

26.8. – 31.8. 2009



Erster Airbus A330 der libyschen Afriqiyah (Foto: Airbus)

EUROPA

Aegean Airlines plant den Erwerb zweier ATR-72-500 (msn 809, 824). Beide Maschinen flogen zuvor bei der spanischen Swiftair.

Air Berlin baut ihr Angebot ab Düsseldorf aus und fliegt ab 1. November nonstop nach Krakau. Abflug in Düsseldorf ist von montags bis freitags um 10:20 Uhr, samstags um 10:40 Uhr und sonntags um 13:55 Uhr.

Air Berlin wächst ab Karlsruhe/Baden-Baden (FKB). Ab 1. November fliegt man täglich nonstop nach Wien. Montags bis freitags gibt es zwei Verbindungen, eine am Morgen und eine am Abend. Am Wochenende fliegt Air Berlin einmal täglich in die österreichische Hauptstadt. Auf den Flügen setzt Air Berlin sowohl 174-sitzige Airbus A320 als auch die kleineren A319 mit 144 Sitzplätzen ein.

Air Comet stornierte die geplante Anmietung eines Airbus A330-200 (msn 1019) bei der Mutter Grupo Marsans.

Amapola Flyg leaste eine ex-Skyways Fokker 50 (SE-LIS, msn 20152) von Largus Aviation.

Austrian Airlines stellte je einen A321-100 (OE-LBC, msn 581) und A319-100 (OE-LDG, msn 2652) außer Betrieb.

Austrian arrows legte drei CRJ200LR still: (OE-LCF, msn 7094), (OE-LCG, msn 7103), (OE-LCH, msn 7110).

Blue Air will mit der jüngsten Übernahme einer Boeing 737-500 die Frequenzen auf bestehenden Strecken erhöhen und zum Winterflugplan 2009/10 neue Strecken aufnehmen. Die Flotte besteht nun aus acht Maschinen des Typs Boeing 737. Jedoch beendet Blue Air die Dienste nach Berlin-Tegel. Der letzte Abflug von der deutschen Hauptstadt erfolgt am Freitag, den 23. Oktober 2009.

Carpatair retournierte eine Saab 2000 (YR-SBH, msn 50) an Swedish Aircraft Holdings AB.

ContactAir will eine ex-Mandarin Airlines Fokker 100 (D-AFKE, msn 11505) von MassJet anmieten.

easyJet integriert Düsseldorf im Winter in das Streckennetz. Ab 2. November fliegt der Billigflieger zwischen Basel und Düsseldorf. Die Hinflüge starten montags bis freitags um 7.00 und 19.45 Uhr, samstags um 11.15 Uhr und sonntags um 19.35 Uhr und erreichen Düsseldorf montags bis freitags um 8:45 Uhr und 21:20 Uhr, samstags um 13:00 Uhr sowie sonntags um 21:20 Uhr. Bislang steuert easyJet Köln/Bonn und Dortmund im Rhein- und Ruhrgebiet an.

Eurowings legte eine BAe 146-300 still (D-AEWN, msn 3158) und gab sie an Trident Aviation Leasing Services zurück.

Farnair Switzerland leaste von ATR eine ex-Islas Airways ATR72-200 (HB-AFS, msn 198).

Finnair musste für das erste Halbjahr einen Nettoverlust von 44,7 Mio. Euro ausweisen. Im Vorjahr hatten die Finnen noch einen Überschuss von 16,5 Mio. Euro erwirtschaftet. Der Umsatz sank in den ersten sechs Monaten um 15,7 % auf 943,1 Mio. Euro. Allein im 2. Quartal brach der Umsatz um 21,6 % auf 427,4 Mio. Euro ein, so dass Finnair im 2. Quartal nach einem Plus von 13,4 Mio. Euro im Vorjahr, nun einen Verlust von 26,1 Mio. machte. Gleichzeitig mit der Bekanntgabe der Zwischenbilanz erklärte Konzernchef Jukka Hienonen seinen Rücktritt. Er beklagte zudem den „fehlenden Willen der Gewerkschaften zu Veränderungen“. Hienonen wird noch bis zum Auslauf des Vertrags sechs Monate lang die Geschäfte weiter führen.

GlobalJet Luxembourg übernahm einen ex-Luxe-Aviation Legacy 600 (LX-RLG, msn 14500967).

LuzAir stornierte die geplante Anmietung einer 767-300ER bei ILFC (CS-TQI, msn 27136).

MK Airlines: eine ausgemusterte 747-200B(SCD) wurde ausgeschlachtet (G-MKCA, msn 22482).

Norwegens **Royal Norwegian Air Force** erhielt eine neue Lockheed C-130J-30 (5607, msn 5607).

Norwegian beförderte im 2. Quartal rund 2,8 Millionen Fluggäste und damit rund 440.000 mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Auslastung konnte mit 78 % stabil gehalten werden. Die Einnahmen beliefen sich auf 1,9 Milliarden Norwegischer Kronen NOK (222 Millionen Euro) und lagen damit 300 Millionen NOK höher als im 2. Quartal 2008. Das Nettoergebnis sank jedoch um 62 Millionen NOK auf 180 Millionen NOK (rund 21 Millionen Euro)

Norwegian setzt SAS weiter unter Druck und nahm neue Routen ab Kopenhagen und Oslo auf. Ab Kopenhagen fliegt man nun nach Dublin, Rom FCO, Wien und Warschau. Auf diesen Verbindungen trifft Norwegian allerdings nicht nur auf SAS, sondern neben der polnischen LOT auch teils auf die Billigflieger Transavia Denmark und Cimber Sterling.

Die Heimatbasis Oslo erhielt zwei neue Routen nach Dublin und Wien. Die irische Hauptstadt stand schon 2006 im Flugplan der Airline, jedoch bediente man sie ab dem Drehkreuz Warschau. Alle neuen Verbindungen werden dreimal pro Woche bedient. Einzige Ausnahme ist die Verbindung Kopenhagen-Warschau, die täglich außer samstags beflogen wird.

Pantheon Airways, Betreibergesellschaft der **Olympic**, will von **flybe** eine weitere DHC-8Q-400 anmieten (msn 4259).

Ryanair eröffnet weitere Flüge ab Weeze. So wird Danzig als viertes Ziel in Polen in das Netz ab Weeze integriert. Ab 4. Oktober fliegt Ryanair 2x wöchentlich (Mi, Fr), ab Winterflugplan dann sogar 3x wöchentlich (Di, Do, Sa) auf dieser Route. Zum 27. Oktober kommt dann auch Weeze – Porto und Karlsruhe/Baden-Baden – Porto hinzu. Beide Routen werden 3x wöchentlich (Di, Do, Sa) angeboten.

Ryanair stationiert zum März 2010 zwei Boeing 737-800 am Flughafen Leeds/Bradford, der so zur 34. Niederlassung weltweit und zur 11. im Vereinigten Königreich aufsteigt. Die beiden Maschinen werden 14 neue Verbindungen nach Carcassonne, Faro, Ibiza, Knock, Krakau, Limoges, Malaga, Malta, Montpellier, Murcia, Nantes, Palma, Pisa und Treviso aufnehmen. Zusammen mit den bereits jetzt bedienten Strecken nach Dublin, Girona und Alicante will der Billigflieger im kommenden Frühjahr 63 Flüge pro Woche ab Leeds/Bradford abwickeln.

SAS Group (SAS Scandinavian Airlines, Blue 1, Wideroe) musste für das 1. Halbjahr 2009 einen Verlust von 1,79 Milliarden Schwedischen Kronen (SEK), rund 170 Millionen Euro, ausweisen. Die Umsätze im operativen Geschäft sanken gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 12,1 % auf 23,5 Milliarden SEK (2,26 Milliarden Euro). Hinzu kamen zusätzliche Belastungen durch die eingeleitete Neustrukturierung der Gruppe. In den ersten sechs Monaten des Jahres flogen 12,6 Millionen Passagiere mit den Airlines der SAS Group. Das entspricht einem Rückgang um 16,4 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2008.

Im 2. Quartal konnte die Auslastung der Flugzeuge stabilisiert werden. Doch gleichzeitig sanken die Einnahmen pro Passagier. Im operativen Bereich wurden 12,2 Milliarden SEK und damit 15,2 % weniger als im Vorjahresquartal, umgesetzt. Unter dem Strich belief sich der Nettoverlust auf 1,05 Milliarden SEK. An Bord begrüßte die SAS Group im zweiten Quartal insgesamt 6,8 Millionen Fluggäste.

Auch im Juli, dem ersten Monat der zweiten Jahreshälfte, zeichnet sich keine Erholung ab. Mit 2,0 Millionen beförderten Passagieren lag man 14,1 % unter dem Vorjahreswert. Das Angebot, gemessen in verfügbaren Sitzkilometern, wurde um 17,3 % abgesenkt. Da der Nachfragerückgang aber mit 13,6 % aber nicht derart stark ausfiel, konnte die Auslastung um 3,6 Prozentpunkte auf 83,8 % erhöht werden.

Den eingeleiteten Sparkurs will das Unternehmen beibehalten. Mit „Core SAS“ will man bis 2011 4 Mrd. SEK einsparen. Diese Zielmarke wurde nun um weitere 0,5 auf 4,5 Mrd. SEK erweitert. Weitere 2 Mrd. SEK sollen beim fliegenden Personal durch Gehaltskürzungen und Pensionsreduzierungen zwischen 10 und 20 % eingespart

werden. Enprechende Verhandlungen mit den 39 bei SAS vertretenen Gewerkschaften wurden bereits im Juni aufgenommen.

Sky Work Airlines kündigte zum 19. Dezember die Aufnahme einer Verbindung zwischen Bern und Rotterdam. Die Strecke soll immer samstags mit einer 72-sitzigen Bombardier DHC-8Q-400 bedient werden. Die Flugzeit beträgt pro Richtung 75 Minuten. Der Start in Bern-Belp erfolgt am Samstagmorgen um 9.15 Uhr mit Landung in Rotterdam um 10.20 Uhr. Die Q400 hebt dann um 11.15 Uhr zum Rückflug ab und erreicht den Heimatflughafen um 12.30 Uhr. Am 10. April 2010 endet diese Saisonverbindung.

Swiftair legte zwei ATR72-500 still: (EC-KUL, msn 809), (EC-KVI, msn 824).

Turkish Airlines will von GECAS zwei ex-AeroMéxico 737-700 anmieten (msn 34297, 34298).

Welcome Air verbindet auch im Winter den niederrheinischen Airport Weeze mit Innsbruck. Ab 26. Dezember fliegt immer eine Dornier 328 zwischen beiden Destinationen. Die Dornier startet am Samstagmorgen um 8.20 Uhr in Innsbruck und erreicht um 9.50 Uhr den Flughafen Weeze. Der Rückflug hebt um 10.40 Uhr ab und setzt um 12.10 Uhr in Innsbruck auf.

RUSSLAND / GUS

Aeroflot-Don stellte zwei Tu-154B-2 außer Dienst (RA-85435, msn 435 und RA-85452, msn 452). Eine bereits stillgelegte Tu-154B-2 wurde ausgeschlachtet (RA-85409, msn 409).

Air Astana erweitert ihr Streckennetz. Ab 27. Oktober fliegt die Airline zwischen Astana und Novosibirsk.

Armavia leaste eine ex-Georgian Airways CRJ200LR (EK-30073, msn 7373) von First Greenwich Kahala Airlease.

Atlant-Soyuz Airlines plant den Erwerb zweier 737-800 (msn 29936, 29937), die zuvor bei Ryanair flogen.

Aviacon Zitotrans übernahm eine ex-Payam Air Il-76TD (RA-76846, msn 93497936).

Belavia erhielt von ILFC eine 737-500 (EW-290PA, msn 27629), die zuletzt bei flyLAL flog.

Donbassaero nahm wöchentliche Flüge zwischen Kiew und Gyandzha (Aserbajdschan) auf. Geflogen wird immer montags mit A320. Donbassaero bedient die zweitgrößte Stadt des Landes bereits ab Donezk

Itek Air flottete eine 737-200 ein (EX-25003, msn 22632), die zuvor bei Tahmid Air flog.

Kokshetau Airlines musterte zwei Il-62M aus (UN-86506, msn 1138234 und UN-86505, msn 1748445).

Kosmos Airlines stellte eine Tu-134AK-3 in Dienst (RA-65557, msn 66380), die zuletzt bei Aero Rent flg.

Rossiya: eine ausgemusterte Il-86 wurde verschrottet (RA-86092, msn 51483207063).

Russlands Luftstreitkräfte nahmen eine Transportmaschine des Typs An-12BK wieder in Betrieb (msn 8345606).

Sakaviaservice flottete eine ex-Gomelavia Il-76TD ein (4L-GLX, msn 33448390).

Samal Air musterte eine Tu-134AK-3 aus (UP-T3401, msn 63684).

South Airlines stellte eine Yak-42D wieder in Dienst (UR-CFA, msn 4520423016269). Sie war an die sudanesishe Marsland Aviation vermietet worden.

Trans Avia Export Cargo Airlines: eine stillgelegte Il-76MD wurde verschrottet (EW-76709, msn 63473173).

UCA Ukranian Cargo Airways: drei ausgemusterte Il-76TD (UR-UCW, msn 53458733), (UR-UCH, msn 83484536), (UR-UCD, msn 83488643) wurden ausgeschlachtet.

Uzbekistan Airways legte eine Yak-40 still (UK-87996, msn 9542044).

Yuzhnaya Aircompany legte eine Il-86 still (UN-86116, msn 51483209084).

NAHOST / GOLFREGION

Dubai Air Wing will eine ex-Great Wall Airlines/Singapore Airlines 747-400F(SCD) erwerben (A6-GGP, msn 28032).

Gulf Air startet am 1. September die Verbindung Bahrain – Bagdad und bedient sie 5x wöchentlich mit A320-200. Flug GF 201 startet morgens um 9.45 Uhr in Bahrain und landet um 11.30 Uhr in der irakischen Hauptstadt. Der Rückflug mit der Nummer GF 202 hebt um 12.45 Uhr ab und setzt um 14.25 Uhr wieder in Bahrain auf. Der neue CEO Samer Majali hofft, hier bald täglich fliegen zu können. Zusätzlich werde Gulf Air man ab Ende September mit Erbil und Najaf zwei weitere Ziele im Irak ansteuern.

Sun D'Or verbindet ab dem 19. September Tel Aviv mit Düsseldorf. Immer samstags kommt eine Boeing 737 mit 142 Sitzplätzen zum Einsatz, die Düsseldorf um 14.25 Uhr erreicht. Zurück geht es um 15.50 Uhr.

AFRIKA

Aero Contractors erhielt von GECAS eine 737-500 (5N-BLE, msn 26672), die zuvor bei S7 Airlines flog.

Almasria Universal Airlines erhielt einen ex-Deccan A320-200 (SU-TCB, msn 943) per Leasing von BOC Aviation.

Comair legte eine 737-200 still (ZS-OKE, msn 21807).

Elysian Airlines legte eine HS.748-275(S) still (3X-GEW, msn 1701).

Ethiopian Airlines konnte das Geschäftsjahr 2008/09 (1.7.2008 bis 30.6.2009) mit einem Rekordergebnis beenden. Laut den vorgelegten Zahlen wuchs der Umsatz im operativen Geschäft gegenüber dem Vorjahr um 32,8 % auf 12,2 Mrd. Birr (rund 771,5 Mio. Euro). Zum ersten Mal in der Firmengeschichte konnte ein Nettogewinn von 1,35 Mrd. Birr (rund 85 Mio. Euro) erwirtschaftet werden. Im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr ist dies ein Gewinnsprung von 165 %. Im angegebenen Zeitraum beförderte Ethiopian Airlines mit rund 2,8 Millionen Passagieren etwa 12,3 % mehr als 2007/08. Auch der Frachtumschlag legte um 38,4 % auf 101.000 Tonnen zu.

Jubba Airways stellte eine erste Boeing 737 in Dienst. Die ex-Kam Air 737-200 (5Y-BXG, msn 23519) wurde von Aircraft Guaranty Corp.

Kenya Airways retournierte eine 767-300ER (5Y-KQR, msn 24484) an Pembroke Capital.

SA Airlink nahm Flüge von Nelspruit-Kruger Mpumalanga (MPQ) nach Livingstone auf. Geflogen wird Mo, Mi, Fr mit Jetstream 41.

Safair übernahm eine 737-200 (ZS-SKW, msn 23474), die zuvor bei Zambian Airways flog.

SÜDASIEN / FERNOST

AirAsia integrierte Sri Lanka in ihr Streckennetz. So fliegt man seit Mitte August täglich mit A320 zwischen Kuala Lumpur und Colombo. Die Route wird auch von Malaysia Airlines sowie SriLankan jeweils 4x wöchentlich befliegen. Die beiden einzigen anderen Lowcostler, die Colombo ansteuern sind Air Arabia (ab Sharjah) und Jet Lite (ab Chennai).

AirAsia konnte im 2. Quartal mit 3,5 Millionen Passagieren rund 24 % mehr befördern als im Vorjahr. Hierzu trugen insbesondere die um bis zu 8 % gesenkten Ticketpreise bei. Da man gleichzeitig die Betriebskosten um 12 % senken konnte, erzielte AirAsia trotzdem eine Gewinnmarge von 19,1 %. Die starke Nachfrage erlaubte auch eine Steigerung der Beförderungskapazität um 22 %. Die Auslastung verharrte bei stabilen 75,0 %. Der Umsatz stieg um 8 % und belief sich auf 657,4 Mio. Ringgit (rund 131 Mio. Euro). Im operativen Geschäft erzielte AirAsia einen Überschuss von 128,4 Mio. Ringgit (rund 25,6 Mio. Euro). Gegenüber dem

Vorjahreszeitraum ist dies ein Zuwachs von 328 %. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf 139,2 Mio. Ringgit (rund 27,9 Mio. Euro) – ein Sprung von 1.378 Prozent im Vergleich zum 2. Quartal 2008.

Im gesamten 1. Halbjahr 2009 konnte AirAsia ein Passagierwachstum von 22 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Der Umsatz ist um 20 % gestiegen, während die Kapazitäten um 21 % erweitert wurden. Das operative Ergebnis belief sich auf umgerechnet 146 Mio. Euro, was einem Anstieg von 158 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Der Nettogewinn für das 1. Halbjahr betrug nach Firmenangaben umgerechnet 67,8 Mio. Euro (+ 101 %). Die Auslastung blieb mit 72,3 % auf einem weiterhin stabilen Niveau. Für das 2. Halbjahr 2009 plant AirAsia die Einführung neuer Flugrouten, u.a. Bangkok-Taipei und Kota Kinabalu-Taipei.

AirAsia X begrüßte in den ersten sechs Monaten des Jahres rund 364.000 Passagiere an Bord, die für eine Auslastung der Kapazitäten von 69,0 % sorgten. Der Nettogewinn betrug umgerechnet rund 940.000 Euro.

ANA stellte eine 767-300ER/BCF (JA8356, msn 25136) nach Frachterumbau wieder in Dienst.

Batavia Air stellte einen ersten Airbus A330 in Dienst. Der ehemalige Aer Lingus A330-200 (PK-YVI, msn 330) wurde von ILFC geleast.

Cathay Pacific Airways kündigte die Stilllegung von sechs Passagierjets an. Zwar fiel das Halbjahresergebnis mit einem Überschuss von 812 Mio. HK\$ besser aus als erwartet, doch sehe man noch keine Anzeichen einer Erholung des Geschäfts, sagte Chairman Christopher Pratt. Konkret sollen vier Airbus A340-300 und zwei Boeing 747-400 die Flotte verlassen.

Cathay Pacific Group (Cathay und Dragonair) erwirtschaftete in im 1. Halbjahr 2009 einen Überschuss von 812 Mio. HK\$ (rund 73,8 Mio Euro). Im Vorjahreszeitraum hatte man einen Verlust von 760 Mio. HK\$ (68 Mio. Euro) gemeldet. Der Gewinn resultiert jedoch vor allem aus Termingeschäften beim Kerosin. Operativ erzielte die Gruppe vor Steuern einen Verlust von 765 Millionen HK\$. So brach der Umsatz um 27,1 % auf 30,9 Mrd. HK\$ ein. Hier litt Cathay insbesondere unter dem rückläufigen Premium-Geschäft. Die Economy blieb gut gefüllt, doch das wurde mit niedrigeren Tarifen erkaufte. Zudem erstarkte der US-Dollar.

Cathay und **Dragonair** beförderten im 1. Halbjahr insgesamt 11,9 Millionen Passagiere und somit 4,2 % weniger als im Vorjahr. Die Kapazität wurde um 2,1 % abgesenkt. Die Auslastung fiel um 1,5 Punkte auf 78,5 %. Auch das Frachtgeschäft verlief schleppend. Die von den beiden Airlines beförderte Frachtmenge fiel um 15,3 % auf rund 701.000 Tonnen. Der Auslastungsfaktor im Frachtbereich fiel um 0,2 Prozentpunkte auf 66,2 Prozent. Als Reaktion auf den nachhaltigen Rückgang wurde die Kapazität um 14,1% reduziert. Als Reaktion hatte Cathay die Stilllegung älterer 747-200/-300-Frachtmaschinen beschleunigt. Außerdem wurden sechs Boeing 747-400BCF außer Dienst gestellt – fünf von Cathay Pacific und eine von Dragonair. Eine davon wurde an Air Hong Kong verleast. Zusätzlich werden noch sechs Passagierjets geparkt.

Deraya will einen zweiten BAe ATP-Frachter anmieten (msn 2027). Der ehemalige Emerald-Airways-Prop soll von PTB Emerald Pty Ltd kommen.

Dragonair: eine ausgemusterte 747-300F(SCD) wurde ausgeschlachtet (B-KAC, msn 23600).

Hong Kong Aviation Company plant den Erwerb von zehn Bombardier C Series.

JAL legte drei 747-300 still: (JA813J, msn 23068), (JA8166, msn 23151), (JA8183, msn 23967).

Jet Airways baute ihr Nahost-Streckennetz weiter aus. Nach den Routen von Mumbai nach Jeddah bzw. Riyadh (seit 6.8., Mo, Di, Do, Sa) folgte am 16. August eine täglich bediente Route von Hyderabad nach Dubai. Am 1. September soll Kochi – Sharjah folgen. Alle Routen werden mit 737-800 bedient.

Jet Airways retournierte eine 737-800 (VT-JNC, msn 29036) an Guggenheim Aviation Partners. Diese verkaufte den Jet anschließend an die Leasingfirma Aircastle.

Jet Airways und **Jet Lite** vereinbarten ein Codesharing. So können die Passagiere auf ein erweitertes Flugangebot innerhalb Indiens zugreifen. Die JetLite-Flüge können nun auch einzeln gebucht werden. Bisher war dies nur in Verbindung mit einem Jet-Airways-Flug möglich.

Kingfisher retournierte eine Deccaan ATR-42-500 (VT-ADP, msn 515) an ATR.

Malaysia Airlines erwirtschaftete im 2. Quartal einen Überschuss von 876,3 Mio. Mio. Ringgit (250 Mio. US\$). Im Vorjahresquartal waren es 40 Mio. Ringgit. Ausschlaggebend für den enormen Gewinn ist erfolgreiches spekulieren beim Fuel Hedging. Hier konnte sich das Unternehmen einen Betrag von 1,3 Mrd. Ringgit gutschreiben. Im Vorjahresquartal musste die Airline dagegen 640 Mio. Ringgit abschreiben. Für Malaysia ist dies der größte Quartalsgewinn der Firmengeschichte. Der Umsatz im operativen Geschäft sank dagegen um 31,8 % auf 2,5 Mrd. Ringgit, während die Ausgaben um 19,6 % auf 2,99 Mio. Ringgit nachgaben. Somit verblieb als Resultat ein operativer Verlust von 420,8 Mio. Ringgit. Im Vorjahresquartal hatte man einen operativen Gewinn von 62 Mio. Ringgit erwirtschaftet.

PMT Air legte eine 737-200 still (XU-U4B, msn 20450).

Shaheen Air International erhielt eine ex-Comair 737-200 (msn 21807) von KAL Aviation.

Spirit of Manila Airlines erhielt von AerCap eine MD-83 (RP-C7702, msn 49939), die zuvor bei Avianca im Einsatz stand.

Thailands **Royal Thai Navy** stellte eine Fokker F.27-200MAR außer Dienst (2110, msn 10676).

Vietnam Airlines richtet zum 25. Oktober eine sechste Rotation zwischen Vietnam und Deutschland ein. Dann wird auch montags eine Maschine von Frankfurt nach Hanoi (Flug VN 544) und sonntags von Ho-Chi-Minh-City nach Frankfurt (VN 543) fliegen. Die beiden Nonstop-Flüge werden mit Boeing 777-200ER in einer Drei-Klassen-Konfiguration bedient. Die vietnamesische Airline bedient derzeit jeweils

dienstags, freitags und sonntags die Strecke Frankfurt – Hanoi sowie donnerstags und samstags die Strecke Frankfurt – Ho-Chi-Minh-City.

NORDAMERIKA

ABX Air legte drei 767-200ER (N702AX, msn 22566), (N707AX, msn 22570), (N713AX, msn 23058) sowie acht 767-200 still (N784AX, msn 23017), (N785AX, msn 23018), (N786AX, msn 23019), (N788AX, msn 23021), (N789AX, msn 23022), (N790AX, msn 23140), (N793AX, msn 23143), (N796AX, msn 23146). Auch eine DC-9-41 (N958AX, msn 47760) sowie drei DC-9-30 (N900AX, msn 47380), (N986AX, msn 47543), (N944AX, msn 47550) verließen die Flotte.

Air Canada konnte das 2. Quartal dank Wechselkurseffekten mit einem Gewinn nach Steuern in Höhe von 155 Millionen Kanadischen Dollar (CAD) abschließen. Damit übertraf die Airline das Vorjahresergebnis um 33 %. Doch das operative Geschäft rutschte noch tiefer in den roten Zahlen. Konnte man im Vorjahr noch einen kleinen Überschuss von sieben Millionen CAD erwirtschaften, so steht nun ein Minus von 113 Mio. CAD unter dem Strich. Insbesondere der Einbruch im Premiumgeschäft wird dafür verantwortlich gemacht. Hinzu kam ein ruinöser Preiskampf, um die Kunden wieder in die Flugzeuge zu locken.

So sank der Umsatz im 2. Quartal um 16,2 % auf 2,33 Mrd. CAD. Die Verkehrsleistung sank um 7,9 % auf 11,86 Milliarden verkaufte Sitzkilometer. Die angebotenen Kapazitäten wurden dagegen nur um 5,4 % auf 14,74 Milliarden Sitzkilometer abgesenkt. Somit sank die Auslastung der Flugzeuge um 2,2 Prozentpunkte auf 80,5 %. Für das Gesamtjahr 2009 will Air Canada die Kapazitäten noch weiter absenken als bislang geplant, da man davon ausgehe, dass der nordamerikanische Markt auf Monate schwach bleibe.

Air Gemini flottete eine ex-Champion Air 727-200 ein (D2-ERU, msn 22020).

American Airlines legte einen A300-600R still (N3075A, msn 606).

Amerijet International musterte eine 727-200(F) aus (N598AJ, msn 21947).

ASA, die als Delta Connection fliegt, hat 12 ATR72-200 außer Dienst gestellt und sie an die Vermieter First Union Commercial Corp bzw. Delta Air Lines retourniert: (N630AS, msn 336), (N632AS, msn 338), (N633AS, msn 344), (N631AS, msn 362), (N634AS, msn 370), (N635AS, msn 372), (N636AS, msn 375), (N637AS, msn 383), (N641AS, msn 387), (N642AS, msn 395), (N640AS, msn 405), (N643AS, msn 413).

Continental Airlines ließ eine ausgemusterte 737-300 (N77303, msn 23354) zur Teilverwertung ausschachten.

Delta Air Lines will aufgrund der sinkenden Nachfrage bei gleichzeitig steigenden Kerosinpreisen weitere Stellen streichen. Der Abbau erfolgt zusätzlich zu den in den vergangenen 18 Monaten erfolgten Streichungen im Management und der Verwaltung.

Delta Air Lines nahm eine seit September 2008 stillgelegte MD-88 wieder in Betrieb (NN967DL, msn 53116). Weiterer Flottenzugang war eine MD-90-30 (N917DN, msn 53552), die einst bei der schweizer Hello flog.

Everts Air Fuel ließ eine ausgemusterte DC-6 einlagern (N666SQ, msn 43004).

National Air Cargo legt künftig auf der wöchentlichen Frachtflugverbindung zwischen Sharjah und den USA ab einen Stopp in Hahn ein. Der DC-8-Flug wird von **National Airlines** übernommen und soll eine wöchentlich Flugroute von Sharjah über Hahn nach Ypsilanti in Michigan umfassen. Bereits seit März 2009 bietet National diese wöchentliche Route von Sharjah nach Ypsilanti an.

Omega Air: eine stillgelegte DC-10-40(D) wurde ausgeschlachtet (N858V, msn 48301). Eigentümer ist Vivaldi Overseas Ltd.

Omni Air International will eine erste Boeing 767 in Dienst stellen. Von ILFC will man eine ex-Zoom 767-300ER anmieten (N342AX, msn 27136).

Southwest Airlines bedient seit Mitte August auch Boston. Das 67. Ziel im Southwest-Streckennetz wird ab Baltimore-Washington (BWI) und Chicago-Midway (MDW) jeweils 5x täglich nonstop bedient. Konkurrenz besteht durch AirTran (Beide Routen) und Delta (nur Baltimore). American, jetBlue und United steuern alle Chicago O'Hare ab Boston an. Southwest nahm außerdem Phoenix – Little Rock auf und bedient diese Route 1x täglich.

Sun Country musterte eine 737-800 aus (N810SY, msn 29635) und retournierte sie an CIT Aerospace.

United Airlines musterte eine weitere 737-500 aus (N912UA, msn 25290).

US Airways und **ANA** wollen ein Codesharing eingehen, das vorbehaltlich der behördlichen Genehmigungen zum 16. September in Kraft treten soll. ANA setzt dann ihren Code auf die US Airways-Flüge Washington - Charlotte, Chicago – Charlotte und Chicago – Philadelphia. Auch die Verbindungen von San Francisco nach Las Vegas und Phoenix sowie von Los Angeles nach Las Vegas und Phoenix kann ANA unter eigener Flugnummer vermarkten. Im Gegenzug fliegt US Airways auf den ANA-Flügen von Tokio-Narita nach Los Angeles, San Francisco, Chicago, Washington und New York JFK mit.

MITTEL-/ SÜDAMERIKA

Aero Condor musterte je eine Fokker F.27-100 (OB-1627, msn 10116), F.27-200 (OB-1693, msn 10181) und Fokker 50 (OB-1829, msn 20260) aus. Die beiden letzteren kehrten bereits an die Leasingfirmen zurück.

Aerolineas Argentinas stornierte die geplante Übernahme zweier Boeing 737-700 (msn 34479, 34861).

Aerolineas Regionales musterte eine ATR-42-300(F) aus (XA-RCA, msn 228) und retournierte sie an Laserline Lease Finance.

AeroMéxico nahm eine 737-700 (XA-PLE, msn 34300) wieder in Betrieb. Das Leasing läuft über CIT Aerospace.

Air Jamaica legte einen A321-200 still (6Y-JMW, msn 1988) und gab ihn an ILFC zurück.

Cayman Islands: ein privater Betreiber übernahm eine ex-TAG Aviation 727-200 (RE) (VP-CMO, msn 21948).

GOL gab für das 2. Quartal 2009 einen Gewinn in Höhe von 192 Mio. US\$ an. Im Vergleichszeitraum 2008 war ein Verlust von 90 Mio. US\$ aufgelaufen. Der Umsatz sank jedoch um 4,8 % auf 755 Mio. US\$. GOL nannte die Fokussierung auf Kurzstrecken als Schlüssel zum Erfolg. So beendete die Airline, zu der auch Varig gehört, die Langstrecken nach Europa und Nordamerika und setzt auf Codeshare-Partnerschaften.

Dies schlug sich in der Verkehrsstatistik nieder. So sank das Angebot um 9,8 % auf 9,64 Milliarden verfügbarer Sitzkilometer, von denen man 5,8 Milliarden verkaufen konnte. Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist dies ein Rückgang von 16,5 %. Die durchschnittliche Sitzplatzauslastung reduzierte sich daraufhin um 4,5 Prozentpunkte auf 60,1 %. Gleichzeitig räumte man jedoch ein, dass der positive Quartalabschluss nur durch stark gesunkene Ausgaben möglich gewesen sei. So musste man im 2. Quartal 2009 rund 29 % weniger aufwenden. Allein das Kerosin war zu 41 % günstiger als im Vorjahr. Hinzu kamen Währungseffekte, wodurch nochmals 200 Mio. Dollar eingespart werden konnten.

LAB legte eine 727-200 still (CP-1366, msn 21494) und retournierte sie an AeroSur.

Maya Island Air stellte einen ersten ATR-Turboprop in Dienst. Die ATR-72-200 (EC-JRP, msn 446) wurde von Swiftair geleast.

Mexicana Link flottete einen ex-Chautauqua CRJ200ER ein (XA-IMI, msn 7613), der von Trust N695BR N696BR N697BR geleast wurde.

Passaredo Linhas Aéreas leaste von GECAS zwei ERJ-145LR (PR-PSH, msn 145597 und PR-PSI, msn 145607). Beide flogen zuvor bei PB Air.

Peruvian Airlines will eine ex-Star Perú 737-200 (OB-1841-P, msn 22058) von AerGo Capital Leasing anmieten.

TACA nahm Mitte August Flüge nach Cali (Kolumbien) auf. Das neue Ziel wird 4x wöchentlich ab Guayaquil (Ecuador) angesteuert mit Anschlussflügen nach Lima.

TAF Linhas Aéreas will eine ex-Amerijet 727-200(F) (PR-MTL, msn 20879) von U Boats Parts Inc anmieten.

TAM und **Air China** wollen ein Codesharing eingehen und die Flüge zwischen Sao Paulo nach Peking (via Madrid) gemeinsam vermarkten. TAM führt den Abschnitt Sao Paulo – Madrid durch, während Air China Peking mit Madrid verbindet. Für TAM ist dies das erste Codesharing mit einer asiatischen Airline.

AUSTRALIEN / PAZIFIK

Airlines of PNG (Papua-Neuguinea) verlor am 11. August eine DHC-6-300 Twin Otter (P2-MCB) mit 13 Insassen. Der Prop flog bei schlechtem von Port Moresby nach Kokoda. Beim zweiten Landeversuch stürzte die Maschine anscheinend ab. Ein Notruf wurde zuvor nicht abgesetzt.

Pionair Australia musterte eine Convair CV-580 aus (VH-PDV, msn 507) und retournierte die betagte Maschine an Pionair Adventures. Die Convair wurde inzwischen in die USA exportiert.

Strategic Airlines erhielt von AeroTurbine einen A320-200 (F-GSTR, msn 436) auf Leasingbasis.

1.9. – 5.9. 2009



British Airways übernahm den ersten von zwei Embraer 170 für die Flüge ab London-City
(Foto: Embraer)

EUROPA

Adria Airways bestellte erstmals zwei A319-100 (msn 4282, 4301), die über AerCap geleast werden.

Air Baltic musterte eine 737-500 aus (YL-BBA, msn 24646) und gab sie an GECAS zurück.

Air Berlin erwirtschaftete im 1. Halbjahr einen Verlust von 81,4 Mio. Euro. Damit vertiefte man den Vorjahresverlust, der bei 51,8 Mio. Euro lag.

Vor Zinsen und Steuern legte das Ergebnis des 2. Quartals (EBIT) um 33,3 % auf 17,6 Mio. Euro zu. Der Nettogewinn lag im 2. Quartal bei 7,1 Mio. Euro (Vorjahr 7,8 Mio. Euro). Insgesamt vergrößerte sich von Januar bis Juni das operative Minus aber auf 69,7 Mio. Euro nach zuvor minus 55,4 Mio. Euro. Der Konzernumsatz ging leicht von 1,53 auf 1,52 Mrd. Euro zurück. Im ersten Halbjahr 2009 sank die Passagierzahl um 5,8 % auf 12,7 Millionen. Die angebotenen Sitzplatzkilometer wurden um 10,5 % auf 24,1 Milliarden abgesenkt. Die Auslastung sank um 2,3 Prozentpunkte auf 74,8 %.

Air Berlin hat die Eingliederung der Tochter **LTU** vorerst ausgesetzt, da die Eingliederungskosten die Synergieeffekte übersteigen. Der angestrebte Verkauf der Tochter Leisure Cargo GmbH (Düsseldorf) liegt zudem auf Eis, da vorerst kein angemessener Preis geboten wurde.

Air Berlin hat eine Wandelanleihe über 125 Mio. Euro platziert. Die Anleihen sind eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils 50.000 Euro, einer Laufzeit von 5 Jahren und einem Kupon von 9 Prozent.

Die von der Air Berlin PLC garantierte Wandelanleihe wird von der Air Berlin Finance B.V. emittiert und ist in Aktien der Air Berlin PLC wandelbar. Das Bezugsrecht für Aktionäre der Air Berlin PLC ist ausgeschlossen. Sie soll zu 4,01 Euro gewandelt werden oder am 24. August 2014 zum Nennwert zurückgezahlt werden.

Ein Teil des zugeflossenen Kapitals wird zum Rückkauf von bestehenden Anleihen in der Größenordnung von 90 Mio. Euro (Nennwert) verwendet, der Rest von ca. 70 Mio. Euro wird zur Refinanzierung für künftige Flugzeugzugänge und zur Verbesserung der Liquidität genutzt. Damit verbessert sich das Eigenkapital auf Basis des Ausweises des 1. Quartals 2009 von 332 auf 504 Mio. Euro (plus 172 Mio. Euro), meldete Air Berlin. Durch die auch in diesem Jahr durchgeführten Eigenkapitaltransaktionen ergibt sich ein Zuwachs der liquiden Mittel um 171 Mio. Euro, wodurch sich die Nettoverschuldung um 182 Mio. von 779 auf 597 Mio. Euro verringert.

Air Berlin stellte einen neuen A320-200 in Dienst (D-ABDX, msn 3995).

Air France orderte je einen Airbus A321-200 (msn 4251) und A320-200 (msn 4298). Letzterer wird über ILFC geleast.

Austrian Airlines begrüßte im Juli rund 985.000 Passagiere an Bord - das sind 8,9 % weniger als im Juli 2008. Dieser Rückgang sei vor allem darauf zurückzuführen, dass AUA das Angebot zurückgenommen habe. Mit 2,14 Milliarden verfügbaren Sitzkilometern verringerte man die Kapazitäten gegenüber dem Vorjahresmonat um 11,7 %. Da die Nachfrage mit 11,6% um nahezu den gleichen Wert auf 1,71 Milliarden verkaufte Sitzkilometer zurückging, blieb die Auslastung mit 79,8 % stabil.

Auf Kurz- und Mittelstrecken beförderte AUA im Juli rund 727.000 Passagiere (minus 4,3 %). Das Angebot wurde um 3,0 % verknappt. Die Auslastung stieg um 2,2 Prozentpunkte. Insbesondere auf den Westeuropaverbindungen legte die Auslastung zu, während Osteuropa mit 1,2 Prozentpunkte weiter zurückging.

Das Langstreckengeschäft wurde im Juli massiv um 16,9 % auf rund 800 Millionen angebotene Sitzkilometer zurückgefahren. Davon konnten 692 Millionen Sitzkilometer am Markt verkauft werden. Dies ist ein Rückgang um 17,0 %, wodurch die Auslastung mit 86,5 % nahezu gleich blieb.

Belle Air leaste von ATR eine neue ATR72-500 (F-ORAA, msn 879).

Blue Wings nahm zwei A320-200 wieder in Betrieb (D-ANNE, msn 1557 und D-ANNI, msn 1785). Die Jets sind über Alpstream Aviation bzw. BetaStream Ltd geleast.

Denim Air erhielt eine Fokker 50 (PH-JXN, msn 20239) von **Athens Airways** zurück.

DHL stellte eine erste Boeing 767 in Dienst. Die 767-300F erhielt die Registration G-DHLE (msn 37805).

easyJet stellte zwei neue A320-200 in Dienst (G-EZTL, msn 4012 und G-EZTM, msn 4014).

Eurowings leaste über Lufthansa einen neuen CRJ900LR (D-ACNE, msn 15241) und retournierte eine BAe 146-300 (D-AHOI, msn 3187) an BAE Systems

Germanwings will im kommenden Sommer von Köln/Bonn aus unter anderem nach Madrid, Kopenhagen und zur griechischen Insel Santorin fliegen. Dafür sollen weitere Flugzeuge am Köln/Bonn Airport stationiert werden.

Hamburg International evaluiert die Eröffnung von Niederlassungen in Österreich und Großbritannien. Bislang betreibt man acht Stationen ausschließlich in Deutschland. Den Anfang wird wohl Linz machen, denn Hamburg International bindet Linz zum Sommer 2010 in ihr Streckennetz ein. Die Airline baut ihre Flotte demnächst von 13 auf 15 Maschinen aus, kann die Kapazitäten jedoch derzeit nicht am deutschen Markt unterbringen. 2011 stoßen zwei weitere Airbus A319 zur Flotte.

Hello flottete eine MD-90-30 wieder ein (HB-JIE, msn 53461). Sie war an Iceland Express untervermietet worden.

InterSky baut ihr Flugprogramm zum Winter um 20 % aus. Vom Bodensee-Airport werde es dann bis zu 3x täglich nach Berlin TXL, Hamburg, Dresden, Köln, Wien und Graz, sowie von Graz nach Berlin TXL gehen. Zu den wichtigen Tagesrand-Verbindungen kommen zusätzliche Flüge am Mittag oder Nachmittag hinzu.

Islas Airways musterte eine ATR72-500 aus (EC-KUR, msn 808).

JetranAir flottete eine MD-82 wieder ein (YR-MDK, msn 49139). Der Jet war an **Air Ivoire** vermietet worden.

KLM cityhopper flottete einen neue ERJ-190-100STD in Dienst (PH-EZF, msn 19000304). Weiterer Flottenzugang war eine ex-Regional Fokker 70 (PH-KZS, msn 11540).

LOT ist auf der Suche nach einem neuen Geschäftsmodell. Die Airline steckt seit längerem in der Krise und beendete auch das letzte Geschäftsjahr 2008 mit einem Bilanzverlust von 174 Mio. Euro, wobei der Verlust zum größten Teil auf ungünstige Fuel-Hedging-Geschäfte zurückzuführen ist, die Anfang 2008 abgeschlossen wurden, als die Preise auf einem historischen Hoch standen.

LOT geht davon aus, dass die Rezession bis Mitte 2010 anhält und sogar noch verschärft werden könnte. Daher will das Unternehmen die Neustrukturierung fortsetzen. Einfache Kosteneinsparungen würden dabei nicht ausreichen. Um die Kundenerwartungen zu erfüllen sei eine grundsätzliche Änderung des Geschäftsmodells notwendig, erklärte Sebastian Mikosz, CEO von LOT Polish Airlines. Ziel sei es, das Kerngeschäft profitabler zu machen. Im Detail seien die Optimierung von Flugplänen und Vereinfachung der Tarife anvisiert, die transparenter und kostengünstiger seien. Der polnische Flag-Carrier arbeitet zudem daran, Schulden und Anlagevermögen kontinuierlich zu restrukturieren. Diese Maßnahmen sind nicht durch das Kerngeschäft abgedeckt.

LOT übernahm das Leasing einer ex-centralwings 737-400 (SP-LLK, msn 25740).

Lufthansa Cargo legte eine weitere MD-11F still (D-ALCP, msn 48414).

Lufthansa machte am 3. September die Übernahme der **Austrian Airlines** perfekt. Mit ihren Unterschriften haben Vertreter der beiden Airlines und der österreichischen Staatsholding ÖIAG die Übernahme besiegelt.

Lufthansa zahlt für AUA maximal 382 Mio. Euro. Die ÖIAG verkauft dafür ihre Anteile von rund 42 % der Fluggesellschaft komplett an die Lufthansa. Ein großer Teil des Kaufpreises ist aber nur dann fällig, wenn sich die erwarteten wirtschaftlichen Erfolge

einstellen. Lufthansa übernimmt im Gegenzug Altlasten in Höhe von rund 1,5 Mrd. Euro. 500 Mio. Euro schießt die österreichische Regierung dazu.

Die vormalige österreichische Staatsfluglinie soll wie die übrigen Lufthansa-Übernahmen der letzten Zeit Swiss, bmi und Brussels Airlines als eigenständiger Netzanbieter erhalten bleiben. Lufthansa will aber die Minderheitsaktionäre herausdrängen. Die Voraussetzung für das so genannte «Squeeze-Out» ist mit der Übernahme von knapp 37 Millionen Aktien aus Privathand und der Anteile der österreichischen Staatsholding ÖIAG gegeben. Demnach ist die Lufthansa über eine Zwischenholding im Besitz von mehr als 90 % der AUA-Aktien und kann die übrigen Aktionäre zwangsabfinden. Die Holding werde alle erforderlichen Schritte einleiten.

Lufthansa prüfte den Verkauf von einigen Beteiligungen. Im Gespräch sind die jüngst erworbene **bmi**, Fraport-Anteile sowie die New Yorker **jetBlue Airways**. Ziel war es, die Finanzbasis zu stärken und eine drohende Herabstufung durch Rating-Agenturen zu vermeiden. Doch letztlich wurde nichts davon umgesetzt. Am 27. August stufte Standard & Poors (S&P) das Rating für Lufthansa von BBB auf BBB-. Damit wird es für Lufthansa schwieriger sich am Kapitalmarkt günstig mit Krediten eindecken.

Lufthansa stellte einen neuen A321-200 in Dienst (D-AIST, msn 4005).

Norwegian erhielt mit Lieferung der 737-800 LN-DYA (msn 39162) die erste eigene Maschine dieses Typs. Alle anderen 13 Boeing 737-800 in der Flotte sind geleast. Alle ab 2010 zur Auslieferung gelangenden Maschinen erhalten zudem das neue „Boeing Sky Interior“, das sich an das Kabinendesign der Boeing 787 Dreamliner anlehnt. Zudem soll die leichtere Innenaustattung die Treibstoffeffizienz um 1-2 % verbessern.

Ocean Sky übernahm einen ersten Bombardier Challenger 800 (G-IGWT, msn 8078).

Olympic Airways leaste kurzzeitig eine ex-Flybe DHC-8Q-402 (G-ECOE, msn 4212) über die Betreiberfirma **Pantheon Airways**. Diese übernimmt auch zwei weitere DHC-8Q-402 (G-ECOF, msn 4216 und G-FLBD, msn 4259), um sie anschließend für Olympic zu betreiben.

Oneworld: Alle Mitglieder der Allianz werden am 29. Oktober in London-Heathrow vom Terminal 4 zum Terminal 3 ziehen. Der komplette Betrieb von **Qantas** sowie die British-Airways-Flüge nach Bangkok, Singapur und Sydney sind dann am Terminal 3. **Finnair** und **Iberia** sind bereits ins Terminal 3 umgezogen, genauso wie einige Kurzstreckenflüge von **British Airways**. Alle anderen oneworld Fluggesellschaften am Flughafen waren bereits im Terminal 3 stationiert: **American Airlines**, **Cathay Pacific**, **Japan Airlines** und **Royal Jordanian**. Der übrige Flugbetrieb von British Airways sind nun im neuen Terminal 5 untergebracht. Terminal 3 ist dem neuen Terminal von allen Terminals am nächsten gelegen.

Pantheon Airways leaste eine werksneue DHC-8Q-402 (SX-OBA, msn 4267) von MIG Aviation UK Ltd. Zudem übernimmt man vier A320-Lieferslots, die von Kingfisher (1) und Blue Wings (3) zurückgegeben wurden. (SX-OAQ, msn 3748), (SX-OAM, msn 3990), (SX-OAP, msn 4065), (SX-OAS, msn 4094). Zusätzlich

übernimmt Pantheon die Leasings von vier ex-Olympic DHC-8-102A: (SX-BIO, msn 330), (SX-BIP, msn 347), (SX-BIQ, msn 361), (SX-BIR, msn 364).

Régional Airlines übernahm einen neuen Embraer 170-100STD (F-HBXF, msn 17000292) und betreibt ihn für Air France.

Ryanair kündigte zum 4. November mit Memmingen – Edinburgh ein zehnte Verbindung ab dem Allgäu-Airport an, der von Ryanair als München-West vermarktet wird. Vorgesehene Flugtage sind Montag, Mittwoch und Samstag. Startzeit ist jeweils um 17.10 Uhr ab Memmingen, Ankunft in Edinburgh um 18.35 Uhr Ortszeit.

Ryanair setzt den Flughafen Manchester unter Druck. Der Billigflieger drohte mit der Einstellung von neun von zehn Routen zum 1. Oktober, sollte das Flughafen-Management an der jetzigen Gebührenstruktur weiter festhalten.

Als Alternativen benannte Ryanair die Flughäfen Nottingham East Midlands, Leeds Bradford und Liverpool. Von der Verlegung wären 44 Flüge pro Woche von und nach Girona, Bremen, Brüssel-Charleroi, Cagliari, Weeze, Hahn, Marseille, Bergamo und Shannon. Gleichzeitig hat Ryanair nach eigenen Angaben dem Flughafenbetreiber Manchester Airport Group 28 neue Wochenverbindungen in Aussicht gestellt, sollte der Flughafen auf eine strittige Gebühr von drei Pfund pro Passagier verzichtet.

SAS Scandinavian musterte zwei A340-300X aus (OY-KBA, msn 435 und OY-KBM, msn 450). Beide gingen an Rurik Ltd zurück.

SAS Scandinavian gewann einen Beförderungsvertrag für alle Staatsdiener innerhalb Schwedens. Einzige Richtschnur für die Entscheidung sei ein niedriger Preis gewesen, teilte SAS mit. Der Vertrag mit einem Volumen von 250 Millionen Schwedischen Kronen (SEK) setzt am 1. Oktober 2009 ein und läuft bis zum 30. September 2010. Darüberhinaus besteht die Möglichkeit der Verlängerung um ein weiteres Jahr.

SkyEurope musste am Abend des 31. August den Flugbetrieb mit sofortiger Wirkung einstellen, nachdem der vom Gericht ernannte slowakische Restrukturierungstreuhänder Konkursantrag stellte.

Als Grund nannte der Treuhänder, dass "keine vorübergehende Überbrückungsfinanzierung zur Aufrechterhaltung des operativen Betriebes abgeschlossen werden konnte". Auf der Heimatbasis Bratislava sowie in Prag wurde die Abfertigung der SkyEurope-Jets bereits im Laufe des Tages wegen offener Forderungen eingestellt.

Bereits Mitte August hatte der Flughafen Wien die Abfertigung aller Flugzeuge der SkyEurope aus den gleichen Gründen eingestellt. SkyEurope verlegte anschließend alle Wien-Dienste nach Bratislava. Die Fluggäste mussten nun Bus fahren. Zuletzt hatten sogar die Mitarbeiter einer Stundung ihrer Juli-Gehälter zugestimmt um das Unternehmen vor dem Aus zu bewahren. Wegen der schwierigen Finanzlage verschob die Airline zuletzt auch die Bekanntgabe der Quartalsergebnisse auf den 4. September.

Swiftair stellte eine MD-83 wieder in Dienst (EC-JJS, msn 49793). Sie war an die Vereinten Nationen untervermietet worden.

Transavia Denmark übernahm mit einer 737-800 (OY-TDA, msn 30646) ihr erstes Flugzeug. Der Jet kam von der niederländischen Mutter und ist von ILFC geleast.

Turkish Airlines erwarb eine 777-300ER (TC-JJB, msn 35162) nach Ablauf der Leasingzeit von Delaware A/c Lease 2007-B2 Llc. Turkish hatte die Triple Seven als Untermieter von Jet Airways bezogen. Weiterer Flottenzugang war ein ex-easyJet A321-200 (TC-JML, msn 3382).

Turkish Airlines fliegt ab 3. Oktober immer samstags zwischen Antalya und Düsseldorf. Zum Einsatz kommt eine 737-800 in einer Zweiklassen-Konfiguration mit insgesamt 147 Sitzplätzen. Start in Düsseldorf ist um 10:45 Uhr. Der Jet erreicht Antalya dann um 15:40 Uhr.

Turkish Airlines gab für das 1. Halbjahr einen Nettoüberschuss von 48 Mio. Euro an. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 64 %. Daran hatte insbesondere das 2. Quartal einen entscheidenden Anteil, denn in den Monaten April bis Juni lief ein Verlust von rund 25,6 Mio. Euro auf. Turkish Airlines macht dafür die anhaltende Rezession verantwortlich.

Im operativen Geschäft erwirtschaftete Turkish in den ersten sechs Monaten des Jahres bei gleichbleibendem Umsatz von 1,4 Mrd. Euro einen Gewinn von 73 Mio. Euro. Auch dies ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 9 %. Turkish beförderte im 1. Halbjahr rund 11,2 Millionen Passagiere (+ 9 %). Das Frachtaufkommen zog um 7 % an und belief sich auf 102.000 Tonnen. Die Verkehrsleistung, gemessen in verkauften Sitzkilometern, wuchs um 11 %. Turkish baute das Angebot an verfügbaren Sitzkilometern um 19 % aus. Dadurch sank die durchschnittliche Auslastung der Flotte um 4,8 Prozentpunkte auf 68,2 %.

Turkish Airlines wandelte einen Vorvertrag vom Juni über sieben Airbus A330-300 in Festaufträge um. Als Lieferstart wurde September 2010 genannt. Die neuen Airbus-Flugzeuge bieten je 289 Passagieren Platz und sollen für Mittelstreckenflüge eingesetzt werden.

Virgin Atlantic musterte einen A340-600 aus (G-VGOA, msn 371).

Vueling übernahm einen ex-Click Air/Myair A320-200 (EC-GRG, msn 143).

Wideroe leaste über SAS eine neue DHC-8Q-402 (LN-WDG, msn 4266).

RUSSLAND / GUS

Aeroflot leaste einen neuen A319-100 (VQ-BCP, msn 3998) von BOC Aviation.

Aeroflot verändert zum Winterflugplan ihre Flugzeiten zwischen Moskau und Schweden. Ab 25. Oktober startet man vier Stunden früher, um den Passagieren in der russischen Hauptstadt Weiterflugmöglichkeiten zu 17 weiteren Zielen in Russland, China, Thailand und im Libanon anbieten zu können. Aeroflot verbindet Dresden und Moskau SVO im Winter jeweils montags und freitags. Der A319 startet dann um 12:45 Uhr Ortszeit in Moskau und landet um 13:25 Uhr in Dresden. Der Rückflug startet um 14:15 Uhr in der sächsischen Landeshauptstadt und erreicht die russische Hauptstadt um 18:50 Uhr Ortszeit.

Atlant-Soyuz Airlines flottete eine ex-Ryanair 737-800 ein (VQ-BBR, msn 32778) und prüft den Erwerb zweier 737-800, die zuvor bei Ryanair flogen (msn 29936, 29937).

Belavia erweiterte das Streckennetz um die Verbindung Minsk – Amsterdam. Jeweils montags, mittwochs und samstags kommt vorrangig ein Bombardier CRJ zum Einsatz. Sollte das Passagieraufkommen höher ausfallen, setzt Belavia die größere Boeing 737-500 ein.

Der Start in Minsk erfolgt montags um 16.40 Uhr, mittwochs um 8.30 Uhr und samstags um 14.40 Uhr. Die Rückflüge ab Amsterdam erfolgen dann jeweils um 19.20 Uhr, 11.10 Uhr sowie um 17.20 Uhr. Belavia ist mit Aufnahme der Verbindung Minsk-Amsterdam die einzige Airline, die diese Strecke bedient. Anfang Juni hatte die staatliche Airline Weißrusslands auch Beirut in ihr Streckennetz integriert. Die Hauptstadt des Libanons wird immer dienstags und donnerstags bedient.

Magas leaste von Capital Avia Invest eine Tupolev Tu-134B-3(UBL) (RA-65700, msn 64783), die zuvor in Diensten der russischen Luftstreitkräfte stand.

Mocovia Airlines legte eine Tu-154M still (RA-85699, msn 874).

Orenair erhielt eine ex-Jet Airways 737-800 (msn 29036) auf Leasingbasis von Aircastle.

Rossiya musterte eine Tu-134AK-3 aus (RA-65912, msn 63985).

Spets Trans Servis ist ein neuer russischer Betreiber einer Tu-134AK (RA-63769, msn 63769), die zuvor bei den russischen Luftstreitkräften im Einsatz stand. Firmensitz ist St. Petersburg.

Ukraine International erhielt die erste von vier geordneten Boeing 737-800 mit Winglets. Die Ankunft des zweiten Flugzeugs wird für Herbst dieses Jahres erwartet. Die Auslieferung der verbleibenden beiden Boeing-Maschinen ist für Anfang 2010 vorgesehen. Insgesamt 189 Passagiere finden Platz an Bord. Der Jet soll auf nachfragestarken Strecken eingesetzt werden. Dazu zählen in erster Linie Charterflüge sowie Verbindungen zu sehr beliebten Destinationen.

Utair Aviation stellte eine 737-500 in Dienst (VP-BXV, msn 27322), die zuletzt bei Continental Airlines flog.

Vladivostok Avia will von Aircastle zwei ex-Aer Lingus A330-300 (msn 55, 86) anmieten.

Yakutia plant den Erwerb von zwei Sukhoi RRJ95 (SuperJet 100).

NAHOST / GOLDFREGION

Ajwa Aviation leaste von GECAS einen ex-National Air Service A320 CorporateJet (HZ-AJ3, msn 764). Weiterer Flottenzugang war ein ex-MAZ Aviation A320-200 (HZ-AJ2, msn 3164).

Alwafeer Air ist ein neues Joint Venture der **Saudi Arabian** (40 %) und der Bin Laden Group. Die neue Tochter soll die Hajj-Flüge durchführen. Dafür sollen zwei ex-Malaysia 747-400 übernommen werden (HZ-AWA, msn 27672, HZ-AWB, msn 28426).

EI AI muss für das 2. Quartal einen Verlust von 19,7 Mio. US\$ ausweisen. Damit weitete man den Vorjahresverlust aus. Damals rutschte man mit minus 12,8 Mio. US\$ in die Verlustzone. Im angegebenen Zeitraum brach der Umsatz um 28 % ein und betrug nur noch 399,4 Mio. US\$.

Als Ursache nannte EI AI den Rückgang des Passagiergeschäfts um 3,5 %, weniger Einnahmen durch den gesunkenen Kerosinzuschlag sowie der Einbruch des Frachtgeschäfts um 26 %. Das operative Geschäft erbrachte im 2. Quartal mit einen Verlust von 24,5 Mio. US\$ (Vorjahr minus 19,8 Mio. US\$).

Elite Aviation (UAE) hat den Betrieb eingestellt. Man nutzte einen A320 per ACMI-Leasing von Blue Wings.

Etihad Airways kündigte zum Winterflugplan Frequenzerhöhungen an. Möglich wird dies durch Integration von drei weiteren A320 in die Flotte. Athen wird dann ab 1. November von 3x auf 5x wöchentlich erhöht und ab 1. Januar 2010 dann täglich bedient. Istanbul erhält zum 1. November eine fünfte Rotation pro Woche. Ferner steigert Etihad die Flüge nach Beirut zum Jahresbeginn 2010 von 14x auf 18x wöchentlich. Kairo wächst von 7x auf 10x wöchentliche Bedienung. In Asien wird Kathmandu von 4x auf tägliche Bedienung umgestellt.

Etihad Airways übernahm einen neuen A340-600X (A6-EHK, msn 1030).

Etihad Airways und **American Airlines** dürfen das geplante Codesharing umsetzen. Die Marketingvereinbarung von den zuständigen Behörden genehmigt. Im Rahmen des Abkommens setzt Etihad ihren EY-Code ab September auf ausgewählte Transatlantikflüge der American Airlines zwischen Europa und den USA.

Genannt wurden die Routen von Paris nach Boston und Chicago, von Dublin nach Chicago, von Frankfurt nach Dallas, von Manchester nach Chicago und von Mailand nach New York. Hinzu kommen einige US-Inlandsrouten zwischen New York und Washington, Los Angeles und San Francisco sowie zwischen Chicago und Washington, Los Angeles, San Francisco und Houston.

American Airlines wird im Gegenzug ihren AA-Designator auf die Etihad-Flüge zwischen Abu Dhabi und New York JFK, Chicago, Paris, Dublin, Frankfurt, Manchester und Mailand setzen.

Gulf Air: der neue CEO Samer Majali durchleuchtet derzeit alle Kostenfaktoren der Airline. Dazu gehören auch die jüngeren Flugzeugbestellungen bei Airbus und Boeing. 2008 hatte Gulf Air 15 A320 und 20 A330-300 geordert. Im April 2009 verdoppelte man bei Boeing den Dreamliner-Auftrag auf 16 Maschinen.

Seit 2002 haben bereits drei CEOs versucht, Gulf Air umzustrukturieren und dauerhaft in die schwarzen Zahlen zu führen. Einzelne Maßnahmen wurden dabei immer wieder durch Widerstände aus der Politik verhindert. So habe der vorherige CEO Björn Näf, der das Unternehmen im Juli verlassen hatte, ständig in der Kritik

des Parlaments gestanden, weil er zahlreiche Führungspositionen mit Nicht-Bahrainern besetzen wollte.

Jordaniens Regierungsstaffel übernahm einen neuen Airbus A318 Elite (VQ-BDD, msn 3751).

Kish Air tauschte zwei MD-83 bei **Bukovyna Air Enterprise**. Die beiden bisherigen Jets (UR-CHS, msn 49572 und UR-CHR, msn 49844) gingen an die ukrainische Firma zurück. Dafür kamen zwei Schwestermaschinen (UR-BXN, msn 49569 und UR-BXO, msn 53149).

MEA bestellte zwei Airbus A320-200 (msn 4296, 4452).

NAS Air bestellte zwei neue A320-200 (msn 4235, 4288), die man über AerCap anmieten wird.

Qatar Air Force erhielt ihren ersten Lufttransporter vom Typ C-17A (A7-MAA).

Royal Falcon Air Service musterte eine 767-200 aus (JY-JRF, msn 22526) und gab sie an Phoenix Aircraft Leasing and Sales zurück.

AFRIKA

AeroContractors retournierte eine 737-300 (5N-BHY, msn 24669) an Aircastle.

Afriqiyah Airways hat ihren ersten Airbus A330-200 5A-ONF (msn 999) übernommen. Der neue Jet kann 230 Passagiere in einer Zweiklassen-Konfiguration befördern und soll ab der Heimatbasis Tripolis Langstreckenziele innerhalb Afrikas bedienen aber auch auf Routen nach Europa zum Einsatz kommen. So will die Airline in naher Zukunft Johannesburg und Peking ansteuern. Mittelfristig ist auch die Integration von Mumbai und Delhi in das Streckennetz geplant.

Das neue Flugzeug ist das erste von drei im Jahre 2006 bestellten A330. In den kommenden Jahren werden zusätzlich zehn weitere A320 übernommen, bevor dann die ersten von acht A350-800 XWB eintreffen, für die man sich im Jahre 2007 entschieden hatte.

Bellview musterte eine 767-200ER aus (5N-BGH, msn 23806) und gab sie an GECAS zurück.

CHC Tchad ist eine neue Tochter der kanadischen CHC Helicopters Corp., die Unterstützung für EEPCI (Esso Exploration and Production Chad Inc.) leisten soll. Als erstes leaste man von CHC Airways eine DHC-8-300 (TT-DAC, msn 216).

Ethiopian Airlines leaste von ALAFCO eine 737-800 (ET-ANA, msn 30494), die zuletzt bei China Eastern flog.

Libyan Airlines orderte zwei neue A320-200 (msn 4401, 4450).

Petro Air leaste eine Fokker 100 von Carpatair (YR-FKB, msn 11369).

Silver Air (Djibouti) stellte bereits am 2. August den Betrieb ein. Zwei 737-200 (J2-KCE, msn 21360 und J2-SRS, msn 21361) und zwei 737-300 (A6-JUD, msn 23541 und A6-FAY, msn 24059) wurden stillgelegt. Die beiden 737-300 kehrten an die Leasingfirmen zurück.

Sonair (China Sonangol) erhielt einen neuen Airbus A318 Elite (B-6188, msn 3617).

Wimbi Dira Airways leaste eine 727-100C (msn 19195) von Professional Maintenance Services. Die Frachtmaschine flog zuvor bei WestCan International Airlines.

SÜDASIEN / FERNOST

AirAsia stellte einen neuen A320-200 in Dienst (9M-AHT, msn 3997).

AirAsia X fliegt ab 23. November zwischen Kuala Lumpur und Abu Dhabi. Damit wird Abu Dhabi das achte Ziel des auf Langstrecken spezialisierten Billigfliegers. Zum Einsatz gelangt ein Airbus A340-300.

CEO Azran Osman-Rani sagte anlässlich der Verkündung davon, Abu Dhabi künftig als Sprungbrett in Richtung Europa und Afrika zu nutzen. Bislang sei man mit den in Kuala Lumpur stationierten Maschinen auf einen 8-Stunden-Radius beschränkt. Diese Erwägungen resultieren aus der Sorge, dass in Kuala Lumpur das geplante neue Terminal für Lowcost-Airlines möglicherweise nicht planmäßig bis 2011 fertig wird und sich dadurch mögliche Platzprobleme für die Unterbringung der wachsenden Flotte ergeben könnten. Ob und wie viele Flugzeuge jedoch zukünftig in Abu Dhabi stationiert werden, wurde noch nicht offiziell bekannt gegeben.

Air China erhielt drei A320-200 per Leasing von GECAS (B-6606, msn 3337), (B-6607, msn 3461), (B-6608, msn 3601). Alle drei flogen zuvor bei East Star Air.

Air China wird von CITIC Pacific weitere **Cathay-Pacific**- Anteile übernehmen. Der chinesische Flag-Carrier erhöht damit seinen Anteil an der Hongkonger Airline von 17,49 % auf 29,99 %. Laut einer Mitteilung der Börse von Hongkong erwirbt Air China 491,9 Millionen Anteile zu einem Gesamtpreis von 6,34 Mrd. HKG\$ (rund 820 Mio. US\$). Auch Swire Pacific, die 39,97 % der Cathay Pacific kontrolliert, erwirbt weitere 78,7 Millionen Anteile von CITIC und erhöht somit auf 41,97 %. Swire Pacific festigt damit die Position des größten Anteilseigners. Der Anteil der CITIC Pacific an Cathay fällt auf 2,98 %.

Analysten rechnen nun mit einer verstärkten Zusammenarbeit beider Airlines. Für Air China sei Hongkong eine gute Alternative, nachdem man in Shanghai nicht Fuß fassen konnte. Dort wollte man Ende 2007/Anfang 2008 durch einen Einstieg bei China Eastern Airlines den Marktanteil steigern. Das Vorhaben konnte jedoch nicht umgesetzt werden. Stattdessen fusionieren nun China Eastern und Shanghai Airlines.

ANA und **JAL** führen zum 1. Oktober wieder Kerosinzuschläge ein. Damit reagieren die Airlines auf die wieder anziehenden Rohölpreise. Entsprechende Anträge liegen dem japanischen Transportministerium vor. Beide Airlines wollen dann für einen Flug zwischen Deutschland und Japan einen Zuschlag von 49 Euro erheben. Die

Regelung gilt für alle Tickets, die zwischen dem 1. Oktober und 31. Dezember gekauft werden.

Berjaya Air flottete eine neue ATR72-500 ein (9M-TAG, msn 858).

China Eastern retournierte eine 737-300 (B-2979, msn 28562) an GECAS.

China Postal Airlines leaste nach Frachtumbau eine ex-Jet Airways 737-400(F) (B-2893, msn 29032) von Aircastle.

China Southern übernahm einen neuen A320-200 (B-6582, msn 3999).

Deer Air erhielt fünf Lieferslots von **Hainan Airlines** über Airbus A319-100 (B-6400, msn 3638), (B-6401, msn 3842), (B-6402, msn 3914), (B-6403, msn 3958), (B-6405, msn 3982). Alle Jets werden im neuen Airbus-Werk in Tianjin endmontiert.

Deraya stellte zwei ex-Emerald Airways BAe ATP (F) in Dienst (msn 2026, 2027). Beide Fracht-Props wurden von PTB Emerald Pty Ltd geleast.

Garuda Indonesia übernahm eine ex-Air Berlin 737-800 (PK-GER, msn 30876) per Leasing von AerCap.

JAL und die Reederei Nippon Yusen, die auch **Nippon Cargo Airlines** (NCA) betreibt, sprechen über eine mögliche Zusammenlegung der Luftfracht-Sparten. JAL hatte einen Staatskredit über 100 Mrd. Yen (1,1 Mrd. US\$) muss dafür aber das Geschäft neu strukturieren. JAL und die NCA-Mutter Yusen hatten bereits im April ein Codesharing vereinbart, so dass beide Frachttöchter das Streckennetzwerk des jeweiligen Partners mitnutzen können.

Juneyao Airlines bestellte einen neuen A320-200 (msn 4276), der über Aerdragon Aviation Partners geleast wird.

Kunming Airlines orderte erstmals einen Airbus A320-200 (msn 4424), den man über AerCap anmieten wird.

Pamir Airways leaste von GECAS eine 737-400 (YA-PIC, msn 26088), die zuvor bei Turkish Airlines flog.

Shandong Airlines übernahm eine neue 737-800 (B-5451, msn 36776).

Spring Airlines orderte über GECAS einen neuen A320-200 (msn 4244).

Tianjin Airlines leaste über Hainan Airlines einen neuen Embraer 190-100LR (B-3156, msn 19000299).

Uni-Top Airlines will eine zweite und dritte 747-200F(SCD) übernehmen (B-2450, msn 23746 und B-2462, msn 24960). Beide flogen zuvor bei Air China Cargo.

West China Airlines erhielt von **Hainan Airlines** eine 737-300 (B-2112, msn 28599), die zuvor bei Deer Air flog.

Xiamen Airlines übernahm eine neue 737-800 (B-5459, msn 35057).

Xingfu Airlines konnte mit Übernahme von drei MA60 (Y7) den Flugbetrieb aufnehmen: (B-3451, msn 705), (B-3452, msn 706), (Y7) (B-3453, msn 707).

Yangtze River Express will nach Frachterumbau eine ex-Hainan 737-300(QC) von AWAS anmieten (B-2578, msn 25603).

ZYB Lily Jet ist ein neuer chinesischer Betreiber einer Bombardier Challenger 800 (B-7695, msn 7268). Der Jet stand zuvor als CRJ200 bei Independence Air im Einsatz. Lily Jet hat ihr AOC bereits am 17. November 2008 erhalten. Sitz ist Shenyang-Taoxian.

NORDAMERIKA

Air Canada eröffnet am 12. Juni 2010 eine Ganzjahresverbindung zwischen Montreal und Brüssel. Ab dann fliegt eine aus Toronto kommende 767-300ER täglich über Montreal nach Brüssel. Auch auf dem Rückweg besteht die Möglichkeit, mit dem gleichen Flugzeug bis Toronto weiterzufliegen.

Der Start in Montreal erfolgt um 19.40 Uhr Ortszeit mit Ankunft in Brüssel um 8.40 Uhr am nächsten Tag. Der Rückflug hebt um 10.45 Uhr in der belgischen Hauptstadt ab und trifft um 12.25 Uhr Ortszeit in Montreal ein. Die gleiche Maschine fliegt dann um 14.00 Uhr nach Toronto weiter und landet dort um 15.15 Uhr. Die dann eingesetzte Maschine wurde erst kürzlich überarbeitet und bietet insgesamt 211 Passagieren Platz. Darunter sind auch 24 Executive-First-Sessel, die komplett flach gestellt werden können.

Eine weitere neue Verbindung ab Montreal führt ab 30. November täglich nach Houston, dem Hub der Continental Airlines, die ebenfalls bald der Star Alliance angehört. Am 5. Dezember starten außerdem Flüge zwischen Calgary und Hawaii.

AirTran Airways und **Continental Airlines** verständigten sich auf einen Slottausch an den beiden Flughäfen New York La Guardia (LGA) und Washington National (DCA). AirTran verkündete, dass man ab 4. November die Dienste ab New York LGA und Washington DCA ausbauen werde. Die zusätzlichen vier LGA- und sechs DCA-Slots sollen von Continental stammen. Im Gegenzug gibt AirTran den Standort Newark (EWR) auf. Zehn Slots und das Gate sollen an Continental gehen, die hier einen Hub betreibt. Beide Seiten bestätigten ein solches Geschäft jedoch nicht.

American Airlines übernahm eine neue 737-800 (N802NN, msn 31073).

Arrow Air retournierte eine DC-10-40(F) (N141WE, msn 46661) an Air Lease International.

BCI Aircraft Leasing ließ eine ausgemusterte 737-300 ausschachten (N3301, msn 23181).

Continental Airlines übernahm zwei neue 737-900ER (N45440, msn 33535 und N57439, msn 33534).

Continental Airlines vollzieht am 27. Oktober den Übertritt zur Star Alliance zu werden. Wie angekündigt, wird Continental ihre SkyTeam-Mitgliedschaft am 24. Oktober 2009 beenden. Mit dem New Yorker Drehkreuz Newark Liberty International Airport werde man eine wichtige Position in der Star Alliance einnehmen, teilte Continental mit.

Continental Airlines, ab 27.10 in der Star Alliance, gab neue Routen nach Washington IAD bekannt. Ab 1. November fliegt man 3x täglich ab dem Hub Houston und 2x täglich ab Cleveland. In Washington IAD betreibt Star Alliance-Mitglied United Airlines einen Hub. Die Flüge ab Houston werden von **ExpressJet** mit einem 50-sitzigen Embraer-Regionaljet durchgeführt.

Die Starts erfolgen um 7.25 Uhr, 10.15 Uhr und 18.50 Uhr. Die Rückflüge ab Washington heben um 6.05 Uhr, 12.30 Uhr und 14.35 Uhr ab. Die Cleveland-Flüge wird dagegen CommutAir mit einer 37-sitzigen Bombardier DHC-8Q-200 wahrnehmen. Start in Cleveland ist um 15.35 Uhr und 19.15 Uhr. Ab Washington geht es dann um 6.25 Uhr und 17.35 Uhr zurück.

FedEx flottete eine ex-Thomson 757-200(F) ein (N924FD, msn 26267) und musterte 11 Airbus A310-200(F) aus: (N401FE, msn 191), (N407FE, msn 254), (N408FE, msn 257), (N409FE, msn 273), (N420FE, msn 339), (N415FE, msn 349), (N442FE, msn 353), (N410FE, msn 356), (N411FE, msn 359), (N412FE, msn 360), (N414FE, msn 400). Die Jets kehrten teilweise an die Leasingfirmen zurück. Auch eine 727-200(F) wurde ausgemustert (N481FE, msn 21463).

Frontier Airlines prüft die Anmietung eines ex-USA 3000 A320-200 (N204FR, msn 2325) von ACG Acquisitions.

Midwest Airlines legte sechs MD-81/82 still (N813ME, msn 48007), (N814ME, msn 48010), (N804ME, msn 48030), (N808ME, msn 48070), (N809ME, msn 48071), (N810ME, msn 48072). Auch zwei MD-88 verließen die Flotte (N701ME, msn 49760 und N601ME, msn 49762).

Omni Air International erhielt von ILFC eine ex-Zoom 767-300ER (N342AX, msn 27136). Außerdem prüft man die Anmietung zweier ex-Alitalia 767-300ER von SALE (msn 27908, 28147).

Southern Air nahm eine abgestellte 747-200B(SCD) wieder in Betrieb (N761SA, msn 21832). Das Leasing läuft über Air Mobility Inc. Zwei andere 747-200F(SCD) wurden ausgeschlachtet (N754SA, msn 21576 und N751SA, msn 22678). Eigner ist auch hier Air Mobility Inc.

Southwest Airlines rüstet alle Flugzeuge ab 2010 mit Wi-Fi aus. Seit Februar testet man ein solches satellitengestützte System. Die Passagiere nutzen innerhalb der Testphase eigene Laptops oder andere kabellose Endgeräte für E-Mails und Internet. Southwest lotet allerdings noch die Zahlungsbereitschaft mit unterschiedlichen Tarifen aus.

Southwest Airlines: eine stillgelegte 737-300 (N301SW, msn 22941) wurde ausgeschlachtet.

United Airlines musterte eine 737-300 aus (N382UA, msn 24657).

US Airways orderte zwei Airbus A321-200 (msn 4366, 4387). Zudem musterte man eine 737-300 aus (N527AU, msn 23862) und retournierte sie an 737 Portfolio Trust.

US Airways und **Delta Air Lines** vereinbarten einen großangelegten Slot-Tausch an der US-Ostküste. Damit will US Airways ihre Präsenz am Washington National Airport (DCA) massiv erhöhen, während Delta in New York LaGuardia (LGA) einen Inlands-Hub aufziehen möchte.

So übernimmt **US Airways** von Delta 42 DCA-Slotpaare samt Routenrechte für Tokio-Narita und Sao Paulo. Dafür transferiert man 125 LGA-Slotpaare an **Delta**. Diese Paare werden bislang von Piedmont Airlines genutzt, die im Auftrag der US Airways Zubringerdienste durchführt. Diese würden dann eingestellt werden und die restlichen Flüge zum Terminal D oder E verlegt werden. In LaGuardia übernimmt Delta zusätzlich die US-Terminalflächen und Gates. Delta will anschließend 40 Mio. US-Dollar investieren, um die neu erworbenen Abfertigungsbereiche mit den bisherigen Delta-Flächen zu verbinden und dem Erscheinungsbild anzupassen. Zudem sollen größere Flugzeuge eingesetzt und die Anzahl der Ziele ab LGA mehr als verdoppelt werden. Darunter sollen auch zwölf Ziele sein, die bislang nicht von US Airways ab LGA abgeboten werden.

US Airways will dagegen künftig 15 statt der bislang sieben Ziele ab Washington National anbieten. Als Beispiel wurden Birmingham, Islip, Ithaca, Little Rock, Myrtle Beach, Pensacola, Savannah and Tallahassee genannt. Auch hier sollen dann größere Jets in einer Zwei-Klassen-Konfiguration zum Einsatz gelangen. US Airways plant derzeit, die Routenrechte nach Sao Paulo ab der zweiten Jahreshälfte 2010 ab Charlotte zu nutzen. Dagegen werden die Rechte nach Tokio nicht vor 2012, eher später genutzt, teilte US Airways mit. Die Airline will Tokio dann zudem ab Phoenix anbieten. Man werde in LGA aber weiterhin die drittgrößte Airline mit bis zu 72 Flügen pro Tag bleiben. Dazu zählt auch der hochfrequente Shuttledienst zwischen Boston, Washington NCA und New York LGA. Doch werden sie in das Marine Air Terminal umziehen, von dem aus derzeit noch der Konkurrent Delta Shuttle operiert. Großer Verlierer des Slottauschs wäre dann **Piedmont Airlines**, die mit 56 Dash-8 im Auftrag der Mutter US Airways Zubringerdienste durchführt. Die Vereinbarung zwischen Delta und US Airways würde das Ende der 26 Piedmont-Routen ab LaGuardia bedeuten. Das Delta/US-Abkommen wird nun genauestens von den US-Wettbewerbsbehörden durchleuchtet. Die Airlines rechnen mit einem mehrmonatigen Prüfungszeitraum, so dass man frühestens Anfang 2010 erste Schritte davon umsetzen kann.

Voyageur Airways vermietete einen CRJ200LR (C-FXLH, msn 7283) an die Vereinten Nationen.

WestJet orderte bei 14 weitere 737-700, die bis 2016 geliefert werden sollen. Damit hat der kanadische Billigflieger noch 54 offene Bestellungen bei Boeing. Gleichzeitig handelte WestJet auch einen Lieferaufschub aus, der 16 geleaste und direkt erworbene Maschinen betrifft. Diese gelangen nun erst 2014/15 zur Auslieferung.

MITTEL-/ SÜDAMERIKA

AeroSur will von AWAS eine ex-Karthago 737-300 anmieten (msn 24790).

Avianca Colombia leaste zwei neue A320-200 (N992AV, msn 3992 und N401AV, msn 4001) von Aircol 7 bzw Aircol 8.

Azul stellte zwei neue Embraer 190AR in Dienst (PR-AZE, msn 19000282 und PR-AZF, msn 19000295).

Caribbean Airlines erhielt eine ex-Sun Country 737-800 (msn 29635) von CIT Aerospace.

Caribbean Sun Airlines stornierte die geplante Anmietung einer MD-83 bei ILFC (N802WA, msn 53052).

Gol übernahm eine neue 737-800 (PR-GGN, msn 35827), die von AerCap geleast wurde.

TACA International musterte einen A320-200 bei **TACA Peru** aus (N470TA, msn 1400).

TAM führt Ende 2009/Anfang 2010 als erste amerikanische Airline Mobilfunk an Bord ein. Das im September 2008 angekündigte Projekt beruht auf einem Partnerschaftsabkommen mit OnAir. Das Joint-Venture-Unternehmen von Airbus und SITA entwickelt Spitzentechnologie für die Luftfahrt. Ziel ist es, dass TAM-Kunden während des Fluges Sprach-, SMS- und E-Mail-Nachrichten über ihre Handys und Smartphones senden und empfangen können. Dieser Service wird zunächst auf innerbrasilianischen Strecken angeboten, um Funktionen und Akzeptanz zu testen.

TAM schloss das operative Geschäft im 2. Quartal mit einem Überschuss von 788,9 Mio. Real ab. Gegenüber dem Vorjahr ist das eine Steigerung von 34,3 %. Der Gesamtumsatz belief sich auf 2,4 Mrd. Real und lag damit 20,9 % unter dem Vorjahreswert. An Bord begrüßte TAM im 2. Quartal 7,1 Millionen Passagiere. TAM baute das Inlandsangebot um 10,7 % aus und konnte die Kapazitäten fast vollständig am Markt absetzen. Die Sitzauslastung betrug durchschnittlich 61,7 %. Im internationalen Geschäft baute TAM die Kapazitäten durch Übernahme von vier Boeing 777, vier A330 und eine 767 um 23,4 % aus. Gleichzeitig hatten vier MD-11 die Flotte verlassen. Die Nachfrage zog aber nur um 15,1 % an. Dadurch sank die Auslastung auf den internationalen Routen um 4,9 Prozentpunkte auf 68,4 %.

AUSTRALIEN / PAZIFIK

Jetstar übernimmt vier zusätzliche Airbus A330-200, die ab November 2010 zur Auslieferung gelangen. Die Jets werden für je sechs Jahre geleast. Mit den Maschinen soll die Lücke bis zur Lieferung der verzögerten 787 Dreamliner überbrückt werden. Offen sind 15 Boeing 787-900. Auch **Jetstar Asia** (Singapur) expandiert und stellt 2010 drei weitere A320-200 in Dienst. Mit den zusätzlichen Maschinen will die Airline ihre Kapazitäten ab Singapur um 46 % erhöhen.

Qantas gab die Geschäftszahlen für das am 30. Juni 2009 abgelaufene Geschäftsjahr 2008/09 bekannt. So belief sich der Gewinn vor Steuern auf 181 Mio. AUD (rund 105,4 Mio. Euro). Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Rückgang um 87 %.

Der Gewinn nach Steuern belief sich auf 123 Mio. AUD (71,6 Mio. Euro). Der Jahresumsatz lag bei 14,6 Mrd. AUD (rund 8,5 Mrd. Euro).

Laut Qantas hatten sich insbesondere in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verschlechtert. Auch ein Streik beeinträchtigte das Ergebnis, denn dieser verursachte Zusatzausgaben und Umsatzeinbußen in Höhe von 130 Mio. AUD. Die Auswirkungen Schweinegrippe verursachten weitere 43 Mio. AUD. Letztlich sorgte auch die Einführung des A380 für Zusatzkosten von 37 Mio. AUD. Der Nachfragerückgang bei inneraustralischen und internationalen Flügen führte dazu, dass der Yield um 4,3 % und die Sitzplatzauslastung um 1,1 % auf 79,6 % sanken. Im gesamten Konzern wurden die Kapazitäten um 1,9 % gesenkt. Bei der Lowcost-Tochter Jetstar erhöhten sich allerdings die Kapazitäten durch den Ausbau des Streckennetzes.

Qantas kann durch Übernahme des vierten A380 (VH-OGD, msn 26) die Verbindungen nach London und Los Angeles zum 7. September erhöhen. London wird dann via Singapur 5x wöchentlich statt wie bisher 3x wöchentlich angefliegen. Los Angeles erhält einen vierten Umlauf pro Woche. Auch hier fliegt Qantas bislang 3x wöchentlich. Zusätzlich zur Übernahme der fünften und sechsten A380 bis Ende des Jahres wird Qantas voraussichtlich bis 2010 drei weitere A380 in Empfang nehmen.

6.9. – 10.9. 2009



KLM übernahm ihre erste Boeing 777-300ER PH-BVD in SkyTeam-Bemalung (Foto: KLM)

EUROPA

Aegean Airlines übernahm zwei ATR-72-500 (EC-KUL, msn 809 und EC-KVI, msn 824) per Leasing von **Swiftair**.

Aer Lingus verzeichnete im 1. Halbjahr einen operativen Verlust von 93 Mio. Euro und damit fast viermal so viel wie im Vorjahreszeitraum. Grund war der ruinöse Preiskampf mit Ryanair. CEO Barrington machte zusätzlich auch eine Reisersteuer dafür verantwortlich. Von Januar bis Juni fiel der Umsatz um 12 % auf 555 Mio. Euro. Netto machte Aer Lingus einen Verlust von 73,9 Mio. Euro. Im 1. Halbjahr 2008 war ein Nettoverlust von 21,6 Mio. Euro entstanden.

Air Berlin transferierte einen weiteren LTU-A330-200 (D-ALPF, msn 476) in die eigene Flotte. Der Jet ist von ILFC geleast.

Air Berlin und GECAS vereinbarten ein Sale and Lease back für drei werksneue A320-200 mit CFM56-Triebwerken. Die Jets werden bei Auslieferung Anfang 2010 an GECAS verkauft und sofort zurückgemietet.

Air France legte zwei weitere A320-100 still (F-GGEA, msn 10 und F-GFKG, msn 21). Ein bereits ausgemusterter A320-100 (F-GFKQ, msn 2) wurde ausgeschlachtet.

Alitalia übernahm das Leasing eines Air One A320-200 (EI-DSR, msn 3502) von A/c Purchase Company No 10 Ltd.

Andalus Líneas Aéreas will von GECAS einen ex-SkyAirWorld ERJ-145MP anmieten (msn 145441).

Astraeus prüft die Anmietung eines ex-Clickair A320-200 (G-STRP, msn 136) von TES Parts.

Augsburg Airways leaste über **Lufthansa** einen weiteren werksneuen Embraer ERJ-195LR (D-AEME, msn 19000308).

Austrian arrows legte eine DHC-8Q-300 still (OE-LTK, msn 483).

Baboo Airways stornierte die geplante Anmietung von drei neuen Embraer ERJ-190-100LR: (HB-JQH, msn 19000255), (HB-JQI, msn 19000275), (HB-JQJ, msn 19000291). Alle drei sollten von M1 Travel Ltd. Geleast werden. Die Lieferslots wurden von **Republic Airlines** übernommen.

British Airways registrierte den ersten A318-100 auf G-EUNA (msn 4007).

Bulgaria Air flottete eine 737-500 wieder ein (LZ-BOQ, msn 26687). Sie war an **Air Italy** untervermietet worden.

Cargotitalia musterte eine MD-11F aus (EI-UPI, msn 48428) und retournierte sie an AWAS.

Cimber Sterling nahm Kopenhagen – Gran Canaria auf. Die Route wird immer mittwochs und freitags mit 737-700 bedient.

ContactAir will von Mass Jet Lease eine Fokker 100 anmieten (msn 11496), die zuvor bei Mandarin Airlines flog.

CSA Czech Airlines ist im ersten Halbjahr 2009 tief ins Minus geflogen. So belaufen sich die Verluste der vor der Privatisierung stehen Airline auf 1,8 Milliarden Kronen (70,8 Mio. Euro). Im Vorjahreszeitraum hatte CSA einen Verlust von 178 Mio. Kronen verbucht. CSA nannte als Gründe den Rückgang der Passagierzahlen sowie sinkende Ticketpreise.

So sank das Passagieraufkommen von Januar bis Juni 2009 um 10 %; der durchschnittliche Verkaufspreis eines Tickets ging um 9 % zurück. Nun will man zusätzlich zum bestehenden Sparprogramm den Flugplan reduzieren und Flotte um sechs Maschinen verkleinern. Auch die im CSA-Besitz befindlichen Duty-Free-Geschäfte sollten kurzfristig veräußert werden. Analysten in Prag bezweifeln derweil, dass der für dieses Jahr geplante Verkauf von CSA nach dem bisherigen Verlauf des Privatisierungsverfahrens noch zu verwirklichen sei. Eine Entscheidung über den CSA-Verkauf soll erst nach den Neuwahlen im Oktober fallen.

Eagle Aviation Europe leaste eine ex-Aladia 757-200 (F-GTIP, msn 25624) von ACG Acquisitions.

easyJet musterte eine 737-700 aus (G-EZJS, msn 32414) und übernahm einen neuen Airbus A320-200 (G-EZTN, msn 4006).

Estonian Air Regional nahm Flüge zwischen Tartu und Stockholm ARN auf. Die Route wird 4x wöchentlich (Mo, Do, Fr, So) mit einer Saab 340 angeboten. Der einzige andere Liniendienst ab Tartu ist ein Air Baltic-Flug nach Riga.

Iberia flog im 1. Halbjahr einen höheren Verlust ein als von Analysten erwartet. Unter dem Strich belief sich das Minus auf 165,4 Mio. Euro. Der Verlust vor Zinsen und Steuern (EBIT) betrug 276,9 Mio. Euro (Vorjahr minus 32,3 Mio. Euro). Die Umsätze sanken um knapp 19 % auf 2,16 Mrd. Euro. Iberia will als Konsequenz die Kosten weiter senken und die Kapazitäten um 6 % reduzieren, um die Auslastung zu

erhöhen. So sollen drei weitere A320-200 stillgelegt und die Auslieferung eines neuen Airbus A340-600 verzögert werden.

Jet Air flottete eine ATR-42-300 ein (SP-KTR, msn 92), die zuletzt bei der ebenfalls polnischen Globus Airlines flog. Der Prop wurde von ING Lease International Equipment Management angemietet und ist die erste ATR bei Jet Air.

KLM musterte eine 737-400 aus (PH-BDY, msn 24959) und retournierte sie an BCI Aircraft Leasing. Flottenneuzugang war eine neue 777-300ER (PH-BVD, msn 35979).

Livingston Energy Flight übernahm eine 737-800 (HA-LOM, msn 30672) als Untermieter von **Malev**.

LOT nahm drei neue Embraer ERJ-175SD in Empfang: (SP-LIG, msn 17000283), (SP-LIH, msn 17000288), (SP-LII, msn 17000290).

Lufthansa kündigte zum 28. März 2010 die Aufnahme von Flügen zwischen München und Taschkent an. Die Route soll dann 3x wöchentlich mit einer 737-800 (D-APBD, msn 33021) der schweizer **PrivatAir** bedient werden. Der Jet verfügt über 24 Business-Class-Sitze und 84 Sitze in der Economy Class. Jeweils dienstags, donnerstags und sonntags startet die Boeing 737 unter der Flugnummer LH 644 um 20.15 Uhr in München und erreicht die usbekische Hauptstadt Taschkent am darauffolgenden Tag um 5.05 Uhr Ortszeit. Der Rückflug LH 645 hebt um 6.45 ab und setzt um 10.15 Uhr Ortszeit wieder in München auf.

Lufthansa übernahm einen neuen Airbus A321-200 (D-AISU, msn 4016).

Manx2 hat Eastern Airways auf der Route Isle of Man – Newcastle ersetzt. Manx2 fliegt nun 4x wöchentlich mit einem 19-sitzigen Turboprop.

Martinair: eine ausgemusterte 767-300ER (PH-MCG, msn 24428) wurde von Universal Asset Management ausgeschlachtet. Eigner ist AWAS.

Miniliner nahm nach Frachterumbau eine Fokker 50(F) wieder in Betrieb (I-MLDT, msn 20197).

Mistral Air legte zwei BAe 146-200QT still (I-TNTC, msn 2078 und I-MSAA, msn 2109). Beide Frachtmaschinen kehrten an die Leasingfirmen zurück.

MK Airlines musterte zwei 747-200F(SCD) aus (G-MKJA, msn 22477 und G-MKHA, msn 23071) und retournierte sie an die Leasingfirmen.

Pantheon Airways plant die Anmietung einer weiteren neuen DHC-8Q-402 von **flybe** (G-FLBE, msn 4261). Zunächst leaste man jedoch zwei neue A320-200 (SX-OAQ, msn 3748 und SX-OAR, msn 3812) von Amentum Aircraft Leasing (Dublin).

Pegasus Airlines stellte eine neue 737-800 in Dienst (TC-AAN, msn 38173).

Primera Air Scandinavia übernahm zwei weitere 737-700 (OY-PSE, msn 30664 und OY-PSF, msn 28210) aus der Flotte der isländischen Mutter. Die Leasings laufen über ILFC.

Saicus Air: eine ausgemusterte 737-300(F) wurde ausgeschlachtet (EC-KDJ, msn 23743). Besitzer der Frachtmaschine ist RPK Capital Management.

Swiss leaste über **Lufthansa** einen neuen A330-300X (HB-JHD, msn 1026).

Titan Airways plant die Anmietung einer ex-Skymark 767-300ER (G-POWD, msn 30847) von GECAS.

Vibro Air Service stellte einen ersten Embraer Legacy 600 in Dienst (D-AVIB, msn 14501109).

Viking Hellas Aviation leaste von AerCap eine ex-Freedom Airways Fokker 50 (SX-BRT, msn 20230).

RUSSLAND / GUS

Aeroflot-Nord legte eine Tu-134AK-3 (RA-65568, msn 66135) und zwei An-24RV still (RA-47199, msn 27307703 und RA-46667, msn 47309508).

Atlant-Soyuz Airlines nahm eine 737-800 wieder in Betrieb (VQ-BBS, msn 32779) und prüft den Kauf von 25 An-148-200 und fünf An-148-100.

Center-South Airlines übernahm eine Tu-134A-3 von **Moscovia Airlines** (RA-65108, msn 60332).

Meridian nahm eine stillgelegte An-12BP wieder in Betrieb (UR-CAK, msn 6343707).

Moscovia Airlines leaste eine ex-Sterling 737-700 (VQ-BER, msn 28006) von ACG Acquisitions.

RosAvia stornierte die geplante Anmietung einer 767-200ER (EI-DMP, msn 24448) bei ILFC.

Rossiya ließ eine ausgemusterte Tu-134A-3 ausschachten (RA-65759, msn 62239).

Russian Sky Airlines nahm eine ausgemusterte Il-76TD (RA-76787, msn 93495854) wieder in Betrieb. Der Frachter wurde von VARZ 400 geleast.

Transaero flottete eine ex-Continental 737-500 ein (VP-BYT, msn 28928). Zusätzlich prüft man die Anmietung zweier ex-Gulf Air 767-300ER (msn 26235, 26237) von VTB Leasing.

Utair Aviation übernahm zwei ex-Continental 737-500 (VP-BXO, msn 27314 und VP-BXQ, msn 27315).

Veteran Airlines flottete eine An-12TB wieder ein (UR-CEM, msn 3340908). Die Maschine war an Astral Aviation vermietet worden.

Yakutia Airlines musterte eine Antonov 140 (S) aus (RA-41250, msn 1) und gab sie an Aviacor zurück.

Zapolyarye Airlines übernahm eine ehemalige KrasAir/Iran Air Tours Tu-154M (RA-85704, msn 879).

NAHOST / GOLFREGION

Emirates stellte eine neu 777-300ER in Dienst (A6-ECT, msn 35591).

Etihaad Crystal Cargo integrierte Bagdad zum 1. September in ihr Streckennetz. Immer dienstags und freitags kommt ein Airbus A300-600F zwischen Abu Dhabi und Bagdad zum Einsatz. Die Frachtmaschine kann eine maximale Nutzlast von 42 Tonnen transportieren. Bagdad ist für Etihaad das erste Ziel im Irak. Darüber hinaus ist es aber auch das erste Frachtziel im gesamten Nahen Osten. Der Hinflug EY 981 startet um 6.00 Uhr in Abu Dhabi und erreicht Bagdad um 7.15 Uhr Ortszeit. Um 11.15 Uhr hebt Flug EY 980 wieder ab und setzt um 14.30 Uhr Ortszeit in Abu Dhabi auf.

HeavyLift International Airlines musterte zwei Douglas DC-8-63(F) aus (A6-HLA, msn 46034 und A6-HLB, msn 46035). Beide Frachter gingen an Aviation Leasing Group zurück.

Mahan Air flottete einen ex-Lufthansa A300-600R ein (EP-MNR, msn 608).

Oman Air steuert ab Herbst Deutschland nonstop an. So sollen am 30. September Liniendienste zwischen Muscat und Frankfurt anlaufen. Die Route wird 4xwöchentlich mit A330-200 bedient. Am 1. Oktober läuft auch Muscat – München an und wird 3x wöchentlich bedient werden.

Ab Dezember 2009 kommen Airbus A330-300 zum Einsatz, die neben der Economy- und Business Class auch eine First Class anbieten. Neben Deutschland wird Oman Air zum Winterflugplan 2009/2010 auch Paris als weitere europäische Destination anfliegen. Als neue asiatische Flugziele stehen ab Oktober 2009 die Malediven und Colombo neu auf dem Flugplan.

Taban Air leaste eine BAe 146-200A (LZ-HBZ, msn 2103) von Hemus Air.

AFRIKA

Afriqiyah Airways flottete einen neuen A319-100 ein (5A-ONI, msn 4004).

Air Ivoire will drei ex-S7 Airlines 737-500 (msn 25001, 25008, 25009) von Apollo Aviation Capital Management anmieten.

Air Mali erhielt von AerCap eine ex-Avianca MD-83 (TZ-RMK, msn 53463).

Air Namibia übernahm eine 737-200 (ZS-GAV, msn 22735) als Untermieter von **Airquarius Air Charter**.

Bellview Airlines musterte nun auch die letzte Boeing 767 aus. Die 767-200ER (5N-BGG, msn 23805) ging an GECAS zurück.

GEASA stellte die Marinevariante der An-72P, eine sogenannte An-76, in Dienst (3C-CMN, msn 36572092858). Der Zweistrahler flog zuvor bei den ukrainischen Grenztruppen.

Global Aviation stellte eine Il-86 (5A-DQB, msn 51483207069) und eine Il-76TD (5A-DQA, msn 1003405167) außer Dienst.

MaxAir plant den Erwerb einer ex-JAL 747-300 (5N-DDK, msn 23967).

Royal Air Maroc Express leaste von ATR eine ex-Aurigny ATR72-200 (CN-COB, msn 444).

SÜDASIEN / FERNOST

Air China erhöhte im 1. Halbjahr das Inlandsangebot um 21,2 % auf 27,9 Milliarden verfügbare Sitzkilometer. Davon konnten am Markt 21,2 Milliarden abgesetzt werden, was einer Nachfragesteigerung von 18,7 % entspricht. Dadurch sank die Gesamtauslastung um 1,6 Prozentpunkte auf 75,7 %. Insgesamt begrüßte Air China auf Inlandsverbindungen 15,8 Millionen Passagiere an Bord. Das sind 18,2 % mehr als im 1. Halbjahr 2008. Air China folgte damit der ausgegebenen Parteidevisen, wonach die Inlandsnachfrage gesteigert werden müsse, um die Finanzkrise zu bekämpfen.

Auf internationalen Verbindungen kämpfte Air China dagegen weiterhin gegen die Flaute an und musste auch Routen aufgeben oder Flugfrequenzen reduzieren. Mit 14,6 Milliarden verkauften Passagierkilometern sank die Verkehrsleistung um 9,4 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2008. Die Airline reduzierte das Angebot um 9 % auf rund 20,5 Milliarden verfügbare Sitzkilometer. Dadurch sank die Auslastung auf internationalen Routen um 0,4 Prozentpunkte auf 72,5 %.

Air China veröffentlichte ihre Ergebnisse für das 1. Halbjahr 2009. Aufgrund einer starken Inlandsnachfrage konnte der Gewinn auf 2,82 Mrd. Yuan (411,8 Mio. US\$) mehr als verdoppelt werden. Der Überschuss im 2. Quartal müsste sich auf 1,84 Mrd. Yuan belaufen, da Air China für das 1. Quartal einen Gewinn von 981,2 Mio. Yuan im April gemeldet hatte. Der Umsatz im angegebenen Zeitraum fiel um 9,6 % auf 23,1 Mrd. Yuan. Gleichzeitig sanken jedoch auch die Ausgaben um 20,9 % auf rund 20,3 Mrd. Yuan. Gerade die Kerosinaufwendungen lagen 42,5 % unter den Vorjahreskosten. Hinzu kam ein Gewinn in Höhe von 1,45 Mrd. Yuan durch erfolgreiches Fuel Hedging.

Air India übernahm je eine neue 777-200LR (VT-ALH, msn 36307) sowie 777-300ER (VT-ALP, msn 36314). Weitere Flottenzugänge waren zwei A321-200 (VT-PPO, msn 4002 und VT-PPQ, msn 4009).

ANA bietet ab 16. September den Passagieren der First Class Helicopter-Shuttles zwischen Tokio-Narita und Central Tokio. Im Akasaka District haben viele multinationale Unternehmen ihren Firmensitz. Der Shuttle wird in Kooperation mit Mori Building City Air Services angeboten. Eingesetzt werden Eurocopter EC-135 die je 4-5 Passagiere befördern können.

ANA setzt seit dem 1. September auf allen Deutschlandrouten statt der vierstrahligen Boeing 747-400 nur noch die zweistrahlige Boeing 777-300ER ein. Bereits seit April 2009 wurde die 777-300ER an einzelnen Tagen für die Flüge zwischen Frankfurt und Tokio eingesetzt. ANA werde weiterhin in Vier-Klassen-Konfigurationen mit First, Business, Premium Economy und Economy Class nach Tokio und zurück fliegen. Die 777-300ER verfügt zwar mit 247 Sitzen über einige Sitzplätze weniger als die bisherige 747-400, soll jedoch den Passagieren mehr Platz und Komfort bieten. Für die First Class gibt es acht Sitze, die Economy Class hat 138 Sitze. Die Business Class wächst um 2,7 % auf 77 Sitze, und auch die Premium Economy Class profitiert von einem Kapazitätswachstum um 20 % auf nunmehr 24 Plätze.

Aviastar Mandiri leaste von BAE Systems eine BAe 146-200A (msn 2139), die zuvor zum Portfolio der Avmax Group gehörte.

Cambodia Angkor Air leaste einen ersten A321-200 (VN-A351, msn 3005) vom Anteilseigner Vietnam Airlines.

Cathay Pacific legte mit der 747-2007F(SCD) B-HVX (msn 24568) ihre letzte Classic-747 still. Zusätzlich musterte man einen A340-300X aus (B-HXN, msn 126) und gab ihn an Air Trade Capital zurück.

China Eastern stellte eine neue 737-700 (B-5258, msn 36760).

China Southern stellte eine neue 737-700 (B-5253, msn 35383) und einen neuen Airbus A320-200 (B-6583, msn 4003) in Dienst.

Eastar Jet plant den Erwerb einer ex-easyJet 737-700 (msn 32413).

Hainan Airlines stellte eine neue 737-800 in Dienst (B-5483, msn 35750).

Intrec Aviation Cambodia legte eine Il-76T still (RDPL-34154, msn 73411331).

IndiGo übernahm einen neuen Airbus A320-200 (VT-IGH, msn 4008).

JAL hatte in den ersten drei Monaten ihres Geschäftsjahres 2009/10 (April - Juni) einen Rekordverlust von 99 Mrd. Yen erwirtschaftet (737,3 Mio. Euro) und damit die Prognosen der Analysten gesprengt. Diese hatten nur mit einem Minus von 63 Mrd. Yen gerechnet. Als Begründung für das schwache Ergebnis führte die Airline die anhaltende Rezession sowie Auswirkungen der Schweingrippe an. Im laufenden Finanzjahr sollen nun die Kosten um 53 Mrd. Yen gesenkt werden. Weitere 100 Milliarden sollen im darauffolgenden Jahr eingespart werden.

JAL soll Medienberichten zufolge bis zu 5.000 Arbeitsplätze in den nächsten drei Jahren abbauen wollen. Das entspräche einer Reduzierung der Belegschaft um 10 %. JAL setze darauf, den Jobabbau größtenteils durch vorzeitigen Ruhestand lösen

zu können. Ende September will JAL ein weitreichendes Sparprogramm bekannt geben.

Jet Airways eröffnet eine zweite Hongkong-Verbindung.. Ab 30. September fliegt die private indische Airline 1x täglich mit A330-200 zwischen Delhi und Hongkong. Bisher fliegt man zwischen Mumbai und Hongkong.

Der Hinflug (9W 72) startet um 22.50 Uhr Ortszeit in Delhi und erreicht Hongkong am darauf folgenden Tag um 7.05 Uhr Ortszeit. Zurück geht es mit Flug 9W 71 um 13.30 Uhr mit Ankunft in Delhi um 16.50 Uhr Ortszeit. Im Winterflugplan, der vom 25. Oktober 2009 bis zum 27. März 2010 gültig ist, verschieben sich die Zeiten geringfügig. So startet Flug 9W 72 um 23.25 Uhr Ortszeit in Delhi und landet um 7.00 Uhr Ortszeit in Hongkong. Zurück geht es um 13.30 Uhr mit Ankunft in Delhi um 17.20 Uhr Ortszeit.

Sichuan Airlines flottete einen neuen A319-100 ein (B-6410, msn 4018).

Singapore Airlines nahm eine ausgemusterte 777-200ER wieder in Betrieb (9V-SQB, msn 28508).

Vietnam Airlines gab eine ATR-72-200 (VN-B202, msn 215) beim Hersteller in Zahlung.

NORDAMERIKA

ABX Air nahm nach Frachterumbau eine 767-200F wieder in Betrieb (N787AX, msn 23020). Die Boeing ist von 767 Aircraft One geleast. Eine ausgemusterte DC-9-31 (N907AX, msn 47203) wurde von Stewart Industries ausgeschlachtet.

American Airlines musterte elf Airbus A300-600R aus: (N7062A, msn 474), (N41063, msn 506), (N40064, msn 507), (N14065, msn 508), (N8067A, msn 510), (N14068, msn 511), (N90070, msn 513), (N70074, msn 517), (N7076A, msn 610), (N14077, msn 612), (N80084, msn 675). Ein Teil der Maschinen kehrte bereits an die Besitzer zurück. Auch eine MD-82 wurde außer Dienst gestellt (N419AA, msn 49331).

American Airlines nahm zwei neue Inlandsrouten auf. Der Partner **American Eagle** bedient nun im Auftrag 2x täglich mit einer 50-sitzigen ERJ-145 die Route Dallas DFW – Manhattan Regional Airport (Kansas). Bisher flog nur Great Lakes Airlines mit einer 19-sitzigen Beech 1900 Liniendienste von Manhattan nach Denver, Dodge City, Great Bend und Kansas City. Die zweite neue Verbindung führt von Los Angeles LAX nach Roswell (New Mexico). Die Route wird 4x wöchentlich mit einer 44-sitzigen ERJ-140 bedient. Die einzigen Liniendienste ab Roswell führten bisher nach Dallas DFW (ebefalls American Airlines).

American Airlines übernahm zwei neue 737-800 (N803NN, msn 29566 und N804NN, msn 29567).

Continental Airlines hat die Gepäckbestimmungen zwischen Europa und den USA geändert. Während das erste Gepäckstück in der Economy kostenlos bleibt, wird für das zweite Stück eine Gebühr von 50 Dollar fällig. Beim vorherigen Online-Check-In

gewährt die Airline fünf Dollar Rabatt. Die neuen Gebühren gelten für alle Reisen, die am 15. September 2009 oder danach angetreten werden. Es gelten Ausnahmen für einige Buchungsklassen und Kundenprogramme.

FedEx nahm nach Umrüstung eine MD-10-10(F) wieder in Betrieb (N68053, msn 47807).

Frontier Airlines legte einen A318-100 still (N809FR, msn 3092). Eine Schwestermaschine (N808FR, msn 3038) wurde zur Teileverwertung ausgeschlachtet. Es war der erste A318 weltweit, der teilverwertet wurde.

Las Vegas Sands stellte eine Boeing 747SP-31 (VP-BLK, msn 21961) und eine Lockheed L.1011-500 TriStar außer Dienst (N388LS, msn 1249).

Piedmont Airlines, die als **US Airways Express** fliegt, musterte eine DHC-8-102A aus (N980HA, msn 376).

Republic Airlines orderte zwei Embraer ERJ-190-100LR (N163HQ, msn 19000255 und N165HQ, msn 19000291) sowie einen ERJ-175LR (N164HQ, msn 19000275). Die Lieferslots waren von der schweizer Airline Baboo zurückgegeben worden.

Ryan International erhielt eine 767-300ER (N125RD, msn 24849) von Guggenheim Aviation Partners. Die Maschine flog zuletzt bei AeroMéxico.

Skyservice Airlines will mehrere ex-Thomas Cook-Maschinen übernehmen. Anvisiert sind drei 757-200 (C-FFLA, msn 27621), (C-FFAN, msn 28674), (C-FULD, msn 28718) und vier A320-200 (C-FRAA, msn 1411), (C-GUEW, msn 1961), (C-FOJZ, msn 1965), (C-FZAZ, msn 2003).

Sound Corp. verschrottete eine stillgelegte Lockheed L.1011 TriStar 50 (N310SS, msn 1096).

United Airlines musterte eine 747-400 (N194UA, msn 26892), zwei 737-300 (N340UA, msn 24244 und N372UA, msn 24637) und eine 737-500 aus (N942UA, msn 26679).

US Air Force ließ eine KC-135E einlagern (57-1507, msn 17578).

US Airways musterte eine 737-300 aus (N175AW, msn 23634) und retournierte sie an AerGo Capital Leasing.

WestJet gab für das 2. Quartal einen Nettogewinn von 8,6 Millionen US\$ an. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein heftiger Gewinneinbruch von 65,7 %. Der Umsatz sank um 13,8 % auf 492,8 Mio. US\$. Da jedoch auch die Ausgaben um 12,4 % sanken, konnte WestJet das operative Geschäft mit einem Überschuss von 34,14 Mio. US\$ abschließen.

Die Verkehrsleistung gab um 2,4 % nach und belief sich auf 3,29 Mrd. verkaufte Passagiermeilen. WestJet hatte gleichzeitig die Kapazitäten um 1,9 % auf 4,32 Mrd. Sitzmeilen erhöht. Dadurch sank die Auslastung um 3,4 % auf 76,1 %. WestJet will im 3. Quartal die angebotenen Kapazitäten um 1-2 % absenken, indem die Airline die Inlandsflüge effizienter koordiniert und so die Einsatzhäufigkeit ihrer Jets vermindert.

MITTEL-/ SÜDAMERIKA

AeroMéxico Connect musterte einen Embraer ERJ-145LR aus (XA-SAC, msn 145240) und gab ihn an GECAS zurück.

AeroSur übernahm eine 727-200 (CP-1366, msn 21494) als Untermieter von LAB.

Air Jamaica plant die Anmietung eines A320-200 (6Y-JMJ, msn 1751) von GECAS. Der Jet flog zuletzt bei der chinesischen United Eagle Airlines.

Argentiniens Luftstreitkräfte nahmen eine seit 2004 abgestellte Fokker F.28-1000C wieder in Betrieb (TC-54, msn 11018). Dagegen wurden drei Schwestermaschinen stillgelegt: (TC-53, msn 11020), (TC-55, msn 11024), (T-50, msn 11048). Auch eine Fokker F.27-600 verließ die Flotte (T-41, msn 10345).

Avianca Colombia musterte eine MD-83 aus (EI-CCC, msn 49946) und gab sie an AerCap zurück.

BETA Cargo legte eine Douglas DC-8-73AF still (PP-BEL, msn 46047).

ConViasa stornierte die geplante Anmietung zweier Ilyushin Il-96-300 (msn 74393202011, 74393202014). Die beiden Vierstrahler sollten von Ilyushin Finance Company geleast werden.

GOL retournierte eine 737-800 (PR-GOZ, msn 28648) an GECAS sowie eine 767-300ER (PR-VAF, msn 25132) an Guggenheim Aviation Partners.

Mexicana Click erhielt von Boeing eine 717-200 (msn 55177), die zuvor bei Midwest Airlines flog.

Mexicana Link erhielt eine ex-Chautauqua CRK200ER (XA-LMI, msn 7612) auf Leasingbasis von Trust N695BR N696BR N697BR.

Sky Master Airlines musterte zwei Douglas DC-8-63CF aus (PR-SKM, msn 46137 und PR-SKC, msn 46143). Beide Frachtmaschinen gingen an GM Acceptance Corp zurück.

Surinam Airways will von Air France einen ersten A340-300 anmieten (msn 49).

TAM hat im feierlichen Rahmen das 4000. Flugzeug der A320-Familie von Airbus übernommen. Es handelte sich dabei um einen 144-sitzigen A319-100 (PT-TMA, msn 4000).

WebJet plant die Anmietung dreier 737-300 (PR-WJS, msn 24856, ex Indonesia AirAsia), (PR-WJT, msn 24908, ex British Airways), (PR-WJU, msn 24914, ex Garuda).

AUSTRALIEN / PAZIFIK

Air New Zealand beendete das Geschäftsjahr 2008/09 (1.7.2008 bis 30.6.2009) mit einem Nettogewinn von 21 Mio. NZ\$ (14,4 Mio. US\$). Gegenüber dem Vorjahr, als man 218 Mio. NZ\$ erwirtschaftete, ist dies jedoch ein massiver Gewinneinbruch um 90 %. Insbesondere Fehlspekulationen beim Fuel Hedging führten zum Verlust. Ohne Hedging-Effekte weiterer Finanzprodukte hätte Air New Zealand einen Gewinn von 118 Mio. NZ\$ ausweisen können. Der Umsatz sank nur leicht um 1 % auf 4,6 Mrd. NZ\$.

Die Verkehrsleistung sank um 7,6 % auf 27,1 Milliarden Passagierkilometer. Air New Zealand hatte die angebotenen Kapazitäten im Zeitraum nur um 7,2 % auf 34,3 Milliarden Sitzkilometer verringert. Dadurch sank die Auslastung um 0,3 Prozentpunkte auf 79 %. Die Airline beförderte im angegebenen Zeitraum 12,4 Millionen Passagiere, was einem Rückgang von 6,1 % entspricht.

Air Niugini evaluiert die Bestellung von zwei Bombardier DHC-8Q-400. Mit ihnen will die Nationalairline Papua-Neuguineas sowohl ihr Inlandsnetz erweitern als auch internationale Routen bedienen. Geplant ist die Indienststellung bereits zum 2. sowie 3. Quartal 2010. Auch eine Option über eine weitere Q400 soll erworben werden. Auch die Fokker 70 wurde geprüft. Sie eignete sich jedoch nicht so sehr für den Betrieb von kurzen Pisten.

Solomon Islands Airlines übernahm einen A320-200 (F-GSTR, msn 436) von Strategic Airlines.

V Australia erweitert ihr Streckennetz um neue Ziele in Südostasien sowie Südafrika. So nimmt man rechtzeitig zur Fußball-WM die Route Melbourne – Johannesburg auf. Ab 13. März 2010 will man 2x wöchentlich mit einer 777-300ER in Drei-Klassen-Konfiguration fliegen. Auch Virgin Atlantic steuert Johannesburg an; jedoch ab London. Daher rechnen Marktbeobachter mit abgestimmten An- und Abflugzeiten. Als weiteres neues Ziel wird V Australia ab 22. November diesen Jahres Phuket ansteuern. Das beliebte Urlaubsziel wird nach Firmenangaben 2x wöchentlich ab Brisbane und ab 3. Dezember 1x wöchentlich ab Melbourne bedient.