, war aber abgeblitzt. Weitere Anteilseigner sind die Tata Group mit 6 % sowie Istithmar (Dubai) mit 13,4 %. SpiceJet rechnet derzeit frühestens 2009/10 mit schwarzen Zahlen. Die indischen Airlines kämpfen mit hohen Kerosinpreisen sowie Überkapazitäten. Die kombinierten Verluste werden sich 2008/09 auf 2 Mrd. US\$ verdoppeln.

**Nok Air** legte vier 737-400 still: (HS-DDL, msn 24917), (HS-DDM, msn 26065), (HS-DDH, msn 27191), (HS-DDJ, msn 27352). Alle gingen an GECAS zurück.

**Philippines Air Force** verloren eine Lockheed L.100-20 (4593, msn 4593).

**Singapore Airlines Cargo** schloss einen 10-Jahresvertrag für das Flottenmanagement mit Pratt & Whitney Global Service Partners. Der Wert beläuft sich auf 500 Mio. SG\$ (349 Mio US\$). Im Paket enthalten ist die Wartung der 13 Boeing 747-400F samt deren P&W-Triebwerken sowie sechs Ersatztriebwerke. Auch die indische Firma Tata Consultancy Services erhielt einen Multimillionen-Dollar-Auftrag über einen Zeitraum von fünf Jahren.

**Singapur und Japan** einigten sich auf ein neues Luftfahrtabkommen. Ab 2010, wenn in Tokio-Narita eine Landebahn verlängert und eine neue in Tokio-Haneda eingeweiht wurde, dürfen die Airlines mehr Flüge zwischen beiden Staaten durchführen und dabei auch mehr Reisende von Japan nach Drittstaaten mitnehmen. Die Zahl der ab Singapur reisenden Passagiere könnte sich dann nahezu verdoppeln. Obergrenzen soll es hier und auch bei der Fracht nicht mehr geben. Singapurische Airlines dürfen dann auch Passagiere mitnehmen, die erst in Osaka und Nagoya einsteigen. Im Gegenzug dürfen japanische Airlines dies in Singapur in Richtung Indien und Golfregion tun. Derzeit fliegen acht Fluggesellschaften inklusive SIA, JAL und ANA zwischen Singapur und neun japanischen Städten. Pro Woche werden 288 Flüge angeboten.

**SpiceJet** gab eine 737-800 (VT-SGA, msn 34955) an BBAM zurück.

**Sriwijaya Air** verlor am 27. August eine Boeing 737-200 (PK-CJG, msn 23320) in Jambi / Sumatra. Die Maschine kam aus Djakarta mit 126 Passagieren und sechs Besatzungsmitgliedern an Bord. Bei der Landung tauchte plötzlich ein Hydraulikproblem auf und die Bremsen erreichten nicht die volle Leistung. Die Piloten hatten auch nach 2000 m Landebahnlänge den Jet noch nicht zum stoppen bringen können und rutschten seitlich in ein Reisfeld. Niemand an Bord wurde ernsthaft verletzt. Da die Boeing 737 aber am Bug, an den Flügeln, Fahrwerken und beiden Triebwerken stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, ist eine Reparatur sehr unwahrscheinlich. Es ist der erste Totalverlust für Sriwijaya Air. Diese steht wie alle anderen indonesischen Airlines auf der EU-Blacklist.

**Sriwijaya Air**, Indonesiens drittgrößte Privatairline, will Penang als Regionalhub in die ASEAN-Staaten nutzen. Als ersten Schritt nahm man am 15.9. die Route Medan – Penang - Medan auf.

**Südkoreas Luftstreitkräfte** stellten zwei HS.748-280 (1713, msn 1713 und 1718, msn 1718) außer Dienst.

**Thai AirAsia:** zwei abgestellte 737-300 (HS-AAL, msn 23235 und HS-AAK, msn 23236) wurden abgewrackt. Apollo Aviation Capital Management hatte die Jets einst vermietet.

## NORDAMERIKA

**Air Canada** strich die Extragebühr für die Aufgabe eines zweiten Gepäckstücks, da der Ölpreis wieder sank. Seit dem Frühjahr hatte man dafür 25 CAD\$ extra verlangt – der Inlandsrivale WestJet tat das nie.

**Air Creebec:** die abgestellte HS.748-229 (C-FLJC, msn 1596) wurde ausgeschlachtet. Der Prop wurde einst von SG Finans A/S vermietet.

**Air Tahoma** verlor am 1. September eine Convair CV-580(F) (N587X, msn 361) südöstlich von Columbus - Rickenbacker Airport. Die Frachtmaschine wollte nach Mansfield, doch der Pilot meldete, dass er umkehren werde. Kurz darauf stürzte die Maschine in ein Maisfeld und fing Feuer.

**Alaska Air Group** stellte die Augustergebnisse für die Töchter **Alaska Airlines** und **Horizon Air** vor. Bei Alaska Airlines ging die Nachfrage um 1% auf 1,793 Mrd. Passagiermeilen zurück. Die angebotenen Kapazitäten lagen mit 2,174 Mrd. Passagiermeilen nur leicht unter dem Vorjahreswert von 2,175 Mrd. Meilen. Die Auslastung betrug 82,5 % im Vergleich zu 83,3 % im August 2007. Befördert wurden 1.619.300 Passagiere. Im Vorjahresmonat waren es 1.751.700 gewesen. Bei der Regionaltochter Horizon Air sank die Nachfrage im August 2008 um 14,7 % auf 259,6 Mio. Passagiermeilen. Im Angebot waren 332,2 Mio. Meilen und damit 12,8 % weniger als im August 2007. Die Auslastung sank von 79,9 % auf 78,1 %. Befördert wurden 699.300 Passagiere (Aug 2007: 762.300).

**Alaska Airlines** kündigte einen Stellenabbau in Höhe von 10 % an und will auch Flüge wegen des hohen Ölpreises und der schwachen Konjunktur streichen. Im Vergleich zum Vorjahr sinken die Kapazitäten zum 9. November um 8 %. Bei der Tochter Horizon Air werden 20 % der Flüge gekappt. Aufgrund dieser Maßnahmen benötigt man auch weniger Personal. Bereits zuvor hatte Alaska die Streichung von 80 Management-Stellen angekündigt. Nun sollen 850-1000 im operationellen Bereich entfallen.

**American Airlines** stellte eine MD-82 (N70404, msn 49315) sowie einen A300-605R außer Dienst (N70072, msn 515).

**Arrow Air** leaste eine DC-10-40(F) (N141WE, msn 46661) von Air Lease International.

**Boeing** ließ eine ex-British Airways 777-200 (N703BA, msn 27109) durch UAM and Evergreen abwracken.

**Frontier Airlines** gab einen A319-100 (N950FR, msn 3028) an GECAS zurück.

**Frontier Airlines Holdings** stellte die August-Ergebnisse der **Frontier Airlines** und deren Tochter **Lynx Aviation** vor. Frontier beförderte im vergangenen Monat 1.012.102 Passagier, was ein minimaler Rückgang von 0,1 % gegenüber August 2007 bedeutet. Im Angebot waren 1,071 Mrd. Passagiermeilen von denen auch 921,3 Mio. verkauft wurden – ein Rückgang von 3,6 %. Die Auslastung gab um einen Punkt nach und betrug 86 %. Bei Lynx Aviation, die als Frontier Express fliegt, stiegen im August 103.194 Passagiere ein. Die Beförderungskapazitäten beliefen sich auf 51,247 Mio. Passagiermeilen, von denen 35,057 Mio. verkauft wurden. Die Auslastung betrug 68,4 %.

**Go Hawaii** sagte die geplante Anmietung eines CRJ200ER ab (N77331, msn 7331). Der Jet sollte von TA Air XVII Corp geleast werden.

**Go Hawaii** stellte die Zahlen für August vor. Von 15,4 Mio. Passagiermeilen wurden 10,9 Mio. auch verkauft. Befördert wurden 75.037 Passagiere. Im Vorjahresmonat waren es 65.736 Passagiere. Trotzdem sank die Auslastung der Flugzeuge von 71,49 % auf 70,66 %.

**Great Lakes Aviation** verzeichnete im August eine um 9,9 % gesunkene Nachfrage und konnte nur 13,7 Mio. Passagiermeilen verkaufen. Verfügbare waren 32,2 Mio. Meilen. Hier hatte man das Angebot um ebenfalls 9,9 % reduziert. Die Auslastung sackte um 9,3 Punkte auf 42,54 % ab. Mit 51.336 Passagieren beförderte die Airline auch 7,9 % weniger als im Vorjahresmonat.

**Hawaiian Airlines** gab die Ergebnisse für August 2008 bekannt. Befördert wurden 725.272 Passagiere. Gegenüber dem Vorjahresmonat ist dies ein Zuwachs von 12,6 %. Dieser resultiert aus den verstärkten Inselflügen der Airline. Verfügbar waren 833,6 Mio. Passagiermeilen (+ 2,3 %), von denen 684,7 Mio. verkauft wurden (-4,2 %). Die Auslastung gab um 5,6 Punkte nach und betrug 82,1 %. Insbesondere die Transpazifikflüge verzeichneten eine geringere Nachfrage, da Hawaiian die Preise angehoben hatte, um die steigenden Kerosinkosten aufzufangen.

**Kalitta Air** war letzter Nutzer der 747-100(F) N702CK (msn 20332). Die einst von Triton Aviation Services geleaste Maschine wurde nun ausgeschlachtet.

**Miami Air International** flottete eine 737-800 (N739MA, msn 30670) wieder ein. Sie war an **Transavia** vermietet worden.

**Northwest Airlines** stellte zwei 757-200 (N508US, msn 23197 und N511US, msn 23199), zwei A320-200 (N303US, msn 34 und N304US, msn 40) sowie vier DC-9-30 außer Dienst: (N8920E, msn 45835), (N924RW, msn 47185), (N606NW, msn 47225), (N9346, msn 47376). N924RW und N606NW wurden bereits ausgeschlachtet.

**Northwest Airlines'** Aktionäre stimmten der Fusion mit **Delta Air Lines** mit 98 % zu. Northwest CEO Doug Steenland rechnet mit der endgültigen Delta-Fusion im 4. Quartal 2008.

**Southern Air** stellte eine 747-200F(SCD) außer Dienst (N798SA, msn 23389).

**Southwest Airlines:** die abgestellte 737-300 (N319SW, msn 23340) wurde nun durch AAR ausgeschlachtet.

**Spirit Airlines** retournierte einen A319-100 (N518NK, msn 2718) an ILFC.

**UPS** stellte eine Douglas DC-8-71(F) außer Dienst (N730UP, msn 46030).

**US Airways:** die abgestellte 737-300 (N526AU, msn 23861) wurde ausgeschlachtet.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aerogaviota** stellte eine An-26B (CU-T1241, msn 17311301) außer Dienst. Der Prop wurde nochmal für Filmarbeiten benötigt.

**Aerolinea Principal Chile** retournierte je eine ex-Futura 737-300 (CC-CAL, msn 23635) und 737-400 (CC-CBD, msn 24494) an die Vermieter.

**Aeromar** legte eine ATR-42-320 still (XA-RNP, msn 213).

**GOL** Linhas Aéreas Inteligentes, Mutterfirma der **GOL Transportes Aéreos** und der **VRG Linhas Aéreas** (Varig), stellte die Ergebnisse des August 2008 vor. Zusammen verkauften beide Airlines 16 % mehr Passagierkilometer und steigerten die Kapazitäten um 14 % gegenüber dem August 2007. Im Inland betrug die Auslastung der Flugzeuge 55 %, auf internationalen Verbindungen 69 %. Zieht man den Billigflieger GOL einzeln heran, betrug die Auslastung 58 %. Von 2,315 Mrd. Passagierkilometern wurden 1,264 Mrd. Kilometer im innerbrasilianischen Verkehr verkauft. Bei den grenzüberschreitenden Diensten waren 259 Mio. Sitzkilometer im Angebot, von denen 172 Mio. auch abgesetzt werden konnten. Die Inlandsnachfrage bei VRG belief sich auf 165 Mio. Passagierkilometer bei einer Kapazität von 298 Mio. Kilometern. International waren es 295 Mio. Passagierkilometer bei einem Angebot von 421 Mio. Kilometer

**Icaro Air** verlor eine Fokker 28-400 (HC-CDT) am 22.9. beim Start in Quito. Der Jet rutschte beim Start über die Bahn hinaus und blieb erst an einem Hang stehen. Keiner der 62 Insassen und vier Crewmitglieder wurde verletzt. Die Maschine ist allerdings irreparabel am Fahrwerk, Rumpf und Flügel beschädigt. Ersten Angaben zufolge, erhielt das Cockpit eine Feuerwarnung aus dem hinteren Frachtraum, in dem man Hühner transportierte. Der Pilot entschied daraufhin, nicht abzuheben. Bei dem Unglück wurde ferner eine ILS-Antenne abrasiert, so dass derzeit kein gesicherter Anflug von Quito möglich ist.

**SELVA Colombia** nahm eine An-26B-100 (HK-4388, msn 27312402) wieder in Betrieb.

**Sky Airline** benannte mit Lima und La Paz ihre ersten beiden Auslandsziele, die ab Jahresende bedient werden sollen. Die 2002 gegründete chilenische Airline verfügt derzeit über 10 Boeing 737-200. Chiles Luftfahrtsszene wird von **LAN** dominiert, die die Hälfte des internationalen Verkehrs abwickelt und auch im Inland 2/3 des Marktes kontrolliert.

**Varig** retournierte zwei 767-300ER (PR-VAO, msn 24846 und PR-VAN, msn 27427) sowie je eine 767-200ER (PR-VAC, msn 27048) und 737-300 (PP-VNX, msn 23829) an die Leasingfirmen.

## **AUSTRALIEN / PAZIFIK**

**Asia Pacific Airlines** (Papua-Neuguinea) übernahm eine DHC-8-100 (VH-TQN, msn 62) als Untermieter von **Eastern Australia Airlines**.

**Australiens Luftstreitkräfte** stellten zwei Lockheed C-130H außer Dienst (A97-010, msn 4790 und A97-012, msn 4793).

**Chathams Pacific** leaste eine Convair CV-580 (ZK-CIE, msn 399) von Air Chathams.

**Mount Cook Airlines**; die abgestellte BAe 146-300 (ZK-NZK, msn 3190) wurde nun komplett ausgeschlachtet.