

## 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. 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.

--- Update 15.11. ---

### EUROPA

**Air Atlanta Icelandic** leaste von GECAS eine 747-200F(SCD) (TF-ARL, msn 22671), die zuvor bei Tesis Air flog.

**Air Atlantique** will mit der schwedischen **West Air Europe** zusammengehen und die neue **West Atlantic** bilden.

**Air Berlin** stellte drei 737-300 außer Dienst: (D-ADIJ, msn 25041), (D-ADIF, msn 25125), (D-ADIG, msn 26441). D-ADIJ ist von AerCap geleast; die beiden anderen von Galaxy Aviation Ireland II. Alle drei Jets stehen derzeit komplett weiß in Berlin-Schönefeld.

**Air Berlin** stornierte aufgrund eines Warnstreiks des dba-Kabinenpersonals ab 15. November alle Aufträge an **dba**. In Berlin, München und Düsseldorf kam es zu zahlreichen Verspätungen. Die Aufträge übernahmen Flugzeuge und Besatzungen der Air Berlin. Die Gewerkschaft ver.di hatte zu vierstündigen Warnstreiks aufgerufen, weil Air Berlin den Flugbetrieb der dba zum 30. November einstellen will.

**Air Dolomiti** übernimmt einen ex-germanwings A319-100 (msn 646) von LeaseAir GmbH.

**Air France** strich am 14. November zahlreiche Flüge aufgrund eines Pilotenstreiks. Der Arbeitskampf der Piloten richtet sich gegen die Anhebung des Renten-Eintrittsalters von 60 auf 65 Jahre.

**Air France-KLM** kann trotz Wirtschaftskrise steigende Passagierzahlen melden. Im Oktober beförderte man mit 6,6 Mio. Passagieren gut 5,7 % mehr als im Vorjahresmonat. Die Nachfrage stieg um 9 % und die Auslastung um 0,7 Punkte auf 81,3 %. Allerdings räumte die Gesellschaft ein, dass der kräftige Anstieg auch Folge des durch Streiks belasteten Vorjahresmonats sei. Ohne diesen Sondereffekt würde das Wachstum bei den Passagierkilometern demnach bei 3,6 % liegen.

**Air France-KLM** signalisierte vor wenigen Tagen, dass man in den Bieterprozess um **Austrian Airlines** wieder einsteigen wollte. Den Abgabetermin für ein verbindliches Angebot ließ man am 24. Oktober verstreichen. Die ÖIAG prüfte einen Wiedereinstieg, legte sich aber kurz darauf fest, nur noch mit Lufthansa zu verhandeln.

**Air Italy** ließ die geplante Transaktion einer 737-300 streichen (I-AIGN, msn 24059). Der Jet sollte von AerGo Capital Leasing kommen.

**Alitalia** muss staatliche Beihilfen in Höhe von 300 Mio. Euro zurückzahlen. Die EU-Kommission hatte die Subvention vom April 2008 als illegal eingestuft. Die Nachfolgegesellschaft CAI ist nach Auffassung der Kommission jedoch keine Nachfolgegesellschaft und somit nicht vom Start weg gefährdet. Gleichzeitig gab es wilde Streiks von einer der Alitalia-Gewerkschaften gegen die Neuordnung des Unternehmens weiter.

**Amapola Flyg** übernahm eine Fracht-Fokker 50(F) (SE-LJV, msn 20103), die zuvor bei Crescent Air Cargo Services flog.

**Anadolu Airlines** übernahm eine 737-700 (OM-NGH, msn 34754) als Untermieter von **SkyEurope**.

**Austrian Airlines** entschied, alle weiteren Verkaufsgespräche nur noch mit **Lufthansa** zu führen. **S7 Airlines** und **Air France-KLM** sollen nicht mehr berücksichtigt werden. Binnen vier Wochen soll der Verkauf abgeschlossen sein. In der nächsten Aufsichtsratssitzung der zuständigen Staatsholding ÖIAG am 5. Dezember sollen alle notwendigen Beschlüsse gefasst werden.

Gerüchten zufolge hat Lufthansa einen symbolischen Euro für die angeschlagene Airline geboten; aber nur, wenn der österreichische Staat einen Großteil der Schulden übernimmt. Die Lufthansa strebt nach eigenen Angaben eine Übernahme der staatlichen 42,75 % an der AUA sowie den Erwerb der im Streubesitz befindlichen Aktien an. Nach einem Beschluss der österreichischen Regierung soll allerdings eine Sperrminorität in österreichischem Besitz bleiben. Nach österreichischen Presseberichten hat die Lufthansa keine Standortgarantie für Wien als Zentrale der AUA abgegeben. Selbst bei einer Übernahme durch die Lufthansa müsse mit einem Abbau von rund 2000 der etwa 8000 Stellen gerechnet werden.

**Austrian Arrows** leaste vom Hersteller Fokker eine ex-Slovak Airlines F.100 (OE-LVO, msn 11460).

**Blue Line** plant die Einflottung eines A310-300ET (msn 650). Der Zweistrahler flog zuletzt bei Biman Bangladesh und soll von Airbus geleast werden.

**Bmibaby** kündigte zum Sommerflugplan einige neue Verbindungen an:

Cardiff - Lissabon: ab 29.3.09, 2x wöch.

Manchester - Amsterdam: ab 29.3.09, 2x tägl.

Manchester - Toulouse: ab 29.3.09, 3x wöch.

Nottingham - Almeria: ab 30.3., 3x wöch.

**British Airways** gab eine 737-500 (G-GFFG, msn 24650) an den Vermieter BBAM zurück. und stellte eine 747-400 außer Dienst (G-BNLC, msn 23910).

**British Airways** zeigt Interesse an einer Allianz mit **Alitalia**. Dies deutete BA-CEO Willie Walsh an, betonte aber gleichzeitig, dass an eine finanzielle Beteiligung nicht gedacht werde.

**CSA Czech Airlines** wurde nun nach ISO 14001 zertifiziert. Der Prozess lief in zwei Phasen von Juli bis Oktober. CSA kommt somit höchsten Umweltstandards nach.

**Cyprus Airways** übernahm eine 737-300 (LY-SKA, msn 23972) als Untermieter von **Aurela**.

**Eastern Airways** konnte einen wichtigen Auftrag der Öl- und Gasindustrie in der Nordsee gewinnen. Gemeinsam mit **Bristow Helicopters** erhielt man den Auftrag von Integrated Aviation Consortium (IAC) Arbeiter zwischen Aberdeen und Scatsta zu transportieren. Der Vertrag setzt am 7.2.2009 ein und endet am 30.10.2010.

**easyJet** will nach dem Wegbrechen der **Sterling Airlines** zum 15. Januar eine tägliche Verbindung zwischen London Gatwick und Kopenhagen aufbauen. Mit Beginn des Sommerflugplans 2009 soll sie dann weitere Frequenzen erhalten. Bislang fliegt easyJet bereits ab London Stansted 3x täglich nach Kopenhagen.

**easyJet** wurde als Best Low Cost / No Frills Airline beim diesjährigen British Travel Award ausgezeichnet. Die Website erhielt den Silver Award.

**EU** aktualisierte ihre **Schwarze Liste**. Ab sofort habe alle Airlines aus Angola und Kambodscha ein Einflugverbot in den europäischen Luftraum. Die kambodschanische Gesellschaft Siem Reap Airways International habe ein EU-Flugverbot bekommen, weil sie weder kambodschanische noch internationale Sicherheitsvorschriften erfülle. Überraschenderweise ist aber die Spanair nicht aufgeführt, obwohl einer ihrer möglicherweise schlecht gewarteten Jets im August abgestürzt war. Neben drei Fluggesellschaften aus der Ukraine stehen auf der Schwarzen Liste ausschließlich Airlines aus Afrika und Asien.

**eurofly** will einen ex-XL Airways France A320-200 (msn 973) von ILFC leasen.

**Finnair** eröffnet am 4. März 2009 die Route Helsinki – Istanbul und bedient diese 2x wöchentlich mit A319-100.

**Finnair** konnte im Oktober mehr Passagiere befördern als im Vorjahr. Mit 751.900 Passagieren stiegen 4,8 % mehr Fluggäste bei der nordischen Airline ein. Auch die Auslastung stieg um 1,7 Punkte auf 78,2 %. Die Nachfrage legte sogar um 11,7 % zu – ein starker Kontrast zum Kontrahenten SAS, der im Oktober eine um 8,8 % gesunkene Nachfrage hinnehmen musste. Insbesondere auf den Asienrouten, Kernstrategie der Finnair, stiegen mit 124.289 Passagieren rund 18,1 % mehr Fluggäste ein.

**First Choice Airways** verschmolz mit **Thomsonfly** zur **Thomson Airways**.

**flybe** übernahm eine ex-SAS DHC-8Q-400 (G-ECOZ, msn 4034).

**Flybe** wurde beim diesjährigen British Travel Award als beste Inlandsairline ausgezeichnet.

**Golden Air** übernahm eine ATR-72-200A (EI-REN, msn 778) als Untermieter von **Aer Arann**. Es ist der erste ATR-Turboprop bei der schwedischen Golden Air.

**Iberia** erlitt aufgrund der hohen Kerosinpreise einen heftigen Gewinneinbruch im 3. Quartal. Der Gewinn ging um fast 80 % auf 30,4 Mio. Euro zurück. Im operativen Bereich sank der Überschuss um 88 % auf 16,2 Mio. Euro. Der Umsatz sank nur leicht um 0,6 % auf 1,45 Mrd. Euro. In den ersten neun Monaten brach der Gewinn bei Iberia um fast 75 % ein. Im kommenden Jahr soll das Angebot um 2 % reduziert werden. An der geplanten Fusion mit British Airways will das Management festhalten.

**Iberia** lässt ab 1. Dezember auf innerspanischen Flügen den Mittelsitz in der Business-Class frei, um so den Geschäftsleuten noch mehr persönlichen Freiraum sowie zusätzliche Ablagemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Die neue Kabinenkonfiguration gilt für alle Flugzeuge der Typen A319, A320 und A321, die Strecken innerhalb Spaniens, einschließlich der Balearen und Kanaren, bedienen. Auf den Flügen innerhalb Europas, nach Nordafrika, in den Mittleren Osten sowie auf dem Madrid-Barcelona Shuttle „Puente Aéreo“ wird dieser Service bereits seit Längerem angeboten und erfreut sich bei den Passagieren großer Beliebtheit.

**Iberworld** leaste einen A320-200 (EC-HQM, msn 1484) von Iberia. Ein anderer A320-200 wurde der ägyptischen Lotus Air zur Verfügung gestellt (EC-KDD, msn 1767).

**Icelandair** eröffnet am 4. Juni 2009 die Saisonroute Reykjavik – Düsseldorf und bedient sie 2x wöchentlich mit 757-200.

**InterSky** konnte im 3. Quartal rund 58.000 Passagiere. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind dies 20 % Wachstum. Für das Gesamtjahr beläuft sich der Zuwachs auf etwa 18,5 %, wobei der Umsatz seit Januar mit 20,75 Millionen Euro sogar um knapp 26 % gestiegen ist. Für das Gesamtjahr rechnet man mit einem ausgeglichenen Ergebnis.

**Jet2** verbindet ab 19. Mai 2009 Manchester mit Kreta. Die griechische Insel wird damit das 19. Ziel der Jet2 ab Manchester. Außerdem verstärkt der Billigflieger die Routen nach Teneriffa und Dalaman. Sharm-el-Sheikh wird bis Ende des Sommerflugplans 2009 angesteuert.

**KLM** kehrt nach 70 nach Liverpool zurück. Ab 29. März 2009 wird **KLM cityhopper** die Verbindung Liverpool – Amsterdam aufnehmen und 3x täglich mit Fokker 70 bedienen. Die Kurse starten in Liverpool um 6.30, 10.30 und 17.30 Uhr mit Ankunft in der niederländischen Hauptstadt um 8.35, 12.50 und 19.50 Uhr. KLM hatt bereits am 1. Juni 1934 eine Route nach Liverpool eingerichtet, bediente sie jedoch nur bis zum Vorabend des 2. Weltkriegs am 31. August 1939.

**LTE International** nahm zwei A320-200 (EC-JTA, msn 445 und EC-JIB, msn 496) wieder in Betrieb. Die Leasing laufen über Oasis International Leasing bzw. ILFC.

**Lufthansa** beförderte im Oktober weniger Fluggäste und Fracht. Der Konzern (LH, LH Regional und Swiss) beförderte mit 6,3 Mio. Passagieren rund 1,4 % weniger Gäste als im Vorjahresmonat. Die Auslastung sank um 2,5 Punkte auf 78,8 %. Ohne Einbeziehung der Swiss waren es nur 5,06 Mio. Passagiere (- 3,2 %) bei einer Auslastung von 78,1 % (- 3,0 %). Im Frachtgeschäft ging das Aufkommen um 8,3 % auf konzernweit 169.000 t und die Auslastung um 4,1 Punkte auf 62,5 % zurück. Lufthansa Cargo kam bei Fracht auf 150.000t (- 9,9 %). Die Auslastung verschlechterte sich um 4,2 Punkte auf 65,0 %.

**Lufthansa** hat sich nach Informationen der "Süddeutschen Zeitung" vorerst von ihrem geplanten Einstieg bei der skandinavischen **SAS** verabschiedet. Hintergrund seien die hohen Verluste der SAS-Tochter Spanair, berichtete die Zeitung. Lufthansa habe über Monate geheim mit der SAS über einen Einstieg nach dem Modell der Übernahme der Schweizer Swiss verhandelt. Durch den Absturz einer Maschine der Spanair brachen die Buchungen ein und zogen auch SAS hinab. Im 3. Quartal 2008 hatte SAS den Wert ihrer zuvor schon vergeblich zum Kauf angebotenen Tochter Spanair um umgerechnet 200 Millionen Euro nach unten berichtigen müssen. Dadurch entstand ein Quartalsverlust in gleicher Höhe. So rückte ein Verkauf der SAS an Lufthansa laut skandinavischen Medienberichten näher.

**Manx2** steigert entgegen dem allgemeinen Trend eine Inselverbindung. Aufgrund der großen Nachfrage wird Isle of Man – Gloucester zum 24.11. ausgebaut. Zusätzliche Flüge starten montags um 11.00 Uhr, donnerstags um 14.10 Uhr und freitags um 13.40 Uhr. Die Rückflüge ab Gloucester heben um 12.30, 15.40 bzw. 15.05 ab. Die erst vor einem Jahr angelaufene Verbindung verzeichnete bereits über 20.000 Passagiere.

**MK Airlines** leaste eine ex-Orient Thai 747-200F(SCD) (G-MKJA, msn 22477) über Transatlantic Aviation.

**Monarch Airlines** nimmt am 29. März 2009 die Verbindung Birmingham – Larnaca auf und bedient sie 2x wöchentlich.

**Monarch Airlines** plant die Untervermietung einer 767-300ER (G-DIMB, msn 28865) an Air Méditerranée.

**NEOS** plant die Anmietung einer ex-XL Airways 737-800 (I-NEOW, msn 32685) von GECAS.

**Norwegian** konnte im Oktober mit 713.956 gut 16 % mehr Passagiere befördern als im Vorjahresmonat. Gleichzeitig stieg der Yield (Einnahmen pro Passagier und Kilometer) um 9 % auf 0,74 NKr (0,109 US\$). Norwegian hat Kapazitäten vom Auslands- auf den Inlandsmarkt verschoben. Hier verzeichnet man zwar klassisch eine niedrigere Auslastung, kann aber höhere Ticketpreise durchsetzen. Die zurückgelegten Passagierkilometer und somit die Nachfrage stieg um 26 %.

**Olympic Airlines** flottete eine 737-400 ein (SX-BMD, msn 25765). Die von AerCap geleaste Maschine flog zuvor bei der amerikanischen JPATS, die Abschiebeflüge und Gefangenentransporte durchführt.

**Onur Air** leaste von GECAS einen A300-600R (TC-OAZ, msn 603), der zuvor bei Olympic Airlines flog.

**Regional Airlines** übernahm einen neuen ERJ170-100 (F-HBXB, msn 17000250) und setzt ihn im Auftrag der Air France ein.

**Sterling Airlines** musste nach der Betriebseinstellung ihre 24 Boeing 737 an die Leasingfirmen zurückgeben. Aufgeschlüsselt waren dies 4 737-500: (OY-MAA, msn 24778), (OY-MAE, msn 25066), (OY-APH, msn 28721), (OY-APB, msn 28084), 14 Boeing 737-700: (OY-MRC, msn 28006), (OY-MRD, msn 28007), (OY-MRE, msn 28008), (OY-MRF, msn 28009), (OY-MRG, msn 28010), (OY-MRH, msn 28013), (OY-MRI, msn 28014), (OY-MRJ, msn 28015), (TF-NBA, msn 28210), (OY-MRO, msn 28497), (OY-MLW, msn 29078), (OY-MRU, msn 29079), (OY-MRP, msn 34401), (OY-MRR, msn 34402) sowie 6 Boeing 737-800: (OY-SEB, msn 28214), (OY-SEC, msn 28221), (OY-SED, msn 28237), (OY-SEJ, msn 30289), (OY-SEK, msn 30292), (OY-SEM, msn 33019). Die geplante Übernahme einer weiteren 737-800 (OY-SEN, msn 37159) musste natürlich abgeblasen werden.

**SunExpress** ersetzt Anfang 2009 ihre drei 757-200 gegen neuere 737-800. Das Durchschnittsalter der Flotte sinkt so auf 5,2 Jahre. Gleichzeitig verfügt SunExpress dann über eine homogene Flotte.

**Thomas Cook Airlines of Scandinavia** flottete einen A330-200 (OY-VKF, msn 309) wieder ein. Er war an die englische Mutter Thomas Cook Airlines untervermietet. Außerdem stellte man der Garuda drei A330-300X für die Hadj-Flüge zur Verfügung: (OY-VKG, msn 349), (OY-VKH, msn 356), (OY-VKI, msn 357).

**Thomson Airways** leaste eine 757-200 (C-GTBB, msn 32447) und einen A320-200 (C-GTDH, msn 1605) von **Skyservice**.

**TUIfly** stellte eine 737-800 (D-AHFP, msn 27988) der **CanJet** zur Verfügung.

**TUIfly**: der Mutterkonzern TUI prüft weiterhin neue Bündnismöglichkeiten, nachdem die Gespräche mit germanwings und Condor gescheitert waren. **Air Berlin** hatte unlängst entsprechende Verhandlungen bestätigt.

**Virgin Atlantic** will nach eigenen Angaben ein Konsortium zum Kauf des zweitgrößten Londoner Flughafens Gatwick bilden. Virgin Atlantic sei bereits in Verhandlungen mit **easyjet**. Branchenkenner zufolge könnte der Gatwick-Verkauf bis zu drei Milliarden Pfund (knapp 3,5 Milliarden Euro) einbringen.

**WDL**: eine stillgelegte Fokker F.27-600 (D-BAKC, msn 10195) soll künftig vor einer IKEA-Niederlassung stehen. Eine weitere Maschine (D-AELC, msn 10438) ging an AELS (Niederlande) zur Teileverwertung.

**Wideroe** stellte eine Fokker 50 in Dienst (PH-JXK, msn 20233), die man als Untermieter von Denim Air übernahm.

**XL Airways France** nimmt am 18.12. die neue Route Paris CDG – Nassau auf und bedient sie 1x wöchentlich mit A330-200.

## RUSSLAND / GUS

**Aero Rent** übernahm eine ex-Samara Tu-154B-2 (RA-85332, msn 332). Es ist die erste Tu-154 bei Aero Rent.

**Dniproavia** will eine ex-FlyBE ERJ-145EP übernehmen (msn 145290).

**Jet 2000** stellte eine An-74-200 in Dienst (RA-74015, msn 36547098969), die zuvor für Shar Ink flog.

**Rossiya** leaste von ILFC eine 767-300ER (EI-ECB, msn 27617), die zuvor bei der japanischen Skymark flog.

**Sakaviaservice** flottete eine ex-Tenir Airlines Il-76TD ein (4L-GLP, msn 53463908).

**Tesis Aviation Enterprise** gab eine 747-200F(SCD) an GECAS zurück (VP-BXE, msn 22671).

**Turkuaz Airlines** will als erstes Flugzeug einen gebrauchten A320-200 (msn 3259) über Crescent Leasing 2 Ltd, Dublin besorgen.

**Ukraine International** plant zum Juni 2009 Saisonflüge zwischen Simferopol und München.

**Uzbekistan Airways** bestellte bei Boeing vier 767-300ER zur Auslieferung 2012/13. Auch bei Airbus ging man auf Einkaufstour und orderte vier A320-200, die zwischen 2013 und 2014 übergeben werden sollen. Schon 2007 hatte Uzbekistan sechs A320 geordert. Auch zwei 787 Dreamliner sind bestellt. Damit plant die usbekische Fluggesellschaft, zwischen 2011 und 2016 insgesamt 16 neue Flugzeuge in ihre Flotte zu integrieren.

**Volga-Dnepr Group** meldete für die ersten neun Monate einen Umsatzanstieg von 75 %. Der Gesamtumsatz der Charter- und Linienfrachtdienstleistungen des Unternehmens betrug 1,26 Milliarden US\$. Die Gesamttonnage erhöhte sich um 51 % auf 210.000 Tonnen. Der Umsatz bei den Linienfrachtflügen der Tochter **AirBridgeCargo Airlines** stieg um 68 % auf 344,1 Millionen US\$. Der Umsatz kletterte um 80 % auf 882,9 Millionen US\$.

**WizzAir Ukraine** will einen A320-200-Lieferslot von WizzAir übernehmen (UR-WUB, msn 3741).

## NAHOST / GOLFREGION

**Abu Dhabi Aviation** stellte eine neue DHC-8Q-402 (msn 4222) in Dienst.

**Air Arabia** nimmt Anfang 2009 den Betrieb ab dem zweiten Drehkreuz Casablanca auf. Die von hier aus operierende **Air Arabia Maroc** soll tiefer nach Europa eindringen sowie Märkte im Nahen Osten und Afrika erschließen. Noch steht die Regierungsgenehmigung seitens der marokkanischen Behörden aus. 2007 hatte Air

Arabia bereits ein Managementabkommen mit der marokkanischen privaten Inlandsairline **Regional Air Lines** geschlossen. Die 1997 gegründete Airline verbindet nahezu alle Zentren des Landes und steuert auch vier Ziele in Spanien und Portugal an. Die Investmentbank Ithmaar Bank (Bahrain) begleitet den Aufbau der neuen Lowcost-Airline.

Air Arabia zog die Ablieferung der bestellten A320 von 2012 auf Mitte 2010 vor. Gleichzeitig erhöhte man die Order über 34 Jets auf zehn weitere Exemplare, die man für die Expansion ab Marokko benötigt. Dafür wandelte die Airline 15 Optionen vom November 2007 in Festbestellungen um. Im 3. Quartal 2008 wies Air Arabia einen Nettogewinn von 214 Mio. Dirham (58,26 Mio. US\$) aus. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 30 %. Gerade in der Krise sind Lowcost-Verbindungen gefragt, denn auf Flüge wollen die wenigsten verzichten. Die arabischen Billigflieger profitieren zudem von der lokal boomenden Wirtschaft und verstärkter Nachfrage innerhalb der Ölregion. Insgesamt beförderte Air Arabia im 3. Quartal 978.794 Passagiere und somit 34 % mehr als im 3. Quartal 2007.

**Arkia** übernimmt zwei Lieferslots für Embraer 195LR. Beide Jets waren einst von Air Europa für deren Tochter geplante Universal gedacht gewesen. Der erste ERJ-195 wurde bereits übergeben (4X-EMA, msn 19000172). Der zweite folgt (msn 19000196).

**EI Al** flottete eine 747-400 ein (4X-ELE, msn 26551), die zuvor zur Flotte der Singapore Airlines gehörte.

**Emirates** steigert die Anzahl der Flüge nach Mumbai, Delhi, Bangalore, Hyderabad, Chennai und Kochi. Bis einschließlich Februar 2009 bietet Emirates 31 weitere Verbindungen und damit mittlerweile 163 wöchentliche Flüge zu zehn indischen Destinationen. Ab sofort bietet Emirates fünf tägliche Verbindung nach Mumbai. Delhi erhält nach der jüngsten Steigerung nochmals sieben Frequenzen. Insgesamt stehen nun 25 Flüge pro Woche im Flugplan. Bangalore wird um fünf Flüge auf 20 Rotationen aufgestockt. Hyderabad wird sukzessive bis Dezember auf 3x täglich ausgebaut. Kochi und Chennai werden ab sofort 19x bzw. 10x mal wöchentlich von Emirates angefliegen.

**Etihad Airways** stellte einen neuen A340-600X in Dienst (A6-EHI, msn 929).

**Jazeera Airways** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (9K-CAG, msn 3656).

**Jordaniens Regierungsflotte** stellte einen neuen A340-600X in Dienst (msn 924).

**Royal Jordanian** leaste einen neuen A319-100 (JY-AYM, msn 3685) über ILFC. Ferner will man eine 737-300 (D-ADII, msn 23775) als Untermieter von **dba/Air Berlin** leasen. Eigner des Jets ist Pembroke Capital.

**Saudi Arabian** übernahm für Pilgerflüge einen A300B4-203 (TC-ONT, msn 138) sowie einen A321-100 (TC-ONJ, msn 385) und drei A321-200 (TC-OAF, msn 668), (TC-OAI, msn 787), (TC-OAK, msn 954) von **Onur Air**. Ein A300-600R soll aus gleicher Quelle folgen (TC-OAZ, msn 603). Außerdem wird man auch noch je eine 757-200 von **Primaris** (N740PA, msn 24497) und **AtlasJet** (TC-ETE, msn 30044) anmieten.



## AFRIKA

**Air Mauritius** verlor im 1. Geschäftshalbjahr (1.4. bis 30.9.) aufgrund des hohen Ölpreise und sinkender Nachfrage umgerechnet 11 Mio. Euro. Im Jahr zuvor hatte man 2 Mio. Euro Gewinn erwirtschaftet. Zwischen April und September stiegen nur 596.587 Fluggäste bei Air Mauritius ein. Im Vorjahreszeitraum waren es 613.304 gewesen. Zwar ist die Insel im Indischen Ozean ein beliebtes Touristenziel, doch der starke Preisanstieg und die in die Rezession abgleitende Wirtschaft in Europa forderten ihren Tribut. So konnte Air Mauritius den Umsatz um 8,6 % auf 17 Mio. Euro steigern, doch die Ausgaben stiegen insbesondere wegen der hohen Kerosinkosten auf 32,1 Mio. Euro.

**Air Memphis** flottete einen A320-200 ein (SU-PBH, msn 1300), der zuvor bei TACA flog.

**Comoro Islands Airline** stellte als erstes Flugzeug einen A320-200 (D6-CAS, msn 136) in Dienst. Der Jet wurde von GAFC Leasing, Cayman gemietet.

**Lotus Air** leaste einen A320-200 (EC-KDD, msn 1767) von **Iberworld**.

**Mid Express Tchad** ist eine neue Airline im gleichnamigen afrikanischen Land. Als erstes Flugzeug leaste die Gesellschaft eine ex-South Asian Airlines 707-300C (TT-DAX, msn 20803) von First International Airways.

**RAM Royal Air Maroc** schickt zum 29. März die neue Inlandstochter **Atlas Inter** an den Start. Zum Einsatz sollen 70-sitzige Turboprops kommen, die man per Dryleasing ins Land holen will. Die neue Tochter, die Billigflüge anbieten soll, ist auch als Reaktion auf die Ankündigung der **Air Arabia** zu sehen, die 2009 in Casablanca ein neues Drehkreuz einrichten will.

**Sun Air** (Ägypten) übernahm zwei 737-400 als Untermieter von **Corendon Air** (TC-TJC, msn 25374 und TC-TJD, msn 25375). Eigner beider Jets ist ILFC.

**Tunisair** übernahm einen A320-200 (LZ-MDM, msn 2804) als Untermieter von **VIA est vita**.

## ASIEN

**Air China Cargo** orderte drei 747-400 BCF. Boeing wird die drei Passagiermaschinen, die zuvor von Air China eingesetzt wurden, zusammen mit Taikoo Aircraft Engineering (TAECO) in Xiamen zu Frachtflugzeugen umbauen.

**Air Seychelles** fliegt nach dreijähriger Unterbrechung wieder nach Deutschland. Ab 29. März 2009 fliegt die Airline jeden Sonntag nonstop mit 767-300ER zwischen Mahé und Frankfurt. Start in Mahé ist samstags um 22.30 Uhr mit Ankunft in Frankfurt am Sonntagmorgen um 6.20 Uhr. Der Rückflug hebt um 22.00 Uhr ab und setzt am nächsten Morgen um 9.25 Uhr in Mahé auf.

**AirAsia** kündigte die Aufnahme der täglichen Verbindung Kuala Lumpur – Tiruchirappalli zum 1. Dezember an. Es wird die erste Indienroute der AirAsia werden.

**AirAsia X** stellte einen neuen A330-300E in Dienst (9M-XXA, msn 952).

**AirAsia X** wurde nach nur einem Betriebsjahr von CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation) zur New Airline of the Year 2008 gewählt.

**Biman Bangladesh** gab einen A310-300(ET) an Airbus zurück (S2-ADH, msn 650).

**Blue Dart Aviation** (Indien) übernahm nach Frachterumbau eine ex-Xiamen Airlines B.757-200(PCF) (msn 25898) per Leasing von Contrails Capital.

**Cathay Pacific** leaste einen neuen A330-300 (B-LAI, msn 959) über ILFC.

**Garuda Indonesia** übernahm für Pilgerflüge drei A330-300X als Untermieter von **Thomas Cook Airlines Scandinavia**: (OY-VKG, msn 349), (OY-VKH, msn 356), (OY-VKI, msn 357). Von **Thomson Airways** kam eine 767-200ER (G-BYAB, msn 25139) sowie zwei 767-300ER von **Thomas Cook** (G-TCCA, msn 27205 und (G-DAJC, msn 27206) und eine weitere 767-300ER von **flyglobespan** (G-CDPT, msn 29388). Ferner plant Garuda auch von **Air Europa** drei 767-300ER anzumieten: (EC-HSV, msn 29387), (EC-HPU, msn 30048), (EC-HPU, msn 30048).

**Hainan Airlines** leaste von ILFC einen ex-Cathay A340-600 (B-6511, msn 436). Es ist der erste Airbus A340 bei Hainan.

**Indonesia AirAsia** will einen A320-200 Lieferslot von AirAsia übernehmen (PK-AXE, msn 3715).

**Kingfisher** vereinbarte mit Disney Publishing eine Zusammenarbeit, um den kleinsten Fluggästen mit dem Disney-Produkt Little Wings noch mehr Unterhaltung an Bord bieten zu können.

**Kingfisher** verhandelt mit GECAS über die vorzeitige Rückgabe von vier geleasteten A320-200. Die Leasinggesellschaft will den Jets schon früher als vereinbart zurücknehmen. Zuvor hatte GECAS bei der indischen Luftaufsichtsbehörde Beschwerde eingereicht, da Kingfisher mit den Leasinggebühren in Verzug geraten war. Die Airline dementierte dies und erwirkte ihrerseits eine gerichtliche Verfügung, die es GECAS verbiete, die betreffenden Flugzeuge vorzeitig zurückzufordern.

**Orient Thai Airlines** übernahm eine ehemalige JAL 747-300 (HS-UTS, msn 24018).

**PIA Pakistan** retournierte eine 747-300 (AP-BFU, msn 23392) an den Vermieter CM Leasing Asia Ltd. Eine bereits stillgelegte Schwestermaschine (AP-BFX, msn 23709) wurde ausgeschlachtet. Außerdem stellte PIA eine 737-300 (AP-BCC, msn 23296) außer Dienst.

**Safi Airways** stellte zwei 737-300 in Dienst (YA-SFL, msn 23302 und YA-HSB, msn 23303). Beide flogen zuvor bei Air China.

**Sichuan Airlines** wählte das IAE V2500-Triebwerk für die bestellten Flugzeuge der A320-Familie aus, die zwischen 2009 und 2012 zur Auslieferung gelangen.

**SilkAir** nahm planmäßig die Liniendienste zwischen Singapur und Kuala Lumpur auf und verbindet beide Hauptstädte 2x täglich. Zusammen mit der Mutter **Singapore Airlines** gibt es so täglich sieben Rotationen zwischen den Metropolen. Ab 1. Dezember fliegen beide Airlines je vier Rotationen und erhöhen so das Angebot auf insgesamt acht Hin- und Rückflüge. Durch den Codeshare-Partner Malaysia Airlines können alle drei Fluggesellschaften ihren Kunden sogar 15 tägliche Rotationen anbieten.

**Singapore Airlines** verzeichnet bei Kurzstrecken eine sinkende Nachfrage. Einzig das Langstrecken-Premium-Geschäft läuft unverändert gut. Im abgelaufenen Quartal hatte SIA einen Gewinneinbruch von 36 % aufgrund der gestiegenen Kerosinkosten und sinkender Nachfrage melden müssen. Als Konsequenz wurden bereits einige Routen zu anderen asiatischen Metropolen ausgedünnt.

**SpiceJet** leaste von GECAS eine 737-800 (msn 32693), die bislang bei Transavia flog.

**Thai Airways** reduzierte zum 6. November die Kerosinzuschläge. Grund hierfür sind die gesunkenen Rohölpreise.

**Thai Airways** stellte einen neuen A340-600 in Dienst (HS-TNF, msn 953).

## NORDAMERIKA

**Air Canada** gab eine 767-200ER (C-FVNM, msn 22681) an Aerospace Finance sowie eine 767-300ER (C-GHLV, msn 30852) an GECAS zurück. Fünf weitere 767-200ER wurden außer Dienst gestellt: (C-GAVC, msn 22527), (C-GDSU, msn 24144), (C-GDSY, msn 24145), (C-FBEF, msn 24323), (C-FBEG, msn 24324). Air Canada retournierte einen A340-300X (C-GDVZ, msn 278) an ORIX Aircraft Corporation.

**Air Canada** konnte durch Angebotsverknappung ihre Flugzeuge im Oktober wieder besser auslasten. Die Auslastung stieg im Vergleich zum Vorjahresmonat um 2,1 % auf 81,2 %. Die Nachfrage sank um 4 % auf 3,55 Mrd. Passagiermeilen, doch Air Canada kürzte im gleichen Zeitraum das Sitzangebot um 6,5 % auf 4,37 Mrd. Sitzmeilen. Schon im Juni hatte man ein Sparprogramm verkündet, das eine Kapazitätskürzung um 7 % während des Winters beinhaltete. 2000 Jobs entfallen ebenfalls.

Bei der Regionaltochter **jazz** sank die Auslastung um 2,4 Punkte auf 71,6 %. Grund war die um 3,3 % sinkende Nachfrage auf 350 Mio. Passagiermeilen bei gleich bleibender Kapazität von 489 Mio. Sitzmeilen.

**Air Canada** rutschte im 3. Quartal in die roten Zahlen. Die zur ACE Holding gehörende Airline wies einen Verlust in Höhe von 132 Mio. CAD\$ (110,2 Mio. US\$) aus. Im Vorjahresquartal hatte AC einen Gewinn von 273 Mio. CAD\$ erwirtschaftet. Grund für das Abrutschen waren die um 49 % gestiegenen Kosten für Treibstoff. Der Umsatz stieg im 3. Quartal um 4 % auf 3,08 Mrd. CAD\$. Doch auch Kerosin war mit 1,1 Mrd. CAD\$ so teuer wie nie zuvor.

**AirTran Airways** nahm am 7. November die angekündigten Flüge ab Port Columbus International Airport, Ohio auf. AirTran fliegt nun von hier nonstop nach Atlanta, Orlando und Ft. Myers. Weitere 37 Ziele können via Atlanta erreicht werden.

**Allegiant Air** verlegt zum 2. Februar 2009 ihre Dienste in der Bay Area von San Francisco nach Oakland. Die einzige Route von Bellingham lief erst am 6. Juni 2008 an. Die Route wird weiterhin montags und donnerstags angeboten. Eingesetzt wird eine 150-sitzige MD-80.

**American Airlines** akzeptiert jetzt auch die Bezahlung mittels paypal über ihre Website AA.com.

**American Airlines:** 12 abgestellte MD-82 wurden durch Stewart Industries ausgeschlachtet: (N205AA, msn 49155), (N210AA, msn 49161), (N216AA, msn 49167), (N221AA, msn 49172), (N224AA, msn 49174), (N225AA, msn 49175), (N275AA, msn 49272), (N276AA, msn 49273), (N269AA, msn 49292), (N285AA, msn 49297), (N286AA, msn 49298), (N288AA, msn 49300).

**Delta Air Lines** eröffnet am 9. Juni 2009 mit New York JFK – Zürich eine neue Verbindung, die täglich mit Boeing 757-200ER bedient wird. Die Maschine kann 174 Passagiere in einer 2-Klassen-Konfiguration befördern, davon 16 in der BusinessElite und 158 in der Economy. Delta fliegt bereits von Atlanta nach Zürich.

**Delta Air Lines** überarbeitete aufgrund der Fusion mit **Northwest** ihre Gebührensätze für Gepäckstücke, um eine Angleichung zu erreichen. Innerhalb der USA werden für das erste Gepäckstück 15 US\$ und für das zweite 25 US\$ fällig. Die neuen Gebühren gelten für alle Tickets, die ab dem 5.11. gekauft wurden und ab dem 5.12. angetreten werden. Flugreisende in der First- oder Business-Class dürfen bis zu drei Gepäckstücke mit einem Gewicht von maximal 31,75 Kilogramm kostenlos mitnehmen.

**FedEx** sagte die Übernahme eine A300-600R ab (msn 603). Dagegen wurde ein ex-Eagle Aviation A300-600R (N751FD, msn 625) in die Flotte integriert.

**JetBlue Airways** expandiert ab White Plains / Westchester County Airport und wird hier größte Airline. Am 2. November liefen neue tägliche Nonstopdienste nach Tampa und einen Tag später weitere Frequenzen nach Fort Lauderdale, Orlando (insgesamt nun 4), und West Palm Beach (nun 2) an. JetBlue bietet ab Westchester täglich 11 Rundkurse an; darunter die einzigen nach Fort Lauderdale (3x), Fort Myers (1) und Tampa (1).

**jetBlue Airways** stellte einen neuen A320-200 (N760JB, msn 3659) und einen neuen Embraer 190 (N296JB, msn 19000219) in Dienst.

**Mesaba** leaste über **Northwest** zwei weitere CRJ900 (N935XJ, msn 15199 und N936XJ, msn 15201) und setzt sie im Auftrag als Northwest AirlinK ein.

**Southwest Airlines** strebt eine Codeshare-Partnerschaft mit der mexikanischen **Volaris** an. Beide Billigflieger haben die ersten Schritte hierfür bereits eingeleitet und planen erste Codeshare-Flüge für Anfang 2010 – vorbehaltlich der Genehmigungen

auf beiden Seiten der Grenze. Volaris wurde 2006 gegründet und unterhält derzeit 39 Routen, die zu 23 mexikanischen Städten führen. Volaris hat sich in der kurzen Zeit einen guten Ruf als Mexikos pünktlichste Airline erarbeitet. Die Flotte besteht aus 18 Airbus A319/320 mit einem Durchschnittsalter von nur 2,17 Jahren. Erst vor kurzem hatte Southwest eine Partnerschaft mit der kanadischen **WestJet** verkündet.

**United Airlines** kündigte die Aufnahme der neuen Route Washington – Genf zum 29. März 2009 an. Nach Washington – Zürich wird dies dann die zweite Schweiz-Route der United. Die neue Verbindung wird täglich nonstop mit Boeing 767 angeboten.

**United Airlines** stellte eine 747-400 außer Dienst (N196UA, msn 28715).

**US Airways** bietet ab 2. Januar 2009 mehr Karibikflüge ab Boston. Acht Ziele in Mexiko und der Karibik werden häufiger angesteuert. Bis März 2009 bietet US Airways insgesamt 75 Flüge pro Woche.

**WestJet** treibt die Expansion im nordamerikanischen Markt voran. Zwar musste der Billigflieger für das 3. Quartal wegen hoher Kerosinkosten einen Gewinneinbruch von 28 % angeben, doch man habe genügend Geld in den Kassen, so die Airline. Im 3. Quartal 2008 verdiente WestJet 54,7 Mio. CAD\$ - im Jahr zuvor waren es 76,1 Mio. CAD\$. Der Umsatz stieg um 18,5 % auf 718,4 Mio. CAD\$. Der größte Ausgabeposten ist mit 40 % das Kerosin, das sich im Laufe eines Jahres um 27 % verteuerte. Ohne den Treibstoff sanken die Kosten sogar um 4,7 %. Die Geldreserven betragen aber noch 800 Mio. CAD\$ und in 2009 stehen kaum Verpflichtungen an. Im Gegensatz zu den Mitbewerbern verfügt WestJet so über ein gutes Polster. 20 % des Kerosinbedarfs für 2009 und 8 % des Bedarfs für 2010 sicherte sich WestJet nun per Fuel Hedging. In 2009 will man das Streckennetz um 5 % ausbauen; zuvor war von 8 % die Rede gewesen. WestJet führt als Grund für die Korrektur nicht die ökonomischen Umstände, sondern die Streiks bei Boeing an, die zu Lieferverzögerungen führten. Insgesamt sollen die Kapazitäten um 18 % steigen. Rivale Air Canada und einige US-Airlines reduzierten dagegen ihr Angebot in den letzten Monaten.

**World Airways** übernimmt drei MD-11F, die zuvor bei Gemini Air Cargo flogen: (N382WA, msn 48411), (N383WA, msn 48412), (N384WA, msn 48435). Letztere wurde bereits übergeben und via AerCap geleast.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Air Comet Chile** stellte den Betrieb ein. Die Flotte bestand aus 7 Boeing 737-200, von denen drei an **Sky Airline** transferiert wurden: (CC-CGM, msn 22256), (CC-CFD, msn 22761), (CC-CJP, msn 22762).

**Alma de Mexico** musste den Flugbetrieb einstellen. Die ab Guadelajara operierende Airline gab dies am 7. November über ihre Website bekannt und führte die weltweite Finanzkrise, die gestiegenen Kerosinkosten und den Wertverlust des Pesos als Gründe an. Alma hatte 12 CRJ200 in der Flotte. Zwei CRJ900 NextGen standen noch im Auftragsbuch bei Bombardier. Bis 2010 sollte die Flotte auf 35 Einheiten angewachsen sein.

**Austral Lineas Aéreas** plant die Anmietung von drei MD-88 (msn 49926, 49927, 49928) von BBAM. Alle drei Jets flogen zuletzt bei AeroMéxico.

**Avianca** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (N664AV, msn 3664).

**Azul Airlines** erhielt die Betriebsgenehmigung für Brasilien. Der neue Start-up des JetBlue-Gründers David Neeleman soll zum Januar 2009 den Betrieb aufnehmen und gegen **Gol** und **TAM** antreten.

**Bolivians Luftstreitkräfte** wollen eine gebrauchte BAe 146-200A (msn 2082) von CSDS Aircraft Sales + Leasing erwerben.

**Gol** überarbeitete ihre Flottenplanung. Aufgrund des Boeing-Streiks muss die Stilllegung einiger Flugzeuge verschoben werden. Einem jetzt veröffentlichten Flottenplan zufolge wird Gol Ende 2008 11 Boeing 737-300, 38 Boeing 737-700 und 55 Boeing 737-800 betreiben. Die ursprüngliche Flottenplanung der Airline sah vor, dass alle Maschinen des Typs 737-300 bis Ende 2008 aus dem Dienst genommen und durch neue Boeing 737-700 und 737-800 ersetzt werden sollten. Diese Flottenmodernisierung wird nun voraussichtlich erst Ende 2009 abgeschlossen werden, da Boeing die zwei 737-700 und neun 737-800, die die älteren Maschinen ersetzen sollen, nicht planmäßig liefern kann.

**LAN Airlines** meldete für Oktober eine um 10,8 % gestiegene Nachfrage. Der internationale Verkehr legte um 2,8 % zu, während der Inlandsverkehr in Chile, Peru und Argentinien raketenhaft um 33,9 % anstieg. Die Nachfrage nach Frachtdiensten zog ebenfalls um 8,7 % an. In den ersten zehn Monaten des Jahres stieg die Nachfrage bei LAN um 12,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

**Mexicana** will eine ehemalige LOT 767-200ER (msn 24734) von ACG Acquisitions anmieten.

**Sky Airline** übernahm von Pegasus Aviation die Leasing dreier ex-Air Comet Chile 737-200: (CC-CGM, msn 22256), (CC-CFD, msn 22761), (CC-CJP, msn 22762).

**TAM Airlines** flottete einen neuen A330-200 (PT-MVP, msn 961) und einen neuen A320-200 (PR-MHZ, msn 3658) ein.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Air New Zealand** und Boeing werden am 3. Dezember in Auckland einen Testflug mit aus dem Öl der Purgiernuss gewonnenen Biotreibstoff durchführen. Als fliegender Teststand dient eine Boeing 747-400, an der eines der Rolls-Royce RB211 Triebwerke mit dem Biotreibstoff betrieben wird. Der aus der Pugiernuss gewonnene Treibstoff gefriert erst bei -47 Grad Celsius und kann bereits ab einer Temperatur von 38 Grad Celsius entflammt werden.

**MacAir** kündigte zum 23. November die Aufnahme der Verbindung Cairns – Bamaga an. Geflogen wird immer sonntags mit Saab 340. Start in Cairns ist um 10.30 Uhr mit Ankunft in Bramaga (Northern Peninsula Area) um 12.30 Uhr. Der Rückflug hebt um

13.00 ab und setzt um 15.00 wieder in Cairns auf. Je nach Nachfrage sind zusätzliche Wochenverbindungen geplant. MacAir setzt die komfortable Saab 340 auch nach Kowanyama und Edward River (Cape York) ein. Da man am Qantas-Vielfliegerprogramm teilnimmt, können alle Passagiere auch auf den Routen der MacAir Meilen sammeln.

**Pacific Blue** nahm am 3.11. die neue Verbindung Brisbane – Port Moresby auf. Der Billigflieger steuert 4x wöchentlich (Mo, Mi, Fr, So) mit 737-800 die Hauptstadt von Papua Neuguinea an. Auch Codesharings mit Airlines PNG werden angestrebt.

**Regional Express** (Rex), Australiens größte unabhängige Airline wurde von CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation) zum zweiten Mal in Folge zur Regional Airline of the Year 2008 gewählt. Rex gab ferner bekannt, dass man nach Ablauf der Leasingverträge vier Saab 340B mit eigenen Mitteln gekauft habe.

--- Update 20.11. ---

## EUROPA

**Aegean Airlines** Gewinn sank in den letzten drei Quartalen aufgrund der hohen Kerosinpreise sowie Wechselkurseffekten um 21 % auf 26,5 Mio. Euro. In diesem Zeitraum wurden 4,6 Millionen Passagiere befördert – ein Zuwachs von 13 % gegenüber dem Vorjahr. Im Inland flogen 8 % mehr und auf internationalen Verbindungen 23 % mehr. Der Umsatz wuchs dank der starken Nachfrage, neuen Flugzeugen und Kerosinzuschlägen um 26 % und betrug 468 Mio. Euro. Doch die Ausgaben für Kerosin stiegen schneller und machen inzwischen 35 % aller Ausgaben aus. Die Barreserven der privaten Aegean Airlines belaufen sich auf 180 Mio. Euro. Die Aktie der Airline verlor seit Jahresbeginn 47 % ihres Wertes.

**Aer Lingus** wird Kosten minimieren und Langstrecken zusammenstreichen, um die Unabhängigkeit auch in Zeiten der Rezession bewahren zu können. Lange hatte man gegen eine Übernahme der Ryanair angekämpft. Nun spricht man vom Break-Even im nächsten Jahr. In diesem Jahr wird man nach eigenen Angaben zwischen 20 und 30 Mio. Euro Verlust erwirtschaften. 2009 wird die Langstreckenflotte von 9 auf 8 Maschinen abgebaut. Möglicherweise werden für Flüge ab Irland bald 10 Euro einer neuen Steuer fällig. Die Beförderung eines Passagiers auf Kurzstrecken kostet Aer Lingus im Schnitt 83 Euro – bei Ryanair sind es nur 53 Euro. Die Barmittel belaufen sich auf 766,7 Mio. Euro; 4,5 % weniger als noch im Juni. Ryanairs Kasse ist noch mit 2,1 Mrd. Euro gefüllt.

**Air Baltic** beförderte zum ersten Mal in ihrer Unternehmensgeschichte innerhalb von zehn Monaten zwei Millionen Passagiere. Bis Ende Oktober hatte man 2,21 Millionen Gäste an Bord begrüßt. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Steigerung von 31 %. Von Januar bis einschließlich Oktober stieg zugleich die Anzahl der Flüge gegenüber 2007 um 32 %, die Auslastung sank um einen Punkt auf 63 %. Im Oktober beförderte airBaltic 235.598 Passagiere und damit 22 % mehr als im Vergleichsmonat. Die Auslastung betrug 62 %.

**Air Berlin** flottete zwei neue A319-100 ein (D-ABGQ, msn 3700 und D-ABGR, msn 3704). Beide wurden über BOC Aviation geleast.

**Air Dolomiti** will drei ehemalige germanwings A319-100 anmieten (msn 654, 794, 1016).

**Air France** musste aufgrund eines mehrtägigen Pilotenstreiks zwei Fünftel der Langstrecken und fast die Hälfte aller anderen Dienste streichen. Betroffen sind auch die Partner **Brit Air**, **CityJet**, **Regional**, **CCM** und **Airlinair**. Der Arbeitskampf der Piloten richtet sich gegen die Anhebung des Renten-Eintrittsalters von 60 auf 65 Jahre. Konzernchef Jean-Cyril Spinetta hatte den Streik in einem Brief an die Piloten als "unnützlich und gefährlich" verurteilt. Air France müsse sich den gesetzlichen Regelungen unterwerfen. Eine Weiterarbeit nach 60 Jahren sei zudem freiwillig. Der Streik der Piloten war auf vier Tage angesetzt worden. Nach Angaben von Spinetta wird er die Fluggesellschaft 100 Mio. Euro kosten. Laut Air France beteiligten sich 40 Prozent der Piloten am Streik, die Gewerkschaft sprach von 80 Prozent.

**Air France-KLM** will sich nach einem Gewinneinbruch mit schärferen Einsparungen für wirtschaftlich schwierige Zeiten rüsten. Im vergangenen Vierteljahr fiel der Betriebsgewinn nach Angaben vom Donnerstag um 44 % auf 405 Mio. Euro. Der Umsatz rutschte trotz Finanzkrise nur um 3 % auf knapp sieben Mrd. Euro. Im gesamten Geschäftsjahr bis Mitte 2009 peilt Air France-KLM nur noch einen "eindeutig positiven" Gewinn an. Bereits im Oktober hatte man das Gewinnziel von 1 Mrd. Euro aufgegeben. Nun will der Konzern seine Kosten um 690 Mio. Euro drücken, 260 Millionen mehr als bisher geplant.

**Air Independence** verkaufte einen CRJ 200 / Challenger 800 (VP-BCI, msn 7351) an **Aero Toy**.

**Air One** stellte eine 737-400 außer Betrieb (EI-DGL, msn 27171) und gab sie dem Vermieter Olbia Ltd, Dublin zurück. Flottenzugänge waren zwei neue A320-200 (EI-DSV, msn 3598 und EI-DSW, msn 3609).

**Alitalia** muss bis zum 1.12. ihren Auslandspartner benennen; dann will das Investorenkonsortium CAI die neue Airline aus der Taufe heben. Im Rennen befinden sich Lufthansa, **Air France-KLM** und **British Airways**. Da die Briten aber keine finanzielle Beteiligung eingehen wollen, haben sie kaum Chancen. Regierungschef Berlusconi hat wieder einmal für Konfusion gesorgt. In einem Gespräch mit Merkel überraschte er mit der Aussage: "Für Alitalia ist **Lufthansa** der bessere Partner."

Inzwischen sind sich aber Italiens Medien einig darüber, dass die Wahl auf Air France fallen wird. Nicht die Regierung, sondern die neuen Alitalia-Eigner treffen die Entscheidung über den Auslandspartner. Laut der Wirtschaftszeitung *Il Sole - 24 Ore* gilt Air France-KLM als klarer Favorit. Angeblich sei auch die Beraterbank Banca Intesa für eine Partnerschaft mit den Franzosen, die anfangs mit 20 % bei den Italienern einsteigen wollen. Mittelfristig will man diesen Anteil aber steigern. Air France und Alitalia arbeiten bereits innerhalb der SkyTeam-Allianz zusammen. Zudem wollen sie dem Sanierungsplan der CAI nahezu ungesehen zustimmen.

Lufthansa gibt aber noch nicht auf, doch reduzierte man den Beteiligungswunsch von 49 auf 20 %. Doch der Kranich will bei der Sanierung ein gehöriges Wort mitsprechen. Noch in dieser Woche soll der Verkaufsvertrag der Flugsparte an CAI



unterzeichnet werden. CAI bessert zudem das Bargeldangebot von 300 auf 400 Mio. Euro nach.

**Alitalia** wird weiterhin immer wieder von Angestellten bestritten, die gegen eine Übernahme durch die private CAI sind. Die wilden Streiks kosteten die Alitalia bereits 35 Millionen Euro. Die Regierung, die das Angebot unterstützt, überlegt nun, Streiks zu untersagen. So blieb u.a. ein Frachtflugzeug mit 10 Mrd. Euro für die italienische Staatsbank am Boden.

**Cargo B Airlines** muss eine 747-200B(SCD) wohl abschreiben (OO-CBA, msn 24158). Der von 3P Air Freighters Ltd/Petercam SA geleaste Frachter schlug am 27.10. beim Start in Brüssel hart mit dem Heck auf. Nach einer Platzrunde kehrte der Jumbo zurück. Erste Untersuchungen ergaben schwere Strukturschäden am hinteren Rumpf und dem Zugang zum Hilfstriebwerk (APU).

**Clickair** und **Vueling** setzten die europäischen Wettbewerbsbehörden formal über ihre Fusion in Kenntnis. Diese war nach dreimonatigen Verhandlungen im Juli von den Verwaltungsräten der Fluggesellschaften abgesegnet worden. Mit einer Flotte von 45 Flugzeugen, rund 2.000 Mitarbeitern und täglich 300 Verbindungen auf 112 Routen entsteht mit der Zusammenlegung die drittgrößte Fluglinie Spaniens nach Iberia und Spanair sowie der größte Anbieter für Billigflüge des Landes.

Angesichts der Millionen-Verluste beider Airlines im vergangenen Jahr sei die Fusion laut Analysten ein logischer Schritt. Die neue Gesellschaft soll unter dem Namen Vueling weitergeführt werden und ihren Sitz in Barcelona behalten. Vueling übernimmt alle Clickair-Aktiva. Hauptaktionär werde mit rund 45 Prozent Iberia sein, die bislang mit 20 Prozent an Clickair beteiligt war. Wichtigster Anteilseigner bei Vueling ist die Verleger-Familie Lara, der unter anderem die Planeta-Gruppe gehört.

**easyJet** übernahm einen weiteren A319-100 (G-EZDS, msn 3702).

**easyJet**-Gründer Stelios Haji-Ioannou erhöhte letzte Woche seinen Anteil um von 15,6 % auf 26,9 %, indem er Anteile seiner Schwester in seine Holding easyGroup transferierte. Weitere 11,3 % hält der Bruder Polys über Polys Holding. Er will zwei neue Direktoren bestimmen und die Airline auf ein vorsichtigeres Vorgehen einschwören. So soll die Anzahl der geordneten Flugzeuge reduziert werden und eine erste Dividende als Antwort auf die lahrende Ökonomie gezahlt werden. Seit acht Jahren hat easyJet keine Dividende ausgeschüttet

„Ich nehme nur meine Rechte in Anspruch, mein Investment in easyJet zu schützen.“ sagte Haji-Ioannou. Vorstandschef Sir Colin Chandler unterstützt dagegen die jetzige Managementpolitik. Analysten befürchten bereits Grabenkämpfe.

Seit Jahresbeginn verlor die easyJet-Aktie fast 50 % an Wert, was für Haji-Ioannou einen Buchverlust von 170 Mio. GBP bedeutet. Auf einer Präsentation im September hieß es, dass sich die Barmittel auf 900 Mio. GBP belaufen. Bestellt sind 315 Airbusse, von denen bereits 120 geliefert wurden. Insgesamt beläuft sich die Flotte auf 165 Einheiten. Bis 2011 sollen es 200 Stück werden. Stelios ist nun nah an der 29,9 %-Grenze, ab der er ein Übernahmeangebot unterbreiten muss.

**germanwings** gab einen A319-100 (D-AKNJ, msn 1172) an LeaseAir GmbH zurück.

**Iberia** ist weiterhin zuversichtlich, dass die Fusion mit **British Airways** abgeschlossen wird, doch die nicht gelösten Pensionsansprüche bei British Airways

verzögern dies noch. Noch im Juli war man davon ausgegangen, dass BA an der neuen Firma zwei Drittel kontrollieren wird, doch die Finanzkrise riss nun ein größeres Loch in die Pensionskassen. Der Aktienwert bei BA sank um 38 %, während der von Iberia nur um 12 % nachgab.

**Inter Airlines** musste am 17.11. den Flugbetrieb einstellen Drei Airbus A321-200 kehrten an die Leasingfirmen zurück: (TC-IEH, msn 963), (TC-IEF, msn 968), (TC-IEG, msn 974).

**KLM** startete mit der Übernahme eines ersten ERJ190 ein groß angelegtes Flottenmodernisierungsprogramm. In den nächsten 10 Jahren will man gut 100 Flugzeuge durch neue Muster ersetzen. 5 747-400, 17 747-400 Combi und 10 MD-11 sollen z.B. durch 32 neue Widebodies ersetzt werden. Flottenchef Witsenboer schloss hierbei die 747-800 aus. Es werden wohl eher 777-300ER. Man hat aber auch ein Auge auf die 787 sowie den A350 XWB geworfen.

Ende 2010 will KLM gemeinsam mit Air France eine Großorder aufgeben, die bis zu 90 Maschinen umfassen könnte. Im Mittelstreckenbereich hat KLM bereits 11 737-700 geordert; zehn weitere sollen folgen. Sie werden bis 2013 10 737-300 und 13 737-400 ablösen.

Bei der Regionaltochter **cityhopper** wird die gesamte Fokker-Flotte in den nächsten 6-7 Jahren ersetzt. Die Fokker 100 werden durch Embraer 190 ersetzt. Bei den Fokker 50 und Fokker 70 hat KLM sich noch nicht festgelegt.

**Lufthansa Cargo** senkt zum 1.12. den Kerosinzuschlag von 0,90 auf 0,85 Euro pro Kilogramm. Im kommenden Jahr wird außerdem der umstrittene Umzug des Asien-Drehkreuzes von Astana nach Krasnojarsk erfolgen. Im März hatte man dem Druck Russlands nachgegeben, nachdem Moskau vorübergehend den Überflug über Russland verweigert hatte.

**Lufthansa** stellte einen weiteren A300-600R außer Dienst (D-AIAP, msn 414).

**Lufthansa** wird die Flotte der Tochter **CityLine** verringern sowie jeden fünften Arbeitsplatz abbauen. Bis 2010 sollen nur noch 58 der bislang 72 Maschinen eingesetzt werden. Als Grund wird der nicht mehr wirtschaftlich gestaltbare Einsatz der CRJ-200 genannt. Die Kosten sollen bei CityLine um 10 % sinken. Lufthansa hat allerdings 30 größere Regionaljets bestellt, bei denen größtenteils noch nicht klar ist, in welchen Gesellschaften sie künftig eingesetzt werden.

**Lufthansa**-Chef Mayrhuber signalisierte Interesse an einem höherem **JetBlue**-Anteil. Dafür müssten jedoch in den USA die geltenden Beschränkungen für ausländische Investoren geändert werden, denn diese dürfen maximal 24,9 % der Stimmrechte besitzen. Ohne Stimmrechte können sie bis zu 49,9 Prozent erwerben. Lufthansa ist derzeit mit 19 % an jetBlue beteiligt.

**Norwegens Luftwaffe** übernahm die erste Lockheed C-130J-30 (5601, msn 5601).

**OLT** setzt ab 24.11. auf der Strecke Bremen – Toulouse eine Fokker 100 statt der Saab 2000 ein. Mit der Änderung reagiert die OLT auf die ständig gewachsene Nachfrage auf dieser Route. Die Kapazität wächst auf dieser Strecke um 100 %.

**Ryanair** setzt die Flüge nach Fuerteventura nach dem 31.1.2009 aus. Hintergrund sind Streitigkeiten über Marketingzuschüsse. Eine Frequenz von/nach Dublin wurde bereits am 6.11. 2008 eingestellt. Die weiteren Streichungen würden die Strecken von/nach Birmingham, Bremen, Dublin, Weeze, East Midlands, Frankfurt-Hahn, Liverpool, London-Stansted und Shannon betreffen.

**Tarom** will eine ex-Air Berlin 737-800 erwerben (YR-BGP, msn 37740).

**TUfly** stellte eine 737-800 (D-AHFP, msn 27988) der CanJet per Untervermietung zur Verfügung.

**Turkish Airlines** beförderte in den ersten zehn Monaten des Jahres mit 18,9 Millionen rund 14,7 % mehr Passagiere. Im angegebenen Zeitraum wurde das Angebot um 10,2 % auf 38,2 Mrd. Sitzmeilen erhöht, während die Nachfrage um 12,6 % auf 28,6 Mrd. Passagiermeilen stieg. Derzeit verfolgt man ein ehrgeiziges Expansionsprogramm und kauft 105 Flugzeuge von Airbus und Boeing.

**Turkish Airlines** legte die konsolidierten Finanzergebnisse für die ersten drei Quartale des Geschäftsjahres 2008 veröffentlicht. Der Nettogewinn beläuft sich auf 548 Mio. USD\$ und steigerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 278 %. Mit 17 Millionen Passagieren stiegen 14 % mehr Fluggäste ein. Der operative Gewinn kletterte um 30 % auf 563 Mio. USD\$. Der Umsatz konnte in den ersten neun Monaten des Jahres um 36 % auf 3,62 Mrd. USD\$ gesteigert werden. Der Anteil der Kerosinkosten an den Betriebsausgaben stieg im Vergleich zum Vorjahr um neun Punkte auf 36 %. Mit 149.000 Tonnen wurden 11 % mehr Fracht als im Vorjahr befördert. Die verfügbaren Sitzplatzkilometer und die Erträge pro Sitzplatzkilometer stiegen um 10 bzw. 13 %. Die durchschnittliche Auslastung erhöhte sich um 1,7 Punkte auf 74,7 %.

## **RUSSLAND / GUS**

**Altn Air** leaste zum zweiten Mal eine Tu-154M von **Kyrgyzstan Airlines** (EX-85718, msn 900).

**KD Avia** beförderte in den ersten zehn Monaten knapp 1,2 Millionen Passagiere. Dies ist gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs von 122 %. Allein im Oktober begrüßte man knapp 105.000 Passagiere an Bord – ein Plus von 66 % gegenüber Oktober 2007.

**KrasAir** retournierte eine 737-300 (EI-CBQ, msn 24907) an GECAS.

**Sukhoi Design Bureau** nahm den zweiten fliegenden Prototypen des RRJ95 (SuperJet 100) in Betrieb (97001, msn 3).

## **NAHOST / GOLFREGION**

**Emirates** übernahm den dritten Airbus A380-800 (A6-EDC, msn 16) sowie eine neue Boeing 777-200LR (A6-EWG, msn 35578).

**Gulf Air** richtete zwei zusätzliche Abendflüge zwischen Frankfurt und Bahrain ein - einen montags mit Abflugzeit 22.45 Uhr und einen freitags mit Abflugzeit 23.00 Uhr.

**Iran Aseman Airlines** stellte eine ATR-72-200 außer Dienst (EP-ATA, msn 334).

## AFRIKA

**Air Sénégal International** leaste eine 737-700 (CN-RNL, msn 28982) von **Royal Air Maroc**.

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

**Astral Aviation** (Kenia) plant den Erwerb von je einer Boeing 737-300(F) und Douglas DC-9-33F.

**Elfenbeinküste:** die von der Armee für den Staat betriebene Fokker F.100 (TU-VAA, msn 11245) konnte wieder in Betrieb genommen werden. Der Jet wurde im Juni mit Raketen beschossen.

**Paramount Logistics** gab eine 727-200(RE) (ZS-PVX, msn 22825) an PL Logistics Corp zurück.

**Sudans Luftwaffe** übernahm eine gebrauchte An-72 (ST-GFF).

## ASIEN

**ANA** prüft in Zeiten des Wirtschaftsabschwungs eine Änderung ihres Geschäftsmodells. Laut „Air Transport World“ erwägt man die Gründung einer Lowcost-Tochter in Asien. Diese könnte Boeing 767-300 betreiben und bis zu 50 % billiger operieren als ANA. In der ersten Hälfte des laufenden Geschäftsjahres verzeichnete die Airline Gewinneinbrüche von 79 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Aufgrund der sinkenden Nachfrage setzt ANA auf Flügen nach China und innerhalb Japans nun verstärkt kleinere Flugzeuge ein.

**ANA** senkt zum 1. Januar die Kerosinzuschläge. Ein entsprechender Antrag über die Reduzierung um ein Drittel wurde beim japanischen Transportministerium gestellt. Um Schwankungen des Wechselkurses künftig zu entgehen, soll zugleich ein Wert von 144 Euro pro Langstreckenabschnitt festgelegt werden.

**Bangkok Airways** leaste über ILFC einen neuen A319-100 (HS-PGZ, msn 3694), der für **Siem Reap Airways** betrieben wird.

**China Eastern** flottete einen neuen A320-200 ein (B-6375, msn 3677).

**China Southern** übernahm einen neuen A330-300X (B-6501, msn 964), der über Shenzhen Financial Leasing gemietet wurde.

**China Southern** und **China Eastern** begannen damit, Flüge zu streichen und Flugzeuge stillzulegen. Der weltweite wirtschaftliche Abschwung verursachte auch innerhalb Chinas eine sinkende Nachfrage. Laut der Aufsichtsbehörde CAAC sank

die Auslastung aller chinesischen Airlines im Oktober um 2,2 Punkte auf 76,9 %. China Southern nahm daher 12 MD-82 vorübergehend aus dem Dienst. Auch China Eastern hat rund 20 ihrer Maschinen vorübergehend außer Dienst gestellt. Zudem habe die Airline einige unrentable Strecken aus dem Flugplan gestrichen.

**China United Airlines** reaktivierte eine Tu-154M (B-4016, msn 872).

**Citilink Express** stellte ein ex-AdamAir 737-400 (PK-GZQ, msn 25134) in Dienst. Sie wurde von ACG Acquisitions geleast.

**Eva Airways** kündigte für Dezember tägliche Direktflüge zwischen Taiwan und China an. Bedienen werde man Shanghai, Hangzhou und Shenzhen.

**Garuda Indonesian:** die abgestellte DC-9-32 (PK-GNB, msn 47386) wurde nun verschrottet. Der Jet stammte einst von Australian Aircraft Sales.

**IndiGo** stellte einen A320-200 außer Dienst (VT-INM, msn 3259) und gab ihn an Crescent Leasing 2 Ltd, Dublin zurück.

**Indonesia AirAsia** stellte eine 737-300 außer Dienst (PK-AWT, msn 23345) und gab sie an Apollo Aviation Capital Management zurück.

**Indonesiens Transportministerium** entzog vier lokalen Air Taxi- und Charteranbietern aufgrund von Sicherheitsbedenken die Lizenzen. Dies betrifft **Atlas Deltasatya, Dabi Air Nusantara, Sampuerna Air Nusantara** und **Pua Wisata Beruna**.

**JAL** senkt zum 1. Januar die Kerosinzuschläge auf Langstrecken um ein Drittel. Pro Strecke würden dann 208 USD\$ statt bislang 312 USD\$ als Treibstoffzuschlag verlangt.

**Jet Airways** spricht laut indischer Presse mit ausländischen Staatsfonds über eine Finanzspritze in Höhe von 10 Mrd. Rupien (200 Mio. US\$). So berichtet "The Economic Times", dass Temasek (Singapur) für 2,5 Mrd. Rupien 10 % der Jet Airways-Anteile bekommt. Der in Abu Dhabi beheimatete Staatsfond Mubadala Development Co soll 10 rd. Rupien investieren wollen. Jet Airways trat den Gerüchten entgegen.

**Jetstar Asia** will eine ex-LAN Airlines A320-200 (msn 990) von SALE anmieten.

**Kingfisher Airlines** bat die indische Regierung, ausländischen Airlines eine Beteiligung größer 25 % zu erlauben. Die Regierung begrenzt solche Käufe. Inlandsairlines sind gänzlich ausgenommen. Die indischen Airlines kämpften mit den hohen Kerosinkosten und nun mit der globalen Finanzkrise. Bis März 2009 werden sie 2 Mrd. USD\$ Schulden angehäuft haben.

**Korean Air** musste für das 3. Quartal einen höheren Verlust als erwartet ausweisen. Die Airline wurde durch die hohen Kerosinkosten, nachlassende Nachfrage und Kursschwankungen hart getroffen. Der Nettoverlust der Korean Air, die zugleich die weltgrößte Frachtflugesellschaft ist, belief sich auf 684,1 Mrd. Won (492,1 Mio. USD\$). Im Vorjahreszeitraum hatte man einen Nettogewinn von 129,6 Mrd. Won

erwirtschaftet, doch schon im 2. Quartal 2008 machte man Verluste von 288,9 Mrd. Won.

Im operativen Geschäft flog man im 3. Quartal ein Minus von 25,1 Mrd. Won (18,06 Mio. USD\$) nach Hause. Die Aufwendungen für Kerosin stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 82,5 %. Die nun fallenden Ölpreise helfen der Korean Air, doch nun muss auch die Nachfrage wieder anspringen. Laut Daten des Flughafens Seoul Incheon sank diese im Oktober um 7 %; im Frachtsektor sogar um 10 %.

**Pakistans Luftwaffe** beschädigte eine Lockheed C-130E Hercules (4189, msn 4189).

**Tiger Airways** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (9V-TAJ, msn 3674).

**Top Air:** die abgestellte 727-200 (PK-BPT, msn 20736) wurde nun ausgeschlachtet. Der Jet war einst von Aerospace Sales + Leasing geleast worden.

## NORDAMERIKA

**Air Canada** eröffnet am 2. Juni 2009 eine neue tägliche Nonstop-Verbindung zwischen Montreal und Genf. **Swiss** wird im Codeshare mitfliegen. Zum Einsatz kommt eine Boeing 767-300ER, die 211 Passagiere befördern kann. Beide Airlines fliegen bereits im Codeshare auf den Routen Toronto - Zürich (durchgeführt von Air Canada) und Montreal - Zürich (durchgeführt von Swiss).

**Alaska Air Group** will aufgrund der Finanzkrise die 14 für **Horizon Air** vorgesehen Dash-8-400 später übernehmen. Derzeit verhandelt man mit dem Hersteller Bombardier.

**CanJet** übernahm eine 737-800 (D-AHFP, msn 27988) als Untermieter von **TUIfly**.

**Compass Airlines** leaste über **Northwest** zwei neue ERJ-175LR (N635CZ, msn 17000252 und N636CZ, msn 17000253).

**Continental Airlines** stellte eine 737-300 (N17345, msn 23583) außer Dienst. Eine stillgelegte DC-9-31 (N18563, msn 47487) wurde nun abgewrackt.

**Delta Air Lines** will angesichts der Inlandsrezession zum kommenden Sommer 15 internationale Routen eröffnen und so die Flucht nach vorn antreten. So soll es neue Routen nach Japan, Kenia, Südafrika, Liberia, Nigeria, Angola, Äquatorial-Guinea, Schweden, Spanien, Tschechien und in die Schweiz geben. Außerdem soll eine weiterführende Route zwischen Japan und Vietnam eingerichtet und ein zweiter Nonstopflug zwischen New York JFK und Tel Aviv eingerichtet werden.

**GoJet Airlines** flottete eine neue CRJ700 ein (N166GJ, msn 10266).

**Indiana Air Search + Rescue Inc** stellte eine Douglas C-47B-DL in Dienst (N236GB, msn 20743).

**Jim Baroni** erwarb eine ex-ARAVCO 737-300 (N444HE, msn 23800) als Privatjet erwerben.

**Midwest Airlines** gab eine 717-200 (N924ME, msn 55190) an Boeing Aircraft Company.

**Shuttle America** übernahm eine neue ERJ-175 (N207JQ, msn 17000254), die von PM Ltd geleast wurde.

**Skyservice Airlines** erhielt nach Vermietung zwei A320-200 zurück (C-GTDH, msn 1605), (C-GTDP, msn 1780).

**SkyWest Airlines** stellte einen neuen CRJ900 in Dienst (N822SK, msn 15203).

**United Airlines** stellte eine 737-300 (N337UA, msn 24241) außer Dienst. Der Jet kehrte an N337UA Trust zurück.

**US Air Force** flottete eine 737-600 ein (N649MT, msn 28649). Die Maschine gehörte zuletzt der GECAS und war an Air China vermietet. Fünf Boeing KC-135E verließen die Flotte: (56-3631, msn 17380), (57-1504, msn 17575), (57-2604, msn 17740), (57-2608, msn 17744), (59-1451, msn 17939).

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aero Caribbean** übernahm eine 737-200 (XA-TWR, msn 21812) als Untermieter von der mexikanischen **Global Air**. Im Gegenzug wurde eine Il-18D stillgelegt (CU-T1546, msn 186008802).

**Aerolineas Argentinas** stellte zwei 737-200 außer Dienst (LV-ZXU, msn 23226 und LV-ZTE, msn 23349) und gab sie an die Leasingfirmen zurück.

**Argentiniens Luftwaffe** nahm eine seit 2006 abgestellte Fokker F.27-400M wieder in Betrieb.

**Boliviana de Aviación** musste die geplante Anmietung einer 737-300 (msn 23412) bei AWAS absagen.

**Click Mexicana** leaste von GECAS eine Fokker 100 (XA-MQC, msn 11371), die zuvor bei TAM flog.

**Cubana** flottete eine 737-200 ein (XA-UBB, msn 21750), die man als Untermieter von der mexikanischen **Global Air** erhielt.

**Delcar Express** (Paraguay) stellte eine 737-200 außer Dienst (ZP-CAQ, msn 20211).

**Gol Linhas Aéreas** gab für das abgelaufene Quartal einen Verlust von 474,4 Mio Reais (209 Mio. USD\$) an. Im Vorjahreszeitraum hatte man einen Gewinn von 49,4 Mio. Reais erwirtschaftet. Als Grund für den Verlust gab GOL die starke Abwertung der Währung gegenüber dem Dollar an.

Das operationelle Geschäft erbrachte einen Verlust von 399,8 Mio. BRR. Währungseffekte waren für weitere 261,8 Mio. BRR verantwortlich. Schon im 2.

Quartal flog GOL einen Verlust von 171,7 Mio. BRR heim. Der Umsatz im 3. Quartal belief sich vor Steuern (EBITDA) auf 100 Mio. BRR – ein Zuwachs von 85,5 % im Vergleich zum Vorjahr.

**Gol Linhas Aéreas** senkte die Wachstumsprognose von 8,5 auf nur noch 6 % für 2009. Trotzdem steigert man im kommenden die Investitionen von 950 Mio. Reais auf 1,15 Mrd. Reais (525 Mio. US\$). Dieses Geld fließt hauptsächlich in neue, effizientere Flugzeuge der Typen Boeing 737-700/-800. Auch der Rivale **TAM** senkte seine Wachstumsprognose für 2009 von 8-12 % auf 5-9 %.

**LACSA** leaste einen neuen ERJ-190AR (TI-BCH, msn 19000221) über **Grupo TACA**.

**LAN Airlines** plant, drei A318-100 an **LAN Ecuador** zu vermieten: (CC-CVA, msn 3001), (CC-CVB, msn 3030), (CC-CVF, msn 3062). Ferner stellte eine neue 767-300ER in Dienst (CC-CXG, msn 36712).

**LAN Airlines** unterschrieb bei Boeing einen Kaufvertrag über vier neue 767-300ER zur Ablieferung 2012. Der Auftrag stellt einen Wert von 636 Mio. US\$ dar. Zusätzlich zeichnete LAN Optionen auf zwei weitere Flugzeuge, die 2013 geliefert werden würden. Die chilenische Airline musste die Flottenplanung überarbeiten, da die ab 2011 vorgesehen Boeing 787 Dreamliner mit deutlicher Verspätung zur Auslieferung gelangt.

**Pan Am Dominicana** will eine ex-Northwest DC-9-32 (msn 47046) von Clipper Aviation Services Ltd, Barbados anmieten.

**Volaris** stellte einen neuen A320-200 in Dienst (XA-VON, msn 3672), der über RBS Aviation Capital geleast wurde. Weiterer Flottenzugang war ein A319-100 (XA-VOO, msn 3705).

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**AirCruising Australia** ließ eine Fokker F.27-400QC einlagern (VH-WAN, msn 10315).

**Alliance Airlines** retournierte eine Fokker 100 (VH-FKL, msn 11380) an Jet Engine Leasing Pty Ltd.

**Australian Air Express** beschädigte am 23.10. eine BAe 146-300F (VH-NJM, msn 3194). Die aus Brisbane kommende Frachtmaschine setzte in der Dunkelheit zu hart auf Bahn 19 des Flughafens Sydney auf. Schwere Strukturschäden waren die Folge.

**Pacific Blue** leaste eine ex-Virgin Blue 737-800 (ZK-PBO, msn 36601) über VBNC9 Pty Ltd.

**Qantas** beschädigte am 17.11. bei zwei ihrer Boeing 747-400; darunter auch jene, die im Juli Schlagzeilen machte, als durch die Explosion eines Sauerstofftanks ein autogroßes Loch im Rumpf entstanden war (VH-OJK). Die Reparaturen waren nun



weitgehend abgeschlossen. Bei einem Schleppvorgang streifte der Jumbo aber eine andere Maschine auf dem Vorfeld.

**Qantas** verhandelt mit Private Equity Fonds über einen 40-prozentigen Verkauf ihres Kundenbindungsprogramms. Man erhofft sich Einnahmen von 1,2 Mrd AUD\$ (764 Mio. USD\$). Interesse zeigen Blackstone Group und Kohlberg Kravis Roberts (KKR). Angesichts der internationalen Turbulenzen kündigte Qantas bereits im September einen solchen Schritt an.

Analysten bewerteten das Kundenprogramm zwischen 1 Mrd. und 3 Mrd. AUD\$. Haupteinnahmequelle sind der Verkauf von Vielfliegermeilen an Dritte z.B. Kreditkartenfirmen, die diese Meilen dann wiederum in ihr Kundenbindungsprogramm einbetten. Doch viele Meilen werden zwar gekauft, aber nie genutzt – ein echter Moneymaker.

--- Update 25.11. ---

## EUROPA

**Air Comet** sagte die geplante Übernahme eines A320-200 (msn 622) bei Airbus ab.

**Alitalia** wird etwa zwei Wochen später abheben. Die Investorengruppe CAI verschob den Erstflug der reorganisierten Airline auf mindestens den 15. Dezember. Vor einem Neubeginn muss das Kartellamt noch ein Urteil fällen. Die Kommission prüfe u. a., ob den Nutzern der Fluglinie weiterhin ein breites Angebot an Routen und Tarifen erhalten würde. Außerdem müssen sich die CAI und die Gewerkschaften der maroden Alitalia, deren Schuldenberg inzwischen auf über 2,3 Milliarden Euro angestiegen ist, über Entlassungen und Neueinstellungen einigen.

**Aurela** flottete eine 757-200 (LY-SKR, msn 30233) wieder ein. Sie war kurzzeitig an **Meridian Airlines** untervermietet worden.

**Austrian Airlines: Air France-KLM, Ryanair** und die österreichische **Robin Hood Aviation** drohen der EU-Kommission mit Klagen, sollte diese den Verkauf der Austrian Airlines an **Lufthansa** zustimmen. Streitpunkt ist vor allem eine Schuldenübernahme von rund 500 Mio. Euro durch die österreichische Regierung. Lufthansa hatte dies gefordert. Die Klagenden sehen hier einen Verstoß gegen die Beihilfe-Richtlinien der EU. Auch sehen man, dass die verkaufende ÖIAG nachträglich die Spielregeln zugunsten der Lufthansa geändert habe. Laut ÖIAG sind die Klagedrohungen dagegen "völlig haltlos". Air France hätte nicht mehr als zwei Briefe abgegeben, sagte ein Sprecher der österreichischen Staatsholding.. Die Ausschreibungsunterlagen sowie der geplante Verkaufsprozess seien "EU-konform".

**Blue 1**, Teil der SAS Group, beförderte im Oktober 145.000 Passagiere und damit 15,8 % weniger als im Oktober 2007. Das Angebot wurde um 6 % auf 191 Mio. Sitzkilometer gesenkt. Die Nachfrage brach um 8,8 % ein und betrug 123 Mio. Passagierkilometer. Die Auslastung sank um 2,0 Punkte und betrug 64,1 %.

**Hemus Air** leaste einen ex-Vueling A320-200 (LZ-FBC, msn 2540) von CIT Aerospace. Der Jet wird für **Bulgaria Air** betrieben.

**Jet Time** (Dänemark) übernahm eine 757-200 (LY-SKJ, msn 30735) als Untermieter von **Aurela**.

**Lufthansa** plant Gerüchten zufolge einen Alleingang bei **germanwings**. Zuvor waren Fusionsgespräche zwischen germanwings und **TUIfly** gescheitert. Die Kranichairline will die volle Kontrolle übernehmen und die Billigairline enger an den Konzern binden. Sie soll dann auch dezentrale Routen im Lufthansa-Netz übernehmen und stärker mit **easyJet** und **Ryanair** konkurrieren. Ein entsprechender Beschluss könnte schon bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 3. Dezember fallen.

Germanwings ist noch zu 100 % im Besitz der Lufthansa-Regionaltochter **Eurowings**. Diese gehört wiederum zu jeweils rund der Hälfte dem Lufthansa-Konzern und dem Bauunternehmer Albrecht Knauf, der seine Anteile allerdings bis zum Jahresende an den Partner abgeben will.

Doch schon jetzt brodelt es bei den Lufthansa-Piloten. Gegenwärtig baut man mit sechs germanwings A319 in Mailand die neue Tochter **Lufthansa Italia** auf. Die Jets fliegen im Lufthansa-Farbkleid mit Titelzusatz „Italia“. Später soll der Partner **Air Dolomiti** den Betrieb übernehmen. Damit will Lufthansa dann ab Februar 2009 ein deutlich erweitertes Angebot an Direktflügen ab Mailand zu europäischen Zielen anbieten.

Schon gegen den Einsatz der ursprünglich für Mailand geplanten Embraer 195 hatte es heftigen Widerstand der Vereinigung Cockpit gegeben. Hintergrund ist, dass die deutlich besser bezahlten Lufthansa-Crews ihre Position im Konzern gefährdet sehen, wenn ein vertraglich zugesicherter Passus über den exklusiven Einsatz von Konzerncrews auf größeren Maschinen verwässert wird. Dabei geht es um den Einsatz von Cockpitcrews von Tochtergesellschaften in größeren Maschinen.

**MasterJet** übernahm einen ersten A320-200 (CS-TFY, msn 1868). Die Maschine flog zuvor bei jetBlue Airways.

**Med View Airlines** übernahm eine Lockheed L.1011 TriStar 500 (CS-TEB, msn 1240) sowie eine 757-200 (CS-TFK, msn 23983) von **Euro Atlantic Airways**.

**Monarch Airlines** legte eine 757-200 still (G-MONC, msn 22781) und retournierte sie an DVB Bank/TES Aviation Group.

**Onur Air** gab einen A320-200 (TC-OAD, msn 345) an Oasis International Leasing zurück.

**SAS Group** (SAS, Spanair, Wideroe, Blue1) beförderte im September 3,24 Mio. Passagiere. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind dies 11,5 % weniger. Das Angebot wurde um 3,8 % auf 4,79 Mrd. Sitzkilometern reduziert. Die Nachfrage sank jedoch aufgrund der allgemeinen Wirtschaftskrise um 8,8 % auf 3,30 Mrd. Passagierkilometer. Somit sank auch die Auslastung der Flugzeuge um 3,7 Punkte auf 69,0 %.

Zieht man **SAS Scandinavian** allein heran, so waren hier 3,54 Mrd. Sitzkilometer (+ 2,7 %) im Angebot, von denen 2,5 Mrd. (- 2,9 %) verkauft wurden. Die Auslastung gab um 4,1 Punkte nach und betrug 70,6 %. Insgesamt 2,28 Mio. Fluggäste wurden befördert. Das sind 6,0 % weniger als im Vorjahresmonat. Der Interkontinentalverkehr verzeichnete eine um 0,4 % gesunkene Nachfrage, während das Angebot um 2,5 % ausgebaut wurde. Asien gab um 5 % nach, während US-

Routen um 3 % zulegten. Die Auslastung auf Interkontinentalrouten betrug 83,7 % (-2,4 %).

**SkyEurope** Holding, Mutter der SkyEurope Airlines, und Flyholding, Mutter des italienischen Billigfliegers **Myair.com**, vereinbarten nun auch formal eine Zusammenarbeit, aus der sich beide Billigflieger Synergien versprechen.

Außerdem stellte SkyEurope die Beförderungsergebnisse für den Oktober 2008 vor. Mit 274.039 Passagieren hatte man 10,1 % weniger Passagiere befördert als im Vorjahresmonat. Auch die Auslastung gab um 6,8 Punkte nach und betrug nur 68,0 %.

**Spanair** reduzierte im Oktober aufgrund des Ausscheidens von 15 Flugzeugen die Kapazitäten um 22,3 % auf 964 Mio. Sitzmeilen. Die Nachfrage sank aber noch stärker um 27,1 % auf 625 Mio. Passagiermeilen. So sank auch die Auslastung um 4,3 Punkte auf 64,8 %. An Bord begrüßte man im Oktober 630.000 Passagiere – ein Rückgang um 28,8 %.

Im Inland sanken die Beförderungskapazitäten wegen fünf Routeneinstellungen und weiteren Frequenzreduzierungen auf den Hauptrouten um 21,2 %. Die Nachfrage gab wegen der Kapazitätsanpassungen und des Abgleitens der spanischen Wirtschaft in die Rezession um 28,9 % nach. Die Auslastung sank im Inland um 6,6 Punkte auf 60,9 %. Befördert wurden hier 527.000 Passagiere.

Im grenzüberschreitenden Verkehr strich Spanair im Oktober drei Routen, wodurch die Beförderungskapazitäten um 25,4 % sanken. Die Nachfrage gab um 22,4 % nach, wodurch sich die Auslastung um 2,9 Punkte verbesserte. International befördert Spanair im Oktober 103.000 Passagiere. Die Buchungslage verbessert sich langsam, wenn auch bei geringerem Yield (Umsatz pro Passagier und Kilometer).

**Spanair** will eine weitere ex-Iberia MD-87 (EC-FFI, msn 53210) von Tiger Aircraft Trading anmieten.

**Thomas Cook Airlines Scandinavia** leaste einen A330-200 (G-OMYT, msn 301) von der englischen Schwester.

**Tor Air** nennt sich eine schwedische Neugründung. Von ILFC wurde eine 737-400 (SE-RJA, msn 26302) geleast, die zuvor bei Air One im Einsatz stand.

**Turkish Airlines** leaste von AerCap einen A319-100 (TC-JLP, msn 2655), der zuletzt bei AtlasJet flog.

**Wideroe**, Teil der SAS Group, beförderte im Oktober 189.000 Passagiere und damit 2,3 % mehr als im Oktober 2007. Dies liegt aber daran, dass vor einem Jahr die Dash-8-400-Flotte am Boden stand. Das Angebot wurde um 8,0 % auf 97 Mio. Sitzkilometer ausgebaut. Die Nachfrage stieg um 4,7 % auf 59 Mio. Passagierkilometer. Die Auslastung gab um 1,9 Punkte nach und betrug 60,9 %.

**WindJet** will von ILFC drei A319-100 anmieten (msn 2424, EI-ECX, msn 2698 und EI-ECY, msn 2723). Alle drei flogen zuvor bei Spirit Airlines.

## **RUSSLAND / GUS**

**Atlant-Soyuz** will eine ex-XL Airways 737-800 (VP-BMI, msn 29052) über B and B Air Funding 29052 Llc anmieten.

**Georgian National Airlines** flottete eine ex-Tenir Il-76TD ein (4L-GNI, msn 43452546).

**Kyrgyzstan** übernahm eine ex-Air Charter Express Lockheed L.1011 TriStar 100 (EX-35000, msn 1221). Noch ist nicht klar, wer für den Betrieb verantwortlich zeichnet.

**Rossiya** legte eine Il-86 still (RA-86106, msn 51483208074).

**S7 Airlines** legte mit RA-85610 (msn 705) am 11.11. die letzte Tu-154M still.

## NAHOST / GOLFREGION

**Al Jaber Aviation** wird eine neue VIP-Airline des arabischen Bauunternehmens Al Jaber Group. Die in Abu Dhabi beheimatete Fluggesellschaft will ab Februar 2009 Geschäftsflüge im Nahen und Mittleren Osten anbieten. Die Gruppe hatte bereits im November 2007 zwei Airbus A318 Elite geordert und orderte nochmals zwei Maschinen sowie zwei A319 CorporateJet. Außerdem setzt Al Jaber auch auf Produkte aus dem Hause Embraer. Geordert sind vier Legacy 450, vier Legacy 500, zwei Legacy 600 sowie fünf Lineage 1000.

**Emirates** und **Etihad Airways** dürfen laut einer neuen Vereinbarung zwischen Italien und den Vereinigten Arabischen Emiraten verstärkt italienische Flughäfen als Tor nach Europa nutzen. Namentlich genannt wurden Mailand MXP, Rom FCO und Venedig. Emirates darf künftig pro Woche 21x nach Mailand und Rom sowie 14x nach Venedig fliegen. Bisher hatte man nur 10 Slots pro Woche inne. Etihad wird künftig jeweils 7x Mailand und Rom anfliegen. Die neu aufgestellte **Alitalia** soll dann weiterführende Flüge innerhalb Europas anbieten.

**Etihad Airways** sicherte die Finanzierung für zwei Airbus A340-600. Der seit Oktober fliegende erste Jet wird über die drei Banken Abu Dhabi Commercial Bank (ADCB), Standard Chartered Bank (SCB) und Sumitomo Mitsui Banking Corporation Europe Ltd (SMBC) abgewickelt. Über 12 Jahre werden insgesamt 102 Mio. USD\$ finanziert. Die zweite, im Dezember eintreffende Maschine wird von einer neuen islamischen Bank abgewickelt. Die Al Hilal Bank aus Abu Dhabi sichere 110 Millionen US-Dollar für ein zwölfjähriges Leasing.

**Mahan Air** erwarb am Ende der Leasingzeit drei 747-400: (EP-MNA, msn 24383), (EP-MNB, msn 24363), (EP-MNC, msn 26879).

**Qatar Amiri Flight** reaktivierte einen seit November 2006 abgestellten A330-200 (A7-HHM, msn 605).

**Wataniya Airways** will nun ab 8. Februar 2009 ab dem Kuwaiter Royal Terminal abheben. Erstes Flugziel wird Dubai werden, das dann 2x täglich bedient werden wird. Zunächst setzt die neue Premium-Airline vier Airbus A320 ein, die über

ALAFCO, ILFC und AerCap geleast werden. Jeder Jet kann insgesamt 122 Passagiere in der First und Premium Economy befördern.

## AFRIKA

**Air Congo** leaste von **Allegiance Air** zwei ex-CityJet BAe 146-200A (TN-AIC, msn 2039 und TN-AIE, msn 2044) sowie zwei weitere gebrauchte BAe 146-200A (TN-AHX und TN-AIB). Weiterer Flottenzugang war eine gebrauchte 737-200 (TN-AHW).

**Arik Air** übernimmt am 4. Dezember den ersten von drei bestellten Airbus A340-500. Mit dem Flugzeug will die Gesellschaft kurz darauf ihre erste Interkontinentalverbindung nach London-Heathrow aufnehmen. Die mit Rolls-Royce Trent 500 Triebwerken ausgestatteten Maschinen sind auch für den Einsatz auf neuen Routen nach New York und Houston vorgesehen.

**Brazza Airways** ist eine neue Airline aus Brazzaville/Kongo. Erstes Flugzeug ist eine gebrauchte Antonov 12 (TN-AHZ).

**British Gulf International Airlines** flottete eine erste Il-76 ein (S9-SAB).

**Ethiopian Airlines** orderte bei Bombardier 8 DHC-8Q-400 und sicherte sich Optionen über vier weitere Props. Ethiopian Airlines sieht ein großes Wachstum und steigende Nachfrage für Flüge innerhalb Äthiopiens. Bislang nutzt Ethiopian hier fünf Fokker 50.

**Goliaf Air** übernahm eine Lockheed L.1011 TriStar 200 (S9-GAR, msn 1201), die zuvor bei Zoom Airways flog. Es ist der erste TriStar bei Goliaf. Weiterer Flottenzugang war eine ex-TechAviaService An-12BP (S9-PSO, msn 5343109).

**Mani Air Frêt** (Brazzaville) ist ein neuer Betreiber mit einer Antonov 12BP (EK-11779, msn 5343402). Die Frachtmaschine wurde von **South Airlines** geleast.

**MaxAir** ist eine neue nigerianische Airline, die als erstes eine ex-JAL 747-300 (5N-DBM, msn 23968) für die anstehenden Pilgerflüge übernahm.

**RAM Royal Air Maroc** übernahm einen A330-200 (EC-KIL, msn 205) und einen A310-300ET (EC-GOT, msn 455) als Untermieter von **Air Comet**.

**Skyjet** nennt sich eine Neugründung in Uganda. Als erstes Flugzeug soll von Jet Global eine Boeing 737-200 (msn 23098) geleast werden, die zuletzt bei Sky King flog.

**South African Airways** leitete eine umfassende Flottenmodernisierung ein und will bis 2020 alle Flugzeuge gegen neue Muster austauschen. Die beiden großen Hersteller Airbus und Boeing wurden aufgefordert, der Airline Anfang 2009 Angebote zu unterbreiten. Da die Leasingverträge für die derzeit betriebenen 17 Boeing 737-700/-800 in den Jahren 2010/11 auslaufen, werden die ersten Narrowbodies ab 2010 benötigt. Die Verträge für die sechs A340-200 laufen bis 2013. Die sechs A340-300E und neun A340-600 sollen zwischen 2015 und 2020 aus der Flotte scheiden. Hier

wird die Entscheidung zwischen Airbus A350-1000 XWB und Boeing 787-1000 Dreamliner fallen.

## ASIEN

**AirAsia X** wird ab März von Kuala Lumpur nach London-Stansted fliegen. Außer donnerstags und sonntags wird es einen täglichen Kurs mit Airbus A330 geben. Die Ticketpreise beginnen pro Richtung bei umgerechnet 115 Euro. Bislang fliegt die neue Lowcost-Langstreckenairline nach Hangzhou und Gold Coast.

**Cathay Pacific** senkt zum 1. Dezember die Kerosinzuschläge um 40 - 45 % auf Flügen nach Hongkong. Die Anpassung ist zunächst auf zwei Monate befristet. Bei Kurzstreckenflügen zahlen Passagiere 108 HK\$, für Langstreckenflüge 499 HK\$.

## NORDAMERIKA

**AirTran Airways** meldete für Oktober einen neuen Auslastungsrekord von 80,5 %. Im Vergleich zum Vorjahresmonat ein Zuwachs von 2,7 %. Die Nachfrage sank um 2,3 % auf 1,43 Mrd. Passagiermeilen, während die Kapazitäten um 5,6 % auf 1,78 Mrd. Sitzmeilen reduziert wurden. An Bord begrüßte der Billigflieger 1,98 Mio. Passagiere – ein Rückgang von 2,4 %.

**Alaska Air Group** stellte die Verkehrsergebnisse für Oktober für die Töchter **Alaska Airlines** und **Horizon Air** vor. Bei Alaska Airlines ging die Nachfrage um 1,0 % auf 1,42 Mrd. Passagiermeilen zurück. Die angebotenen Kapazitäten wurden um 3,7 % auf 1,93 Mrd. Passagiermeilen gekürzt. Die Auslastung verbesserte sich dadurch um 2,0 Punkte auf 73,6 %. Befördert wurden 1,27 Millionen Passagiere und damit 6,8 % weniger als im Vorjahresmonat.

Bei der Regionaltochter Horizon Air sank die Nachfrage im Oktober 2008 um 22,0 % auf 197 Mio. Passagiermeilen. Im Angebot waren 277 Mio. Sitzmeilen und damit 21 % weniger als im Oktober 2007. Die Auslastung sank von 72,0 % auf 71,1 %. Befördert wurden 579.000. Das entspricht einem Rückgang von 13,2 %.

**Allegiant Air** beförderte im Oktober 2008 (Liniendienste und Kontraktendienste) 278.497 Passagiere und somit 18,4 % mehr als im Vorjahresmonat. Die Beförderungskapazitäten sanken um 2,4 % auf 284,1 Mio. Sitzmeilen. Die Nachfrage stieg dagegen um 8,6 % auf 248,1 Mio. Passagiermeilen. Dies macht sich bei der Auslastung der Flugzeuge bemerkbar, die von 78,4 % auf 87,3 % zulegte. Die durchschnittliche Streckenlänge sank von 903 auf 816 Meilen.

**American Eagle** (American Eagle und Executive Airlines) meldete für Oktober 2008 eine Auslastung von 69,6 %. Im Vergleich zum Vorjahresmonat sind dies 3,9 Prozentpunkte weniger. Die Nachfrage sank um 15,5 % auf 641,7 Mio. Passagiermeilen. Die Kapazitäten wurden um 10,8 % auf 921,3 Mio. Sitzmeilen reduziert. An Bord begrüßte man 1,58 Millionen Passagiere – ein Rückgang von 13,7 %.

**Delta Air Lines** stellte die Verkehrsergebnisse für die Töchter Delta und Northwest vor. Delta verzeichnete im Oktober eine Rekordauslastung. Sowohl die

Gesamtauslastung (81,6 %) als auch die Auslastung im Inland (83,7 %) und die der Stammlinie (84,9 %) sind neue Bestmarken. Delta verkaufte im Oktober 9,93 Mrd. Passagiermeilen – das sind 2,2 % weniger als im Vorjahresmonat. Im Inland waren es 6,27 Mrd. Passagiermeilen (- 8,8 %) und international 3,66 Mrd. Passagiermeilen (+ 11,5 %). Das Angebot wurde im Vergleich zum Oktober 2007 um 4,7 % auf 12,17 Mrd. Sitzmeilen reduziert.

Während im Inland die Kapazitäten um 13,0 % auf 7,49 Mrd. Sitzmeilen schrumpften, legten sie international um 12,5 % auf 4,68 Mrd. Sitzmeilen zu. Die Auslastung lag mit 81,6 % gut 2,0 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Im Inland stieg die Auslastung sogar um 3,8 Punkte auf 83,7 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr sank sie leicht um 0,7 % auf 78,3 %. An Bord begrüßten Delta und die Regionalzubringer im Oktober 8,77 Millionen Fluggäste. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind das 4,8 % weniger Fluggäste. Auch das Frachtgeschäft legte um 6,2 % auf 108,96 Mio. Tonnen zu.

**Frontier Airlines** meldete für Oktober eine Rekordauslastung von 83,8 %. Das sind vier Prozentpunkte mehr als im Vorjahresmonat. An Bord begrüßte man 829.770 Passagiere; ein Rückgang von 5,7 %. Im Angebot waren 869,2 Millionen Sitzmeilen (- 15,2 % im Vergleich zu Okt. 2007), von denen 728,2 Millionen auch verkauft wurden (- 10,9 %). Die durchschnittliche Streckenlänge sank um 5,5 % auf 878 Meilen.

**Frontier Express** (Lynx Aviation) beförderte im September 85.978 Passagiere. Im Angebot waren 53,66 Millionen Sitzmeilen, von denen 31,0 Millionen auch verkauft wurden. Die Auslastung betrug 57,8 % und die durchschnittliche Streckenlänge 361 Meilen. Da Lynx erst im Dezember 2007 den Betrieb aufnahm, gibt es keine Vorjahreswerte.

**ILFC**, Tochter des US-Versicherungskonzerns AIG soll Medienberichten zufolge bis März 2009 an eine Investorengruppe verkauft werden. Der Wert des Leasingsspezialisten wird auf 10 Milliarden USD\$ geschätzt. Möglicherweise kauft ILFC-Gründer Steven Udvar-Hazy das Unternehmen zurück. ILFC wurde im 1990 von der American International Group übernommen. Die Leasinggesellschaft zählt zu den größten Kunden von Airbus und Boeing.

**JetBlue Airways** meldete für Oktober eine um 5,4 % gesunkene Nachfrage. Verkauft wurden 1,88 Mrd. Passagiermeilen. Die Kapazitäten wurden um 11,1 % auf 2,31 Mrd. Sitzmeilen abgesenkt. Somit erhöhte sich die Auslastung der Flugzeuge um 4,8 Prozentpunkte auf 80,7 %. An Bord begrüßte man mit 1,61 Mio. Passagieren gut 1,3 % weniger als im Vorjahresmonat. Die durchschnittliche Streckenlänge sank um 6,4 % auf 1076 Meilen.

In den ersten zehn Monaten des Jahres befördert jetBlue insgesamt 18,42 Millionen Passagiere und damit 3,3 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Auslastung gab aber um leichte 0,6 % nach und betrug 80,9 %. Die durchschnittliche Streckenlänge sank nur gering um 0,1 % auf 1129 Meilen.

**NASA** übernimmt eine ex-Transatlantic International Airlines Boeing 747SP-09 (msn 22547) zwecks Ersatzteilgewinnung.

**Northwest**, nun Tochter der Delta Air Lines, gab die Verkehrsergebnisse für Oktober 2008 bekannt. So verkaufte man im Oktober 6,38 Mrd. Passagiermeilen – das sind

1,4 % weniger als im Vorjahresmonat. Im Inland waren es 3,57 Mrd. Passagiermeilen (- 6,1 %) und international 2,81 Mrd. Passagiermeilen (+ 5,2 %). Das Angebot wurde im Vergleich zum Oktober 2007 um 2,0 % auf 7,57 Mrd. Sitzmeilen reduziert.

Während im Inland die Kapazitäten um 7,4 % auf 4,27 Mrd. Sitzmeilen schrumpften, legten sie international um 6,0 % auf 3,31 Mrd. Sitzmeilen zu. Die Auslastung lag mit 84,3 % genau 0,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Im Inland stieg die Auslastung um 1,1 Punkte auf 83,6 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr sank sie leicht um 0,6 % auf 85,1 %. An Bord begrüßte Northwest im Oktober 5,3 Millionen Fluggäste. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind das 5,2 % weniger. Das Frachtgeschäft brach um 34,1 % auf 125,49 Mio. Frachttonnen ein.

**Southwest Airlines** plant, die insolvente **ATA Airlines** zu übernehmen. Der texanische Billigflieger hat ein Gebot über 7,5 Mio. USD\$ abgegeben. Doch man will weder die Airline wieder beleben, noch Flugzeuge, Einrichtungen oder Mitarbeiter übernehmen. Die Begehrlichkeiten erstrecken sich einzig auf die 14 Slots für sieben tägliche Rotationen ab New York LaGuardia. Bisher steuert Southwest nur Long Island Islip, ca. 80 km östlich von New York, an. ATA hatte im April 2008 Insolvenz nach Kapitel 11 des US-Konkursrechts eingereicht. Mit Southwest gab es ein Codesharing auf ausgewählten Verbindungen.

**United Airlines** verzeichnete im Oktober 2008 eine Auslastung von 81,3 %. Das entspricht 0,2 % mehr als im Vorjahresmonat. Von 10,68 Mrd. Sitzmeilen (- 9,9 % im Vergleich zu 10/2007) wurden 8,68 Mrd. Passagiermeilen verkauft (- 9,7 %). Insgesamt begrüßte United im Oktober 5,12 Millionen Fluggäste an Bord. Dies entspricht einem Rückgang von 9,4 % im Vergleich zum Oktober 2007. In den ersten zehn Monaten des Jahres beförderte United 54,09 Mio. Passagiere (- 6,7 %) bei einer Auslastung von 81,5 % (- 2,7 %).

**USA 3000 Airlines** übernahm einen A320-200 (D-AXLC, msn 1564) als Untermieter von **XL Airways Germany**.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**GOL Linhas Aéreas Inteligentes**, Mutterfirma der GOL Transportes Aéreos und der VRG Linhas Aéreas (Varig), stellte die Verkehrsergebnisse vom Oktober 2008 vor. Zusammen verkauften beide Airlines 1,79 Mrd. Passagierkilometer. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind dies 17,5 % weniger. Die Kapazitäten blieben unverändert bei 3,15 Mrd. Sitzmeilen. Die Auslastung sank um 12,0 Prozentpunkte auf 56,8 %.

Aufgeteilt auf die einzelnen Märkte ergibt sich folgendes Bild: im Inland steigerte GOL die Kapazitäten um 6,1 % auf 2,67 Mrd. Sitzmeilen. Die Nachfrage sank aber um 14,0 Prozentpunkte auf 1,52 Mrd. Passagiermeilen. Somit brach auch die Auslastung im Inlandsverkehr um 13,3 % auf 57,2 % ein. Im internationalen Verkehr wurde das Angebot um 23,8 % auf 486,4 Mio. Sitzmeilen gesenkt. Die Nachfrage ging aber noch stärker um 33,0 % auf 265,9 Mio. Passagiermeilen zurück. Somit sackte auch die Auslastung der Flugzeuge um 7,5 Punkte auf 54,7 % ab.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK



**Qantas** schraubte die Gewinnerwartung auf 500 Mio. AUD\$ herunter. Analysten hatten mit 749 Mio. AUD\$ gerechnet, doch angesichts der Finanzkrise ist dies nicht mehr realisierbar. Nun wird die australische Airline Strecken stilllegen so dass zehn Flugzeuge aus der Flotte scheiden können. Zwei Jets von Leasingfirmen werden auch nicht abgenommen. Außerdem soll der geplante Ausbau des Flugangebots von Qantas und der Lowcost-Tochter **Jetstar** abgeblasen werden. Der bereits geplante Abbau von vier Prozent der Arbeitsplätze soll zudem beschleunigt werden.