

# Globaler Airline-Newsletter von Berlinspotter.de

Zeitraum 6.3. – 20.3. 2009

---- Aussendung 10.3. ---

## EUROPA

**Aegean Airlines** retournierte eine 737-400 (SX-BGX, msn 24124) an CIT Aerospace.

**Aer Lingus** beförderte im Februar 668.000 Fluggäste. Dies sind 8,4 % weniger als im Vorjahresmonat. Auf Langstrecken begrüßte Aer Lingus nur 68.000 Passagiere an Bord, was einem Rückgang von 11,7 % entspricht. Auf europäischen Strecken stiegen 620.000 Fluggäste ein – ebenfalls ein Rückgang um 8 %. Aer Lingus reduzierte die Kapazitäten drastisch und konnte so die Auslastung der Flugzeuge im Schnitt von 72,1 % auf 77,5 % steigern. Die Langstreckenflotte war nur zu 64 % gefüllt.

**Aer Lingus** übernahm einen neuen A330-300E (EI-EAV, msn 985).

**Air Baltic** richtet zum 1. Juni Nonstopflüge zwischen Riga und Dushanbe ein. 2x wöchentlich (Mo, Fr) wird eine Boeing 737 eingesetzt. Damit ist airBaltic die einzige EU-Airline, die die Hauptstadt Tadschikistans anfliegt. Im Sommer wird zudem auch der litaische Kurort Palanga 12x wöchentlich mit Fokker 50 ab Riga angesteuert. Weitere neue Ziele sind Tromsø (4x wöch.) und Linköping (6x wöch.). Außerdem steigert airBaltic die Flugfrequenzen auf mehr als 20 Strecken u.a. auch nach Düsseldorf (6x wöch.) und Hamburg (10x wöch.). Tallinn, Vilnius und Helsinki werden künftig bis zu 7x täglich bedient. Nach der Winterpause werden auch Odessa, Simferopol und Almaty wieder in den Flugplan aufgenommen.

**Air Berlin** beförderte im Februar 1,71 Millionen Fluggäste. Das sind 8,5 % weniger als im Vorjahresmonat. Die Beförderungskapazitäten wurden um 6,3 % gesenkt. Die Auslastung der Flugzeuge sank dadurch um 1,7 Prozentpunkte auf 70,8 %. Der Februar 2008 hatte allerdings 29 Tage. Jedoch stieg der Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) um 12 % auf 5,28 cent. In den ersten beiden Monaten des Jahres beförderte Air Berlin 3,42 Mio. Passagiere und damit 6,6 % weniger als im Vergleichszeitraum. Die Auslastung sank um 0,7 Prozentpunkte auf 70,1 %

**Air Berlin** prüft einen Verkauf der erst vor 1,5 Jahren übernommenen **LTU**. Im Rahmen des Sparprogramms «Jump» werde geprüft, ob eine Fokussierung auf die Mittelstrecke sinnvoll sei, sagte ein Sprecher der Air Berlin. Das Ergebnis der Prüfung sei noch völlig offen, doch auf der Langstrecke gebe es Buchungsrückgänge durch Reiseveranstalter. Hinzu kommen Forderungen der Pilotenvereinigung Cockpit für Air Berlin insgesamt. Cockpit hatte laut Air Berlin Mitte Februar die Tarifverhandlungen für die Gruppe schon nach der ersten Runde für gescheitert erklärt.

**Air Berlin** überarbeitete ihr Vielfliegerprogramm "topbonus" komplett. Ab 1. April sammeln "topbonus" Teilnehmer dabei auf Flügen mit Air Berlin und Niki bis zu 300 % mehr Status- und Prämienmeilen.

**Air France** leaste einen Embraer 190-100LR (F-HBLG, msn 19000254) von **Régional Airlines**.

**Air France** startet am 17. März einen Testlauf des neuen Self-Boarding-Systems „smartboarding“. Ausgewählte Mitglieder des Vielfliegerprogramms Flying Blue, die regelmäßig von Paris nach Amsterdam fliegen, nehmen daran teil. Die Testphase startet am 17. März 2009 und dauert bis zum Jahresende. Die Teilnehmer erhalten eine persönliche Karte mit neuesten biometrischen Technologien wie verschlüsselte Fingerabdrücke, RFID und Thermodruck (Rückseite der Karte kann bis zu 500 Mal neu bedruckt werden). Die Karte eröffnet diesen Passagieren die Möglichkeit, zum gewünschten Zeitpunkt selbständig an Bord zu gehen.

**Air France** stellte eine neue Boeing 777-200F (F-GUOB, msn 32965) sowie je einen Airbus A320-200 (F-GKXR, msn 3795) und Airbus A321-200 (F-GTAU, msn 3814) in Dienst.

**Air France** wird sukzessive ein neues Erscheinungsbild einführen. Dabei verschmilzt der Firmenname in ein Wort, die Schrifttype wirkt dabei eleganter und leichter als zuvor. Ein geschwungener roter Streifen nach dem Markennamen greift die Idee der Fahne am Heck bereits im Namen mit auf. Die französischen Nationalfarben blau, weiß und rot bleiben dabei bestehen - auch auf dem Heck der Maschinen wird es weiterhin die bekannten Streifen geben - allerdings kommen die neu bemalten Flugzeuge mit einem blauen Streifen weniger daher.

Die Neugestaltung des Logos soll die fundamentalen Veränderungen, die Air France über die letzten Jahre bereits umgesetzt hat, verdeutlichen. Die Umsetzung des neuen Logos wurde von der Markenagentur "Brandimage" umgesetzt. Man habe dabei bewusst auf eine "Evolution statt auf eine Revolution" gesetzt, teilte die Agentur mit. Durch die Ähnlichkeit mit dem alten Logo werde eine graduelle firmenweite Umsetzung nicht übermäßig auffallen. Vor allem die Umlackierung der Flugzeuge würde aus Kostengründen im Rahmen der normalen Wartungsintervalle stattfinden und sich daher über einen längeren Zeitraum hinweg ziehen.

Auch die Tochterairlines werden das neue Logo in adaptierter Form übernehmen. Das neue Logo kommt rechtzeitig zur Übernahme des ersten Airbus A380 durch die Airline, die für Herbst ansteht. Ob nun **KLM** ihre Corporate Identity kurz- oder mittelfristig an Air France anpassen wird, blieb unklar.

**Air France-KLM** meldete auch im Februar sinkende Passagierzahlen. Mit 4,85 Millionen Passagieren begrüßte man 8,1 % weniger an Bord. Der Februar 2008 hatte allerdings 29 Tage. Bezieht man dies mit ein, waren es immer noch 4,8 % weniger. Erstmals waren die Zahlen auch in allen Regionen rückläufig. Am stärksten brach der Europaverkehr ein. Hier sank die Nachfrage um 9 % auf 2,5 Mrd. Passagierkilometer. Dagegen blieb der Frachtsektor stabil, was Air France-KLM als gutes Zeichen wertet, das sich eine Krise aber auch eine Erholung als erstes im Frachtsektor zeigt. Die guten Zahlen kommen aber nur dank der **Martinair**-Übernahme zustande, denn ohne Martinair wäre auch das Frachtgeschäft um 18,5 % gesunken, nachdem man die Kapazitäten bereits um 8 % nach unten korrigierte. Die Auslastung verschlechterte sich um 8,1 Prozentpunkte auf 60,7 %.

**AnadoluJet** plant die Anmietung einer ex-SkyEurope 737-700 (msn 32684) von GECAS.

**British Airways** muss für Februar eine um 8,3 % gesunkene Nachfrage melden. Insbesondere das Premiumsegment mit Business- und First Class wurde um 20,2 % weniger nachgefragt. Die Passagierzahlen sanken um 10 % auf 2,17 Millionen. Der Vorjahresmonat hatte allerdings 29 Tage. Zudem war BA in diesem Februar von starken Schneefällen beeinträchtigt. Für das laufende Geschäftsjahr erwartet BA einen Betriebsverlust von 211 Mio. US\$; allein das vierte Geschäftsquartal werde einen Verlust von 338,7 Mio. US\$ aufweisen.

**British Airways** senkte die Erwartungen für das Geschäftsjahr 2009/10. Zwar werde man im aktuellen Geschäftsjahr, welches am 31. März endet, noch einen Einkommensanstieg von 3,5 % verzeichnen, doch im nächsten Jahr rechnet BA mit einem Rückgang um 5 %. In diesem Jahr liegen die Kerosinkosten bei 1,35 Mrd. US\$; im nächsten hofft man hier mit einer Entlastung in der Größenordnung von 10 %.

Man werde sich weiterhin auf den amerikanischen Markt konzentrieren und vom starken Dollar profitieren. Die Airline will die Non-Fuel-Kosten im kommenden Jahr um 309,4 Mio. US\$ senken, im darauf folgenden Jahr um weitere 112,3 Mio. US\$. Auch die Kapazitäten sollen um 2 % sinken.

**British Airways** wurde von der Rating-Agentur Standard & Poor's auf „BBplus“ und somit „Schrott“ bewertet. Die niedrigste Klasse ist BBB-minus.

**British Airways** und **Iberia** verhandeln derzeit nur noch darum, wie viel Einfluss die gemeinsame Muttergesellschaft auf die beiden künftigen Töchter, die ihre Identität behalten, ausüben darf. Die Pensionsansprüche der BA und Besitzteilung zwischen beiden Gesellschaften seien inzwischen geklärt.

**British Airways** retournierte eine 737-300 (G-LGTF, msn 24450) an ORIX Aircraft Corporation.

**DAT Danish Air Transport** übernahm eine MD-87 (SE-RBA, msn 49403) als Untermieter von **Nordic Airways**.

**easyJet** konnte die Auslastung im Februar um 2,4 Punkte auf 87 % steigern; trotz eines Rückgangs der Passagierzahlen um 6,8 % auf 3,02 Millionen. Diese Abnahme führt der Billigflieger auf die Ankündigung einer Kapazitätskürzung im letzten Monat zurück. Für das gesamte Geschäftsjahr, welches bei easyJet am 28. Februar endete, weist man eine Auslastung von 85,1 % (+1,8 %), sowie eine Zunahme der Passagiere um 13,9 % auf 44,44 Millionen aus.

**easyJet** retournierte einen A320-200 (G-TTOD, msn 1723) an MC Aircraft Management.

**EuroAir** retournierte eine MD-83 (SX-BEU, msn 49848) an Pegasus Aviation.

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

**Iberia** stellte einen neuen A340-600 sofort nach Auslieferung ab (msn 960). Eine bereits ausgemusterte 727-200 EC-CFE (msn 20815) wurde eingelagert.

**Italiens Marine** stellte die letzte Nord N.262 (msn 72) außer Dienst.

**Jet Time** leaste zum zweiten Mal eine 737-300 (LY-AQV, msn 25069) von **FlyLAL**.

**KLM cityhopper** retournierte eine Fokker 100 (PH-OFI, msn 11279) an Aircraft Financing + Trading.

**KLM** gab eine 737-400 (PH-BDR, msn 24514) an BCI Aircraft Leasing zurück.

**LTU** musterte je einen A321-200 (D-ALSD, msn 1607) und A320-200 (D-ALTI, msn 1806) aus und retournierte sie an die Leasingfirmen SALE bzw. CIT Aerospace.

**Lufthansa Cargo** nahm zwei MD-11F bis Oktober 2010 aus der Flotte und stellte sie in Leipzig ab. Zwei andere MD-11F stehen in Frankfurt auf Abruf bereit, werden aber derzeit nicht genutzt. Damit reduzierte man die verfügbaren Kapazitäten um 20 %. Auch LH Technik rechnet damit, die Krise noch bis mindestens 2010 zu spüren.

**Lufthansa** flottete einen neuen A340-600X ein (D-AIHX, msn 981).

**Lufthansa Italia** bietet künftig auch inneritalienische Verbindungen. Ab 1. April steuert man von Mailand MXP auch Rom (4x tägl.), Neapel (2x tägl.) und Bari (1x tägl.) an. Dafür wird die Flotte um einen siebten und achten Airbus A319 aufgestockt. Bislang fliegt die LH-Tochter von Mailand nach Paris, Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest und Madrid.

Ab Ende März sollen London und Lissabon dazu kommen. Die Frequenzen auf den bereits bestehenden Routen werden zudem aufgestockt. So wird Brüssel dann von 2x auf 3x täglich und London LHR von 3x auf 6x täglich erhöht.

**Lufthansa** will laut "Börsen-Zeitung" die Dividende für das abgelaufene Jahr deutlich kürzen. Trotz eines nahezu stabilen operativen Ergebnisses sollen die Aktionäre nur 0,85 € erhalten. 2007 waren je Aktie 1,25 € ausgeschüttet worden. Die Bilanz wird am 11. März vorgelegt.

**Malev** flottete eine 737-800 (HA-LOM, msn 30672) wieder ein. Der Jet war an **Livingston Energy Flight** untervermietet worden.

**MK Airlines** legte zwei 747-200F(SCD) still (G-MKGA, msn 21650 und G-MKDA, msn 22486).

**Monarch Airlines** flottete zwei ex-easyJet A321-200 ein (G-OZBT, msn 3546 und G-OZBU, msn 3575).

**Norwegian** beförderte im Februar 1,2 % mehr Passagiere. Als Grund nannte man die Erschließung neuer Märkte und die Aufnahme neuer Routen.

**Norwegian** plant, zwei ex-Futura International 737-800 von GECAS anzumieten (LN-NOP, msn 32655 und LN-NOQ, msn 32658).

**Olympic** soll für 200 Mio. € an die arabisch-griechische Marfin Investment Bank (MIG) verkauft werden. Dies teilte der griechische Entwicklungsminister Kostas Chatzidakis am Abend des 6. März mit. Die MIG ist in Besitz von Unternehmen aus Griechenland und Dubai. Außerdem ist die Gruppe auch an der Wartungsabteilung der Fluglinie interessiert, die getrennt veräußert werden soll. Die Investorengruppe kontrolliert bereits die wichtigsten Reedereien und Lebensmittelkonzerne des Landes. Der Verkauf muss noch von der EU-Kommission gebilligt werden.

**Ryanair** fliegt ab 5. Juni immer montags und freitags zwischen Lübeck und Alghero. Die Drehkreuze Pisa und Alghero werden im Sommer mit sechs bzw. zwei 737-800 ausgestattet. Pisa – Hahn wird dann beispielsweise zum Juni von 2x auf 9x wöchentlich gesteigert.

**SAS** verzeichneten im Februar einen Rückgang der Passagierzahlen um 20,1 %. Man senkte die Kapazitäten um 12 %, doch die Auslastung der Flugzeuge sank um 6,1 Punkte auf 61,9 %. Da 80 % der Flugzeuge geleast sind, kann man schnell reagieren. Der Yield legte um einen Prozentpunkt zu.

**SAS:** Dänemarks Regierung wird nach Worten des Finanzminister Lars Rasmussen nicht an der jetzigen Eigentümerstruktur festhalten, wenn SAS dadurch eingeschränkt werde. Die multinationale Airline wurde schon mehrfach als Übernahmekandidat gehandelt. Schweden, Dänemark und Norwegen halten 21,4 %, 14,3 % und 14,3 % an SAS.

**Silver Bird Charterflug** nennt sich eine deutsche Neugründung, die mit einem ex-Swiss Eagle Legacy 600 (D-ARIF, msn 14500841) ihren ersten Embraer-Jet übernahm.

**SkyEurope** konnte den Flugbetrieb dank kurzfristigen Leasings fast vollständig aufrecht erhalten. Die neuen Verträge sind zudem rund 50 % billiger als die vorherigen. In den kommenden Monaten sollen nun bis zu sieben Boeing 737 für maximal zwei Jahre geleast werden. Auch an werksneue Maschinen denkt man bereits wieder und spricht mit Airbus und Embraer. In Wien sollen künftig nur noch vier statt fünf Maschinen stationiert werden. SkyEurope wollte ab hier zu schnell expandieren. Insbesondere die Route Wien – Innsbruck erfüllte die Erwartungen nicht.

**SkyEurope** übernahm drei 737-300 (OM-ASC, msn 23601, von **Air Slovakia**), (LZ-BOU, msn 23717 und LZ-BOW, msn 23834, von **Bulgaria Air**) sowie drei 737-500 (LY-AWG, msn 26700), (LY-AWG, msn 26700), (LY-AWF, msn 26707) von **FlyLAL**.

**Swiss Eagle** musterte einen Embraer Legacy 600 aus (HB-IWX, msn 14500841) und retournierte ihn an Stiker Ltd. Der Businessjet wurde nach Deutschland an die Neugründung **Silver Bird Charterflug** verkauft.

**Tailwind Airlines** leaste von ILFC eine zweite ex-Alaska 737-400 (TC-TLA, msn 25107).

**Thomsonfly** gab eine 737-300 (G-THOF, msn 26314) dem Vermieter ILFC zurück.

**TUIfly** wird in der Wintersaison 2009/10 mit 600 Flügen zu rund 50 Zielen gut 100 Flüge weniger anbieten als in der Saison 2008/09. Einige Strecken werden weniger häufig bedient und andere wie z.B. Stuttgart – Berlin gänzlich gestrichen. Neu hinzu kommen aber Routen wie Köln/Bonn – Rijeka und Düsseldorf - Marsa Alam (Ägypten). Durch die Reduzierung des Angebots wird auch die Flotte von 41 auf 39 Flugzeuge abgebaut.

**Turkish Airlines** übernahm zwei neue Airbus A321-200 (TC-JMJ, msn 3688 und TC-JMK, msn 3738).

**Vueling** meldete für Februar eine um 2,4 % auf 67 % gestiegene Auslastung ihrer Flugzeuge. Im Gegensatz zum Februar 2008 setzt Vueling ein Drittel weniger Flugzeuge ein. Auch der Umsatz soll gestiegen sein, doch legte Vueling keine konkreten Zahlen vor.

**WindJet** fliegt ab dem 29. März 2x wöchentlich (Do, So) zwischen Forli und Berlin TXL. Start in Forli ist donnerstags um 9.10 Uhr und sonntags um 10.30 Uhr mit Ankunft in Tegel um 11.00 bzw. 12.30 Uhr. Die Rückflüge starten donnerstags um 12.00 und sonntags um 13.20 Uhr. Knapp zwei Stunden später setzen die eingesetzten A320 wieder in Forli auf.

**WizzAir** stellte einen neue Airbus A320-200 in Dienst (HA-LPT, msn 3807).

## **RUSSLAND / GUS**

**Aeroflot** muss auf die Ablieferung des ersten Suchoi SuperJet 100 länger warten. Nun ist von Dezember 2009 die Rede. Ursprünglich hatte das Flugzeug des staatlichen Unternehmens noch Ende 2008 an die nationale Fluggesellschaft Aeroflot geliefert werden sollen, später war es für November 2008 geplant.

**Aeroflot-Don** leaste eine ex-Aegean 737-400 (VQ-BCS, msn 28494) von ACG Acquisitions.

**Aeroflot-Nord** plant die Anmietung einer ehemaligen Xiamen Airlines 737-500 (msn 27153).

**Aerovis Airlines** übernahm eine An-12BK (UR-CGU, msn 7345203), die zuvor bei den russischen Streitkräften flog.

**Air Manas** (Kirgistan) stellte eine gebrauchte Tu-154M in Dienst (EX-00001).

**Orenair** flottete eine ex-Ryanair 737-800 ein (VQ-BCJ, msn 29932), die man über CIT Aerospace leaste.

**Polet** orderte drei neue Il-96-400T, die man über Ilyushin Finance Company beziehen wird.

**Russlands Innenministerium** übernahm zwei An-26, die zuvor den Luftstreitkräften zugeordnet waren (RF-56309, msn 605 und RF-56301, msn 57303207).

**Russlands Luftstreitkräfte** übernahmen eine ex-Transavia-Garantia An-26B-100 (msn 87307202). Eine abgestellte An-12BK (msn 8346103) wurde ausgeschlachtet.

## **NAHOST / GOLFREREGION / AFRIKA**

**AeroContractors** retournierte eine DHC-8Q-300B (5N-BHW, msn 548) an CHC Airways.

**Aerolift** verlor am Morgen des 9. März eine Frachtmaschine vom Typ Il-76T (S9-SAB, msn 073410301). Der Frachter war auf dem Weg von Entebbe nach Mogadishu, fing aber Polizeiangaben zufolge kurz nach dem Start Feuer und stürzte in den Victoriasee. Alle 11 Insassen, darunter drei ranghohe Offiziere der burundischen Armee, die der afrikanischen Friedensmission AMISOM angehörten.

**Air Arabia Maroc** erhielt mit dem Airbus A320-200 (msn 3809) ihr erstes Flugzeug. Das Leasing läuft über ILFC.

**Air Memphis** (Ägypten) flottete eine MD-83 (SU-BME, msn 49628) wieder ein. Der Zweistrahler war an **Sudan Airways** untervermietet worden.

**Air Service Gabon** gab einen CRJ100ER (F-GPYP, msn 7126) an den Vermieter GIE Danda zurück.

**Bellview Airlines** (Nigeria) retournierte eine 737-200 (F-GHXL, msn 21775) an Alter Bail Aviation.

**Chanchangi Airlines** (Nigeria) übernahm eine ex-Air China 737-300 (5N-BMB, msn 25079).

**Emirates** stellte eine neue Boeing 777-300ER in Dienst (A6-ECO, msn 37706), die von GECAS geleast wurde.

**Inter Air Airlines** (Südafrika) übernahm eine ex-NAC Northern Air Cargo 737-200 (ZS-IJA, msn 22751).

**Iran Air** erhielt einen A320-200 (EP-IED, msn 345), der zuvor zum Portfolio der Waha Leasing gehörte.

**Iran Air** samt der Töchter **Iran Air Tour** und Homa Hotel Group wurden von der Regierung auf die Liste der zu privatisierenden Firmen gesetzt. Ihre Aktien sollen an der Börse von Teheran verkauft werden. Die Luftfahrtbehörde CAO bleibt aber weiterhin unter staatlicher Kontrolle. Auch die iranischen Flughäfen sollen bald an die Börse gebracht werden.

Irans Regierung hält 35 % der Tehran Stock Exchange und sichert sich weitere 40 % durch Pensionsfonds und Investmentfirmen. Ausländische Investitionen machen lediglich 2 % an der Börse aus.

**Jetlink Air** (Kenia) flottete eine ex-ALMA de México CRJ200LR ein (5Y-JLB, msn 7006). Der Jet wurde von Greenwich Kahala geleast.

**Jordan Aviation** gab einen A320-200 (JY-JAC, msn 29) an Aircraft Guaranty Corp zurück.

**NAS Air** (Eritrea) stellte einen neue Airbus A320-200 in Dienst (VP-CXS, msn 3787), der über CIT Aerospace geleast wurde.

**Nigerias Regierung** ließ einen Embraer 145LR stilllegen (5N-BJM, msn 14500984).

**Oman Air** will nach Ablieferung von neun neuen Flugzeugen am Jahresende 2009 zu 40 Zielen fliegen. Eine Boeing 737-800 wurde bereits übernommen. In den nächsten Monaten folgen noch vier weitere sowie vier Airbus A330-300. Damit erhöht sich die Flottenstärke von derzeit 15 auf 23 Flugzeuge. Als neue Ziele benannte CEO Peter Hill u.a. Paris, Frankfurt, Colombo und die Malediven. 2010 soll Kuala Lumpur folgen. Im Jahr darauf kommen drei weitere A330-300 sowie 2012 sechs Boeing 787 Dreamliner.

Die Airline gehört zu 92 % der Regierung von Oman sowie zu 8 % prominenten Investoren des Landes. Laut Hill soll sich an diesem Verhältnis in den kommenden Jahren auch nichts ändern. Oman Air beförderte 2008 rund 2 Millionen Passagiere. Im Jahr zuvor waren es 1,6 Millionen. Für 2009 strebt man 2,3 bis 2,4 Millionen Fluggäste an.

**Qatar Airways** stellte eine neue Boeing 777-200LR in Dienst (A7-BBB, msn 36013).

**RAM Royal Air Maroc** leaste von ILFC eine ex-Zoom Airlines UK 767-300ER (CN-ROV, msn 27686).

**South African Airlink** flottete eine Avro RJ85 ein (ZS-ASX, msn 2314). Der Jet gehörte zuvor zur Safair.

**TAAG Angola Airlines** hofft, ab Sommer 2009 wieder Flüge in die EU aufnehmen zu können. Bis 2007 stand man auf der EU-Blacklist und war mit einem Einflugverbot belegt. Die Regierung feuerte erst kürzlich den Vorstand der staatlichen Airline und setzte eine Management-Kommission ein, um TAAG neu zu strukturieren und fit für die internationalen Sicherheitsbestimmungen zu machen. Im Mai wird die EU den Carrier erneut prüfen. TAAG hofft dann ab Juni wieder in die EU einfliegen zu dürfen. Derzeit least TAAG Flugzeuge von South African, um in die EU zu fliegen. 2008 wies man einen Verlust von 70 Mio. US\$ aus. Einige EU-Airlines, darunter Lufthansa, TAP Portugal, Brussels Air, British Airways und Air France-KLM deuteten bereits Interesse an, mit den Angolanern zu kooperieren.

**Taban Air** (Iran) übernahm eine ex-UTair Tu-154M (EP-TBA, msn 1008).

**TRAST Aero Atlantic** (Sao Tomé & Príncipe) flottete eine gebrauchte An-26 ein (3X-GET).

**VAE:** die Luftstreitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate orderten vier neue Transporter vom Typ C-17A sowie 12 neue Lockheed C-130J Hercules.

**Wataniya Airways** (Kuwait) stellte einen neue Airbus A320-200 in Dienst (9K-EAB, msn 3791), der über ALAFCO geleast wurde.



## SÜDASIEN / FERNOST

**Afghanistan:** ein privater Betreiber übernahm eine An-26 (3X-GDP, msn 67304507), die zuvor bei Vertir Airlines flog.

**Afghanistans Streitkräfte** erhielten eine Antonov 32B (msn 3204), die zuvor bei SELVA Colombia flog.

**Air China** stellte eine 737-300 (B-2536, msn 25079) außer Dienst.

**Air India** retournierte einen A320-200 (VT-EYA, msn 376) an AerCap.

**Air Philippines** musterte vier 737-200 aus: (RP-C8009, msn 22879), (RP-C8002, msn 22886), (RP-C8003, msn 22888), (RP-C8001, msn 23116). Alle Flugzeuge gingen an den Vermieter Jetran International zurück.

**ANA** leaste eine 767-200(F) (N739AX, msn 22216) von **ABX Air**.

**Batavia Air** musterte eine 737-300 aus (PK-YTW, msn 23318) und retournierte sie an Apollo Aviation Capital Management.

**Cathay Pacific** übernahm eine ex-Dragonair 747-400BCF (B-KAG, msn 27067).

**China Eastern** gab eine 737-300 (B-2918, msn 24986) an ILFC zurück.

**Chinas Fluggesellschaften** werden die Abnahme bestellter Flugzeuge hinausschieben. Dies berichtet die Luftfahrtbehörde CAAC. Entsprechende Verhandlungen mit Airbus und Boeing sollen bereits laufen. Von Stornierungen ist aber bislang nicht die Rede.

**Deccan** gab eine ATR-42-500 (VT-ADH, msn 510) an den Hersteller zurück.

**Eznis Airways** (Mongolei) evaluiert eine mögliche Bestellung über sieben Jets der neuen Bombardier C Series.

**GoAir** stellte einen neue Airbus A320-200 in Dienst (VT-WAI, msn 3798).

**Grand China Express Airlines** leaste über die Mutter **Hainan Airlines** je eine Embraer 190-100LR (B-3150, msn 19000253) und RJ-145LI Harbin (B-3082, msn 14501030).

**Japans Küstenwache** übernahm eine DHC-8Q-300 MSA (MA722, msn 656). Eine siebte und achte Maschine wurden bestellt.

**Jet Airways** kündigte zum 29. März die Aufnahme von täglichen Direktflügen zwischen Mumbai und Kuwait an. Nach Kochi – Kuwait ist dies die zweite Inienroute von Jet. Der Flug 9W 572 wird jeweils um 19.00 Uhr in Mumbai starten und um 20.30 Uhr Ortszeit in Kuwait ankommen. Ebenso wird der Rückflug um 21.30 von Kuwait starten.

**Lion Airlines** beschädigte am 23. Februar eine MD-90-30 (PK-LIO, msn 53490). Die von Boeing Aircraft Company geleaste Maschine musste in Batam ohne Bugrad landen. Zwar ließen sich die Klappen öffnen, aber das Fahrwerk fuhr nicht aus. Nach 90 Minuten waren auch die Kraftstoffreserven aufgebraucht und die Crew entschied sich zur Landung unter Verwendung der Bugklappen. Anschließend war der Flughafen sieben Stunden geschlossen.

**Merpati Nusantara Airlines** musterte drei 737-200 aus: (PK-MBD, msn 22141), (PK-MBQ, msn 22260), (PK-MBJ, msn 22576). Die Jets gingen an die Leasinggeber zurück.

**Nordkorea** forderte alle Airlines auf, ihren Grenzen nicht zu nahe zu kommen, da man die neue Langstreckenrakete Taepodong-2 testen wolle. Insbesondere die südkoreanischen Fluggesellschaften fühlen sich angegriffen und wiesen die Aufforderung zurück. **Singapore Airlines** schloss sich dem Protest an. Im gleichen Zeitraum findet auch ein gemeinsames Manöver der südkoreanischen und amerikanischen Streitkräfte statt.

**Phuket Air** flottete eine 747-300(SCD) wieder ein (HS-VAC, msn 23056). Die Maschine war an **Saudi Arabian** vermietet worden.

**Shenzhen Airlines** eröffnet zum Flugplanwechsel Ende März eine neue Verbindung zwischen Shenzhen und Bangkok. Die eingesetzte Boeing 737-800 startet 3x wöchentlich (Di, Do, Sa) um 23.30 Uhr Ortszeit und kommt um 1.00 Uhr Ortszeit am Folgetag in Bangkok an. Die Rückflügen heben um 2.30 Uhr ab und landen um 6.00 Uhr wieder in Shenzhen. Die nächsten geplanten Zielen sollen Singapur und Hanoi sein.

**Sichuan Samsung General Aviation** ist ein neuer Betreiber zweier Yunshuji Y-7-100 (B-3480, msn 6709 und B-3435, msn 10702). Beide Maschinen gehörten zuvor zum CAAC Flying College.

**Singapore Airlines** übernahm einen neuen A330-300E (9V-STC, msn 986), der über AWAS geleast wurde.

**Star Aviation Services** (Pakistan) übernahm eine ex-Transmile Air Services 727-200(F) (AP-URJ).

**Thai Airways International** evaluiert derzeit, ob man durch Umbau einer vorhandenen Boeing 747-400 die Einnahmen im Frachtgeschäft steigern könnte. Weitere Boeing 777-200 sollen gekauft oder geleast werden. Mit Einführung von Vollfrachtern. Dadurch will die Cargo-Abteilung die jährlichen Einnahmen auf 110 Mio. US\$ steigern und die eigene Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Zwar beträgt das Luftfrachtvolumen in Thailand rund 1 Million Tonnen pro Jahr, doch mit Thai werden nur 100.000 Tonnen befördert. Mit Gründung einer eigenen Frachtauflinie sollen die Gesamteinnahmen der Thai Airways auf 665 Mio. US\$ gesteigert werden.

**Tiger Airways** leaste über CIT Aerospace einen neuen A319-100 (9V-TRB, msn 3801).

**West China Airlines** erhielt von GECAS eine 737-300 (B-2115, msn 28606), die zuvor bei Deer Air flog.

## NORDAMERIKA

**ABX Air** musterte eine 767-200(F) aus (N748AX, msn 22225).

**Air Canada** und die Regionaltochter **jazz** melden für Februar einen Nachfragerückgang um 10,5 % auf 3,41 Mrd. Passagiermeilen. Gleichzeitig sanken die Kapazitäten um 11 % auf 4,28 Mrd. Sitzmeilen. Dadurch ergibt sich eine um 0,4 Punkte gestiegene Auslastung von 79,6 %. In den ersten beiden Monaten des Jahres sank die Nachfrage um 9,5 % auf 7,12 Mrd. Passagiermeilen. Die Beförderungskapazitäten wurden um 9,9 % auf 9,03 Mrd. Sitzmeilen abgebaut. Die Auslastung stieg in dieser Zeit um 0,3 Punkte auf 78,8 %.

**Air Canadas** abgestellte 767-200 (C-GAUB, msn 22517) wurde nun ausgeschlachtet.

**AirTran Airways** nahm am 7. März einen neuen täglichen Nonstopflug zwischen Baltimore / Washington International Thurgood Marshall Airport und Cancun International auf.

**American Airlines** baute im Februar die Beförderungskapazitäten um 10,1 % auf 11,7 Mrd. Sitzmeilen ab. Doch konnte dies die um 13,5 % gesunkenen Passagierzahlen nicht auffangen. Die Auslastung ging um 2,9 Punkte auf 73,9 % zurück. Besonders stark war der Nachfragerückgang auf den internationalen Strecken (- 13,7 %), während die Kapazität um 6,3 % verringert wurde. Die Auslastung erreichte auf diesen Strecken im Schnitt nur 68,1 % und somit 5,4 % weniger als im Februar 2008. Auf Inlandstrecken sank der Ladefaktor hingegen nur um 1,2 Prozentpunkte und lag bei 77,6 %.

**American Airlines** stellte einen A300-600R (N70054, msn 461) außer Dienst.

**ASA – Delta Connection** leaste über **Delta** einen neuen CRJ900 (N132EV, msn 15219).

**Continental Airlines** flottete eine neue 737-900ER ein (N75432, msn 32835).

**Delta** ließ eine abgestellte 757-200 (N611DL, msn 22818) durch AAR ausschlachten.

**Delta** und die übernommene **nwa nortwest** legten die Verkehrsergebnisse für Februar vor. Kumuliert sanken die Passagierzahlen um 11 %, während die Kapazitäten um 7,8 % reduziert wurden. Die Auslastung sackte um nochmals 2,8 Prozentpunkte auf 74,3 % ab.

Getrennt betrachtet sank die Nachfrage bei Delta um 9,2 % bei einer Kapazitätsreduzierung um 6,2 %. Die Auslastung betrug 72,5 % und damit 2,4 Prozentpunkte weniger als im Vorjahresmonat. Bei Northwest waren die Verluste noch größer. Hier sank die Nachfrage um 13,6 % bei ebenfalls um 10,2 % sinkenden Beförderungskapazitäten. Die Auslastung gab um 3,0 Punkte nach und betrug 77,2 %.

**Delta** und **Midwest Airlines** verkündeten am 9. März eine Marketing- und Vielflieger-Allianz. Diese gründet auf die vorherige Partnerschaft zwischen Midwest und Northwest Airlines, die von Delta im letzten Jahr übernommen wurde. Im Laufe des Jahres werden Vielflieger beider Airlines in einem gemeinsamen Streckennetz Meilen sammeln und einlösen können. Im Juni tritt zudem ein neues Codeshare-Abkommen in Kraft, welches das alte zwischen Northwest und Midwest ersetzen wird.

**Delta** will die Bestellungen der integrierten **nwa northwest** über 18 787 Dreamliner nochmals überdenken, da Boeing nicht zum vereinbarten Zeitpunkt liefern kann. Von Stornierungen ist bislang nicht die Rede. Delta hält selbst Bestellungen für 63 Flugzeuge, davon acht 777-200LRs. Bei den restlichen Maschinen handelt es sich um Kurzstrecken- und Regionalflugzeuge. Die Airline besitzt neben den Dreamliner-Kaufoptionen noch weitere für sechs 767-300ER, zwölf 767-400 und 27 777-200LRs. Die Boeing 787 sollen, wenn eingelöst, Anfang 2013 geliefert werden.

**Deltas** abgestellte MD-88 (N901DL, msn 49532) wurde nun verschrottet. Eigner war ACG Acquisitions.

**FedEx** übernahm eine ex-Thomas Cook 757-200 (N914FD, msn 24367). Eine ausgemusterte 727-200(F) (N243FE, msn 21480) wurde ausgeschlachtet.

**First Air** leaste eine ex-Aurigny ATR-42-300 (C-GKLB, msn 331) von Nordic Aviation Contractor.

**Frontier Airlines** erhielt von **Republic Airways Holding** eine Kreditzusage in Höhe von 40 Mio. US\$. Die Airline, die seit 10. April 2008 unter Gläubigerschutz operiert, gab an, dass der neue zu April gewährte Kredit die Finanzbasis stärke. Man ist guter Hoffnung, den Gläubigerschutz zum Jahresende verlassen zu können.

**GoJet Airlines** (Missouri) entschied sich für sechs weitere CRJ700 und hält somit Bestellungen über 14 Maschinen dieses Typs. Elf weitere wird man von GECAS anmieten.

**Northwest Airlines** legte eine 747-200F(SCD) still (N619US, msn 21321).

**Pinnacle (Pinnacle Airlines und Colgan Air)** beendete aufgrund betriebsfremder Aufwendungen das Kalenderjahr 2008 mit einem Verlust von 4,9 Mio. US\$. 2007 hatte man noch einen Gewinn von 34,6 Mio. US\$ ausweisen können. Auch 2008 flog man gewinnbringend, doch z.B. Zinsaufwendungen belasteten die Bilanz. Das Jahreseinkommen beider Zubringerairlines kletterte um 9,8 % auf 864,8 Mio. US\$. Doch auch die Kosten stiegen auf 819,2 Mio. US\$. Der Betriebsgewinn sank um 13 % auf 45,6 Mio. US\$. An Bord begrüßte man 10,4 Millionen Passagiere.

Durch Übernahme von 13 CRJ900 und 15 DHC-8Q-400 steigerte Pinnacle die Beförderungskapazitäten um 5 % auf 6,32 Mrd. Sitzmeilen. Auch die Nachfrage stieg um 5 % auf 4,84 Mrd. Passagiermeilen. Die Auslastung sank nur gering um 0,3 Punkte auf 76,7 %. Pinnacle betreibt 124 CRJ200 und 16 CRJ900, sowie weitere 16 CRJ900 für Delta. Colgan fliegt 14 DHC-8Q-400 und 24 Saab 340 für Continental, United und US Airways.

**Sun Country Airlines** leaste von ILFC eine 737-800 (N813SY, msn 28237), die zuletzt bei Sterling Airlines flog. Zusätzlich leaste man von CIT Aerospace zwei ex-easyJet 737-700 (N710SY, msn 30241 und N711SY, msn 30245).

**UPS** legte eine DC-8-73CF still (N801UP, msn 46101).

**US Airways'** ausgemusterter A320-200 (N634AW, msn 91) wurde nun ausgeschlachtet.

**WestJet** rechnet im 1. Quartal 2009 mit einem Einnahmerückgang um 10-12 % im Vergleich zum Vorjahresquartal. Damals fiel allerdings Ostern mit in diesen Zeitraum. WestJet kämpft mit einer schlingernden Wirtschaft, harter Konkurrenz und gesunkenen Verkaufszahlen. Die Auslastung sank dank Kapazitätskürzungen nur um 0,2 Punkte auf 82,6 %. Mit weiteren Kapazitätskürzungen will sich Westjet noch besser an den Markt positionieren. Die Aktie gab nach dieser Warnung sofort um 6 % nach.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aviacsa** musterte drei 737-200 aus: (XA-SIW, msn 22370), (XA-NAF, msn 23470), (XA-NAV, msn 23472). Die beiden letztgenannten gingen bereits an AerCap zurück.

**Avianca Colombia** retournierte eine 757-200 (N513NA, msn 23895) an CIT Aerospace.

**Avianca Colombia** senkte am 9. März mit sofortiger Wirkung die Kerosinzuschläge um bis zu 80 Euro pro Strecke. Auf ihren Interkontinentalflügen nach Kolumbien wird der Zuschlag damit auf umgerechnet 180 Euro reduziert.

**Cubana** erhielt eine neue Tu-204-100CE (CU-C1703, msn 1450744164037) per Leasing von Ilyushin Finance Company.

**LAN** plant, Schuldverschreibungen im Wert von USD 200 Millionen auszugeben, um Investitionen zu finanzieren und Schulden rückzufinanzieren. LAN will zwei Obligationen in Dollar, Pesos oder inflationskorrigierten Peso- Einheiten auf den Markt bringen, eine mit einer Laufzeit von 10 Jahren, eine andere mit einer 30-jährigen Laufzeit.

**SBA Airlines** plant die Anmietung von je einer Boeing 767-200ER (msn 27048) von Automatic Leasing sowie einer 767-300ER (msn 27427) von AWAS. Beide Jets flogen zuvor bei Varig.

**Servientrega** ist eine neue kolumbianische Frachtfluggesellschaft. Als erstes Flugzeug will man eine gebrauchte Boeing 727-200(F) übernehmen (msn 22476).

**TAM Airlines** flottete einen neuen A321-200 ein (PT-MXE, msn 3816).

**Varig** will von GECAS eine ex-Air Sénégal International 737-700 anmieten (PR-VBX, msn 30738). Zunächst erhielt man aber eine ex-easyJet 737-700 (PR-VBO, msn 30247) von CIT Aerospace.

**VarigLOG** musterte eine DC-10-30(F) aus (PP-VMU, msn 47842) und retournierte sie an Pegasus Aviation.

## **AUSTRALIEN / PAZIFIK**

**Air New Zealand** musterte eine 747-400 aus (ZK-NBS, msn 24386).

**SkyAirWorld** musste den Flugbetrieb einstellen. Zwei Embraer ERJ-145MP (VH-SZF, msn 145408 und VH-SZH, msn 145441), ein ERJ-170-100LR (VH-SWO, msn 17000081) und zwei ERJ-190-100LR (VH-SXK, msn 19000154 und VH-SXO, msn 19000231) kehrten an den Vermieter GECAS zurück.

**V Australia** stellte eine neue Boeing 777-300ER in Dienst (VH-VPE, msn 37939).

**--- Update 15.3.**

## **EUROPA**

**AeBal** nahm den Flugbetrieb mit zunächst einer Boeing 717-200 (EC-HNY, msn 55059) wieder auf.

**Aegean Airlines** stellte einen neuen A321-200 in Dienst (SX-DVZ, msn 3820), der über ILFC geleast wurde.

**Aer Lingus** gab für das Jahr 2008 einen Verlust vor Steuern von 119,7 Mio. € bekannt. Gleichzeitig warnte die irische Airline vor noch größeren Verlusten für das laufende Jahr. Verantwortlich gemacht werden abrupt gefallene Treibstoffpreise, die sich auf das Hedging negativ auswirkten, sowie Aufwendungen für das langfristige Sparprogramm. Aer Lingus betonte aber, dass dieses Programm auch zu Einsparungen in Höhe von 52 Mio. € führte und in den kommenden zwei Jahre weitere Effekte haben werde. Die Treibstoffausgaben stiegen im vergangenen Jahr um 58 %. Die Passagierzahlen legten um 7,5 % zu und übersprangen erstmals die 10-Millionen-Grenze.

**air Baltic** will von GECAS eine ex-flyglobespan 737-300 anmieten (YL-BBR, msn 29266).

**Air Berlin** muss angesichts der weltweiten Krise die Kapazitäten zum Sommer senken. Möglich ist sogar Kurzarbeit, teilte die Airline auf der ITB mit. Hinzu kommen Turbulenzen mit der jüngsten Erwerbung **LTU** sowie ein drohender Pilotenstreik.

**Air Dolomiti** gab eine BAe 146-300 (I-ADJG, msn 3169) an den Vermieter Trident Aviation Leasing Services zurück und leaste über **Lufthansa** einen neuen ERJ-195LR (I-ADJM, msn 19000258).

**Air Europa** leaste einen werksneuen ERJ-195LR (EC-KXD, msn 19000244) von JJH Capital und retournierte eine 737-800 (EC-IXO, msn 30467) an den Vermieter Challey Ltd.

**Air France-KLM** forderte laut „La Tribune“ die Hersteller Airbus und Boeing auf, Angebote für ein neues Langstreckenmuster einzureichen. Im Fokus stehen die Muster A350 XWB und 787-900 Dreamliner. Der Auftrag könnte ein Volumen von 20 Mrd. US\$ erreichen.

**Air France-KLM** kürzt die Kapazitäten zum Sommer nicht nur um 2 % sondern sogar um 3,4 %. Grund hierfür ist der starke Nachfragerückgang. Die Kürzungen betreffen sowohl Langstrecken- als auch Mittelstreckenflüge. Die Anzahl verfügbarer Plätze pro Kilometer sollen auf Langstrecken um 2,5 % und auf Kurz- und Mittelstrecken um 3,1 % gekürzt werden.

Mit Ausnahme von Paris CDG - Chennai und Paris ORY - Valladolid sollen auch keine Routen gestrichen werden. Auf einigen Strecken kommt es sogar zu Frequenzaufstockungen so z.B. nach Montreal und Beirut. Im Sommer wird man ferner zwischen Basel und Amsterdam 2x täglich verkehren.

**Air Malta** flottete einen A320-200 ein (9H-AEF, msn 2142), der an Sky Airline untervermietet worden war.

**Airlift Service** (Mazedonien) übernahm eine MD-82 (9A-CDE, msn 48066) als Untermieter von **Dubrovnik Airline**. Besitzer des Jets ist Fen Aviation.

**Alitalia** stellte 7 MD-82 außer Dienst: (I-DACW, msn 53057), (I-DANP, msn 53180), (I-DATA, msn 53216), (I-DATO, msn 53219), (I-DATB, msn 53221), (I-DATF, msn 53224), (I-DATL, msn 53229).

**AnadoluJet** stellte eine ex-SkyEurope 737-700 (TC-JKH, msn 32684) in Dienst. Der Jet wurde von GECAS geleast.

**Aurigny Air Services** erhielt eine erste neue ATR-72-200A (G-COBO, msn 852).

**Austrian Airlines** flog 2008 einen Verlust von 429,5 Mio. € heim. Enthalten sind Wertberichtigungen von 334,4 Mio. €, bei denen besonders die Wertminderung für ältere Flugzeuge stark zu Buche schlug. Als Hauptgründe für die massiven Verluste nannte AUA die hohen Kerosinkosten und einen drastischen Buchungsrückgang. 2007 hatte AUA noch einen Gewinn von 3,3 Mio. € ausgewiesen.

**Austrian Airlines** schickt rund ein Drittel der Belegschaft zum 1. April in Kurzarbeit. Betroffen davon sind rund 2600 Mitarbeiter des Bodenpersonals. Nach Angaben der Unternehmensleitung soll die Arbeitszeit für zunächst sechs Monate auf 80 % reduziert werden. Gleichzeitig stimmten die Gewerkschaften zu, dass die vom Unternehmen geleisteten Beiträge zur Pensionskasse der AUA für ein Jahr um 25 % gesenkt werden.

**Blue 1** flottete eine ex-CityJet AVro RJ85 ein (OH-SAQ, msn 2349). Ferner übernahm man von SAS eine Saab 2000 (SE-LSB, msn 43).

**Cimber Sterling** erhielt von Aircastle eine ehemalige Sterling 737-700 (OY-MRE, msn 28008).

**Corendon Air** flottete eine 737-400 wieder ein (TC-TJD, msn 25375). Der Jet war an **Sun Air** untervermietet worden.

**Eurofly** übernahm einen ex-easyJet A320-200 (I-EEZN, msn 1715) per Leasing von MC Aircraft Management.

**Flybe** musterte zwei ERJ-145EU aus (G-EMBU, msn 145458 und G-EMBV, msn 145482). Eine bereits abgestellte BAe 146-200A (G-GNTZ, msn 2036) wurde ausgeschlachtet.

**Gadair European Airlines** retournierte eine 757-200 (EC-JRT, msn 24772) an Jetscape Aviation Group.

**Germania** nahm eine abgestellte Fokker 100 (D-AGPE, msn 11300) wieder in Betrieb. Das Leasing läuft über Pembroke Capital.

**Germanwings** will bis 2010 ihren Marktanteil in Köln/Bonn von derzeit 38 % auf 50 % steigern. Trotz Wirtschaftskrise und rückläufiger Passagierzahlen plant der Billigflieger den Ausbau der Flotte um sechs weitere A319, mit denen das Streckennetz erweitert werden soll. Im Fokus steht neben dem Firmensitz Köln/Bonn auch der Flughafen Stuttgart. Bis 2010 sollen dort zehn neue Flugziele dazukommen u.a. Madrid, Kopenhagen, Hamburg, Venedig, Neapel und Catania.

**Hamburg International** flottete einen neuen A319-100 ein (D-AHIM, msn 3818).

**Iceland Express** will von GECAS eine ex-Astraeus 737-700 anmieten (msn 29885).

**KTHY Kibris Türk Hava Yollari** orderte eine neue 737-800 (TC-CTA, msn 35643), die man über GECAS least.

**Lufthansa** beförderte auch im Februar weniger Passagiere. So ging die Zahl der Fluggäste auf Konzernebene (LH, LH Regional, Swiss) um 9,3 % auf 4,68 Millionen zurück. Die Auslastung verschlechterte sich um 3,3 Punkte auf 72,1 %. Ohne Swiss verbuchte die Lufthansa einen Rückgang um 10,5 % auf 3,78 Millionen Fluggäste, während die Auslastung um 3,4 Prozentpunkte auf 72,1 % sank. Das Frachtaufkommen brach auf Konzernebene um 24,5 % auf 123.000 Tonnen ein. Die Auslastung schrumpfte um 11,3 Prozentpunkte auf 57 %.

**Lufthansa** betätigte sich als Erstkunde für die C Series von Bombardier. Am 12. März verkündete man eine Order über 30 Jets, die ab 2014 die Avro RJ100 bei **Swiss** ersetzen werden. Die neuen Jets mit Geared Turbofan-Triebwerken verfügen über 115 Sitze. Leichte Materialien reduzieren zudem den Treibstoffverbrauch deutlich. Damit kann SWISS mit der C Series den Treibstoffverbrauch gegenüber der Avro-Flotte um deutlich über ein Viertel senken. Bombardier muss allerdings erst noch beweisen, dass man die neue Triebwerkstechnologie und den Bau eines Flugzeugs in dieser Größe beherrscht. Der Auftragswert liegt bei ca. 1,53 Mrd. US\$.



**Lufthansa Cargo** verzeichnete im Februar einen Frachtrückgang von 24,9 % auf 109.000 Tonnen, die Auslastung verschlechterte sich um 11,8 Prozentpunkte auf 59,5 %.

**Lufthansa** muss aufgrund sinkender Nachfrage den Sommerflugplan um 0,5 % kürzen. Durch die neue Lufthansa Italia wächst das Angebot jedoch wieder um 0,6 %. Das Angebot im Europaverkehr wächst insgesamt um 1,5 %, ohne das neue Italien-Angebot würde die Kapazität in Europa um 2,2 % sinken. Die Interkontinental-Kapazität steigt durch mehr Economy- und weniger Businessclass-Sitze um 0,2 Prozent. So entfernt man einige Business-Sitze in den 747-400 zugunsten weiterer Economy-Sitze. Zusätzlich streicht Lufthansa einzelne Flugfrequenzen und legt Strecken zusammen.

**Lufthansa** muss bei der Übernahme der **Austrian Airlines** offenbar nicht mit strengen Auflagen rechnen. Laut „Wirtschaftswoche“ ist EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani überzeugt, dass man kein Konzentrationsproblem bekommen werde und daher auch nicht mit strengen Auflagen zu rechnen sei. Bei der Übernahme von Brussels Airlines hatte die EU-Kommission der Lufthansa erstmals die Bedingung gestellt, einen Wettbewerber für bestimmte Strecken zu suchen, um eine Monopolstellung zu vermeiden. Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes ist für die Fusionskontrolle zuständig.

**Lufthansa** schloss das Jahr 2008 mit einem Gewinn von 599 Mio. € ab und liegt damit 63,8 % unter dem Vorjahresgewinn von 1,66 Mrd. €. Auch im laufenden Jahr rechnet der Kranich mit sinkenden Passagierzahlen und schrumpfenden Gewinnen. Doch rechnet man 2010 mit einer Stabilisierung der Situation. Der Umsatz auf Konzernebene stieg um 10,9 % auf 24,87 Mrd. €. Der Gewinn im operativen Geschäft sank aber um 1,7 % auf 1,35 Mrd. €. Allein bei der Konzerntochter Swiss sank der Gewinn um 6,5 % auf 507 Mio. CHF (EBIT). AN Bord begrüßte man insgesamt 70,5 Millionen Passagiere – ein Zuwachs um 12,2 % gegenüber 2007. Jedoch sank die Auslastung der Maschinen um 0,9 Punkte auf 78,9 %. Lufthansa legte im vergangenen Jahr 20 Flugzeuge still und reduzierte so die Kapazitäten um 5 %. Die Frachtparte steigerte den Gewinn um 20,6 % auf 164 Mio. €. Auch Lufthansa Technik verbesserte das Ergebnis um 2 % auf 299 Mio. €.

**Lufthansa** will den Service für Geschäftsreisende weiter verbessern, verriet Marketing-Chef Thierry Antinori auf der ITB. Das Unternehmen will bis 2013 rund 150 Mio. € weltweit in Aufwertung und Ausbau der Lounges investieren. In den vergangenen zwölf Monaten seien bereits 17 Lounges neu oder wieder eröffnet worden, so in Frankfurt am Main, München, New York und Bombay. Auch an Bord sind Neuerungen vorgesehen. Ab Spätsommer sollen sukzessive zwei der Boeing 737-700(BBJ), die von **PrivateAir** betrieben werden, zusätzlich mit Economy-Class-Sitzen ausgestattet werden. Auf den Strecken Frankfurt - Bahrein und Frankfurt - Dammam stehen dann 32 Plätze in der Business- und 60 Sitze in der Economy-Class zur Verfügung. So kann man den Kunden auch auf Strecken, die den wirtschaftlichen Einsatz von zwei Großraumjets nicht rechtfertigen ein erhöhtes und komfortableres Angebot präsentieren, so Antinori.

**Niki** stellte einen neuen A321-200 in Dienst (OE-LET, msn 3830).

**Norwegian** flottete eine ex-Sterling 737-800 ein (LN-NOO, msn 30289), die von ACG Acquisitions geleast wurde. Eine weitere ex-Futura 737-800 (LN-NOQ, msn 32658) kam von GECAS.

**Olympic Airlines** und Olympic Airways Service können an die Marfin Investment Group (MIG) verkauft werden. Die EU-Kommission billigte dies, da der direkte Verkauf nach Auffassung der Kommission keine verbotene Staatsbeihilfe darstellt, wenn dabei bestimmten Bedingungen eingehalten werden. Der Verkaufspreis liegt laut griechischen Medien bei rund 177,2 Millionen Euro. Der Verkauf soll in den kommenden Tagen noch vom griechischen Parlament gebilligt werden. Die neue Fluglinie soll etwa 4000 statt bislang 7500 Mitarbeiter haben.

**Onur Air** musterte einen A300B4-203 aus (TC-ONU, msn 192).

**OrionAir** gab zwei BAe 146-300 (EC-JVO, msn 3179 und EC-JVJ, msn 3195) an den australischen Vermieter zurück.

**Ryanair** baute die 737-800-Flotte um ein weiteres Exemplar aus (EI-EBL, msn 37529).

**Ryanair** stellt das Check-in am Schalter ab Oktober ein. Reisende können dann nur noch über das Internet einchecken. Vom 19. März an müssen Fluggäste, die bei der Buchung den Check-In am Schalter wählen, zunächst eine Gebühr von zehn Euro pro Strecke zahlen. Vom 1. Mai an verdoppelt sich dies auf 20 Euro. Wie viele andere Airlines auch kämpft Ryanair mit der Wirtschaftsflaute und sinkenden Erträgen. Man will aber mit aller Macht die Ticketpreise niedrig halten.

**Saicus Air** (ex FlyAnt) nahm eine Frachtmaschine des Typs 737-300(F) wieder in Betrieb (EC-JUV, msn 23741). Das Leasing läuft über RPK Capital Management.

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

**Swiss** gab ihre Geschäftszahlen für 2008 bekannt. So verzeichnete man einen Gewinn (EBIT) von 507 Mio. CHF (343,4 Mio. €) – gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 6,5 %. Dagegen stieg der Umsatz um 7,6 % auf 5,27 Mrd. CHF (3,57 Mrd. €). Im 4. Quartal gelang es nicht mehr, das Wachstum der Vormonate zu halten. Der Betriebsertrag lag in diesem Zeitraum lediglich bei 1,295 Mrd. CHF. Im Jahr 2008 sind 13,5 Millionen Passagiere mit Swiss geflogen. Im Vorjahr stiegen 12,2 Millionen ein. Die Kapazitäten wurden um 12 % ausgebaut und konnten auch am Markt abgesetzt werden. Die Auslastung stieg um leichte 0,1 Punkte auf 80,3 %. Doch die Frachtparte Swiss WorldCargo sah sich gegen Jahresende mit einem deutlichen Nachfragerückgang konfrontiert. Die beförderten Frachttonnenkilometer brachen im Dezember um über 20 % ein. Auf das Gesamtjahr betrachtet sank die Auslastung um 7 Punkte auf 77,6 %.

**Swiss** nimmt zum Flugplanwechsel Lyon als neues Ziel auf. Ab Mitte Juni steuert man zudem Oslo 2x täglich mit A319 an.

**Swiss** spürt nun auch die Rezession. Die Lufthansa-Konzerntochter senkte im Februar das Angebot um 2 %, doch die Passagierzahlen sackten um 4 % ab. Somit

waren die Flugzeuge auch nur noch mit 72,2 % ausgelastet. Im Vorjahresmonat waren es 74,8 %; doch der Februar 2008 hatte 29 Tage. Noch stärker spürte Swiss die Wirtschaftskrise im Frachtsektor. Die Auslastung sank um 16,9 Punkte auf 70,6 %. Damit war die Tochter aber erfolgreicher als Lufthansa.

**Thomas Cook Airlines** stellte einen A330-200 (G-MLJL, msn 254) wieder in Dienst. Der Jet war an die skandinavische Schwester vermietet worden.

**Transavia** nimmt Amsterdam – Ibiza am 10. April auf und bedient sie 4x wöchentlich mit 737-700.

**Transavia** stationierte eine 737-800 in Billund und führt von dort aus Charterflüge im Auftrag dänischer Veranstalter durch.

**Travel Service** übernahm einen A320-200 (YL-LCE, msn 311) als Untermieter von **Smartlynx Airlines**.

**TUI Airlines Belgium** erhielt über die TUI Group eine neue 737-700 (OO-JAR, msn 35150).

**TUI Airlines Nederland** (Arkefly) leaste über die TUI Group eine neue 737-800 (PH-TFB, msn 35149).

**TUIfly** will ab 21. Mai saisonal von Memmingen nach Calvi (1x wöch.) fliegen. Zwei Tage später soll auch eine Verbindung nach Rijeka anlaufen. Am 20. Juni folgt dann Leipzig – Rijeka. Dagegen wird man Berlin TXL – Palermo sowie Hannover – Pisa in dieser Sommersaison nicht anbieten.

**Turkish Airlines** gab zwei 737-400 (TC-JDG, msn 25181 und TC-JDH, msn 25184) an den Vermieter GECAS zurück.

**Viking Airlines** stellte eine 737-800 in Dienst (SE-RHS, msn 28617). Die ehemalige Futura-Maschine wurde von RBS Aviation Capital angemietet.

**Westair** leaste eine ex-West Air Europe Fracht-BAe ATP (LX-WAW, msn 2021) von European Turboprop Management AB.

**Wideroe** kündigte zwei neue Saisonrouten ab Oslo-Torp an. Zwischen dem 27. Juni und 22. August fliegt man nach Tromsø sowie bis 23. August nach Bodo. Beide Routen werden 4x wöchentlich mit DHC-8Q-400 bedient.

## **RUSSLAND / GUS**

**Air Moldova** übernahm einen ex-TACA A320-200 (ER-AXP, msn 741).

**Polet** leaste eine werksneue Il-96-400T (RA-96101, msn 74393201101) von Ilyushin Finance Company. Es handelt sich um einen Lieferslot, den Aeroflot nicht wahrnahm.

**Skybus** wurde in Kasachstan als neuer Betreiber einer Tu-154M (UP-T5407, msn 754) bekannt. Die Maschine stammt von AeroTRANS KZ.

**Tajik Air** entschied sich für zwei neue MA60, chinesische Weiterentwicklung der Yunshuji Y7, die wiederum auf der russischen An-24/26 basiert.

**Ukraine Air Alliance** leaste eine An-26B (UR-AFS, msn 97308608) von **Air Sirin**.

**Ukraine International** fliegt ab 9. Juni bis zu 7x pro Woche zwischen Kiew und Frankfurt und zwischen Lviv und der Hessenmetropole. Bislang fliegt Ukraine in Kombination ab beiden Flughäfen. Zudem will Ukraine International auch Simferopol saisonal mit Frankfurt verbinden. Ab 2. Mai fliegt man immer samstags; zum 2. Juli kommt ein zweiter Kurs am Donnerstag hinzu. Kiew – Berlin TXL wird bereits zum 28. März hinsichtlich der Flugzeiten optimiert, um gute Anschlüsse nach Dnipropetrovsk, Donetsk, Kharkov, Luhansk, Lviv oder Odessa bieten zu können. Auch München – Simferopol wird man ab 13. Juni wieder saisonal angeboten.

**Vertir Airlines** übernahm einen A320-200 (EK-32312, msn 312), der zuletzt bei Clickair flog. Ein anderer A320-200 (EK-32303, msn 303) soll an **Iran Air** vermietet werden.

## NAHOST / GOLFREGION / AFRIKA

**Africa West Air**: die abgestellte An-12BK (UN-11376, msn 8345805) wurde ausgeschlachtet.

**Arik Air** flottete eine neue 737-800 ein (5N-MJN, msn 35638), die über GECAS geleast wurde.

**EgyptAir Express** leaste über die Mutter einen neuen ERJ-170-100LR (SU-GDH, msn 17000274).

**EI AI** kündigte aufgrund der großen Nachfrage eine Verdoppelung der Flugfrequenzen zwischen Tel Aviv und Kairo an. Ab 2. Mai werden dann vier Flüge pro Woche angeboten.

**Emirates** verhandelt mit Airbus über einen Lieferaufschub für die noch offenen A380. Außerdem beschwerte man sich über Mängel und präsentierte Fotos von angeschmorten Stromkabeln, teilweise abgerissenen Verkleidungsblechen und defekten Teilen an den Triebwerken.

**Etihad Airways** meldete auf der ITB einen Passagierrekord für 2008. Insgesamt beförderte man über 6 Millionen Passagiere – das sind 34 % mehr als 2007. Die durchschnittliche Auslastung stieg um 7 Punkte auf 75 %. Der durchschnittliche Sitzladefaktor konnte im Jahr 2008 in allen drei Kabinen von Etihad gesteigert werden: In der Economy Class lag die Auslastung bei durchschnittlich 77 %. Besonders beliebt war die Asien-Pazifik-Region mit einer durchschnittlichen Sitzbelegung in der Economy Class von 84 %. In der Business Class von Etihad stieg die durchschnittliche Sitzauslastung auf 63 % an. Auf Flügen nach Europa waren es in der Business Class sogar rund 73 %. Auch die Frachtsparte Etihad

Crystal Cargo blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr 2008 zurück mit rund 19 % mehr Frachtsendungen als im Vorjahr. Insgesamt beförderte man 202.430 Frachttonnen – ein Plus von 16 %.

**Etihad Airways** stellte einen neuen Airbus A330-200 in Dienst (A6-EYS, msn 991). Die Maschine wurde von CIT Aerospace.

**Gulf Air** übernahm eine 777-300ER (VT-JEG, msn 35163) als Untermieter von der indischen **Jet Airways**. Es ist die erste Tripple Seven bei Gulf Air.

**Iran Air** will einen A320-200 (EK-32303, msn 303) von Vertir Airlines anmieten.

**Iraqi Airways** flottete eine ex-United 737-300 ein (YI-AQO, msn 24673), die über Magnolia Investments geleast wurde.

**IRS Airlines** musterte eine Fokker F.28-4000 aus (5N-SSZ, msn 11190) und retournierte sie an Shanike Investments.

**Petro Air** wurde als libysche Neugründung bekannt. Von Sirte Oil Company leaste man eine Fokker 28-2000 (5A-DSO, msn 11110) und eine Embraer ERJ-170-100 (5A-SOC, msn 17000162). Von Waha Oil Company kam eine DHC-8-300 (5A-DLX, msn 254). Geplant ist ferner die Anmietung eine neueren DHC-8Q-300 (msn 601) von Veba Oil Co.

**Qatar Airways** setzt trotz globaler Wirtschaftskrise ihren Expansionskurs fort. Auf der ITB verkündete CEO Al Baker, dass noch in diesem Jahr Sydney und Melbourne als neue Nonstopziele ab Doha in das Streckennetz aufgenommen werden. Noch verhandelt man mit den australischen Behörden und muss auch noch die Lieferung einer weiteren 777-200LR abwarten. In Indien kommen als Goa und Amritsar als zehntes und elftes Ziel hinzu. Auch Europa soll um zwei weitere Ziele wachsen. Diese wurden aber nicht konkret benannt.

Auch auf bestehenden Strecken baut die Fluggesellschaft ihr Angebot aus: Zu zahlreichen Zielen wie z.B. Genf, Manila, Muscat, Kuala Lumpur oder Lagos wird die Zahl der wöchentlichen Flugverbindungen mit Start des Sommerflugplans am 29. März 2009 teilweise deutlich erhöht.

**Qatar Airways** stellte eine neue 777-300ER in Dienst (A7-BAE, msn 36104).

**Tunisair** plant die Anmietung zweier ex-Sterling 737-700 (msn 28014, 28015) von Aircastle.

## SÜDASIEN / FERNOST

**AirAsia X** verhandelt derzeit mit einer Leasingfirma über einen weiteren Langstrcken-A340. Mit der Maschine soll die neue Route Kuala Lumpur – London STN ausgebaut und ab Juli täglich angeboten werden. CEO Osman Rani evaluiert für seine Langstrecken-Lowcost-Airline den A350 XWB. Für AirAsia X wäre dies die perfekte Maschine, so Rani auf der ITB. Die Airline werde sich in Europa zunächst ganz auf London-Stansted konzentrieren, doch denke er bereits über ein weiteres

Ziel in Zentral- oder Osteuropa nach. Bis Jahresende will die Airline ihr Angebot von fünf auf elf Destinationen steigern.

**Air Bagan** (Myanmar) retournierte zwei Airbus A310-200 (XY-AGE, msn 320 und XY-AGD, msn 419) an Phoenix Aircraft Leasing and Sales.

**Air India** flottete einen neuen A319-100 ein (VT-SCO, msn 3822). Ein abgestellter A310-300 (VT-EVW, msn 598) wurde teileverwertet. Besitzer des Jets ist die kuwaitische ALAFCO.

**Cathay Pacific Airways** meldete nach zehn erfolgreichen Jahren für 2008 einen Verlust von 1,1 Mrd. US\$. Im Vorjahr hatte man noch einen Gewinn von 900 Mio. US\$ erwirtschaftet. Der Umsatz stieg um 14,9 % auf 11,2 Mrd. US\$. Wie viele andere Airlines auch, hat sich Cathay beim Fuel Hedging verspekuliert. Nach einem Höchststand im Juli 2008 fiel der Ölpreis rapide. Die schwache Nachfrage führte zu einer geringeren Auslastung von 78,8 %. Das Frachtvolumen sank um 0,8 Punkte auf 65,9 % Cathay Pacific wird nun die Kapazitäten weiter nach unten anpassen, um mit der derzeit schwierigen Situation umgehen zu können.

**China Eastern Airlines** werde nach Worten von Präsident Liu Shaoyong im Juni die drei globalen Airline-Allianzen prüfen, um die passende für sich zu finden. Liu war bis 2007 im Vorstand der China Southern und führte diese in die SkyTeam-Allianz. Ferner forderte Liu die Erhöhung der Finanzspritzen für chinesische Airlines sowie die Forcierung regionaler Zusammenschlüsse, um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Man erwartet weiterhin, dass sich noch in diesem Jahr **Shanghai Airlines** und China Eastern vereinen.

**East Air** übernahm eine 737-200 (YA-GAE, msn 23519) als Untermieter von Kam Air.

**Ekspres Air** stellte einen neuen ERJ-135BJ (Legacy 600) in Dienst (PK-RJO).

**Hainan Airlines** flottete eine neue 737-800 ein (B-5416, msn 34031).

**JAL** flottete eine neue 737-800 ein (JA317J, msn 35346).

**JAL** rechnet für das Finanzjahr 2008/09 (bis 31.3.) mit einem Nettoverlust von 34 Mrd. Yen. Daher will man im Folgejahr in Summe 50 Mrd. Yen einsparen.

**JAL** will den Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbieter erhöhen, um so jährliche Beschaffungskosten im neuen Finanzjahr 2009/10 (ab 1.4.) um 20 Mrd. Yen (203 Mio. US\$) senken. JAL will außerdem bei Ersatzteilen sparen und weniger Bordmagazine drucken, um den Papierverbrauch zu senken. Zusätzlich beabsichtigt die Airline, mit einem neuen Landesystem Treibstoff zu sparen und am Boden vermehrt Strom von Flughäfen nutzen.

**MASwings** orderte erstmals selbst eine neue ATR-42-500 (msn 803). Zunächst leaste man über die Mutter Malaysia Airlines eine werksneue ATR-72-200A (9M-MWB, msn 856).

**Pacific East Asia Cargo Airlines** musterte eine 727-100(F) aus (RP-C5353, msn 19131).

**Shaheen Air International** plant den Erwerb von zwei neuen 737-900ER.

**Singapore Airlines** bietet den 14.000 Angestellten einen unbezahlten Zweijahresurlaub an, um Kosten zu sparen. Im Februar kündigte man bereits Kapazitätseinschnitte von 11 % an. 17 Flugzeuge wurden stillgelegt. Auch den Piloten der Frachtochter wurde eine unbezahlte Freistellung nahegelegt. Im letzten Quartal sank der Gewinn um 43 % aufgrund von verfehltem Kerosin-Hedgings und sinkender Nachfrage.

**Skymark Airlines** wird von BBAM einen ex-Delta Lieferslot für eine neue 737-800 übernehmen (JA737U, msn 29680). Zunächst erhielt man von ILFC eine Maschine gleichen Typs (JA737T, msn 35290).

**Spirit of Manila Airlines** musterte eine 737-300 aus (RP-C7702, msn 23233) und gab sie an Apollo Aviation Capital Management zurück.

**Zoom Airways** musterte eine HS.748-360(S) aus (S2-ADL, msn 1773) und retournierte sie an den Vermieter International Air Parts. Die Maschine wurde nach Kenia verkauft.

## NORDAMERIKA

**AirNorth Regional** orderte einen Embraer ERJ-170-100LR (VH-ANV, msn 17000280).

**AirTran** rechnet für das laufende Quartal wieder mit schwarzen Zahlen und spricht sogar von einem Jahresgewinn. 2008 hatte man einen Nettoverlust von 273,8 Mio. US\$ ausgewiesen. Dieser war aufgrund der hohen Treibstoffkosten entstanden, welche 46 % der Ausgaben ausmachten. Durch die fallenden Rohölpreise rechnet man aber nun mit einer Erholung der Bilanz. Zusätzlich kürzte airTran die Inlandskapazitäten und verschob bzw. verkaufte 47 Flugzeuge, die zwischen 2008 und 2012 zur Flotten gestoßen wären. Bis zum 2. Quartal 2011 kommen so keine zusätzlichen Ausgaben auf die Airline zu.

**Alaska Airlines** flottete eine neue 737-800 ein (N523AS, msn 35194).

**American Airlines** kündigte an, dass man 323 Flugbegleiter beurlauben wird, da sich nicht genügend Personen für freiwillige Freistellungen und Pensionierungen meldeten. Im Februar hatte AA der Flugbegleitergewerkschaft mitgeteilt, dass 410 Stellen gestrichen werden müssten. Es meldeten sich aber nur 87 Personen auf die Möglichkeit von vorübergehender Entlassung, Job Sharing, Kündigung oder Pensionierung, mit Gratisreisen während 5 bis 10 Jahren als Gegenleistung. Die 323 Personen, die nun gehen müssen, können immer noch eine der genannten Optionen anstelle der Beurlaubung wählen. Viele der Flugbegleiter sind erst kürzlich nach einem 4,5 Jährigen Urlaub zu AA zurückgekehrt. Während die Flugbegleiter entlassen werden, stellt AA wegen zu vielen Pensionierungen beurlaubte Piloten wieder ein.

**American Airlines'** abgestellter A300-600R (N7055A, msn 462) wurde nun abgewrackt. Eigentümer war GECAS. Eine MD-82 (N279AA, msn 49295) wurde zunächst stillgelegt.

**Delta** kürzt das Angebot am Hub Cincinnati um weitere 25 %. Der operative Bereich entspricht dann dem der **nwa northwest** in Memphis. Während Detroit, Minneapolis und Memphis schrumpfen, sieht Delta für New York und Atlanta Wachstum vor. Der Flughafen Cincinnati zeigt sich von der Entscheidung überrascht. Nach einer Reduktion um 12 % im Januar fuhr Delta ihr Angebot in den letzten drei Jahren um fast 50 % zurück. Als Folge davon sanken die Passagierzahlen von mehr als 21 Millionen im Jahr 2005 auf etwas mehr als 11 Millionen im vergangenen Jahr.

**Delta** kürzt zum September die Beförderungskapazitäten auf internationalen Strecken im Schnitt um weitere 10 %. Die Transatlantikkapazitäten sinken um 11-13 %, die Pazifikflüge werden um 12-14 % abgebaut. CEO Richard Anderson kündigte an, dass man wenig ausgelastete Strecken aus dem Angebot streichen, die Flugfrequenzen anpassen und einige Märkte nur noch saisonal bedienen werde. Für dieses Jahr erwartet Delta einen Gewinn, die Nachfrage sei zwar schwach, für den Frühling und Sommer zeige sich jedoch keine Verschlechterung der Lage. Kritisch werde die Herbst- und Wintersaison 2009/2010.

**Delta** stellte eine neue 777-200LR in Dienst (N703DN, msn 32222).

**First Air** will eine erste Boeing 767-200(F) von Cargo Aircraft Management leasen.

**GoJet Airlines** übernahm einen neuen CRJ702 (N168GJ, msn 10272).

**Mesaba Airlines** leaste über Delta drei CRJ900 (N600LR, msn 15142), (N601LR, msn 15145), (N602LR, msn 15151) sowie einen CRJ440LR (N8971A, msn 7971). Alle flogen zuvor bei Pinnacle Airlines.

**Trans Capital Air** stellte zum dritten Mal eine DHC-7-100 (C-GGXS, msn 64) den Vereinten Nationen zur Verfügung. Trans Capital hat die viermotorige Maschine von ALS Aero Leasing.

**United Airlines** senkte im 1. Quartal die Kapazitäten um 15 % gegenüber dem Vorjahr.

**UPS** legte zwei Douglas DC-8-73-Frachter still (N874UP, msn 46074 und N811UP, msn 46089).

**US Air Force** stellte drei neue C-17A in Dienst: (07-7182, msn 182), (07-7183, msn 183), (07-7184, msn 184). Zwei Lockheed C-130E wurden ausgemustert (62-1850, msn 3814 und 63-7894, msn 3965).

**US Marine Corps** erhielt zwei neue KC-130J (167982, msn 5603 und 167983, msn 5604).

**MITTEL- / SÜDAMERIKA**



**Aerolineas Argentinas** nahm zwei abgestellte 737-200 (LV-ZXB, msn 23009 und LV-ZXC, msn 23160) wieder in Betrieb. Eine weitere 737-200 (LV-ZTT, msn 21806) ging an den Vermieter Pegasus Aviation zurück. Von GECAS will man vier ehemalige easyJet 737-700 anmieten: (msn 30235, 30236, 30237, 30243).

**Air Comet Chile:** eine abgestellte 737-200 (CC-CSW, msn 23002) wurde ausgeschlachtet. Besitzer ist Triton Aviation Services.

**Air Dominicana** retournierte eine 737-300 (HI-864, msn 23628) an RPK Capital Management.

**Click Mexicana** tauscht ihre Fokker 100 gegen 25 Boeing 717-200 aus und schloss einen entsprechenden Leasingvertrag mit Boeing Capital Corp. Die Lieferung der ersten Flugzeuge soll noch im März. Die Boeing 717 verfügen über 20 Business- und 84 Economy-Plätze. Im Vertrag inbegriffen ist die Einarbeitung der Piloten, der Flugbegleiter und der Mechaniker, sowie die Vorhaltung von Ersatzteilen.

**Cubana** stellt eine 737-200 (XA-UHY, msn 21016) in Dienst. Die Maschine wurde von der mexikanischen Global Air gemietet. Eigentümer des Jets ist aber AAR Aircraft Sales + Leasing.

**Estelar** nennt sich eine Neugründung in Venezuela, die eine ex-Aloha 737-200 (YV399T, msn 24031) übernahm.

**Felix Airways** übernahm eine ex-Independence Air CRJ200ER (7O-FAI, msn 7307). Der Jet wurde von GA Telesis Turbine Technologies geleast.

**LAN Airlines** nahm eine 767-300F/ER (N312LA, msn 32572) wieder in Empfang. Die Frachtmaschine war an Linea Aéreas Carguera de Colombia untervermietet worden.

**LAN Airlines** beförderte im Februar nach eigenen Angaben 8,2 % mehr Passagiere als im Vorjahresmonat. Auf internationalen Verbindungen blieb die Nachfrage in etwa gleich stark. Gegenüber Januar sanken die Zahlen aber leicht. Dafür nahm der regionale Verkehr in Argentinien, Chile und Peru im Februar um 31,1 Prozent zu.

**LAN Ecuador** übernimmt drei A318-100 von der chilenischen Mutter: (HC-CHM, msn 3390), (HC-CHN, msn 3438), (HC-CHO, msn 3469).

**PanAir Cargo** leaste von Alvar Enterprises Ltd. BVI eine 727-200(F) (HP-1653CTH, msn 21695), die zuvor zum Portfolio der Jet Midwest Sales and Leasing gehörte.

## **AUSTRALIEN / PAZIFIK**

**Air New Zealand** orderte eine fünfte 777-300ER.

**Air Niugini** wird Neukunde für Boeings 787 Dreamliner. Die Airline aus Papua-Neuguinea bestellte zunächst eine Maschine.

**Qantas** und **Etihad Airways** vereinbarten zum 29. März ein Codesharing auf Routen von Australien nach Europa via Golfregion. Qantas will so Einfluss am Golf gewinnen ohne zuvor investieren zu müssen. Die Kunden der Qantas werden künftig jede Woche über 21 Etihadflüge von Australien nach Abu Dhabi verfügen können, darunter sieben von Melbourne aus.

**Sunstate Airlines**, die als **QantasLink** fliegt, leaste von Qantas eine neue DHC-8Q-400 (VH-QQR, msn 4241).

--- Update 20.3. ---

## EUROPA

**Aegean Airlines** konnte trotz widriger Umstände im für 2008 einen Gewinn von 29,5 Mio. € ausweisen. Der Umsatz stieg gegenüber 2007 um 27 % auf 611,7 Mio. €. Bedingt durch die hohen Treibstoffkosten stiegen aber auch die Ausgaben für das operative Geschäft um 28,3 % auf 561,9 Mio. €. Der Gewinn vor Steuern und Gebühren (EBIT) kletterte um 17 % auf 50,2 Mio. €.

Mit rund 6 Millionen Fluggästen beförderte Aegean Airlines gut 12 % mehr. Trotz schlechter Marktlage will man an der Wachstumsstrategie festhalten und übernimmt in diesem Jahr neuen werksneue Airbusse. Dafür gehen sechs ältere Boeings an Leasinggesellschaften zurück.

**Aigle Azur** übernimmt einen A320-200-Lieferslot (msn 3852), der von China Eastern zurückgegeben wurde. Der Jet wird über Aerdragon Aviation Partners geleast.

**Air Baltic** will von GECAS eine 737-300 (msn 29267) anmieten, die zuletzt bei flyglobespan flog.

**Air Berlin** sagte die geplante Übernahme eine A320-200 ab (D-ABDV, msn 3833). Eine 737-800 wurde ausgemustert (D-ABAN, msn 28068) und kehrte an ACG Acquisitions zurück.

**Air Berlin** und die **TUIfly**-Mutter TUI Travel verhandeln über eine Kooperation mit Kapitalverflechtung. Im Zuge einer Kapitalerhöhung wollen sich beide Seiten zu je 20 % am jeweiligen Partner beteiligen. Der Ausgang ist allerdings noch nicht sicher. Zudem stehe die Zustimmung der Aufsichtsgremien von Air Berlin, TUI Travel und anderer beteiligter Unternehmen noch aus.

Bei erfolgreichem Abschluss der Verhandlungen sollen Verträge geschlossen werden, die unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Kartellbehörden stehen. Den Plänen zufolge wird TUIfly sich künftig ganz auf Charter konzentrieren und das verlustbringende Liniengeschäft auf 19 Routen samt 38 Flugzeugen an Air Berlin abtreten. Air Berlin will durch die Zusammenarbeit mit TUIfly auf die Märkte in Italien, Stuttgart und Köln zugreifen, auf denen TUIfly bereits stark vertreten ist. Dazu, wie sich die Kooperation bei Air Berlin auf Kapazitäten und Arbeitsplätze auswirken werde, äußerte sich das Unternehmen nicht.

**Andalus Líneas Aéreas** musterte eine ERJ-145EU aus (EC-KXQ, msn 145219).

**Austrian Airlines** meldete auch für Februar eine gesunkene Transportleistung. Mit 603.600 Passagieren stiegen 16,4 % weniger ein als im Vorjahresmonat. Die Auslastung sank um 3,0 Punkte auf auf 69,1 %. Besonders deutlich waren die Rückgänge im Liniengeschäft mit -17,1 % und hier vor allem bei der Langstrecke (-28,9 %), wo allerdings die Kapazitäten bereits deutlich verringert wurden.

Im Chartergeschäft fiel das Minus im Februar mit 7,6 % deutlich geringer aus. Kumuliert lagen die Passagierzahlen im Januar und Februar um 14,8 % unter dem Vorjahr, die Auslastung sank um 3,8 Prozentpunkte auf 67,1 %. Bereinigt um den Schalttag im Februar 2008 betrug das Minus im Februar 13 %.

**Blue Wings** musterte einen A320-200 aus (D-ANNA, msn 916) und retournierte ihn an Pegasus Aviation.

**bmi** meldete für das Jahr 2008 einen Verlust von 99,7 Mio. GBP (137 Mio. US\$). Noch im Vorjahr stand am Ende ein Gewinn von 7 Mio. GBP. Der Umsatz kletterte um 1,6 % auf 1,04 Mrd. GBP. An Bord begrüßte bmi im vergangenen Jahr insgesamt 10 Millionen Fluggäste. Gegenüber 2007 ist dies ein Rückgang von 5,7 %. Als Gründe gab das Management die hohen Treibstoffkosten sowie Nachfragerückgang an. Mit einem Sparprogramm will bmi in diesem Jahr 45 Mio. GBP einsparen. Da das Management derzeit keine Erholungen am Markt sieht, sollen weitere Kapazitäten vom Markt genommen werden.

**British Airways** leaste einen ex-easyJet A320-200 (G-TTOB, msn 1687) von RBS Aviation Capital.

**CSA Czech Airlines** gab für 2008 einen Gewinn vor Steuern und Gebühren in Höhe von 24,3 Mio. US\$ an. Gründe hierfür waren ein erfolgreiches Fuel Hedging sowie Wechselkurseffekte. Die Tschechische Regierung hat 91,5 % der Anteile an der Fluggesellschaft zum Kauf ausgeschrieben. Analysten erwarten den Verkauf im Laufe dieses Jahres zu einem Preis von bis zu 236 Mio. US\$. **Air France-KLM** und **Aeroflot** haben bereits ihr Interesse angemeldet.

**easyJet** stellte einen neuen Airbus A319-100 in Dienst (G-EZFE, msn 3824).

**eurofly** plant die Anmietung eines ex-easyJet A320-200 (msn 1723) von MC Aircraft Management. Zunächst erhielt eurofly aber einen ex-Israir A330-200 (I-EEZM, msn 822) per Leasing von ILFC.

**Finnair** plant die Beurlaubung von rund 700 Piloten und weiteren Catering-Mitarbeitern, um so bis zu 30 Mio. € einsparen zu können. Die Beurlaubungen sollen mindestens eine Woche lang sein, beim Catering können sie bis zu drei Monaten dauern.

**Germania** leaste eine neue 737-700 (D-AGEC, msn 36118) von **Air Berlin**.

**germanwings** will trotz weltweiter Finanz- und Wirtschaftskrise höhere Ticketpreise durchsetzen. Der Billigflieger erwartet für 2009 einen Rückgang der Passagierzahlen um 2-3 % und will den Umsatz durch steigende Durchschnittspreise trotzdem anheben.

Bereits im vergangenen Jahr erzielte man ein Umsatzplus von fast 6 % auf rund 660 Millionen Euro. Zugleich sank die Passagierzahl von 7,9 auf 7,6 Millionen Gäste. Die

Auslastung der Flieger stieg leicht auf 82,4 %. Nach einer um rund 8 % ausgedünnten Winterkapazität soll in diesem Sommer wieder die Kapazität des Vorjahres angeboten werden, sagte germanwings-Chef Winkelmann. Kurzarbeit ist bei germanwings laut Winkelmann bislang kein Thema. Positiv wirke sich für die Airline aus, dass Geschäftsreisende sehr preissensibel geworden sind.

**Hola Airlines** flottete eine ex-Futura 737-400 ein (EC-KTM, msn 24352). Der Jet stammt von RPK Capital Management.

**Iberia** senkte im Februar das Flugangebot um 7,6 % auf 4,79 Mrd. Sitzmeilen. Die Nachfrage brach jedoch noch stärker um 10,7 % auf 3,66 Mrd. Passagiermeilen ein. Dadurch gab auch die Auslastung um zwei Prozentpunkte nach und betrug im Februar nur 76,4 %.

Am stärksten ausgelastet waren die Südamerikarouten (84,4 %), obwohl hier die Nachfrage um 8,8 % zurückging und die Kapazitäten um 4,1 % abgebaut wurden. Der Verkehr bei Europaflügen nahm um 9,1 % ab, während die Kapazitäten ebenfalls um 9,1 % gesenkt wurden. Dies resultierte in einer Auslastung von 65,8 % - genau wie im 4. Quartal 2008. Gemäss dem neuen Strategieplan hat Iberia die Kapazitäten im Inland um 21,6 % abgeschmolzen und eine Auslastung von 68,7 % erreicht.

**Iceland Express** kann trotz angespannter Wirtschaftslage Erfolge vermelden. So verzeichnete man 2008 mit insgesamt 550.000 Passagieren einen Zuwachs von knapp 30 %. Auch das Incoming-Geschäft der Low-Cost-Airline stieg an: Während 2007 insgesamt 40 % der Fluggäste aus dem Ausland kamen, waren es 2008 schon 50 % - mit steigender Tendenz.

Auch im Sommer 2009 wird man das Streckennetz ausbauen. Neu hinzu kommen im Juni Genf, Krakau, Bologna und Aalborg. AB 1. Juni fliegt man auch wieder 3x wöchentlich zwischen Reykjavik und Berlin SXF sowie 2x wöchentlich nach Frankfurt-Hahn. Friedrichshafen, Basel, Genf und Eindhoven werden 1x wöchentlich mit der isländischen Hauptstadt verbunden. Auch der Winterflugplan wurde schon freigegeben. Dann fliegt man u.a. 2x wöchentlich nach Berlin SXF sowie vom 18.12.09 bis 27.2.10 1x wöchentlich an den Bodensee.

**Iceland Express** übernahm eine erste 737-700 (G-STRF, msn 29885). Die ex-Astraeus-Maschine wurde von GECAS angemietet.

**Lufthansa** nimmt zum Sommerflugplan 2009 ihre neue Tower-Lounge mit atemberaubendem Blick aufs Vorfeld am Flughafen Frankfurt in Betrieb. Im Abflugbereich A oberhalb von Gate 65 sollen Passagiere der First- und Business-Class sowie Kunden mit HON Circle, Senator- oder Frequent-Traveller-Status dann neben den gewohnten Annehmlichkeiten ein besonderes Ambiente geboten bekommen.

Auf 1.100 Quadratmetern finden bis zu 288 Gäste viele Möglichkeiten, die Zeit bis zum Abflug optimal zu nutzen. Wer vor dem Flug noch arbeiten möchte, kann sich an einen der separaten Arbeitsplätze zurückziehen. Neben dem loungeweiten WLAN-Zugang verfügen diese über kostenlose Internet-PCs, ein Fax- und Kopiergerät, Kreditkartentelefone und Ladestationen für das Mobiltelefon. Überdies können sich die Loungegäste in fünf modern eingerichteten Duscbädern erfrischen. Die neue Lufthansa-Tower-Lounge ersetzt die bestehenden Senator- und Business-Lounges bei Gate A51.

**Lufthansa** plant die Einführung von Kurzarbeit beim Bodenpersonal und reagiert damit auf rückläufige Zahlen. Rund 1000 Mitarbeiter vor allem bei der Fluggastbetreuung sollen in Kurzarbeit geschickt werden – aber nicht an den Drehkreuzen Frankfurt und München.

Bislang hatte der Lufthansa-Konzern die Arbeitszeiten vor allem bei der Frachtochter Lufthansa Cargo sowie in einem Callcenter in Dublin reduziert. Der Kranich lässt auch die Arbeitszeitkonten der Mitarbeiter ins Minus laufen und bietet verstärkt Teilzeit-Modelle sowie Sonderurlaube an. Die Lufthansa garantiert den betroffenen Mitarbeitern nach eigenen Angaben mindestens 90 % ihres bisherigen Nettolohns.

**Macedonian Airlines** retournierte eine CRJ 900ER (Z3-AAG, msn 15001) an Bombardier.

**Malev** erhält von ihren russischen Eigentümern eine 3 Mrd. Forint (10 Mio. €) schwere Finanzspritze. Schon vor der globalen Finanzkrise war Malev in finanzielle Schräglage geraten. Eigentümer ist die Airbridge AG, die formell zu 51 % in ungarischem Besitz ist, um als EU-Airline zu gelten. Diese gehören aber zum Interessenkreis der russischen Eigentümer. Die anderen 49 % der Airbridge-Anteile hatten bislang dem russischen Milliardär Boris Abramowitsch gehört. Sie gingen, wie auf der mehrfach verschobenen Hauptversammlung am 18.3. verkündet, an die russische Vnesheconombank (VEB) über.

**Mandarin Airlines** retournierte eine 737-800 (B-16805, msn 30636) an ILFC.

**Martinair Cargo** nahm am 18. März eine neue Frachtverbindung von Amsterdam nach Sao Paulo auf. 2x wöchentlich wird eine MD-11F eingesetzt, die auf dem Rückflug in Quito und Bogota zwischenlandet, um weitere Fracht aufzunehmen. Das neue Angebot ergänzt die bereits existierenden Verbindungen zwischen Amsterdam und Santiago de Chile, Buenos Aires, Lima, Quito, Bogota und Miami.

**Norwegian** least eine ex-Futura 737-800 (LN-NOP, msn 32655) von GECAS.

**Olympic**: die arabisch-griechische Marfin Investment Group (MIG) will wenige Tage nach dem Kauf der Flug- und Wartungssparte nun auch noch die Bodenabfertigungsdienste der Olympic Airways kaufen. Dafür legt die Gruppe nochmals 44,8 Mio. € auf den Tisch. Für die gesamte Olympic sind es 107,2 Mio. €. Auch Swissport, Tochter der spanischen Ferrovial hatte für die Bodendienste mitgeboten.

**Onur Air**: ein ausgemusterter A300B2K-3C (TC-ONY, msn 37) wurde nun verschrottet.

**Primera Air** (Island) will eine ex-Sterling 737-700 (TF-NBA, msn 28210) von ILFC leasen.

**Ryanair** führt Gespräche mit dem Flughafen Köln/Bonn, wie Flughafen-Chef Garvens bestätigte. Bei **germanwings**, die hier ihre Basis hat, zeigte man sich irritiert, da sich Ryanair nur dort ansiedelt, wo große Subventionen winken.

**Ryanair** kündigte eine weitere Sparrunde in Dublin an. Zum 2. Juli sollen vier Routen gestrichen und die Frequenzen auf acht weiteren reduziert werden. Dadurch wird ein

in Dublin stationiertes Flugzeug und 50 Arbeitsplätze überflüssig. Zusammen mit den im Februar angekündigten Reduzierungen entfallen 250 Jobs und fünf Flugzeuge. Für den Sommerflugplan erwartet Ryanair-CEO O'Leary keinen weiteren Abbau, man erwarte jedoch die Streichung von weiteren 150 Stellen im Winter. Ryanair machte die Flughafengebühren und die neu eingeführte Reisessteuer von zehn Euro für ihre Handlungen verantwortlich.

**Ryanair** will eine formelle Beschwerde bei der irischen und Londoner Börsenaufsicht wegen angeblicher Fehlinformationen der **Aer Lingus** einreichen. Damit geht die angestrebte Übernahme in eine neue Runde. Erst im Dezember war Ryanair zum wiederholten Male abgeblitzt. Besonders die irische Regierung, die noch 25 % an Aer Lingus hält, stemmt sich gegen die feindliche Übernahme.

Beim letzten Versuch bot Ryanair 750 Mio. € und begründete den Schritt, dass Aer Lingus angesichts der weltweiten Rezession nicht überlebensfähig sei. Dagegen äußerte das Management des irischen Flag-Carriers dass man sehr wohl 2008 und 2009 Gewinne vor Steuern und Abschreibungen aufweisen werde. Doch nun musste man diese Aussage revidieren, da 2009 ein Erreichen von schwarzen Zahlen eher unwahrscheinlich sei. Die Aktie gab daraufhin um 27 % nach. Hier setzt nun Ryanair-Chef O'Leary an. Man will aber nicht unbedingt finanzielle Entschädigung sondern erreichen, dass Aer Lingus künftig korrekte Dokumente verbreite und die Aktionäre nicht bewusst hinters Licht führe. Ryanair ist mit 30 % an Aer Lingus beteiligt.

**SAS** bestätigte ihre Absicht, 700 Mio. US\$ mittels stark vergünstigtem Bezugsrecht zu generieren. Dies wird es den Aktionären der SAS Group ermöglichen, weitere Anteilsscheine zu einem Preis von 0,31 US\$ zu erwerben - eine Preisreduktion von 88 %. Diese Maßnahme ist Teil der neuen Strategie der Airline, welche sich mehr auf den nordischen Markt und das Business-Segment konzentrieren will.

**SAS** flottete eine ex-Air Europa 737-800 ein (SE-DTP, msn 30468). Der Jet gehörte einst zur SAS-Flotte und wurde nun von Challey Ltd geleast.

**Seagle Air** plant die Anmietung eines ersten Airbus A320. Der ex-TAP Portugal A320-200 (OM-HLD, msn 234) soll von Macquarie AirFinance kommen.

**Smartlynx Airlines** mietete einen A320-200 (YL-LCE, msn 311) von Emerald Leasing Ltd. Der Jet flog zuletzt bei XL Airways France.

**Spanair** und **Air Europa** unterzeichneten ein Codeshare-Abkommen zur gemeinsamen Vermarktung ihrer Inlandsflüge ab dem 29. März. Wie Spanair am 16. März mitteilte, umfasst die Codeshare-Vereinbarung die Flüge der beiden Airlines von Madrid nach A Coruna, Alicante, Almeria, Bilbao, Jerez, Menorca, Malaga, Santiago de Compostela, Valencia und Vigo sowie Flüge von Barcelona nach Jerez, Malaga und Sevilla. Beide Seiten erwarten einen erheblichen Anstieg der Passagierzahlen.

**Tailwind Airlines** (Türkei) leaste von ILFC eine 737-400 (TC-TLB, msn 25108), die zuletzt bei Alaska Airlines flog.

**Turkish Airlines** beförderte in den ersten zwei Monaten des Jahres 3,1 Millionen Passagiere. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung um 9 %. Das Angebot wurde um 11,6 % auf 7,2 Mrd. Sitzplatzkilometer ausgebaut. Die

Nachfrage legte um 8,8 % auf 4,8 Mrd. Passagierkilometer zu. Dadurch sank die Auslastung um 1,7 Punkte auf 66,2. Nach Angaben von Turkish Airlines wuchs der Anteil von Reisenden in der Business Class auf internationalen Verbindungen um 7,8 %. Luftpost und Fracht legte um 3,4 % auf 28.839 Tonnen zu.

## **RUSSLAND / GUS**

**Aerocom:** eine außer Dienst gestellte Tu-154B-2 (ER-TAI, msn 546) wurde nun ausgeschlachtet.

**Aeroflot** steht ein Machtkampf ins Haus. Die russische Regierung versucht, den langjährigen CEO Valery Okulov, Schwiegersohn des ex-Präsidenten Jelzin, hinauszudrängen und mit einem Posten im Transportministerium zu ködern. Analysten warnen vor solch einem Schritt, da der Weggang Okulovs das Management in der derzeit schwierigen Wirtschaftslage paralisieren könnte. Hintergrund der Aktion ist der Wunsch von Premierminister Putin, die russischen Schlüsselbranchen in einen neuen Staatskonzern, Russian Technology, einzubringen. Auch Alexander Lebedev, der den größten Minoritätsanteil an Aeroflot hält, sieht das so.

**Air Moldova** flottete einen ex-TACA A320-200 ein (ER-AXP, msn 741). Der Jet wurde über Top Flight 41 Owner Statutory Trust geleast.

**AirVolga** stellte zwei ehemalige Independence Air CRJ200ER in Dienst (msn 7179, 7192). Beide Jets stammen von VTB Leasing Europe Ltd.

**Armavia** hat am 17. März in Hamburg ihren ersten werksneuen Airbus A319 entgegengenommen, der über ILFC geleast wurde. Die Maschine bietet in der Zwei-Klassen-Konfiguration Platz für 134 Passagiere. Armavia plant, die Maschine auf ihren internationalen Routen, z.B. nach Moskau, Paris, Amsterdam, Sankt Petersburg, Zürich, Berlin, Athen, Kiew, Odessa, Simferopol und Dubai, einzusetzen. Dagegen verließ eine Yak-42D die Flotte (EK-42447, msn 4520424309017).

**Atlant-Soyuz Airlines** flottete eine ex-KrasAir 737-300 ein (msn 23771).

**KD Avia** musste am 11. März den Flugbetrieb wegen finanzieller Probleme zu 18.00 Uhr einstellen. Für den bevorstehenden Bankrott machte die Kaliningrader Airline auch die russische Regierung mitverantwortlich. Mehrfach habe sich das Unternehmen wegen seiner finanziellen Probleme an die Behörden gewandt, aber keinerlei reale Unterstützung bekommen.

Bereits Mitte vergangenen Jahres geriet KD Avia aufgrund der hohen Kerosinpreise in finanzielle Bedrängnis. Verschärfend kam ab Jahresende die Wirtschafts- und Finanzkrise hinzu. Passagier- und Frachtaufkommen nahmen seitdem deutlich ab. Ende 2008 hatte KD Avia bereits einen Schuldenberg von 9 Mrd. Rubel (derzeit etwa 200 Mio. Euro) angehäuft. Der größte Gläubiger, die Bank „St. Peterburg“, die über ein Drittel der Schulden auf sich vereinte, hat die Kontrolle über KD Avia übernommen und einen neuen Generaldirektor Gennadi Boldyrew eingesetzt.

Doch weder der Wechsel an der Führungsspitze, noch die eingeleitete Zerschlagung von KD Avia in eine reine Airline und einen Betreiber für den Kaliningrader Flughafen Chrabrowo konnten die Pleite im Endeffekt abwenden. Hilfe aus Moskau wird

nämlich nur der neue Flughafenbetreiber „Internationaler Flughafen Kaliningrad“ bekommen. Die Fluggesellschaft geht leer aus. Die Passagiere werden vorläufig von anderen Airlines befördert. Für welchen Zeitraum diese Regelung gilt, ist noch nicht bekannt.

**KMV Mineralnye Vody Airlines:** eine ausgemusterte Tu-154B-2 (RA-85393, msn 393) wurde nun verschrottet.

**Phoenix Aviation:** zwei ausgemusterte 737-200 wurden verschrottet (EX-079, msn 21275 und EX-110, msn 21362). Eigner der erstgenannten Maschine war Nordic Aviation Contractor.

**Rossiya**, die neben Passagierflügen auch die Staatsflotte betreibt, erhielt eine neue Tupolev Tu-214SR (RA-64515, msn 42305015). Es handelt sich hierbei um einen fliegenden Kommandostand. Weiterer Flottenneuzugang war ein ex-Frontier A319-100 (VQ-BAU, msn 1851), der über VTB Leasing kam.

**Taban Air** erhielt eine Tu-154M (EY-85691, msn 864) auf Leasingbasis von Tajikistan Airlines.

**TransferVIP Corp** (Moskau) stellte einen CRJ100ER in Dienst (P4-VIP, msn 7158), der zuvor für Vision Air flog.

**Turkuaz Air** will einen ersten Airbus A321 anschaffen. Der ex-Air Jamaica A321-200 (msn 775) wird von ILFC zur Verfügung gestellt.

**Verseil Jet AVV** stellte einen CRJ100ER in Dienst (P4-GAZ, msn 7159), der zuvor bei Comair-Delta Connection flog.

## NAHOST / AFRIKA

**Air Arabia** stellte einen neuen Airbus A320-200 in Dienst (A6-ABP, msn 3802), der über ILFC geleast wurde.

**Air Arabia Maroc** wird einen A320-200-Lieferslot (msn 3833) übernehmen, der von Air Berlin zurückgegeben wurde. Der werksneue Jet wird über RBS Aviation Capital geleast.

**Air Austral** erhielt eine neue ATR-72-200A (F-OMRU, msn 855) per Leasing von Coviro 5 SAS.

**Air One Nine** nahm nach Untervermietung eine DC-9-32 (3D-MRW, msn 47730) wieder in Empfang. Diese hat die DC wiederum von Aviation Mondiale Ltd geleast. Nun wurde die Maschine an Global Aviation Investments verkauft.

**Al Khalaya**, Tochter der National Air Service Group, meldete, dass man den Flugbetrieb wegen steigender Kosten und sinkender Nachfrage zum 1. April einstellen wird. Die mit drei A319 ausgestattet Airline bietet nur First- und Business-Class-Flüge.



**Bellview Airlines** retournierte eine 737-200 (F-GHXL, msn 21775) an den Vermieter Alter Bail Aviation.

**EgyptAir** erhielt eine neue Boeing 737-800 (SU-GCR, msn 35562).

**Emirates** erhielt eine neue Boeing 777-300ER (A6-ECP, msn 37707) per Leasing von GECAS.

**Emirates** unternahm erneut einen Vorstoß, eine Nonstop-Verbindung zwischen Dubai und Berlin einrichten zu dürfen. So soll es auf der ITB weitere Gespräche über Landrechte gegeben haben, wie ein Sprecher von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sagte. Emirates' Vize-Präsident Parker ist optimistisch, dass er am Ende gewinnen werde. Derzeit steuert die Airline 49x wöchentlich deutsche Flughäfen an. Außer nach Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt und München will sie auch von Dubai nach Stuttgart und Berlin fliegen, bekräftigte Parker. Im bilateralen Verkehrsrahmen müssen die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt werden. Emirates will allerdings keine andere Deutschland-Route aufgeben.

**Emirates** zieht ihre zwei A380 wieder von der New York-Route ab. Grund ist die Finanzkrise. Künftig setzt man Boeing 777-300ER ein, wodurch 132 Sitzplätze weniger im Angebot sind. Die A380 soll stattdessen 3x wöchentlich nach Toronto fliegen und 2x täglich nach Bangkok fliegen. Damit wäre dies die erste Kanadroute eines A380. Auf beiden Routen steigen die Kapazitäten um jeweils 30 %.

**Indigo Aviation** ist ein neuer Anbieter von Nostalgie-Flugreisen in Tansania. Geplant ist der Erwerb einer Douglas C-47A-DL (DC-3) (5H-DAK, msn 9581), die zuvor bei Springbok Classic Air flog.

**Jazeera Airways** erwirtschaftete im Jahr 2008 einen Überschuss von 15,2 Mio. US\$. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Steigerung um 94 %. Auch die Einnahmen lagen mit 166 Mio. US\$ gut 40 % über dem Vorjahreswert. Neben der Erhöhung des Yields verdankte die Airline das gute Resultat der Entscheidung, einige Flugzeuge an Sahaab Leasing zu verkaufen und dann zurückzuleasen.

**Jordan Aviation** erhielt eine ex-Aegean 737-400 (msn 24124) von CIT Aerospace.

**Nakheel Aviation** übernahm einen gebrauchten Embraer ERJ-135BJ (Legacy 600) (A6-VVV, msn 14501057).

**NAS Air** stellte einen neuen Airbus A320-200 in Dienst (VP-CXT, msn 3817), der über CIT Aerospace geleast wurde.

**Omans Luftwaffe** ließ eine ausgemusterte BAC 111-485GD(F) ausschachten (msn 249).

**Qatar Airways** ist jetzt auch mit einem Verkaufs- und Servicebüro im Zentrum Münchens vertreten. Das neue Verkaufsbüro befindet sich in der Karlstraße 12 (Nähe Stachus) und ist Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr geöffnet.

**RAM Royal Air Maroc** will ihre Boeing-Flotte um sechs Exemplare auf 50 Einheiten ausbauen. Da Marokko 2006 ein Open Skies-Abkommen mit der EU schloss,

machen Lowcost-Carrier wie easyJet und Ryanair der RAM den Markt streitig. Daher muss RAM sich jetzt gegen die europäische Konkurrenz wappnen und denkt dabei sowohl an die Wirtschaftskrise als auch an die Zeit danach. RAM profitiert von den Regierungsbemühungen, das Tourismusgeschäft anzutreiben. Bis 2010 sollen 10 Millionen Besucher ins Land kommen, 2008 waren es 8 Millionen.

**Royal Falcon Air Services** prüft die Anmietung einer ex-TUI Airlines Belgium 737-400 (msn 27831) von AerCap.

**Royal Jordanian** stellte einen neuen Airbus A319-100 in Dienst (JY-AYP, msn 3832), der von AerCap geleast wurde.

**Safair** übernahm eine 737-200 (ZS-SHN, msn 22161), die zuvor zum Portfolio der AerGo Capital Leasing gehörte. Der geplante Verkauf an **Rutaca** hatte sich zerschlagen. Eine ausgemusterte ex-Imperial Air Cargo 727-200(F) (ZS-OBN, msn 20637) wurde nun verschrottet. Eigner war JRW Aviation.

**ServisAir** (Angola) übernahm eine ex-Sonair 727-100 (D2-EVD, msn 19403) sowie eine gebrauchte Antonov 72 (D2-FGF).

## SÜDASIEN / FERNOST

**Air China** erhielt eine neue Boeing 737-800 (B-5387, msn 36492).

**Air China** hofft weiterhin auf eine Kapitalspritze durch die Regierung. Dies drückte Vorstandschef Kong Dong bei der Eröffnung eines ersten Verkaufsbüros in Taiwan aus, merkte aber gleichzeitig an, dass man die Krise auch so meistern werde. Anfangs März sprach Kong noch von Schwarzen Zahlen in 2009, ersuchte aber gleichzeitig die Regierung um einen Zuschuss in Höhe von 3 Mrd. Yuan. Die Air China-Konkurrenten China Eastern und China Southern erhielten Finanzspritzen in dieser Höhe. Senior Vize-Präsident Tan Zhihong erwartet für 2008 einen Verlust von 6 Mrd. Yuan (878 Mio. US\$).

**Air China** möchte den kleinen Inlandsrivalen **East Star Airlines**, der kürzlich den Betrieb wegen Schulden einstellen musste, aufkaufen. Doch dessen Vorstandschef Lan Shili ist laut chinesischen Medien abgetaucht. Andere Medien berichten, er sei unter Hausarrest gestellt worden. Offiziell gab es keine Stellungnahmen.

**ANA** wurde am 18. März von einem Streik ihrer Regionalpiloten heimgesucht. Die Fluggesellschaft sah sich gezwungen 137 Inlandflüge zu streichen. Die Gewerkschaft von vier Airlines, die als Unterauftragnehmer für ANA Teile des Kurzstreckennetzes bedienen, riefen dazu. Ziel sind bessere Arbeitsbedingungen der Regionalpiloten.

**ANA** flottete zwei neue Boeing 737-800 ein (JA54AN, msn 33890 und JA55AN, msn 33892).

**Cathay Pacific** flottete eine neue Frachtmaschine Boeing 747-400ERF ein (B-LIE, msn 36870).

**China Postal Airlines** leaste eine 737-400 (msn 29032) von Guggenheim Aviation Partners. Der Jet flog zuvor bei Jet Airways.

**China Southern** stellte einen neuen Airbus A319-100 (B-6183, msn 3828) und eine neue Boeing 737-800 (B-5421, msn 35373) in Dienst. Eine Boeing 757-200 (B-2806, msn 24401) wurde dagegen ausgemustert und kehrte an Pegasus Aviation zurück.

**East Star Airlines**, Chinas erste private Fluggesellschaft, wurde von der Luftfahrtbehörde CAAC an die Kette gelegt, da sich die Airline gegenüber der Leasingfirma GECAS in Zahlungsverzug befunden hatte und ausstehende Raten für die Flotte nicht mehr aufbringen konnte. Der Flugbetrieb wurde am 14. März um 24.00 Uhr eingestellt. Drei A319-100 (B-6229, msn 2762), (B-6230, msn 2774), (B-6163, msn 3024) und sechs A320-200 (B-6336, msn 3215), (B-6337, msn 3221), (B-6350, msn 3337), (B-6390, msn 3461), (B-6391, msn 3506), (B-6393, msn 3601) wurden von GECAS eingezogen. In diesem Jahr sollten auch sechs eigene A320 ausgeliefert werden, die man im November 2007 bestellt hatte.

**Garuda Indonesian Airways** übernimmt zwei A330-200-Lieferslots (msn 1020, 1052), die von Hainan Airlines zurückgegeben wurden. Die Jets werden über AerCap geleast.

**GMG Airlines** (Bangladesh) übernahm einen A320-200 (LZ-BHC, msn 349) als Untermieter von **BH Air**.

**Hainan Airlines** erhielt zwei neue Boeing 737-800 (B-5417, msn 35639 und B-5428, msn 36542), die über GECAS geleast wurden. Dagegen schied eine 737-400 (B-2990, msn 25766) aus der Flotte und ging an an Sunrock Aircraft zurück. Die geplanten Leasings zweier A330-200 (msn 1020, 1052) wurden bei AerCap gestrichen.

**IndiGo** stellte einen neuen Airbus A320-200 in Dienst (VT-INX, msn 3782).

**JAL** erhielt eine neue Boeing 737-800 (JA318J, msn 35347).

**Merpati Nusantara Airlines**: eine abgestellte Fokker 28-4000 (PK-MGK, msn 11188) wurde nun zur Ersatzteilgewinnung ausgeschlachtet.

**Orient Thai Airlines** tauschte eine MD-82 aus. HS-OMA (msn 49439) kam neu in die Flotte, dafür ging HS-OME (msn 49182) an One-Two-Go Airlines zurück.

**RPX Airlines** übernahm eine Fracht-737-300(F) (PK-BBA, msn 23597) als Untermieter von **Cardig Air Cargo**. Eigner der Maschine ist Aurora Aviation Group.

**Shandong Airlines** erhielt eine neue Boeing 737-800 (B-5352, msn 36195).

**Shanghai Airlines** deutete die Stornierung oder den Lieferaufschub einiger Boeing 787 an, da die von Boeing angekündigten Leistungswerte laut Vorstandschef Zhou Chi nicht erreicht werden. Shanghai Airlines hat neun Maschinen geordert und sollte zu den Erstbetreibern des Dreamliners gehören.

**SilkAir** stellte einen neuen Airbus A320-200 in Dienst (9V-SLK, msn 3821).

**Span Air** (Indien) leaste von **Aurora Airlines** einen ersten Bombardier Challenger. Der CRJ200 (Challenger 800) (VT-KML, msn 7351) flog zuvor für Aero Toy Store.

**SriLankan** führt am 21. März ihren ersten „Green Flight“ auf der Strecke Colombo-Frankfurt durch. Man will die Flüge durch einen geringeren Kerosinverbrauch klimaschonender gestalten und weitere „grüne“ Aspekte umsetzen. An Bord sollen die Speisen ausschließlich in wieder verwendbarem Geschirr serviert und für Duty-Free-Einkäufe Plastik- durch Papiertüten ersetzt werden. Zudem werde verstärkt auf die Mülltrennung an Bord sowie auf die Einhaltung von Obergrenzen beim Handgepäck geachtet. Darüber hinaus rollen die Jets vor dem Start und nach der Landung nur noch mit dem Antrieb durch eines anstatt durch zwei Triebwerke. Auch bei der Reinigung des Flugzeuges sowie der Triebwerke werden umweltschonendere Verfahren eingesetzt.

**Thai Airways** wird ihren Airbus A380 als erstes zwischen Bangkok und Frankfurt einsetzen. Die Auslieferung ist nun für den Oktober 2010 vorgesehen. Thai hat insgesamt vier Exemplare des europäischen Superjumbos bestellt.

**Thailands Luftwaffe** musterte eine 737-200 aus (60201, msn 23059), die man für VIP- und Verbindungsaufgaben nutzte.

**Top Air** (Pakistan) leaste eine 737-200 (PK-PPA, msn 24103) von AerGo Capital Leasing. Der in die Jahre gekommene Jet flog zuletzt bei der indonesischen AdamAir.

**Wings Abadi Air** flottete eine ex-Lion Airlines MD-82 ein (PK-WII, msn 49263). Eine ausgemusterte MD-82 (PK-WIG, msn 49489) wurde ausgeschlachtet. Eigentümer ist hier General Equipment Technology Ltd aus Djakarta.

**Zest Airways** beschädigte abermals eine MA60 (RP-C8894, msn 710).

## NORDAMERIKA

**Air Canada** konnte durch ein Sale-and-Lease-back einer neuen Boeing 777-300ER an GECAS 38 Mio. US\$ einnehmen. Bereits 2008 unterstützte CIBC Air Canada mit 50 Mio. CAD\$ im Rahmen eines einjährigen Leihvertrags, der es der Airline ermöglicht, im kommenden Jahr weitere 50 Millionen einzufordern. Air Canada hat außerdem einen Vertrag über ein Fünfjahres-Darlehen in der Höhe von 78 Mio. US\$ mit der Calyon New York Branch und Norddeutsche Landesbank Girozentrale abgeschlossen, welcher 2013 auslaufen wird. Um über die schwache Wintersaison hinweg zu kommen, hat die Airline zusätzlich einen 70 Mio. US\$ -Deal mit Groupe Aeroplan Inc. abgeschlossen, der die Auszahlung von den Buchungen der Airline abhängig macht.

**Allegiant Air** flottete eine ex-AeroMéxico MD-87 ein (N399NV, msn 49413).

**American Airlines** muss eventuell mehr Kapazitäten abbauen, als zunächst vorgesehen. Wenn sich die Entwicklung zum Sommer genauer abzeichne, müsse man über weitere Maßnahmen nachdenken, um der sinkenden Nachfrage zu

begegnen, so CFO Tom Horton. Der Mutterkonzern AMR kürzte die Kapazitäten der AA im 4. Quartal um 8,3 % und wird 2009 weitere 6,5 % kürzen. Horton stellte fest, dass damit weitere Kosten gesenkt werden können, etwa bei den Wartungsanlagen, von denen vielleicht eine geschlossen werden soll.

**American Airlines'** Muttergesellschaft AMR Corp wurde von der Ratingagentur Fitch auf die Bewertung CCC und somit „hochspekulativ“ zurückgestuft. CCC liegt acht Stufen unter der Anlagebonitätsstufe B-minus. Für die kommenden zwei Jahre erwartet Fitch eine weitere Abwertung. American werde in einen Liquiditätsengpass kommen, wenn sie ihre riesigen Schulden refinanzieren muss, was unter den gegenwärtigen Marktbedingungen schwierig sei, sagte Fitch. Allein 2009 ist bei AMR die Rückzahlung von 1,8 Mrd. US\$ Schulden fällig.

**American Eagle** musterte einen ERJ-135LR aus (N702AE, msn 145164).

**Arrow Air** leaste von AWAS eines 757-200(PF-Parcel Freighter) (N868AN, msn 24868), die zuletzt bei der taiwanesischen Far Eastern Air Transport als Passagierjet flog.

**CanJet** musterte eine 737-300 aus (C-FHGE, msn 23970) und gab sie an CIT Aerospace zurück.

**Chautauqua Airlines** legte zwei CRJ200ER still (N638BR, msn 7311 und N650BR, msn 7418) und gab sie an den Vermieter Trust N695BR N696BR N697BR zurück. Erstgenannter wurde bereits nach Mexiko exportiert.

**Comair – Delta Connection** musterte einen CRJ100ER aus (N804CA, msn 7352).

**Cougar Helicopters** verlor am 12. März einen Sikorsky S-92 in den eisigen Fluten des Atlantiks vor Neufundland. Der Hubschrauber sollte Arbeiter zu ihren Ölplattformen überfliegen, stürzte aber ca. 65 km südöstlich von St Johns ab. Der Pilot meldete vor dem Absturz mechanische Probleme an dem Hubschrauber. Das Rettungsteam konnte zunächst nur eine Person tot aus dem Meer bergen, alle übrigen 16 Insassen wurden vom Atlantik verschluckt.

**Delta** kündigte zum Mai eine 2x täglich bediente Route zwischen Atlanta und Tokio an. Zum Einsatz kommt erstmalig eine Boeing 747-400 ab Atlanta. Nwa hatte 16 Maschinen dieses Typs sowie den Hub Tokio in die fusionierte Airline eingebracht. Zum 4. Mai läuft dann auch die zweite tägliche Verbindung an. Die am 10. März angekündigten Kapazitätskürzungen werden diese Verbindung nicht betreffen.

**Deltas** Tochter **nwa northwest** ließ einen ausgemusterten A320-200 ausschachten (N303US, msn 34).

**EG+G**, auch bekannt als **Janet Airlines**, leaste über die US Air Force eine ex-Air China 737-600 (N859WP, msn 28652). Die Maschine fliegt zwischen Las Vegas und geheimen Stützpunkten in der Wüste von Nevada.

**FlightStar Group**: eine ausgemusterte Lockheed L.1011 TriStar 50 (N700TS, msn 1066) wurde nun ausgeschlachtet. Eigentümer ist TriStar Capital Llc.

**Frontier Airlines** sucht mitten in der Finanzkrise nach neuen Geldgebern. Erst kürzlich erhielt man von Republic Airways einen bis 1.12. laufenden Kredit in Höhe von 40 Mio. US\$, der einen anderen ersetzt, der am 1. April fällig geworden wäre. Mit einem neuen Financier im Rücken will Frontier zum Sommer den Konkurschutz verlassen und neu starten.

**GoJet Airlines** flottete einen neuen Bombardier CRJ700 ein (N169GJ, msn 10273).

**JetBlue Airways** stellte einen neuen Airbus A320-200 in Dienst (N779JB, msn 3811).

**Las Vegas Sands** musterte eine Boeing 747SP-31 aus (VP-BLK, msn 21961). Der Langstreckenjumbo wurde für Casinoflüge genutzt.

**Trans States Airlines** retournierte eine ERJ-145EP (N827HK, msn 145021) an ECC Leasing Co Ltd.

**Virgin America** schloss das 4. Quartal 2008 mit einem Verlust von 27 Mio. US\$ ab. 2007 lag der Verlust mit 59,9 Mio. US\$ noch höher. Der Umsatz verdreifachte sich im letzten Quartal auf 109,7 Mio. US\$. Doch auch die Ausgaben stiegen um 42,5 % auf 136,7 Mio. US\$. Die Auslastung der 28 A320 lag im Schnitt bei 81,2 %. Das ist eine Steigerung um 19,1 %. Spekulationen, wonach die Investoren Cyrus Capital Partners und Black Canyon Capital ihre Aktien verkauft hätten, wollte ein Sprecher der Virgin America nicht kommentieren. Berichte, wonach die Airline ihre Lizenz verlieren könnte, weil die Eigentümerstruktur nicht den Gesetzen entspräche, wies er aber zurück. Virgin America werde weiterhin zu mehr als 75 Prozent von US Aktionären kontrolliert.

**Vision Air** retournierte einen CRJ100ER (N855VP, msn 7158) an den Vermieter Aero Management Inc Trustee. Der Bombardier-Jet wurde nach Aruba exportiert.

## MITTEL- / SÜDAMERIKA

**Aerolínea Principal Chile** sagte die geplante Anmietung einer 737-300 (G-OTDA, msn 29266) bei GECAS ab.

**AeroMéxico** musterte eine MD-87 aus (N205AM, msn 49405).

**AIRES Colombia** plant die Anmietung einer ex-Sterling 737-700 (msn 29078) von Aircastle.

**Click Mexicana** will, wie bereits gemeldet mehrere Boeing 717-200 von Boeing Aircraft Company leasen, die zuletzt bei Midwest Airlines flogen. Es handelt sich zunächst um folgende 16 Exemplare: (msn 55167, 55169, 55170, 55171, 55172, 55175, 55177, 55178, 55179, 55180, 55181, 55183, 55184, 55190, 55193, 55194).

**Felix Airways** (Mexiko) flottete eine ex-Independence Air CRJ200ER ein (msn 7308). Das Leasing läuft überGA Telesis Turbine Technologies.

**Inter Regional**, die am Markt als **Aviateca** auftritt, stellte zwei ehemalige Croatia Airlines ATR-42-300(QC-Quick Change) ein (TG-TRA, msn 312 und TG-TRB, msn 317).

**SBA Airlines** plant die Anmietung einer ex-Primaris 757-200 (msn 24402) von Pegasus Aviation.

## AUSTRALIEN / PAZIFIK

**Classic Wings** musterte eine Douglas C-47A-DL aus (VH-CWS, msn 9286). Der Oldtimer wurde für Touristen-Rundflüge genutzt.

**Eastern Australia Airlines – QantasLink** übernahm eine ex-Sunstate DHC-8Q-300B (VH-SBB, msn 539).

**Executive Airlines** übernahm eine Frachtmaschine Fokker 27-500RF (VH-EWP, msn 10534). Sie flog zuletzt bei East-West Airlines.

**JetConnect**, die als **Qantas NZ** fliegt, leaste von Qantas eine 737-400 (ZK-JTS, msn 28152).

**SkyAirWorld**: die Einstellung des Flugbetriebs zieht weitere Kreise im Pazifik. Für **Salomon Air**, **Air Niugini** und Bergbauunternehmen flog das australische Unternehmen regelmäßige Charterkurse. Auch die neue Nationalairline von Osttimor, **Timor Air**, leidet wegen eines geplatzten Leasinggeschäfts sowie die indonesische **Lion Air**, die ein Joint-Venture schließen wollte. Dennoch sollen Anfang April im Auftrag der australischen Regierung Flüge auf die Weihnachts- und die Kokosinseln lanciert werden.

**Tiger Airways Australia** übernahm von der Mutter aus Singapur einen weiteren A320-200 (VH-VNG, msn 3674). Die Mutter hat den Jet wiederum von RBS Aviation Capital geleast.