

## Globaler Airline-Newsletter von Berlinspotter.de

Sehr geehrte Leser,

Hiermit erhalten Sie als PDF die europäischen und globalen Airline-News aus dem Bearbeitungszeitraum 24. bis 10. November – 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.

Oliver Pritzkow  
Webmaster

[Berlinspotter.de](http://Berlinspotter.de)

---- Update 31.10. ---

### EUROPA

**AerCap**, Leasing spezialist aus Amsterdam, bekommt aufgrund der Finanzkrise und der drohenden Rezession derzeit kein frisches Geld. Die frühere Daimler-Tochter AerCap ist Europas größter Leasinggeber für Passagierflugzeuge. Die Gesellschaft ist damit auch einer der größten Kunden des europäischen Flugzeugherstellers Airbus und somit ein guter Seismograph für die Branchenkonjunktur.

**Air Berlin** löst die Tochtergesellschaft **dba** zum 30. November auf, nachdem Verwaltung und technischer Betrieb bereits von anderen Konzernteilen übernommen wurden. Den 120 Piloten und 175 Flugbegleitern sollen innerhalb der Firmengruppe adäquate Arbeitsplätze an ihren bisherigen Dienstorten angeboten werden. dba betreibt in eigener Regie derzeit neun Flugzeuge. Drei ältere Boeing 737-300 sollen noch im November 2008 planmäßig ausgemustert werden.

**Air Cargo Germany** nennt sich eine neue Frachtairline in Gründung, die mit zwei Boeing 747-400(BDSF) operieren will. Ins Auge gefasst hat man die Rumpfnummern (msn 24311, 24312), die von Avion Aircraft Trading geleast werden sollen.

**Air Comet** will einen A320-200 (msn 622) nach Leasingablauf von Airbus erwerben.

**Air France-KLM** kann ihr Gewinnziel von 1 Milliarde Euro nicht mehr halten. Die Aktie gab daraufhin um rund 10 % nach. Nun soll ein neues Sparprogramm noch im laufenden Geschäftsjahr zur Einsparung von zusätzlichen 190 Mio. Euro beitragen. Ein längerfristiges Programm bis 2013/14 soll nochmals 1,2 Milliarden Euro einsparen helfen. Allein binnen zwei Jahren sollen 700-800 Mio. Euro erreicht werden. Konzernchef Spinetta betonte, dass der Konzern finanziell nicht in Schwierigkeiten ist. Er habe fünf Milliarden Euro in der Kasse und seine Kreditlinie von zwei Milliarden sei zu drei Vierteln ungenutzt. Der Ausbau der Kapazitäten wird im kommenden Winter und im Sommer 2009 auf ein bis zwei Prozent beschränkt. Geplant waren mehr als drei Prozent gewesen.

**Air Pullmantur** stellte eine 747-200B(SCD) außer Dienst (EC-JFR, msn 22272). Sie dient künftig der Feuerwehr als Übungsobjekt.

**Air Slovakia** plant die Untervermietung einer 737-300 (OM-ASE, msn 23545) an die nigerianische **Bellview Airlines**.

**Alitalia** stellte zwei MD-82 außer Dienst (I-DAWL, msn 49204 und I-DANW, msn 53206). Erstere kehrte bereits an AerGo Capital Leasing zurück.

**Alitalia Express** gab zwei Embraer ERJ-145LR (I-EXME, msn 145282 und I-EXMI, msn 145286) an **Alitalia** zurück.

**Austrian Airlines** streicht zum 1. März 2009 die Verbindung nach Mumbai (Bombay), da hier ein drastisches Überangebot durch andere Fluggesellschaften besteht. AUA bedient dannoch acht andere Städte auf dem Subkontinent u.a. Delhi, Bangalore und Kalkutta. In diesem Jahr hatte Austrian Airlines bereits die Verbindungen nach London-City, Luxemburg, Riga sowie Chicago gekappt. Sollte die Privatisierung scheitern, muss die AUA nach Expertenmeinung ihr Streckennetz um bis zu 40 % reduzieren und voraussichtlich Tausende seiner zurzeit 8000 Mitarbeiter entlassen.

**Austrian Airlines'** Privatisierung wurde um zwei Monate verschoben. Der zunächst bis zum 28. Oktober befristete Privatisierungsauftrag an die für den AUA- Verkauf zuständige österreichische Staatsholding ÖIAG wurde bis Ende Dezember verlängert, wie das Finanzministerium in Wien am mitteilte. Ein Maßnahme-Paket soll die AUA zunächst stabilisieren. Der Kurs rutschte nach Bekanntgabe um 8,4 % ab.

Der ÖIAG lagen Gebote von **Lufthansa** und **S7 Airlines** vor. **Air France-KLM** war aus dem Wettbewerb ausgestiegen. Doch Lufthansa bot lediglich symbolisch 1 Euro. Auch wollte man nur einen Teil der Schulden in Höhe von 900 Mio. Euro übernehmen, so die Kranichairline.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 häufte AUA einen Verlust von 65,1 Mio. Euro an. Im Vorjahreszeitraum hatte man noch einen Gewinn von 20,6 Mio. Euro erwirtschaftet. Für das Gesamtjahr 2008 rechnet das Unternehmen mit einem Verlust zwischen 100 und 125 Millionen Euro. Am 29. Oktober entschied die Wiener Regierung, die Hälfte der angehäuften Schulden zu übernehmen. Ob der Zuschuss in Höhe von bis zu 500 Millionen Euro als Schuldenerlass oder in Form einer Kapitalerhöhung gewährt werden soll, war zunächst nicht bekannt. Die Zustimmung der EU-Kommission in Brüssel steht noch aus. In jedem Fall solle der Betrag erst nach dem erfolgreichen Abschluss von Verhandlungen gezahlt werden.

**Cargo B Airlines** plant die Anschaffung einer ersten Boeing 747-400F.

**Cimber** stellte eine ATR-42-500 außer Dienst (OY-RTH, msn 549) und retournierte sie an RBS Aviation Capital.

**ContactAir** leaste eine ex-Mandarin Airlines Fokker 100 (D-AFKA, msn 11517) von Mass Jet Lease.

**Denim Air** nahm eine an **Wideroe** untervermietete Fokker 50 (PH-JXJ, msn 20232) wieder in Empfang.

**easyJet** gab eine 737-700 (G-EZJH, msn 30240) an den Vermieter GECAS zurück.

**Finnair** rutschte im 3. Quartal aufgrund steigender Kerosinpreise und sinkender Ticketpreise ins Minus. Der Verlust vor Steuern beläuft sich auf 22 Mio. Euro. Im Vorjahreszeitraum erwirtschafteten die Finnen noch einen Gewinn von 59,9 Mio. Euro. Der Umsatz kletterte im 3. Quartal um 2,7 % auf 559 Mio. Euro. Das Unternehmen plant, 500 von insgesamt 9500 Stellen zu streichen und die Zahl der Linienflüge zu reduzieren.

**flybe** stellte eine neue DHC-8Q-402 (G-ECOG, msn 4220) und eine neue ERJ-195LR (G-FBEN, msn 19000213) in Dienst.

**Germania** nahm eine an Air Berlin untervermietete 737-300 (D-ADIH, msn 23921) wieder in Empfang.

**Iberias** abgestellte Boeing 747-200B (EC-DNP, msn 22764) wurde nun abgewrackt.

**Lagun Air** legte nach der Betriebseinstellung drei Embraer ERJ-145 still: (EC-JYB, msn 145155), (EC-KSS, msn 145230), (EC-KBI, msn 145362). Erstere ging an den Hersteller zurück, während letztere an **Air Caraibes** retourniert wurde.

**LTE International** retournierte nach der Betriebseinstellung fünf Airbus A320-200 an die Leasinggeber: (EC-JRC, msn 438), (EC-JTA, msn 445), (EC-JIB, msn 496), (EC-JRX, msn 580), (EC-ISI, msn 2123).

**Lufthansa** senkte das Gewinnziel für das Gesamtjahr. Der Vorstand erwarte nun ein operationelles Ergebnis 1,1 Milliarden Euro. Zuvor hatte man 1,4 Milliarden beziffert. Die Aktie gab zeitweise um 8,7 % nach. Anscheinend kommt die Airline in der gegenwärtigen Finanzkrise nicht ungeschoren davon. Das operative Ergebnis war von Januar bis September um 9,3 % auf 984 Millionen Euro zurückgegangen. Gerechnet hatte man mit einem Anstieg auf 1,147 Milliarden Euro. Der Umsatz wuchs etwas schwächer als erwartet um 13,6 % auf 18,6 Milliarden Euro (Prognose: 18,7 Mrd.).

Der Überschuss fiel mit 551 Millionen Euro wie erwartet deutlich geringer aus als im Vorjahr. Damals hatte der Verkauf der Beteiligung am Reiseveranstalter Thomas Cook sowie die Reform der Unternehmenssteuer das Konzernergebnis auf 1,6 Milliarden Euro in die Höhe getrieben. Allerdings hatten die Experten in diesem Jahr dennoch mehr erwartet: Ihre Prognose für die ersten drei Quartale lag bei 729 Millionen Euro. Als Ursache für den Rückgang benannte Lufthansa die hohen Treibstoffpreise, die nicht mehr aufgefangen werden konnten. Im 1. Halbjahr war man mit Fuel Hedging noch gut geflogen.

Insbesondere das 3. Quartal machte der Lufthansa aufgrund der Kerosinkosten zu schaffen. Der Umsatz legte zwar um 3,7 % auf 6,5 Milliarden Euro zu. Das operative Ergebnis brach hingegen um mehr als die Hälfte (53,4 Prozent) auf 279 Millionen Euro ein und verfehlte deutlich die Erwartungen der Analysten, die im Schnitt mit 442 Millionen Euro gerechnet hatten. Das Konzernergebnis, das im Vorjahr von Sondereffekten profitiert hatte, ging noch stärker als erwartet zurück und lag bei 149 Millionen Euro (Prognose: 327 Mio). Der Gewinnrückgang stammt vor allem aus dem Passagiergeschäft, der Kernsparte des Konzerns. Hier rutschte das operative Ergebnis um mehr als drei Viertel auf 112 Millionen Euro ab. Für das kommende Jahr

wurde auch der angestrebte Ausbau des Streckennetzes von 7,1 auf 5,2 % (mit Swiss 6,3 %) zurückgefahren. Die Flottenplanung bleibt unverändert und auch Entlassungen sind nicht vorgesehen.

**Lufthansa** übernimmt im kommenden Jahr die Mehrheit der britischen **bmi**. Bislang hielt man hier 30 % minus 1 Aktie, hatte aber ein Vorkaufsrecht auf die 50 % plus 1 Aktie, die vom bmi-CEO Bishop gehalten werden. Dafür soll Lufthansa rund 400 Mio. Euro auf den Tisch legen. Auch **eurowings** samt deren Tochter **germanwings** wird zum Jahresende 2008 übernommen. Bislang ist Lufthansa mit 50 % an eurowings beteiligt.

**LuzAir** (Portugal) will eine ehemalige Delta L.1011 TriStar 500 erwerben (CS-TFP, msn 1189). Ferner will man von ILFC eine erste Boeing 767 anmieten. Die ins Auge gefasste 767-300ER (msn 27136) flog zuletzt bei der gescheiterten Zoom Airlines.

**Malev** will von Bombardier eine ex-SAS DHC-8Q-400 anmieten (HA-KCG, msn 4063).

**MK Airlines** will eine ex-Orient Thai 747-200F(SCD) erwerben (msn 22477).

**Next Jet** übernahm eine BAe ATP (SE-MAL, msn 2045), die zuvor bei West Air Europe flog.

**Norwegian** will nach dem Kollaps der dänischen Sterling Airlines elf neue Routen ab Kopenhagen aufnehmen. Zum 6. November sollen zunächst zwei Flugzeuge in der dänischen Hauptstadt stationiert werden, die von dort sechs neue Ziele, darunter Aalborg, Stockholm und Oslo, bedienen. Weitere Routen z.B. nach London, Amsterdam und Rom sollen in Kürze folgen. Norwegian und Sterling hatten für die Rennstrecken Oslo-Kopenhagen und Stockholm-Kopenhagen ein Kooperationsabkommen geschlossen. Dieses wurde aber von den Wettbewerbsbehörden noch untersucht und wurde daher noch nicht umgesetzt. Die Aktien der Norwegian stiegen bereits um 8,1 %.

**Ryanair** orderte zehn weitere Boeing 737-800 und erhält in Summe somit 325 Maschinen.

**Ryanair** zieht sich zum 4. November weitestgehend aus Valencia zurück, da die Stadtväter nicht auf die von Ryanair geforderten Werbeunterstützungen eingehen wollten. Unter den zehn gestrichenen Verbindungen befinden sich London STN, Liverpool und Paris Beauvais. Valencia ist dann kein Ryanair-Drehkreuz mehr.

**SAS** gab Kopenhagen - Köln/Bonn und Stockholm ARN – Hamburg mit Ende des Sommerflugplans am 25.10. auf. Für 2009 plant SAS neue Routen von Kopenhagen nach Basel/Mulhouse und San Francisco sowie von Oslo nach Bangkok und Newark.

**Sterling Airlines** beantragte am 29. Oktober Gläubigerschutz und stellte den Flugbetrieb ein. Eine zur Sicherstellung der Liquidität erforderliche neue Finanzierungsrunde durch das isländische Investorenkonsortium um die FL Group, zu dem Sterling gehört, ist nach Zusammenbrechen des isländischen Kapitalmarkts gescheitert. Eine Einigung mit anderen Geldgebern konnte nicht erzielt werden. Die FL Group ist auch an Icelandair und easyJet beteiligt.

**Transavia** beendete Amsterdam – Verona am 31. Oktober. Ende September war bereits Rotterdam - Paris Orly entfallen. Ferner stellte man neue Saisonrouten vor:  
Amsterdam - Rovaniemi: ab 21.12., wöch.  
Berlin TXL - Innsbruck: ab 18.12., 4x wöch.  
Brüssel- Innsbruck: ab 19.12., 3x wöch.  
Brüssel - Salzburg: ab 20.12., 2x wöch.  
Kopenhagen - Innsbruck: ab 18.12., 5x wöch.  
Hamburg - Innsbruck: ab 18.12., 5x wöch.  
Rotterdam - Friedrichshafen: ab 20.12., 2x wöch.  
Rotterdam - London LTN: ab 27.10., 2x tägl.

**West Air Europe** übernahm eine gebrauchte BAe ATP (SE-LLO, msn 2023) von Trident Aviation Leasing Service.

**XL Airways France** übernahm bei ILFC das Leasing einer 737-800 (F-HAXL, msn 35279), die zuvor über die englische XL Airways geleast war.

## **RUSSLAND / GUS**

**Aeroflot** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (VP-BZS, msn 3644), der von GECAS geleast wurde.

**Aeroflot-Cargo** stellte eine DC-10-40F (VP-BDF, msn 47855) außer Dienst und retournierte sie an den Vermieter Ten Forty Corp.

**Aeroflot-Don** will zwei ex-Alaska Airlines 737-400 (msn 25113, 25114) von AerCap leasen.

**Dniproavia** flottete eine ERJ-145EP ein (msn 145237), die zuvor bei flybe flog.

**KrasAir** retournierte fünf Boeing 737-300 an die Leasingfirmen: (EI-DNS, msn 23771), (EI-DNT, msn 24356), (EI-CLZ, msn 25179), (EI-CLW, msn 25187), (EI-DNH, msn 25614). Auch zwei Boeing 767-200ER (EI-GAA, msn 23179 und EI-DMP, msn 24448) gingen an Arbor Finance bzw. ILFC zurück. Eine Il-96-300 (RA-96017, msn 74393202011) ging an Sberbank zurück.

**Somon Air** (Tajikistan) leaste von BBAM eine ex-SpiceJet 737-800 (msn 34955).

**Ukraine:** ein privater Betreiber will eine gebrauchte Dornier 328JET übernehmen (UR-DAV, msn 3169).

## **NAHOST / GOLFREGION**

**Bahrain Air** will von GECAS einen ersten Airbus A319 anmieten. Der Jet (A9C-BAX, msn 2700) flog zuletzt bei Frontier.

**Emirates** nahm am 24. Oktober ihren zweiten Airbus A380 in Hamburg in Empfang. Drei Tage später ging der A380 in den regulären Liniendienst und fliegt nun ebenfalls

täglich zwischen Dubai und New York. Der zweite Tageskurs wird weiterhin mit Boeing 777-300ER bestritten.

**Jordan Aviation** will eine dritte und vierte Boeing 767 erwerben.

**Qatar Airways** stellte einen neuen A321-200 in Dienst (A7-ADZ, msn 3669), der über CIT Aerospace geleast wurde.

## ASIEN

**Air Busan** ist eine südkoreanische Neugründung, die als erstes Flugzeuge eine 737-500 (HL7250, msn 25769) von Asiana anmieten will.

**Air China** flottete einen neuen A330-200 (B-6505, msn 957) sowie zwei neue A321-200 ein (B-6382, msn 3665 und B-6383, msn 3678).

**Air India** stellte einen neuen A319-100 in Dienst (VT-SCL, msn 3551).

**AirAsia** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (9M-AHQ, msn 3628). Im Gegenzug retournierte man zwei 737-300 (9M-AEB, msn 24465 und 9M-AAC, msn 28200) an AerCap bzw. ILFC.

**Cebu Pacific** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (RP-C3248, msn 3646), der von CIT Aerospace geleast wurde.

**Deccan Air Cargo** will einen gebrauchten A310-300 (VT-AIO, msn 693) von Kaveria Leasing Ltd anmieten.

**Hansung Airlines** stellte den Flugbetrieb ein. Die vier ATR72-200 kehrten an ATR Leasing/ROckton Management zurück: (HL5232, msn 212), (HL5233, msn 324), (HL5230, msn 455), (HL5229, msn 456).

**JAL** übernahm eine neue 737-800 (JA315J, msn 35344).

**Jet Airways** leaste von ATR eine neue ATR-72-200A (VT-JCN, msn 825).

**Lucky Air** erhielt eine ex-Sun Country 737-700 (B-5246, msn 30674) von ILFC.

**Merpati Nusantara Airlines** retournierte sechs Boeing 737-200 an die Leasinggeber: (PK-MBC, msn 22129), (PK-MBU, msn 22259), (PK-MBS, msn 22342), (PK-MBY, msn 23004), (PK-MBX, msn 23005), (PK-MBZ, msn 23007).

## NORDAMERIKA

**Allegiant Air** beförderte im September 2008 (Liniendienste und Kontraktdienste) 222.788 Passagiere und somit 10,6 % mehr als im Vorjahresmonat. Die Beförderungskapazitäten sanken um 11,2 % auf 228,4 Mio. Sitzmeilen. Die Nachfrage stieg dagegen um 1,7 % auf 200,8 Mio. Passagiermeilen. Dies macht sich

bei der Auslastung der Flugzeuge bemerkbar, die von 76,5 % auf 87,6 % zulegte. Die durchschnittliche Streckenlänge sank von 912 auf 815 Meilen.

Im 3. Quartal 2008 stiegen bei Allegiant 974.600 Fluggäste ein. Ein Zuwachs von 20,9 % im Vergleich zum 3. Quartal 2007. Die Beförderungskapazitäten wurden um 3,7 % auf 946,4 Mio. Meilen aufgestockt. Die Nachfrage stieg um 11,7 % auf 858,1 Mio. Passagiermeilen. Die Auslastung der Flugzeuge stieg ebenfalls um 6,5 Punkte auf 90,7 %. Durchschnittlich flogen die Passagiere 815 Meilen – ein Rückgang um 9,2 %.

**Centurion Air Cargo** will eine ex-Gemini Air Cargo MD-11F (N701GC, msn 48434) von AerCap leasen.

**Continental Airlines** will von Boeing vier ehemalige ATA Airlines 757-300 anmieten: (N73860, msn 32584), (N57862, msn 32586), (msn 33525), (msn 33526).

**Delta Air Lines** und **Northwest Airlines** erhielten am 29. Oktober vom US-Justizministerium Grünes Licht für eine Fusion. Die Aktionäre hatten bereits zuvor zugestimmt. Die gemeinsame Gesellschaft wird **Delta** heißen und ihren Sitz in Atlanta haben. Sie fliegt zu über 375 Städten weltweit – mehr als jeder andere Carrier. Das Unternehmen zählt rund 75.000 Mitarbeiter.

Die bislang drittgrößte US-Fluggesellschaft Delta Air Lines und die Nummer fünf Northwest lösen gemeinsam American Airlines an der Spitze der Branche ab. Die Fusion stellt im Kern eine Übernahme von Northwest Airlines durch die deutlich größere Delta Air Lines dar.

Delta wird ihre Drehkreuze in Atlanta, Cincinnati, Detroit, Memphis, Minneapolis/St. Paul, New York (JFK), Salt Lake City und Tokio (Narita) aufrecht erhalten. Die Fusion von Delta und Northwest wird innerhalb der nächsten 12 bis 24 Monate stattfinden. Das Unternehmen rechnet mit rund 600 Millionen US-Dollar an Kosten für die Integration beider Airlines.

Die Fusion wird voraussichtlich mindestens zwei Milliarden US-Dollar jährlichen Umsatz generieren und für Synergien bei den Kosten sorgen, da Flugzeuge wirkungsvoller eingesetzt, die Streckennetze aufeinander abgestimmt und die operative Effizienz verbessert werden können. Wie von den Aktionären beider Unternehmen in diesem Jahr genehmigt wurde, erhalten die Aktionäre von Northwest 1,25 Delta Aktien für jede Northwest Aktie, die sie besitzen.

**Frontier Airlines** beförderte im September 799.233 Passagiere und damit 2,9 % weniger als im September 2007. Gleichzeitig stieg der Yield um 8,3 % auf 10,60 cents. Im Angebot waren 859,92 Millionen Sitzmeilen (- 13,7 % im Vergleich zu Sept. 2007), von denen 711,93 Millionen auch verkauft wurden (- 8,3 %). Die Auslastung stieg um 4,9 Punkte auf 82,8 %. Die durchschnittliche Streckenlänge sank um 5,5 % auf 891 Meilen.

Im 3. Quartal stiegen 2,88 Millionen Passagiere bei Frontier ein. Ein leichter Rückgang von 0,6 % im Vergleich zum 3. Quartal 2007. Die Kapazitäten sanken um 5,7 % auf 3,05 Mrd. Sitzmeilen. Man passte sich der Nachfrage an, die um 4,6 % nachgab und 2,61 Mrd. Passagiermeilen betrug. Die Auslastung verbesserte sich um 1,1 Punkte auf 85,8 %. Die durchschnittliche Streckenlänge sank von 944 auf 906 Meilen.

In den ersten neun Monaten des Jahres beförderte Frontier 8,19 Mio. Passagiere und damit 4,0 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Kapazitäten blieben mit 9,36 Mrd. Sitzmeilen nahezu gleichauf (- 0,1 %). Die Nachfrage stieg auf 7,72 Mrd.

Passagiermeilen (+ 4,0 %). Die macht sich bei der Auslastung bemerkbar, die um 3,3 Punkte auf 82,6 % zulegte. Die durchschnittliche Streckenlänge sank leicht von 946 auf 942 Meilen.

**Frontier Express** (Lynx Aviation) beförderte im September 90.992 Passagiere. Im Angebot waren 52,15 Millionen Sitzmeilen, von denen 32,21 Millionen auch verkauft wurden. Die Auslastung betrug 61,8 % und die durchschnittliche Streckenlänge 354 Meilen.

Im 3. Quartal stiegen 302.678 Passagiere bei Frontier Express ein. Im Angebot waren 154,99 Millionen Sitzmeilen, von denen 104,31 Millionen auch verkauft wurden. Die Auslastung betrug 67,3 % und die durchschnittliche Streckenlänge 345 Meilen.

In den ersten neun Monaten des Jahres flogen 740.297 Passagiere mit Frontier Express. Im Angebot waren 435,92 Millionen Sitzmeilen, von denen 275,97 Millionen auch verkauft wurden. Die Auslastung belief sich auf 63,3 % und die durchschnittliche Streckenlänge 373 Meilen. Vorjahreswerte fehlen bei Lynx Aviation, da die 100-prozentige Frontiertochter erst seit Dezember 2007 in der Luft ist.

**Hawaiian Airlines** stellte die Verkehrsergebnisse für September 2008, das 3. Quartal sowie die ersten neun Monate des Jahres vor.

Mit 585.070 Passagieren verzeichnete man gegenüber dem Vorjahresmonat einen Anstieg von 2,7 %. Die Beförderungskapazitäten sanken um 10,3 % auf 749,2 Mio. Sitzmeilen, während die Nachfrage um 1,4 % auf 599,2 Mio. Passagiermeilen nachgab. Auch die Auslastung sank im September um 7,9 Punkte auf 80,0 %.

Im 3. Quartal 2008 beförderte Hawaiian 2,05 Millionen Fluggäste, was einem Anstieg von 9,0 % entspricht. Von 2,44 Mrd. Sitzmeilen (+ 1,4 %) wurden 1,96 Mrd. Meilen auch verkauft (- 7,2 %). Die Auslastung der Flugzeuge sank von 87,7 % auf 80,3 %.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 stiegen 5,94 Millionen Passagiere bei Hawaiian ein. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist dies ein Plus von 11,4 %. Dies ist hauptsächlich auf die verstärkten Verbindungen der Inseln untereinander zurückzuführen. Die Kapazitäten wurden um 3,4 % auf 7,12 Mrd. Sitzmeilen ausgebaut. Doch die Nachfrage sank um 1,4 % auf 5,93 Mrd. Passagiermeilen. Auch die Auslastung gab um 4,0 Punkte nach und betrug 83,4 %. Hier machten sich die aufgrund des Ölpreises gestiegenen Transpazifiktarife bemerkbar. Hawaiian steuerte anschließend mit Kapazitätsanpassungen dagegen.

**Mesaba Airlines** leaste einen neuen CRJ900 (N934XJ, msn 15198) von Northwest und setzt ihn als Northwest Airlinck ein.

**New Air + Tours** übernahm eine zweite ex-airTran 737-700 (C-GBEJ, msn 34480) von ACG Acquisitions.

**Primaris Airlines** hat mit CorpoPetrol Global Energy Development seit 15. Oktober einen neuen Mehrheitseigentümer, der 70 % der Anteile übernahm. Gleichzeitig stellte man sich unter Insolvenzschutz nach Kapitel 11 des US-Konkursrechts bis das Geschäft abgeschlossen ist. Eine 757-200 (N741PA, msn 24737) kehrte nach Untervermietung von **Virgin Nigeria** zurück.

**Shuttle America** leaste eine neue ERJ-175 (N206JQ, msn 17000249) von der Schwester Chautauqua Airlines.



**US Airways** übernahm eine neue ERJ-190-100 IGW (N968UW, msn 19000216). Drei Boeing 737-300 verließen die Flotte und gingen an AAR Aircraft Sales + Leasing zurück: (N160AW, msn 23782), (N306AW, msn 24633), (N311AW, msn 24712). Eine weitere abgestellte 737-300 (N518AU, msn 23704) wurde ausgeschlachtet.

**WestJet** stellte die Verkehrsergebnisse für September, das 3. Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 2008 vor.

Im September baute der kanadische Billigflieger die Kapazitäten um 15,8 % auf 1,42 Mrd. Sitzmeilen aus. Die Nachfrage stieg aber nur um 11,0 % auf 1,07 Mrd. Passagiermeilen. Dadurch sank die Auslastung der Flugzeuge um 3,2 Punkte auf 75,5 %.

Im 3. Quartal hatte WestJet 4,55 Mrd. Sitzmeilen im Angebot. Das sind 20,1 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Nachfrage legte um 17,5 % auf 3,71 Mrd. Passagiermeilen zu. Somit sank die Auslastung um 1,8 Punkte auf 81,4 %.

In den ersten neun Monaten des Jahres hatte WestJet 12,85 Mrd. Sitzmeilen im Angebot (+ 19,8 %). Davon wurden 10,40 Mrd. Meilen auch verkauft (+ 18,6 %). Die Auslastung gab geringfügig nach und betrug 80,9 % (- 0,9 %).

**World Airways** will eine ex-Gemini Air Cargo MD-11F (msn 48435) von AerCap leasen.

## MITTEL / SÜDAMERIKA

**AeroGal** (Galapagos) will drei 737-300 (msn 23787, 24210, 24376) von ACG Acquisitions anmieten. Alle drei flogen zuletzt bei der brasilianischen Oceanair. AeroGal plant außerdem die Einflottung von zwei Boeing 757-200.

**Aerolineas Argentinas** soll laut einem Bericht der Zeitung "La Nacion" vom Staat beschlagnahmt werden, da man sich mit dem bisherigen Eigentümer Marsans nicht auf einen Preis einigen konnte. Der spanische Reisekonzern stimmte im Juli dem Verkauf der schlingernden Airline und deren Regionalableger Austral zu. Zusammen beschäftigt man rund 9000 Angestellte und deckt 80 % des Inlandsmarktes ab. Doch inzwischen sind 890 Mio. Dollar Schulden aufgelaufen. Marsans schätzt den Wert der Aerolineas Argentinas auf 250-450 Mio. Dollar, doch die argentinische Regierung verkündete, dass man nicht beabsichtige, überhaupt etwas zu bezahlen.

**Air Comet Chile** stellte zum 31. Oktober den Flugbetrieb ein. Die Flotte besteht aus drei 737-200. Zwei Jets wurden bereits abgestellt (CC-CZK, msn 21804 und CC-CZO, msn 2030) und kehrten an Aurora Aviation Group zurück.

**Avianca** leaste eine 757-200 (msn 26635) von GECAS. Der Jet flog zuvor bei Oceanair.

**ConViasa** erhielt eine ex-US Airways 737-300 (YV2557, msn 24633) von AAR Aircraft Sales + Leasing.

**Copa Airlines** übernahm eine neue ERJ-190-100 IGW (HP-1568CMP, msn 19000212).

**GOL** legte die Verkehrsergebnisse für September 2008 vor. Die Beförderungskapazitäten stiegen insgesamt (Inland, international) um 4,1 % auf 3,03 Mrd. Sitzkilometer, doch die Nachfrage sank um 3,1 % auf 1,73 Mrd. Passagierkilometer. Somit gab auch die Auslastung nach und betrug nur 57,0 % - das sind 4,2 Punkte weniger als im September 2007.

Aufgeschlüsselt auf die Märkte ergibt sich folgendes Bild: im Inland wurden die Kapazitäten um 9,6 % auf 2,55 Mrd. Sitzkilometer ausgebaut. Die Nachfrage stieg nur um zarte 0,1 % auf 1,44 Mrd. Passagierkilometer. Die Auslastung sank um 5,4 Punkte auf 56,5 %.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kappte GOL die Kapazitäten um 17,8 % auf 479,5 Mio. Sitzkilometer und paste sich damit der sinkenden Nachfrage an. Diese fiel um 16,5 % auf 286 Mio. Passagierkilometer. Die Auslastung stieg daraufhin um 0,9 Punkte auf 59,6 %.

**LAN Airlines** orderte vier weitere Boeing 767-300ER zur Ablieferung 2011. Damit reagiert LAN auf die Lieferverzögerung der 787 Dreamliner, die eigentlich zwischen 2011 und 2016 übergeben werden sollten. Die 767-300ER-Flotte steigt somit auf 28 Einheiten an. Außerdem übernimmt LAN im 1. Quartal 2009 die erste von vier bestellten 777-Frachter.

**TAM Airlines** stellte die Verkehrsergebnisse für September, das 3. Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 2008 vor. Die Daten werden von der nationalen Luftfahrtbehörde ANAC veröffentlicht.

Im Inland baute TAM das Angebot um 17,5 % auf 2,95 Mrd. Sitzkilometer aus. Die Nachfrage erhöhte sich zwar um 15,0 % auf 1,91 Mrd. Passagierkilometer, hielt aber mit dem Kapazitätsausbau nicht Schritt. Somit sank die Auslastung um 1,4 Punkte auf 64,6 %. Im Inland erreichte TAM einen Marktanteil von 52,8 % - ein Plus von 4,8 Punkte.

Im grenzüberschreitenden Verkehr waren im September 1,66 Mrd. Sitzkilometer im Angebot (+ 25,4 %), von denen 1,33 Mrd. Passagierkilometer verkauft wurden (+ 41,5 %). Die Auslastung stieg um 9,2 Punkte auf 80,4 %. Hier konnte TAM ihren Marktanteil von 70,3 % auf 82,1 % ausbauen.

Im 3. Quartal hatte TAM im Inland 8,86 Mrd. Sitzkilometer im Angebot. Das sind 15,2 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Nachfrage legte um 16,0 % auf 6,02 Mrd. Passagierkilometer zu. Somit stieg die Auslastung um leichte 0,5 Punkte auf 67,9 %. Im Inland erreichte TAM einen Marktanteil von 52,4 % - ein Plus von 3,2 Punkten.

Im grenzüberschreitenden Verkehr waren im 3. Quartal 5,19 Mrd. Sitzkilometer verfügbar (+ 24,7 %), von denen 4,16 Mrd. Passagierkilometer verkauft wurden (+ 40,6 %). Die Auslastung stieg um 9,1 Punkte auf 80,2 %. Hier konnte TAM ihren Marktanteil von 69,2 % auf 75,8 % ausbauen.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 bot TAM im Inland 25,93 Mrd. Sitzkilometer im Angebot. Das sind 14,2 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Nachfrage legte um 12,6 % auf 17,69 Mrd. Passagierkilometer zu. Die Auslastung sank um einen Punkt auf 69,3 %. Im Inland erreichte TAM von Januar bis September einen Marktanteil von 50,2 % - ein kleines Plus von 1,1 Punkten.

Im grenzüberschreitenden Verkehr waren in den ersten neun Monaten 15,23 Mrd. Sitzkilometer verfügbar (+ 32,2 %), von denen 11,71 Mrd. Passagierkilometer verkauft wurden (+ 43,8 %). Die Auslastung stieg um 6,2 Punkte auf 76,9 %. TAM konnte im internationalen Verkehr den Marktanteil von 68,4 % auf 72,4 % steigern.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Jetstar** geht von weiteren Verzögerungen im 787-Programm von bis zu einem halben Jahr aus. Jetstar rechnet mit einer Übergabe erst zwischen Februar und Mai 2010. Ursprünglich hätte die Qantas-Tochter schon im August den ersten Dreamliner übernehmen sollen.

**OzJet Airlines** leaste eine ex-JetEx 727-200(F) (VH-VLH, msn 22642) von **HeavyLift Cargo Airlines**.

--- Update 5.11. ---

## EUROPA

**Aer Lingus** führt ihr Kosteneinsparungsprogramm fort, auch wenn die Gespräche mit der Gewerkschaft SIPTU vor vier Wochen abgebrochen wurden. Laut Aer Lingus hat die Airline keine Zeit zu verlieren; Alternativen wurden von SIPTU nicht vorgelegt. Die Gewerkschaft kündigte Streiks an, sollte es zu Entlassungen kommen. Im August wies die irische Airline einen Halbjahresverlust von 22,3 Mio. Euro aus.

**Aer Lingus** reduzierte am 29. Oktober ihre Treibstoffzuschläge auf Langstreckenflügen mit sofortiger Wirkung. Zwischen Irland und den USA sinken diese um bis zu 20 %. Die Zuschläge sinken für Flüge nach New York und Boston von 75 auf 60 Euro, nach Washington von 75 auf 70 Euro, nach Chicago von 85 auf 70 Euro, Orlando von 95 auf 75 Euro und nach San Francisco von 110 auf 99 Euro.

**Air Berlin** fliegt ab 1. Mai 2009 von Düsseldorf nach Venedig. Das für Air Berlin achte Italienziel wird täglich außer sonntags angesteuert. Auch die Nordamerika-Dienste werden ausgebaut. Von Düsseldorf aus geht es dann statt vier- statt dreimal pro Woche nach Fort Myers in Florida. Außerdem werden die in der laufenden Wintersaison eingestellten Verbindungen von Düsseldorf nach New York und Los Angeles im kommenden Sommer wieder angeboten. „The Big Apple“ wird dann wieder täglich und „Die Stadt der Engel“ 3x wöchentlich bedient. Weitere Nordamerika-Ziele im Sommer 2009 sind Miami und Vancouver.

**Air Europa** schoss am 31.10. nach der Landung in Lanzarote mit einer Boeing 737-800 über das Bahndamm hinaus und kam erst an der Flughafenumzäunung zum Stehen. Kurz dahinter beginnt das Meer. Die 74 Passagiere und 6 Besatzungsmitglieder kamen mit dem Schrecken davon

**Alitalia** erhielt am Abend des 31. Oktobers doch noch ein verbindliches Angebot der italienischen Investorengruppe CAI. Das Konsortium hatte die Einreichung des Kaufangebots eigentlich von der Unterzeichnung eines vorläufigen Dokuments durch die Gewerkschaften abhängig gemacht. Piloten- und Flugbegleitergewerkschaften weigerten aber und setzten darauf, dass sich Berlusconi einbringt, da er die Alitalia zur persönlichen Chefsache machte. Ein Scheitern samt Pleite wäre ein enormer Prestigeverlust.

**Austrian Airlines** senkte im Zuge der Entspannung bei den Treibstoffpreisen den Zuschlag auf Kurz- und Mittelstreckenflügen zum 31.10. von 27 auf 24 Euro. Auf Langstrecken bleibt es bei 98 Euro.

**Bmibaby** ließ die geplante Anmietung einer 737-300 (G-TOYL, msn 27626) bei ILFC streichen.

**British Airways** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (G-EUUZ, msn 3649).

**Croatia Airlines** orderte vier weitere A319-100 und verdoppelt so die A319-Flotte auf acht Einheiten.

**DC Aviation** leaste einen Legacy 600 (D-ARTN, msn 14500941) von **Cirrus Aviation**.

**Deutschlands Luftwaffe** will zwei Airbus A330 anschaffen.

**easyJet** stellte einen neuen A319-100 in Dienst (G-EZDR, msn 3683).

**Finncomm Airlines** flottete eine neue ATR-72-200A ein (OH-ATJ, msn 792).

**First Choice Airways** transferierte ihre gesamte Flotte samt 12 Lieferslots für Boeing 787 Dreamliner an **Thomsonfly**.

**FlyAnt** (Spanien) will Mitte November den Frachtflugverkehr mit zwei 737-300F wieder aufnehmen. Im Zuge der Futura-Pleite musste man als Tochter den Betrieb vor knapp zwei Monaten einstellen.

**flybe** übernahm eine neue DHC-8Q-400 (G-ECOH, msn 4221).

**FlySur** (Spanien) musste den Flugbetrieb einstellen. Die einzige ATR-42-300 (EC-IDG, msn 3) kehrte an **Top Fly** zurück.

**Kuzu Airlines Cargo** wurde nach Eigentümerwechsel auf **ULS Cargo** umgetauft und übernahm einen A310-300(F) (TC-LER, msn 646), der zuvor bei Emirates flog.

**LTE International** nahm am 23. Oktober den Betrieb wieder auf. Allerdings bietet man derzeit nur ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance)-Charter an.

**Lufthansa** dementierte Gerüchte zum angeblichen Kauf von 50 russischen Mittelstreckenflugzeugen des Typs Sukhoi RRJ (Russian RegionalJet). Die Zeitung Kommersant hatte davon berichtet und nannte auch **Air France** als Interessenten für 20-50 Flugzeuge.

**Lufthansa** stellte drei A300-600R außer Dienst (D-AIAN, msn 411), (D-AIAR, msn 546), (D-AIAS, msn 553).

**Malev**-CEO Peter Leonov hofft, dass seine Airline ab 2009 wieder schwarze Zahlen erwirtschaftet. Malev könnte im nächsten Jahr einen Betriebsgewinn von acht bis zwölf Mio. Euro erwirtschaften, wenn der Ölpreis langfristig zwischen 90 und 110 US\$ pro Barrel liegt. Sollte der Ölpreis weiter sinken, wäre auch noch ein höherer

Gewinn möglich. Die ungarische Fluggesellschaft hatte 2007, kurz nach ihrer Privatisierung, umfangreiche Umstrukturierungs-Maßnahmen gestartet. Der angestrebte Breakeven kann in diesem Jahr jedoch aufgrund der hohen Ölpreise noch nicht erreicht werden. Für 2008 rechnet Malev mit Verlusten in Höhe von 20 Millionen Euro. Im Rahmen ihrer Sparmaßnahmen hat Malev bislang 520 Arbeitsplätze abgebaut. 2009 sollen weitere 400 Stellen gestrichen werden.

**Ryanair** bestreitet das 4. Quartal des Geschäftsjahres (1.1.-31.3.) ohne Fuel Hedging laut CEO O'Leary. Im Juli meldete man, dass man 90 % des Septemberbedarfs für 129 US\$ pro Barrel und 80 % des Bedarfs für das dritte fiskalische Geschäftsjahr zu 124 \$ pro Barrel gesichert habe. Derzeit kostet das Fass 64 \$.

**Ryanair** musste einen massiven Gewinneinbruch hinnehmen. Im 2. fiskalischen Geschäftsquartal (1.7.-30.9.) fiel der Gewinn um 31 % auf knapp 186 Mio. Euro. Im 1. fiskalischen Halbjahr (1.4.-30.9.) brach der Reingewinn inklusive aller Sonderbelastungen um fast 77 % auf 953 Mio. Euro ein. Schuld ist der zunächst steigende und dann wegen der Rezession wieder fallende Ölpreis, so dass das mittel Termingeschäften gesicherte Kerosin nur noch halb soviel wert ist. Für Kerosin hat Ryanair im 1. Halbjahr 788 Mio. Euro ausgegeben und somit doppelt soviel wie im Vorjahreszeitraum. Dagegen legte der Umsatz dank Streckenausbau um fast 17 % auf 1,03 Mrd. Euro zu. Allerdings stiegen auch wegen des Ausbaus des Geschäfts die Kosten auf breiter Front, ob für Flugzeug-Wartung oder Start- und Landegebühren. Ryanair steuerte mit einem massiven Schnitt bei den Marketing-Ausgaben gegen. Befördert wurden im 1. Halbjahr 31,6 Millionen Fluggäste – ein Plus von 19 %. Die Auslastung sank um einen Prozentpunkt auf 85 %. Als Gegenmaßnahme setzt Ryanair auf eine Preissenkung der Tickets um 15-20 %.

**Ryanair** nahm am 28. Oktober die tägliche Verbindung zwischen Zweibrücken und London Stansted auf. Der Billigflieger rechnet mit 100.000 Passagieren pro Jahr. Vom benachbarten Saarbrücken bot auch Luxair eine Route nach London-City an, doch wegen Ausbaus der Route Saarbrücken – München und einer Wochenendroute nach Rom gab Luxair Anfang Oktober die Einstellung der Strecke bekannt. Eine Kooperation zwischen Saarbrücken und Zweibrücken ist 2007 von rheinland-pfälzischer Seite abgebrochen worden. In Saarbrücken gibt man sich auch eher gelassen, denn die Luxair-Route sei viel stärker auf Geschäftsreisende zugeschnitten gewesen.

**SAS Scandinavian** fliegt wegen Problemen mit der Tochter **Spanair** im 3. Quartal wieder in Verlustzone. Der Nettoverlust beläuft sich auf 2 Mrd. SKr (200 Mio. Euro). Im Vorjahreszeitraum hatte man einen Gewinn von 701 Mio SKr erwirtschaftet. SAS musste in den vergangenen Monaten den Buchwert von Spanair um knapp zwei Milliarden Kronen vermindern, nachdem sich anhaltende Bemühungen um einen Verkauf der Tochter im Sommer zerschlagen hatten. SAS beförderte im 3. Quartal 9,8 Mio. Passagiere. Dies ist ein Rückgang von 5,4 %. Der Umsatz legte um leichte 0,4 % auf 19,4 Mrd. SKr zu.

**Swiftair** flottete eine neue ATR-72-200A ein (EC-KVI, msn 824).

**Turkish Airlines** übernahm eine neue 737-800 (TC-JHD, msn 35743).

**Virgin Atlantic** strebt eine Zusammenarbeit mit **bmi** an, nachdem **Lufthansa** verkündete, dass man die bmi mehrheitlich übernehmen werde. Zusammen könnte man British Airways in London-Heathrow besser einheizen, so Virgin-CEO Steve Ridgeway. Die Geschäftsfelder Langstrecke (Virgin Atlantic) und Kurzstrecke (bmi) würden sich perfekt ergänzen. Virgin kontrolliert in LHR nur 3 % aller Slots, bmi hat 12 % und British Airways über 40 %. Die Airline-Besitzer Branson und Bishop pflegen zudem eine Antipathie gegen BA. Eine Zusammenarbeit würde den 25. Geburtstag der Virgin Atlantic im nächsten Jahr krönen. Ridgeway machte aber keine Aussage, ob er der Lufthansa die bmi-Anteile abkaufen oder eine Dreiecksbeziehung eingehen will. Die Karten liegen bei Lufthansa.

**XL Airways Germany** nahm zwei an **Gulf Air** untervermietete 737-800 (D-AXLD, msn 35093 und D-AXLE, msn 30724) wieder in Empfang.

## **RUSSLAND / GUS**

**Aeroflot**-CEO Valery Okulov meldete in einem Brief an das russische Verkehrsministerium Interesse an **S7 Airlines** an. Er bat um Genehmigung, die staatliche Beteiligung von 25,5 % übernehmen zu dürfen. Langfristig will Aeroflot S7 komplett übernehmen. Noch ist nichts entschieden und auch S7 war davon zuvor nicht in Kenntnis gesetzt worden. Bislang gebe es keine offiziellen Verhandlungen. Analysten sehen in dem Schritt eine Reaktion auf das neu entstehende Airline-Bündnis **Avialinii Rossi** der Staatsholding RusTechnologi. In dieses Bündnis werden die zehn Airlines der gescheiterten Marketing-Allianz **AiRUnion** eingebracht, die so zu einem ernsthaften Aeroflot-Konkurrenten werden könnten. Aeroflot und S7 kontrollieren zusammen 35 % des russischen Marktes. Doch Okulov könnte sich hier auch ein Kuckucksei ins Nest holen, denn in der aktuellen Finanzkrise mehren sich die Spekulationen, dass S7 in finanziellen Schwierigkeiten stecke. So soll die Airline unter anderem Probleme bei der Zahlung von Flugzeug-Leasingraten haben.

**Almaty Aviation** legte eine An-12BP still (UN-11650, msn 6344305). Die Maschine war von **Airmark Aviation** zurückgekehrt.

**Archangelsk AVL**, wie Aeroflot-Nord seit dem Absturz einer Maschine wieder firmiert, stellte zwei Tupolev Tu-134A-3 (RA-65108, msn 60332 und RA-65781, msn 62645), eine Antonov An-24RV (RA-46651, msn 47309202) sowie zwei Tu-154B-2 (RA-85365, msn 365 und RA-85551, msn 551) außer Dienst. RA-85365 war die letzte Tu-154 bei AVL.

**Astair** (Russland) musste den Flugbetrieb einstellen. Erst kurz zuvor hatte man noch eine ex-VIM Yak-42D (RA-42343, msn 4520421708285) übernommen. Sie wurde wie ihre Schwestern (RA-42356, msn 4520422811400 und RA-42359, msn 4520423811417) abgestellt. Weitere Stilllegungen betreffen vier Il-62M: (RA-86533, msn 1343123), (RA-86575, msn 1647928), (RA-86577, msn 2748552), (RA-86567, msn 4256314) und eine Tu-154M (RA-85031, msn 751). Teilweise kehrten die Flugzeuge an die Leasingfirmen zurück.

**Esen Air** stellte eine Boeing 737-200 in Dienst (EX-25004).

**G-Aisyam** sagte die geplante Transaktion einer of An-30(A) ab (msn 403).

**IrAero** flottete eine An-24RV (RA-46846, msn 27307504), die zuletzt bei der libyschen Buraq Air Transport flog.

**Omskavia** musste den Flugbetrieb einstellen. Eine Tu-154M (RA-85750, msn 932) wurde abgestellt.

**Reem Air** stellte eine Ilyushin Il-76T außer Dienst (EX-049, msn 83415453).

**Rossiya** stellte eine Tu-134A-3 (RA-65759, msn 62239) außer Dienst.

**Russlands Geheimdienst FSB** übernahm eine gebrauchte Antonov An-72 (RF-72017).

**S7 Airlines** stellte vier Tu-154M außer Dienst: (RA-85619, msn 738), (RA-85620, msn 739), (RA-85827, msn 745), (RA-85635, msn 764).

**SkyLink Aviation** leaste eine An-12V (YA-KAC, msn 5343204) von Kabul Air.

**Taban Air** flottete Tu-154M (RA-85784, msn 968), die zuletzt bei Kolavia flog.

**Tajik Air** übernahm eine 737-800 (OK-TVH, msn 35275) als Untermieter von **Travel Service**.

**Trans Avia Export Cargo Airlines** stellte zwei Ilyushin Il-76TD außer Dienst (EW-78819, msn 93495883 und EW-78827, msn 1003499997).

**Yamal Airlines** erhielt von GECAS eine ex-AdamAir 737-500 (VQ-BAB, msn 28565).

## NAHOST / GOLDFREGION

**Emirates** zweiter A380-800 (msn 13) wurde auf A6-EDB registriert.

**Omans Luftwaffe:** die abgestellte BAC 111-485GD(F) (msn 247) wurde nun ausgeschlachtet.

**Qatar Airways** nahm den täglichen Nonstop-Linienbetrieb zwischen Doha und New York JFK auf. Die neue Route ersetzte die bisherige Verbindung über Genf nach Newark. Eingesetzt wird die neueste Boeing 777-300ER (A7-BAI, msn 36095) mit 42 Business- und 293 Economy-Sitzen. Ferner steuert Qatar Airways auch Washington an. Am 30. März 2009 erweitert Qatar Airways ihre Präsenz im US-amerikanischen Markt erneut. Dann wird die Verbindung von Doha nach Houston aufgenommen, die die Zentren der Energiewirtschaft beider Länder verknüpfen wird.

## AFRIKA

**Air Charter Express** stellte eine Lockheed L.1011 TriStar 100 außer Dienst (9G-BSM, msn 1221).

**Angolas Luftwaffe** übernahm eine gebrauchte An-12BP (D2-MBN).

**Compagnie Africaine d'Aviation** will eine ex-American MD-82 (msn 49702) von African Holding Co of America Inc. leasen.

**El Magal Aviation Services** stellte eine An-12BP (ST-AQQ, msn 9346504) außer Dienst.

**Karthago Airlines** geht noch im November in **Nouvelair** auf.

**Kenya Airways** wies für das abgelaufene fiskalische 1. Halbjahr (bis 30.9.) einen Gewinneinbruch von 63 % aus. Vor Steuern sank dieser auf 1,05 Mrd. KES (13,1 Mio. US\$). Die Airline macht dafür eine Kombination aus hohem Ölpreis, erstarkter Währung und Nachwirkungen der Unruhen vom Jahresanfang verantwortlich.

**Namibia Commercial Aviation** leaste eine Douglas C-47A-DK (ZS-CRV, msn 13331) von der südafrikanischen **Rovos Air**.

## ASIEN

**Air China** erhielt von den Teilhabern Grünes Licht für eine Order über 30 Boeing 737-800. Mit einer Vertragsfixierung wird in Kürze gerechnet.

**AirAsia X** will die internationale Finanzkrise nutzen, um schneller zu wachsen. So will die Langstrecken-Lowcost-Airline die Ablieferung der bestellten 25 A330-300 am liebsten vorziehen. Den ersten neuen Jet hat man bereits in Dienst gestellt, der 355 Economy und 28 XL Premium-Sitze bietet. Die anderen Maschinen sollen bis 2013 übergeben werden. "Wenn wir die Maschinen jedoch eher erhalten, können wir unser Netzwerk schneller ausbauen", so Vorstandschef Azran Osman Rani.

AirAsia X verfüge über eine hohe Liquidität und erwirtschaftete seit April positiven Cashflow. Die Finanzierung sei sichergestellt. Der Auftrag hat ein geschätztes Volumen von 4,6 Milliarden US Dollar. Der zweite A330-300 wird im Dezember an die Gesellschaft ausgeliefert. AirAsia X hatte vor einem Jahr mit einem geleasteten A330-300 den Langstreckendienst aufgenommen. Die Airline fliegt vom Hub Kuala Lumpur nach Perth, Melbourne und Goldcoast sowie nach Shanghai. Ab März 2009 sollen Ziele in Europa folgen. AirAsia X will zunächst London Stansted mit einem von der ILFC geleasteten A340-300 anfliegen. AirAsia X hat nach Medienberichten 36 Langstreckenkonzessionen erhalten und wird ein Drehkreuz im Golfstaat Bahrain einrichten.

**ANA** kann nach Ablauf des ersten Geschäftshalbjahr 2008/09 ihr Jahresziel nicht halten. Der Umsatz des börsennotierten Unternehmens gab um 1,3 % auf umgerechnet 5,05 Mrd. Euro nach. Der operative Gewinn sank um 25 % auf 334 Mio. Euro. Nach Steuern blieb ein Gewinn von 147,6 Mio. Euro. Das sind sogar 80 % weniger als im Vorjahr; allerdings gab es damals einmalige Gewinne durch den Verkauf des Hotelgeschäfts. Nun machte der kletternde Ölpreis der ANA zu schaffen. Hinzu kam eine sinkende Inlandsnachfrage (-2,3 %) sowie ein gesteigerter Inlandswettbewerb – auch durch die Shinkansen-Schnellzüge.

Kapazitätsanpassungen (- 4,2 %) waren unausweichlich. Der Umsatz sank in diesem Tealsegment um 3,3 %. Die internationalen Verbindungen waren besser nachgefragt,



so dass sich der Umsatz auch dank neuer Businessstarife hier auf Vorjahresniveau befindet; innerasiatisch stieg er sogar leicht um 2,2 %. Doch Nordamerika- und China-Routen waren weniger nachgefragt, so dass ANA insgesamt auf den internationalen Verbindungen 3,7 % weniger Fluggäste transportierte. Die Auslastung der Jets stieg um leichte 0,6 %.

Für das gesamte Geschäftsjahr 2008/09, das am 31.3.2009 endet, wurde die Gewinnprognose auf 115 Mio. Euro nach Steuern gesenkt. Im Frachtbereich stiegen Volumen und Umsatz jeweils um 20 %. Vor allem innerasiatisch sowie zwischen Japan und Europa und den USA war ANA sehr erfolgreich, während der Frachtexport aus Japan stagnierte. In diesem Geschäftsfeld brachten ANA die Einführung des neuen Boeing 767-Frachters und der Start des Paketzustelldienstes All Express (ALLEX) als Joint Venture zum 1. Juli 2008 enorm voran.

**Bangkok Airways** plant die Untervermietung eines A319-100 (HS-PGZ, msn 3694) an Siem Reap Airways. Eigentümer des Jets ist ILFC.

**BOC Aviation**, Leasingtochter der Bank of China, bestellte während der China Airshow in Zhuhai 20 Flugzeuge der A320-Familie. BOC Aviation hatte in den vergangenen Jahren bereits 78 A320 bestellt, von denen bisher 58 Flugzeuge ausgeliefert wurden. Der aktuelle Auftrag umfasst die Übernahme von 17 Bestellungen der insolventen US-Airline Skybus und die Ausübung von drei Optionsrechten. Es würden Maschinen der Ausbaustufen A319 und A320 gekauft. Die Auslieferung soll bereits Ende des Monats beginnen.

**Cardig Air Cargo** erhielt nach Frachterumbau zwei ex-Delta 737-300(F) (PK-BBA, msn 23597 und PK-BBB, msn 23598) per Leasing von Aurora Aviation Group.

**Cathay Pacific** gibt ihren Passagieren vom 1.11. bis 31.12. die Möglichkeit, die neue Business Class in Verbindung mit attraktiven „Business Class Save“-Angeboten zu über 40 Zielen in ganz Asien, Australien und Neuseeland zu erleben. Die neue Business Class, bei der jeder Platz vom Gang aus uneingeschränkt erreichbar ist, soll den Passagieren viel Raum und viel Unterhaltung bieten. Die neuen Sessel lassen sich nach Angaben der Airline zu 198 Zentimeter langen, komplett flachen Betten ohne Neigung ausfahren. Zudem können Passagiere nonstop Unterhaltung mit dem „Studio CX“-Programm auf neuen 15-Zoll-Flachbildschirmen genießen.

Dabei sollen 350 Fernsehprogramme, 888 Musikalben und 22 Radiokanäle zur Verfügung stehen. Für 3.282 Euro können Cathay-Pacific-Passagiere ab Frankfurt beispielsweise Hongkong, für 3.347 Euro Peking oder Shanghai anfliegen. Weitere Ziele sind u.a. Melbourne, Brisbane und Sydney für 3.920 Euro, Auckland für 3.890 Euro und Taipei für 3.398 Euro.

Voraussetzung sei ein Mindestaufenthalt von vier Tagen und ein Maximalaufenthalt von 21 Tagen. Die Preise gelten wahlweise mit einem Rail&Fly Ticket der ersten Klasse ab allen deutschen DB Bahnhöfen, mit Zubringerflügen via Frankfurt, Amsterdam und Paris oder Zubringerflügen via London-Heathrow.

**Cathay Pacific** will wegen sinkender Nachfrage im Zuge der globalen Finanzkrise fünf Boeing 777-200 aus der Flotte nehmen.

**Cebu Pacific** flottete eine neue ATR-72-200A ein (RP-C7253, msn 828).

**China Eastern Airlines** stellte einen neuen A321-200 (B-6369, msn 3682) und einen neuen A320-200 (B-6373, msn 3650) in Dienst.

**China Southern Airlines** will 10 Mrd. Yuan (1,46 Mrd. US\$) in den Liaoning Airport investieren, um die weitere Expansion vorantreiben zu können. Dies beinhaltet auch eine direkte Beteiligung an diesem großen Flughafen im Nordosten Chinas. Liaoning kontrolliert zudem auch Shenyang Airport. Hier wird ein drittes Terminal in den nächsten 3-5 Jahren errichtet, um acht neue Langstrecken eröffnen zu können.

**China Southern Airlines** übernahm einen neuen A330-300X (B-6502, msn 958), der über Shenzhen Financial Leasing gemietet wurde. Weiterer Flottenneuzugang war ein neuer A321-200 (B-6379, msn 3681).

**Deer Air** leaste drei Airbus A319-100 von **Hainan Airlines**: (B-6210, msn 2557), (B-6222, msn 2733), (B-6221, msn 2746).

**EVA Air** stellte nach Frachterumbau eine 747-400(BDSF) (B-16401, msn 27062) wieder in Dienst. Die Frachtmaschine wurde über Chailase Group gemietet.

**Firefly** erhielt eine neue ATR-72-200A (9M-FYD, msn 830) per Leasing über die Mutter Malaysia Airlines.

**Grand China Airlines** übernahm eine dritte 737-800 (B-5089, msn 28320). Der Jet wurde von **Hainan Airlines** zur Verfügung gestellt.

**Hainan Airlines** erhielt einen an **Chang An Airlines** vermieteten A319-100 zurück (B-6210, msn 2557) und reichte ihn sofort an **Deer Air** mit zwei weiteren A319 weiter. Eine 737-700 (B-5092) ging an **Lucky Air** sowie eine 737-800 (B-5089) an **Grand China Airlines**.

**Indonesia AirAsia** leaste von der malaysischen Mutter **AirAsia** einen weiteren A320-200 (PK-AXC, msn 3648).

**Jet Airways** verbindet seit 31. Oktober die indische Hightech-Metropole Bangalore mit Brüssel nonstop. Die Route wird 4x wöchentlich (Mo, Fr, Sa, So) mit Airbus A330-200 bedient. Zwischen dem 15.12.08 und 15.1.09 fliegt Jet Airways hier sogar täglich

**Jin Air**, Südkoreas erste Lowcost-Airline, übernahm eine zweite 737-800 (HL7555, msn 30230) als Untermieter von der Mutter **Korean Air**.

**KalStar** flottete eine ehemalige TACV ATR-42-300 ein (PK-KSI, msn 415).

**Lucky Air** übernahm eine 737-700 (B-5092, msn 29092) als Untermieter von **Hainan Airlines**. Eigentümer des Jets ist BBAM.

**Malaysia Airlines** erhielt eine 747-200F(SCD) (TF-AAB, msn 22304) per Leasing von **Air Atlanta Icelandic**.

**Orient Thai Airlines** stellte eine 747-100B(SR/SUD short range, stretched upper deck) (HS-UTQ, msn 23390) sowie eine 747-200F(SCD side cargo door) (HS-ORB, msn 22477) außer Dienst. Letztere kehrte bereits an JR-Power zurück.

**Pakistans Luftwaffe** übernahm eine Lockheed C-130E (4180, msn 4180), die zuvor bei der australischen RAAF im Einsatz stand.

**Philippine Airlines** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (RP-C8614, msn 3652).

**Sichuan Airlines** stellte einen neuen A319-100 in Dienst (B-6185, msn 3680).

**Singapore Air** streicht ihr Asiennetz aufgrund sinkender Nachfrage zusammen. So werden die Frequenzen u.a. nach Penang, Ho-Chi-Minh-City, Seoul, Osaka, Bangalore und Chennai gesenkt. Das indische Amritsar entfällt als Ziel ab Singapur.

**Singapore Airlines** senkte zum 31. Oktober zum zweiten Mal die Kerosinzuschläge für alle Passagiere der Business- und Economy-Class.

**Singapore Airlines** verlangt in der Economy-Class eine Zusatzgebühr für Sitze an den Notausgängen mit mehr Beinfreiheit. Diese können per Internet fest gebucht werden und kosten mindestens 50 US\$ one-way. Auf Strecken wie zum Beispiel Frankfurt – Singapur - Sydney werden 100 US\$ zusätzlich fällig. Bislang konnten Passagiere beim Einchecken kostenlos nach Sitzplätzen an den Notausgängen fragen.

**Thai AirAsia** nahm eine 737-300 (HS-AAI, msn 23510) wieder in Betrieb. Das Leasing läuft über Wachovia Bank Trustee.

**Tiger Airways** lässt sich durch die Finanzkrise nicht beeindrucken und übernimmt in den nächsten zwei Jahren sieben weitere Flugzeuge. CEO Tony Davies sieht zwar die globalen Rezessionsanzeichen, doch die Nachfrage sei weiterhin da. Eher geraten die Tarife unter Druck. Auf einer Konferenz in Singapur sagte er: „Ich will weiterhin reisen, ich will meinen Urlaub und ich will meine Familie besuchen. Also schaue ich mich nach günstigeren Tarifen um.“ Bis 2016 will die Billigtochter der Singapore Airlines (49 %) 60 weitere Flugzeuge in die Flotte integrieren und den gegenwärtigen Flottenumfang um den Faktor fünf erweitern.

**Trigana Air Service** erhielt von ATR eine ex-Aer Arann ATR-72-200 (PK-YRX, msn 342) auf Leasingbasis.

**Zest Airways** (ex Asian Spirit) übernahm eine neue MA60 (RP-C8892), Weiterentwicklung der chinesischen Y-7.

## NORDAMERIKA

**AirTran Airways** wies wegen der gestiegenen Kerosinkosten und verfehltem Fuel Hedging einen Verlust für das 3. Quartal aus. Im Vorjahr hatte man 10,6 Mio. US\$ Gewinn gemacht; nun steht ein Minus von 107,1 Mio. US\$ unter dem Strich. 41,5 Mio. US\$ mussten bei den Warentermingeschäften abgeschrieben werden, nachdem der Ölpreis wieder sinkt. Der Umsatz stieg um 10,6 % auf 673,3 Mio. US\$.

**CSI Aviation Aviation** will eine ex-Cimber ATR-42-500 (msn 549) übernehmen und sie im Auftrag der Drogenbekämpfungsbehörde **DEA** betreiben.

**FedEx** stellte eine 727-200(F) außer Dienst (N270FE, msn 22035).

**Hawaiian Airlines** will zwei Airbus A330-200 in ihre Flotte integrieren. Nach eigenen Angaben hat bereits eine Vereinbarung mit dem Leasingunternehmen AWAS getroffen. Die Langstreckenjets sollen im 1. und 2. Quartal 2011 übernommen werden und 298 Passagieren in zwei Klassen Platz bieten. Die Leasingverträge über zwei Boeing 767-300ER wurden bis 2011 bei AWAS verlängert. Bereits im Februar hatte Hawaiian sechs A330 sowie sechs A350 XWB bestellt. Darüber hinaus hält sie Optionen für jeweils sechs weitere Maschinen. Die Auslieferung dieser A330 soll 2012 beginnen. Die A350-Maschinen sollen ab 2017 in die Flotte integriert werden.

**Kenn Borek Air** stellte eine Turbo DC-3 BT67 in Dienst (C-GJKB, msn 13383), die zuvor bei Basler Airlines im Einsatz stand.

**Kitty Hawk Aircargo**: die abgestellte 727-200(F) (N264US, msn 19983) wurde nun abgewrackt.

**Midwest Airlines** retournierte eine 717-200 (N921ME, msn 55183) an Boeing Aircraft Company.

**Mokulele Airlines**, will vier Embraer ERJ-170-100 anschaffen, die dann von **Shuttle America** betrieben werden.

**New Air + Tours** (Kanada) nannte sich in **Enerjet** um. Die Dienste sollen im 1. Quartal 2009 mit zwei Boeing 737-700 anlaufen.

**Northwest Airlines**: die abgestellte 747-200B (N633US, msn 21991) wurde zur Teilegewinnung ausgeschlachtet.

**RDV Sports** / NBA Orlando Magic / Aviation Inc. sagten die geplante Anmietung einer 737-300 als Team-Maschine ab (N253DU, msn 23800).

**Shell Canada Ltd** stellte einen neuen ERJ-175LR in Dienst (C-GSCL, msn 17000241).

**Sun Country Airlines** retournierte eine 737-700 (N751AL, msn 30674) an ILFC.

**US Air Force** legte je eine NKC-135E (55-3132, msn 17248), KC-135E (61-0270, msn 18177) und EC-135C still (63-8050, msn 18667).

**US Airways** will die Auslieferung ihrer 22 bestellten Airbus A350 XWB von 2014 auf 2015 verschieben. Die A350-Planänderung sei Teil einer umfangreichen Vereinbarung mit dem Flugzeughersteller Airbus. Daneben habe US Airways bereits letzte Woche die Abänderung ihrer Bestellung über Flugzeugen der Typen A320, A330 und A350 akzeptiert. Im Gegenzug beteilige sich Airbus mit 200 Mio. US\$ an einem Finanzpaket zur Stabilisierung der angeschlagenen Airline.

**US Justizministerium** stellte eine Boeing 727-200(F) außer Dienst (N196AJ, msn 20838).

**US Navy** will 25 KC-130J anschaffen.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aerolínea Principal Chile** gab eine 737-300 (CC-CAL, msn 23635) an den Vermieter AWAS zurück.

**Aladia** (Mexiko) stellte den Flugbetrieb ein. Die Flotte bestand aus vier 757-200. Drei von ihnen gingen bereits an die Leasinggeber zurück: (XA-ACA, msn 25624), (XA-DIA, msn 23928), (XA-CUN, msn 22612).

**Amazon Sky** erwarb eine An-26-100 (OB-1887-P, msn 87306606) am Ende der Leasingzeit.

**Avolar Aerolineas** gab eine 737-300 (XA-UFH, msn 23377) an den Vermieter Macquarie AirFinance zurück.

**Azul Linhas Aéreas Brasileiras**, neueste Kreation des jetBlue-Gründers David Neeleman, übernahm einen ERJ-190-100 IGW (PR-AZA, msn 19000150) auf Leasingbasis von PM Ltd. Der Jet gehörte zuvor zur jetBlue Airways.

**Bahamasair**: eine abgestellte 737-200 (C6-BGK, msn 22086) wurde nun ausgeschlachtet.

**Bolivians Luftwaffe** nahm eine abgestellte Fokker F.27-400M (FAB90, msn 10578) wieder in Dienst.

**Mexicana** eröffnet am 18. Januar ihre allererste Europaverbindung. Dann verbindet eine Boeing 767-200 jeden Mittwoch und Samstag Mexico-City mit London-Gatwick. Zum 18. Februar kommen auch Flüge am Dienstag und Freitag hinzu.

**Mexicana** übernimmt von CIT Aerospace zwei erste A330-200 (msn 966, 971), die eigentlich für XL Airways vorgesehen waren.

**TAM Airlines** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (PR-MHW, msn 3630). Weiterer Flottenzugang war ein ex-jetBlue A320-200 (PR-MBY, msn 1891).

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Airwork** nahm eine 737-300(F) wieder in Betrieb (ZK-TLB, msn 24209). Der Frachter wurde von Airwork Holdings Ltd geleast.

**Qantas** stimmte der Strafzahlung in Höhe von 20 Mio. AUD\$ (12,2 Mio. US\$) aufgrund von verbotenen Preisabsprachen im Frachtgeschäft ab Australien zwischen 2002 und 2006 zu. Weiterer erappter Sünder war **British Airways** (5 Mio. AUD\$). Erst im Mai 2007 verhängte auch das US-Justizministerium Strafen gegen Qantas, British Airways, JAL und Korean Air.

**Virgin Blue** erhielt einen neuen Embraer ERJ-190-100 IGW (VH-ZPJ, msn 19000209), der über VBNC9 Pty Ltd geleast wurde.

---- Update 10.11. ----

## EUROPA

**Air Berlin** hat im Oktober weniger Passagiere befördert als im Vorjahresmonat. Wegen des gekürzten Flugangebots stiegen nur 2,70 Mio. Gäste ein – ein Rückgang von 4,4 %. In Folge sank die Auslastung der Flugzeuge um 1,6 Punkte auf 80,1 %. Jedoch stieg der Yield (Gewinn pro Sitzkilometer) um 21 % auf 6,20 Eurocent.

**Air Berlin** setzte am 10. November erstmals die Dash-8-400 D-ABQA im Liniendienst von Düsseldorf nach Stuttgart ein. Die 76-sitzigen Q400 werden von Air Berlin an ihren Kooperationspartner **LGW** - Luftfahrtgesellschaft Walter weiterverleast, der diese dann im Netz von Air Berlin vor allem auf kurzen Strecken einsetzen wird. Die nächste Q400 wird voraussichtlich Ende November 2008 ausgeliefert und auf den Strecken von Düsseldorf nach Paris, Dresden und Hamburg verkehren.

**Air Berlin** stellte mit Düsseldorf – Jersey eine neue Route für die Sommersaison 2009 vor. Sie soll vom 16. Mai bis 12. September immer samstags mit der neuen Dash-8-400 bedient werden. Start ist um 14.05 Uhr in Düsseldorf.

**Air France** leaste eine Avro RJ85 (EI-WXA, msn 2310) als Untermieter von **CityJet**. Der Vierstrahler gehört der südafrikanischen Safair.

**Alitalia** strich am 5. November mit sofortiger Wirkung zwei Deutschland-Verbindungen aus dem Flugplan. Betroffen sind die Strecken zwischen Stuttgart und Mailand sowie zwischen Berlin TXL und Rom.

**Amapola Flyg** leaste von Largus Aviation eine Fokker 50 (SE-LJY, msn 20259), die zuvor zum Portfolio der Nordic Aviation Capital gehörte und bei Air Central flog.

**Amerer Air** sagte die geplante Anmietung einer BAe 146-200QT Qiet Trader (OE-IAA, msn 2099) ab. Der Frachter sollte von Trident Aviation Leasing Services gemietet werden.

**Athens Airways** wurde in Griechenland bekannt. Zur Betriebsaufnahme sollen vier Embraer 145 bereit stehen.

**BA CityFlyer** übernahm eine BAe 146-300 (G-FLTC, msn 3205) als Untermieter von **Flightline**. Zwei BAe 146-200A gingen dafür an diese zurück (G-FLTF, msn 2022 und G-TBIC, msn 2025).

**Blue Line** will von AirFinanz einen A310-300(ET) erwerben (msn 410), der zuvor zur österreichischen MAP Jet gehörte.

**Bmi regional** leaste von **flybe** eine ERJ-145 (G-EMBN, msn 145201). Eine weitere soll folgen (G-EMBO, msn 145219).

**British Airways** meldete für das 1. Halbjahr (bis 30.9.) einen massiven Gewinneinbruch. Die hohen Treibstoffpreise und das schlechte wirtschaftliche Umfeld ließen den Vorsteuergewinn von 616 Mio. im Vorjahr auf 52 Mio. Pfund schrumpfen. Für das Gesamtjahr erwartet BA nur noch einen kleinen Gewinn. Der Umsatz legte im 1. Halbjahr um 6,4 % auf 4,75 Mrd. Pfund. Nach Angaben des Unternehmens waren die Kosten für Kerosin in den sechs Monaten bis September von 511 Mio. im Vorjahr auf 1,5 Mrd. Pfund gestiegen. Bis Ende des Geschäftsjahres rechnet BA mit Kosten von 3 Mrd. Pfund. Nun will man von fallenden Kerosinpreisen profitieren. Im Sommer 2009 will die Airline angesichts sinkender Nachfrage den Flugplan um 1 % kürzen.

**easyJet** hat im Oktober bei höherer Auslastung mehr Fluggäste befördert als ein Jahr zuvor. Entgegen dem Trend der Branche stieg die Zahl der Passagiere um 18,4 % auf 3,96 Mio. Passagiere. Die Auslastung der Flieger verbesserte sich um 1,4 Prozentpunkte auf 83,9 %.

**Eurofly** will einen gebrauchten A320-200 (msn 311) von Emerald Leasing Ltd anmieten.

**Flightline** nahm zwei BAe 146-200A wieder in Empfang (G-FLTF, msn 2022 und G-TBIC, msn 2025). Beide waren an **BA CityFlyer** untervermietet worden. Diese übernahm aber im Gegenzug eine größere BAe 146-300 (G-FLTC, msn 3205).

**Flybe** plant mittelfristig die Einrichtung neuer Drehkreuze in Aberdeen und Newcastle. Außerdem sucht flybe nach neuen Airline-Beteiligungen. Im Streckennetz tut sich auch was, so soll am 21.12. die Saisonroute Manchester – Friedrichshafen anlaufen und wöchentlich mit Embraer 195 bedient werden.

**Flybe** stellte mit der BAe 146-300 G-JEBA, msn 3181 die letzte BAe 146 außer Dienst. Auch eine ERJ-145EP wurde stillgelegt (G-ERJE, msn 145315).

**Flyglobespan** flottete eine 767-300ER (G-CEFG, msn 26264) wieder ein. Der Jet war an **Air India** untervermietet worden.

**FlySmaland** kündigte Växjö - Mora zum 21.12. an. Die neue Saisonroute soll wöchentlich mit Saab 340 bedient werden.

**Grupo Marsans** orderte für die Töchter **Air Comet** und **Air Comet Chile** bei Airbus 61 neue Flugzeuge; darunter auch vier A380 und 10 A350-900 XWB. Bereits zuvor orderte man 12 A330 und entschied sich auch für 42 Flugzeuge der A320-Familie. Marsans wird damit Erstbetreiber des A380 in Spanien und Lateinamerika.

**Helvetic Airways** nimmt in der Zeit vom 20.12.08 bis 6.1.09 einige Liniendienste von Zürich nach Brindisi, Catania, Lamezia Terme und Palermo wieder auf.

**Hola Airlines** nahm eine 737-300 (EC-KHI, msn 24026) wieder in Empfang. Sie war an **Olympic Airlines** untervermietet worden.

**Iberia** gab fünf MD-88 an Tiger Aircraft Trading zurück: (EC-FGM, msn 53193), (EC-FND, msn 53305), (EC-FOG, msn 53306), (EC-FOZ, msn 53308), (EC-FPJ, msn 53310). Letztgenannte ist zugleich die letzte MD-80 bei Iberia gewesen.

**MK Airlines** will eine 747-200F(SCD) übernehmen (G-MKKA, msn 21940), die zuvor bei Orient Thai flog. Eine seit August 2005 abgestellte DC-8-62(F) (9G-MKG, msn 46027) wurde wieder in Betrieb genommen und an **Protocole Aviation** geliefert.

**MNG Airlines** legte einen A300C4-203(F) still (TC-MND, msn 212).

**Next Jet** übernahm eine BAe ATP (SE-MAL, msn 2045), die zuvor bei West Air Europe flog. Eine weitere Maschine (SE-LLO, msn 2023) übernahm man als Untermieter von **West Air Europe**.

**Nouvelair** übernahm einen A320-200 (EC-JRX, msn 580) als Untermieter von LTE, die derzeit nur als ACMI-Charteranbieter auftritt.

**Olympic Airlines** hat laut Transportminister Kostis Hatzidakis erste Interessenten angezogen. Insgesamt interessieren sich zehn Investoren für die drei Firmenteile (Airline, Handling, Wartung), die privatisiert werden sollen. Premierminister Karamanlis benannte mit **Qatar Airways** einen der Interessenten. Laut der Zeitung Naftemporiki sollen auch die US-amerikanische Chrysler Aviation, das griechisch-britische Investorenkonsortium York Capital/Olympic, ein Konsortium griechischer Schiffseigner sowie Private Equity Fonds sich für die Airlineaktivitäten interessieren. Die griechische **Aegean Airlines** und **Lufthansa** befinden sich nicht darunter, wie Hatzidakis betonte. Für die Bodenabfertigung sind Chrysler Aviation, Goldair, Swissport und Flight Care im Gespräch. Die Staatsairline auf Schlingerkurs verliert pro Tag rund 2 Mio. Euro und muss zusätzlich unerlaubte Staatshilfen zurückzahlen.

**Olympic Airlines** will von AerCap eine 737-400 (msn 25765) anmieten, die zuletzt Gefangenentransporte bei JPATS flog.

**Ryanair** meldete am 10.11. einen Zwischenfall. Eine aus Frankfurt-Hahn kommende Boeing 737-800 (EI-DYG) musste nach einem Vogelschlag in Rom-Ciampino notlanden. Der Jet rutschte bis ans Bahnende und blieb auf dem linken Triebwerk liegen, da das Fahrwerk an dieser Seite weggebrochen war. An Bord waren 166 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder. Ryanair hatte die 737 erst im März in Dienst gestellt.

**Ryanair** stellte für den Winter einige neue Saison-Verbindungen vor. Alle Strecken laufen am 20. Dezember an und werden wöchentlich bedient:

Birmingham - Cuneo

Birmingham – Grenoble

Bournemouth – Turin

Bristol – Grenoble

Dublin – Cuneo

Edinburgh – Grenoble

Edinburgh – Turin

Glasgow Prestwick – Turin

Göteborg – Klagenfurt

Kerry – Grenoble



Liverpool – Turin  
London STN – Cuneo  
London STN - Lourdes/Tarbes  
Nottingham – Turin  
Shannon – Turin  
Stockholm Skavsta – Klagenfurt

**Ryanair** wird dagegen einige Routen in den nächsten Wochen einstellen bzw. hat dies bereits getan. Dazu zählen Bristol - Londonderry, Dublin - Palma de Mallorca, Dublin - Valencia, Dublin - Warschau, Düsseldorf Weeze - Valencia, Girona - Basel/Mulhouse, Girona - Graz, Glasgow Prestwick - Cork, Liverpool - Palma de Mallorca, London STN - Angouleme, London STN - Beziers, London STN - Toulon, Nottingham - Cork, Nottingham - Londonderry, Shannon - Palma de Mallorca, Stockholm Skavsta - Basel/Mulhouse, Valencia - Basle/Mulhouse, Valencia - Billund und Valencia - Karlsruhe/Baden-Baden. Dagegen werden folgende Routen entgegen früherer Ankündigungen doch bis 21.12. bedient: Dublin - Budapest, Dublin - Krakau, Frankfurt Hahn - Valencia, London STN - Valencia, Mailand BGO - Valencia, Pisa - Valencia, Rom CIA - Valencia und Shannon – Krakau.

**SAS** transferierte eine 737-800 (LN-RPN, msn 30470) an die Tochter **SAS Norge** (ex Braathens).

**SkyEurope** gab eine 737-700 (OM-NGH, msn 34754) an den Vermieter GECAS zurück.

**Top Fly** nahm eine ATR-42-300 (EC-IDG, msn 3) nach Untervermietung an **FlySur** wieder in Empfang.

**Transavia** will nach dem Zusammenbruch der Sterling Airlines auf den dänischen Markt vorstoßen. Da Transavia selbst viele Sasionflüge eingestellt hat, sind auch kurzfristig Kapazitäten verfügbar, so dass man schon ab 6. November von Billund nach Fuerteventura, Ponta Delgada (Azoren), Hurghada, Las Palmas und Teneriffa fliegt. Ab 8. Dezember bedient die Airline dan mit zwei Flugzeugen im Linienverkehr zehn Strecken ab Kopenhagen nach Malaga, Alicante, Barcelona, Faro, Rom, Nizza, Salzburg, Innsbruck, Teneriffa und Las Palmas. Am 18. Dezember laufen zudem die neuen Verbindungen von Hamburg und Berlin nach Innsbruck und von Friedrichshafen nach Rotterdam an.

**TUI Airlines Nederland** übernahm eine 737-800 (N738MA, msn 32799) als Untermieter von **Miami Air International**.

**TUIfly** gab neue Routen ab Memmingen bekannt:

Memmingen - Catania: ab 7.3.09, 2x wöch.

Memmingen - Palermo: ab 6.12., wöch.

Memmingen - Tel Aviv: ab 1.4.09, wöch.

Memmingen - Thessaloniki: ab 6.4.09, wöch.

**TUIfly** streicht Münster/Osnabrück - Venedig zum 30.11. Auch Stockholm wird ab 11. Januar 2009 nicht mehr ab Hannover und Stuttgart angeboten werden. Die Verbindung Hannover – Pisa wurde über den Winter bis 31. März 2009 ausgesetzt.

**Virgin Atlantic** verhandelt derzeit mit Airbus und Boeing über zwölf zusätzliche Flugzeuge ab 2011, um die Lieferverzögerungen im Boeing 787-Programm abzufedern. Bestellt wurden im März 2007 15 787-900.

**VolaSalerno** wird zum 1.12. eine BAe 146-300 von der spanischen OrionAir wetleasen und ihr Streckennetze ausbauen:

Salerno - Catania: ab 1.12., täglich

Salerno - München: ab 29.11., 2x wöch.

Salerno - Turin: ab 1.12., 8x wöch.

Salerno - Verona: ab 1.12., 5x wöch.

**Welcome Air** wird zwischen dem 20. Dezember und 28. März die Route Innsbruck - Düsseldorf Weeze anbieten. Mit Antwerpen – Rotterdam entfällt dann eine andere Saisonroute.

**Wideroe** tauschte eine Fokker 50 (PH-KXM, msn 20252) bei **Denim Air** gegen eine Schwestermaschine aus (PH-FZH, msn 20210). Denim hat beide Props wiederum von Volito Aviation geleast.

**XL Airways France** gab einen A320-200 (F-HDCE, msn 311) an den Vermieter Emerald Leasing Ltd zurück.

## **RUSSLAND / GUS**

**Aero Rent** übernahm mit einer ex-Samara Tu-154B-2 (RA-85332, msn 332) ihre erste Tupolev 154.

**Aeroflot-Don** stellte eine Il-86 außer Dienst (RA-86103, msn 51483208071).

**Aerolux Air Company** stellte zwei Yak-40 außer Dienst (UR-87435, msn 9431135 und UR-XYZ, msn 9610946).

**Domodedovo Airlines** stellte zwei Il-96-300 außer Dienst (RA-96009, msn 74393201006), (RA-96013, msn 74393202013).

**Izhavia** übernahm eine Tu-134B-3(UBL) (RA-65577, msn 64215), die zuletzt bei Centre-Avia flog.

**KMV Airlines:** die abgestellte Tu-134A-3 RA-65139 (msn 60915) wurde nun ausgeschlachtet.

**KrasAir** stellte eine Tu-154M (RA-85678, msn 841) außer Dienst.

**Rossiya** erhielt von GECAS einen ex-Iberworld A320-200 (msn 1578).

**S7 Airlines** legte eine Il-86 still (RA-86089, msn 51483206060).

**Samara Airlines** legte eine Tu-154M still (RA-85731, msn 913).

**SkyLink Aviation** stellte eine gebrauchte An-12 (UP-AN204) in Dienst.

**Tatarstan Air** leaste von Q Aviation eine 737-300 (VQ-BAP, msn 24665), die zuvor bei Bulgaria Air flog.

**Ukraine International** leaste von AerCap eine 737-400 (UR-GAX, msn 26066), die zuvor bei Hemus Air flog.

**Volga-Aviaexpress** wird zwei ehemalige Independence Air CRJ200 anmieten und diese ab Volgograd sowohl im Inland als auch erstmals nach Westeuropa einsetzen. Außerdem will man 2009 mehrere A320 oder Boeing 737 anmieten.

## NAHOST / GOLFRÉGION

**Emirates** erlitt in der ersten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres (bis 30.9.) wegen der hohen Treibstoffkosten einen Gewinneinbruch. Gegenüber dem Vorjahr brach dieser um 88 % auf 77 Mio. US\$ ein. Die Kosten für Kerosin waren von 1,1 auf 2,5 Mrd. US\$ gestiegen. Der Umsatz stieg im gleichen Zeitraum um 31 % auf 6 Mrd. US\$. Die Nachfrage im Passagiergeschäft legte um 11 % und im Frachtsektor um 13 % zu. Die Auslastung sank leicht auf 78,3 %. Emirates verfügt derzeit über Barreserven in Höhe von 2,3 Mrd. US\$. Am Beginn des Geschäftsjahres waren es allerdings noch 3,4 Mrd. US\$ gewesen.

**Felix Airways** (Jemen) will zwei CRJ200ER (msn 7307, 7308) von GA Telesis Turbine Technologies anmieten. Beide flogen zuletzt bei Independence Air.

**First Kuwaiti Trading + Contracting** leaste eine BAe 146-200 (RP-C2997, msn 2178) von der philippinischen **Zest Airways**.

**Iran Air** flottete eine A300B4-2C ein (EP-IBI, msn 151), der zuletzt bei der türkischen Fly Air flog.

**Iran Air Tours** sagte die geplante Übernahme einer Tu-154M ab (EP-MCO, msn 774).

**Taban Air** übernahm eine BAe 146-300 (LZ-HBG, msn 3146) als Untermieter von der bulgarischen **Hemus Air**.

**Wataniya Air** trotz der Finanzkrise und bereitet die Betriebsaufnahme als erste Luxusairline des Mittleren Ostens weiter vor. CEO und ex-Pilot George Cooper teilte mit, dass Wataniya 250-300 Mio. US\$ für Flugzeuganmietungen zur Verfügung hat. Der Betrieb soll planmäßig im Januar 2009 mit einem Airbus A320 ab Kuwait anlaufen. Bis Ende 2010 wächst die Flotte auf sieben Einheiten an. Drei kommen von ALAFCO, drei von AerCap und ein Flugzeug von ILFC.

Nach der Verlust erwirtschaftenden **Kuwait Airways** und dem Billigflieger **Jazeera Airways** ist Wataniya die dritte Airline des Golfstaates. Die neue Airline will das Luxussegment besetzen, denn die Menschen hier verfügen über die höchsten Pro-Kopf-Einkommen und fliegen oft übers Wochenende nach Kairo, Dubai oder Bahrain. Der Flag-Carrier Kuwait Airways hat es aber im Gegensatz zu anderen Golfairlines versäumt, die Flotte zu modernisieren, um der anspruchsvollen Kundschaft gerecht zu werden.

Die Airbusse erhalten bei Wataniya statt üblicher 164 nur 122 lederbezogene Sitze, deren Design sich an Sportwagen-Sitze anlehnt. Die Fluggäste können zudem vom Platz aus Mobilfunkgespräche führen und Textnachrichten versenden. Ein Limousinenservice zum Flughafen ist selbstverständlich inklusive.

## AFRIKA

**Airlift International of Ghana** will mit Frachtdienste anbieten. Zunächst leaste man eine DC-8-63(F) (9G-RAC, msn 46093) von Race Aviation Corp. Der Vierstrahler flog zuletzt bei der amerikanischen ABX Air.

**Bellview Airlines** übernahm eine 737-300 (OM-ASF, msn 23544) als Untermieter von **Air Slovakia**.

**Comoro Islands Airline** nennt sich eine Neugründung auf den Komoren, die mit zwei DHC-8 operieren will.

**Ghanas Luftwaffe** beschädigte eine Fokker F.28-3000 (G-530, msn 11125).

**Kabo Air** reaktivierte eine abgestellte Boeing 747-200B (5N-DKB, msn 23548).

**Nova Airline** legte einen CRJ200ER still (ST-NVB, msn 7807).

**Protocole Aviation** wurde als Fracht-Neugründung in Brazzaville bekannt. Als erstes nahm man eine DC-8-62(F) in Empfang (msn 46027), die zuletzt bei MK Airlines flog.

**Regional Air Services** leaste von **Airkenya** eine erste DHC-7-102 (5H-BMP, msn 80).

**Sudan Airways** flottete eine MD-83 ein (SU-BME, msn 49628). Der Jet wurde von Air Memphis als Untermieter bezogen.

## ASIEN

**Air China** gab eine 737-600 (B-2155, msn 28649) an den Vermieter GECAS.

**Air Macau** will einen ex-Qatar Airways A320-200 (msn 928) von SALE anmieten.

**Airmark Aviation Singapore** leaste eine An-12BP (RDPL-34156, msn 402001) von **Lao Air**.

**Airmark Indonesia Aviation** leaste eine An-12BP (UP-AN215, msn 6344305).

**JAL** kann das Gewinnziel nicht halten und spricht bereits von einem 40-prozentigen Gewinneinbruch im 1. fiskalischen Halbjahr (bis 30.9.). Das Gewinnziel von 50 Mrd. Yen (500 Mio. US\$) sei so nicht zu halten

**Orient Thai Airlines** legte eine 747-200(SCD) still (HS-ORA, msn 21940) und gab sie dem Vermieter Grand Max Group zurück.

**Singapore Airlines** meldete für das 1. Halbjahr einen Rückgang des Nettogewinns um 250 Mio. SGD\$ bzw. 26,8 %. Allein in den letzten drei Monaten sank der Gewinn um 36,2 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Einerseits stieg der Gesamtumsatz um 12,1 % auf 8,5 Mrd. SGD\$, doch konnte man den stärkeren Anstieg der Kosten um 20,1 % auf 13,3 Mrd. SGD\$ nicht genügend auffangen. Im 1. Halbjahr stiegen 9,6 Millionen Passagiere bei der renomierten Airline ein – ein Zuwachs von 2,4 %.

**Wings Abadi Air** leaste zum dritten Mal eine MD-82 (PK-LMS, msn 49114) von **Lion Airlines**. Eigner ist Castle Harbour Leasing.

**Yangtze River Express** will nach Frachterumbau eine ex-ANA/Avion Aircraft Trading 747-400(BDSF) übernehmen (msn 28282). Eine Schwestermaschine wurde bereits übernommen (B-2432, msn 28283).

## NORDAMERIKA

**ABX Air** stellte acht DC-9-30F außer Dienst: (N933AX, msn 47291), (N935AX, msn 47413), (N905AX, msn 47147), (N939AX, msn 47201), (N984AX, msn 47258), (N903AX, msn 47427), (N929AX, msn 45874), (N949AX, msn 47325).

**Air Creebec**: die abgestellte Hawker-Siddeley HS.748-221 (C-GQWO, msn 1597) wurde nun ausgeschlachtet.

**Delta Air Lines** stellte eine 767-300ER außer Dienst (N172DN, msn 24775).

**Delta** und **Air France** offerieren zum Juni 2009 mit Pittsburgh und Raleigh/Durham zwei weitere US-Ziele ab Paris. Beide Ziele werden nonstop mit Boeing 757-200 der Delta bedient. Air France spielt den europäischen Zubringer und fliegt im Codeshare mit.

**FlightStar Group** sagte die geplante Anmietung einer Douglas C-47-DL ab (N393FS, msn 6135).

**GECAS** ließ eine abgestellte DHC-8-100 (N140LS, msn 140) ausschachten. Der Prop flog einst bei der Karibikairline **LIAT**.

**Hawaiian Air** flottete eine ex-National Jet Systems 717-200 ein (N489HA, msn 55002). Der Jet wurde von Boeing Aircraft Company geleast.

**L-3 Communications** leaste zwei DHC-8Q-202 (N353PH, msn 496 und N354PH, msn 498) von Win Win Services Llc. Beide flogen zuvor bei Horizon Airlines.

**Northwest Airlines** legte eine DC-9-41 still (N753NW, msn 47117).

**Skyservice Airlines** übernahm einen ex-Thomas Cook A320-200 (C-FRAA, msn 1411) per Leasing von SALE.

**SkyWest Airlines** beschädigte am 18. Oktober einen CRJ700 (N770SK, msn 10243) in Chicago. Der Jet wurde bei einbrechender Dunkelheit aus einem Wartungshangar in Richtung geschleppt. Doch dann kollidierte er mit einem Truck, wodurch der Bug sowie die rechte Unterseite stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Auch der Truck-Fahrer wurde schwer verletzt.

**Trans-Florida Airlines:** die abgestellte Convair CV-240-4 (N1020C, msn 144) wurde nun abgewrackt. Das Leasing lief einst über Bahama Air Ferries.

**United Airlines:** die abgestellte 737-300 N332UA, msn 24193 wurde nun ausgeschlachtet.

**United Aviation** will zwei gebrauchte ERJ-135LR übernehmen (N135SV, msn 145726 und N135SZ, msn 145728).

**US Drogenbehörde DEA** leaste über CSI Aviation Services eine ATR-42-500 (N366FM, msn 549), die zuvor bei der dänischen Cimber flog.

**US Navy** verlor eine Lockheed P-3C Orion (158573, msn 5582).

**WestJet** wird die eigene Expansion durch eine neue Kooperation mit einigen Mitgliedern Oneworld-Allianz vorantreiben. Dazu zählen **Cathay Pacific, JAL, Qantas** und **Royal Jordanian**. Gemeinsam gründete man die Canadacnect-Programm, um gegen den Rivalen Air Canada aus der Star Alliance besser bestehen zu können. WestJet kann so 600 Ziele in 130 Ländern anbieten. Ein Beitritt zur Oneworld sei aber nicht geplant. Auch mit Southwest Airlines vereinbarte WestJet jüngst ein Codesharing, das 2009 anlaufen soll.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**ALMA de México** gab zwei CRJ 200LR (XA-UHM, msn 7004 und XA-JPM, msn 7113) an den Hersteller Bombardier zurück.

**Aviaca** nahm eine stillgelegte 737-200 wieder in Betrieb (XA-UIU, msn 23186).

**ConViasa** übernahm eine gebrauchte 737-300 (YV378T).

**LAN Ecuador** will über ILFC zwei ex-LAN 767-300ER anmieten (HC-CGZ, msn 27613 und HC-CHA, msn 28206).

**Mexicana** will eine ex-LOT 767-200ER (msn 24733) von ACG Acquisitions für die neue Europa-Route anmieten.

**Oceanair:** die abgestellte Fokker 50 PR-OAB (msn 20255) wurde nun ausgeschlachtet.

**RUTACA** beschädigte am 16. Oktober eine Boeing 737-200 (YV162T, msn 23055), die man von Newjet Corp geleast hatte. Die aus San Antonio kommende Maschine rutschte nach der Landung in Caracas von der Bahn.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Qantas** leaste eine 747-400F(SCD) (N409MC, msn 30558) von **AtlasAir**.