

Order bei Bombardier

Delta rüttelt am Duopol von Airbus und Boeing

Delta Air Lines bestellt definitiv bis zu 125 C-Series. Das ist der Durchbruch für Bombardiers neuen Flieger. Die Folgen für Airbus, Boeing und Embraer.

29.04.16. - 6:47 | Stefan Eiselin

61 Kommentare



C-Series CS100 in den Farben von Delta: Dieses Bild sehen Airbus und Boeing nicht gerne.

Delta

Delta Air Lines ließ Bombardier lange zappeln. Die C-Series sei ein tolles Flugzeug, aber eben schon ein wenig teuer, wiederholte Vorstandsvorsitzender Ed Bastian in den vergangenen Monaten mehrmals. Wählt er also doch eher Airbus, Boeing oder Embraer statt die Kanadier als Lieferant der Flugzeuge, welche die 80 in die Jahre gekommenen Boeing 717 ersetzen sollen? Das war lange die Frage.

Jetzt hat Bastian den kanadischen Flugzeugbauer erlöst. Delta platzierte am Donnerstag (28. April) wie erwartet eine Order von 75 C-Series CS100 bei Bombardier und sicherte sich zugleich eine Option auf 50 weitere Flugzeuge des gleichen Typs. Die ersten Flieger sollen im Frühling 2018 an Delta ausgeliefert werden. Es ist der größte Auftrag, den der Flugzeugbauer je für die C-Series erhalten hat. Bombardier kommt damit auch über die Marke von 300 festen Bestellungen, die sich der Hersteller beim Start des Programms gesetzt hatte.

Airbus hat weniger zu befürchten

Die Nachricht ist nicht nur für Bombardier groß. Delta richtete mit der Bestellung auch eine klare Ansage an Airbus und Boeing. Die amerikanische Fluggesellschaft wusste, dass sie dem kanadischen Hersteller mit dieser Order zur kritischen Masse verhilft. Das Gütesiegel von Delta wird Leasinggesellschaften und andere Airlines dazu veranlassen, die C-Series ebenfalls ernsthaft in Betracht zu ziehen. Bisher war immer noch nicht hundertprozentig klar, ob das Programm wirklich ins Ziel kommt. «Es ist ein riesiger Vertrauensbeweis», sagt Addison Schonland vom Beratungsunternehmen Air Insight.

Deltas Bestellung ist die endgültige Etablierung Bombardiers im Markt für Flugzeuge von 100 bis 150 Plätzen. Airbus hat dadurch am wenigsten zu befürchten. Die Europäer haben sich schon länger vom Segment verabschiedet. Ihre alten Modelle A318 und A319 sind Ladenhüter. Der A319 Neo als kleinstes neues Modell ist ebenfalls nicht besonders gefragt und ist auch

leicht größer als die C-Series CS300.

Boeing wegen C-Series ziemlich frustriert

Boeing dürfte nervöser sein. Ihre 737 Max 7 verkauft sich schlecht. Die Ankündigung einer leicht größeren neuen Variante mit dem Arbeitstitel **737 Max 7X kommt wohl zu spät**. Den Markt haben Bombardier mit der C-Series und Embraer mit den neuen E2-Jets bereits besetzt. Auch die Amerikaner werden sich deshalb zwangsläufig nach oben orientieren müssen. «Boeing ist sicherlich hoch frustriert», so Schonland.

Deltas Wahl wird auch Embraer schmerzen. Bombardier wird nun für den brasilianischen Konzern endgültig zum harten Konkurrenten bei seinen größeren Fliegern. Bisherige Kunden von Embraer könnten nun vermehrt die C-Series als sichere Alternative in Betracht ziehen. Die Brasilianer sind bei der Größe ihrer Flieger allerdings leicht unter Bombardiers C-Series angesiedelt. Die E2-Jets decken den Markt für 80 bis 140 Plätze ab.

CS500 in ein paar Jahren vielleicht wieder aktuell

Wenn die C-Series sich nun wie erwartet gut verkauft, kann Bombardier in ein paar Jahren auch alte Pläne wieder aus der Schublade nehmen. Eine vergrößerte CS500 mit bis zu 180 Plätzen könnte dann wieder aktuell werden. Dann wäre das Duopol von Airbus und Boeing endgültig gebrochen. Nun ist es zumindest schon an den Rändern angeknabbert.

Mehr zum Thema

Programm-Chef Rob Dewar: «Bau größerer C-Series ist kein Thema»

Flottenerneuerung bei City Jet: «Preis der C-Series ist ziemliche Herausforderung»

Air Canada Express und City Jet: Bombardier feiert gleich mehrere Erfolge

 Feedback



Das könnte Sie auch interessieren



Helsinki macht sich für Asien-Reisende schick



Als Interflug das letzte Mal abhob



Die 15 größten Fußballerfeindschaften

SPONSORED



Welches Training macht schneller alt?

ANZEIGE



Auch Aer Lingus könnte A380 bekommen



Auch Airbus kommt bei Delta zum Zug

powered by plista

61 Kommentare

aeroTELEGRAPH

1 Einloggen

Empfehlen 1

Teilen

Nach Neuesten sortieren



Join the discussion...



Bender · vor einem Tag

Freut mich sehr für Bombardier. Dann wirds später doch noch was mit der CS500. Das dürfte dann das Duopol wirklich etwas aufrütteln.

Antworten · Teilen



BoeingMD11F → Bender · vor 19 Stunden

Bombardier würde nebenbei gut in die Boeing Firma passen als Tochterunternehmen.

BoeingBombardier CS100. Auch ein toller Name

Antworten · Teilen



wolfgang adam · vor 2 Tagen

Wenn alles gut geht, könnte auch ein anderes Duopol geknackt werden, nämlich diese schon zur Unsitte gewordenen Angewohnheit der Airlines, Menschen über Stunden in narrow-bodys durch die Gegend zu fliegen wo ein Drittel der Plätze Mittelsitze sind! (737, 757, A320 etc.) Bei der Cseries sind nur ein Fünftel Mittelplätze, gleiches gilt auch heute für den russischen Superjet und für die in die Jahre gekommenen Fokker 100,70 und DC9 Familie. Bei Embraer ist es auf den ersten Blick natürlich am besten, keine Mittelsitze, dafür können die aber nicht viel weiter gestreckt werden. Nebenbei ein Tipp für Boeing, Wie wäre es mit einer B767-500MAX, in der Eco nur jeder 7 Sitz ein Mittelsitz. Bei immer engeren Sitzabständen wäre das doch eine Erleichterung für die Passagiere oder nicht?

Antworten · Teilen



südtirol 1 → wolfgang adam · vor einem Tag

Eine Embraer 190 ist deshalb auch gleich lang wie ein A320 und hat fast 40% weniger Kapazität. Würde man den A320 auf eine 3-2 Bestuhlung umstellen wäre er wahrscheinlich ähnlich lang wie eine 757 um 180 Pax zubefördern. Außerdem, was macht man mit einem 1,5m breiten Mittelgang?

Antworten · Teilen



wolfgang adam → südtirol 1 · vor einem Tag



In dem Punkt haben sie recht, eine A320 auf eine 3-2 Bestuhlung umzustellen ist auch aus wirtschaftlichen Gründen totaler Nonsens.

(man könnte eine kleine Kegelbahn in den Mittelgang verbauen.....)

Es ging mir vordergründig darum, dass man mit einer gestreckten Cseries dem Trend der seit der B707,DC8 auch TUUU154 und IL62 etwas entgegen setzen könnte, erinnert sich noch jemand an die Superconnies oder DC6, DC7 da gab es auch kaum Mittelsitze. Die Sud-Aviation Caravelle oder BAC 1-11 waren auch bequemer, wobei letztere nicht viel Handgepäck vertragen konnte.

^ [v] · Antworten · Teilen >



Fly_EDDN · vor 2 Tagen

Bombardier scheint mit der auf Effizienz getrimmten C-Series endlich den Durchbruch zu kriegen. Mittelfristig steigt der Ölpreis und dann werden diese Neuentwicklungen wahre Kassenschlager werden, erst recht, wenn auch Flieger in der Größe des A320/B738 von Bombardier & Co. lanciert werden.

^ [v] · Antworten · Teilen >



südtirol 1 → Fly_EDDN · vor einem Tag

Die A320 und 737 Familie wird ganz sicher nicht nach unten erweitert werden. Der A318 und die 737 600 sind jetzt schon Geschichte, mit der nächsten Generation (nach neo und max) wird sicher der A319 und die 737 700 wegfallen. Der Trend geht ganz klar zu größeren Fliegern innerhalb einer Flugzeugfamilie. Die Embrear 170 wird in der E2 Generation auch nicht mehr gebaut.

^ [v] · Antworten · Teilen >



BoeingMD11F → südtirol 1 · vor 19 Stunden

737-600 MAX, die Lösung, ein Flieger mit Mt 50 Bestellungen in 5 Jahren, denke das lohnt sich[^]

^ [v] · Antworten · Teilen >



Boeing 777-300(ER) · vor 2 Tagen

Jetzt mal blöd gefragt, ist das auf der Grafik ein Fehler, dass der blaue Bauch fehlt, oder ist das eine neue Lackierung?

^ [v] · Antworten · Teilen >



Technik · vor 2 Tagen

Die B737 ist 1967 erstmals in die Luft... die A320 anno 1987. Also vor 50 Jahren... respektive 30 Jahren..! Jede neue Cessna hat bessere Avionics (als Beispiel) als ein A320NEO oder die 737NG! Das Ergebnis von diesem Duopol.

^ [v] · Antworten · Teilen >



BoeingMD11F → Technik · vor 19 Stunden

Andererseits, wäre jährliche Neue Modelle sinnvoll? Ist das überhaupt finanzierbar. Denke dass die Entwicklungskosten auch in Vergleich mit der Kapazität und dem höherem Umsatz prozentual höher sind, als bei einer Cessna

^ [v] · Antworten · Teilen >



BA · vor 2 Tagen

British Airways schaut sich die C-Series nun noch genauer an. Bestellungen werden folgen, nicht nur wegen Delta, auch weil die Entry-into-service bei der SWISS nun im Sommer stattfinden wird. Gute Flüge mit der schönen C-Series allerseits!

^ [v] · Antworten · Teilen >



MD-80 · vor 2 Tagen

Ich kann mir augenblicklich nicht vorstellen, dass die Boeing 717-Flotte bei Delta zur Disposition steht und hänge mich mal ganz doll aus dem Fenster und glaube, dass die 717 bei Delta noch viele Jahre eine Rolle spielen wird. Eher wird wohl ein schrittweiser Ersatz der MD-88 eingeleitet und ein Ersatz muss nicht zwangsläufig eine nahezu identische Kapazität pro Flugzeug haben.

1 ^ [v] · Antworten · Teilen >



Tu-154 · vor 2 Tagen

Sehr gut, das Duopol gehört endlich geknackt.

^ [v] · Antworten · Teilen >



long · vor 2 Tagen

Es wird wohl noch einige Bestellungen geben für die C-Series... der Ölpreis steigt schon wieder schneller als alle dachten und der einzige "richtige Hedge" für Fluggesellschaften sind ein tiefer Flottenverbrauch. Weiter so, Bombardier!

^ [v] · Antworten · Teilen >



Kai-Uwe Mar · vor 2 Tagen



Irgendwie schade für Boeing aber wenigstens hat Delta nicht bei Airbus gekauft.

^ | v · Antworten · Teilen >



BoeingMD11F → Kai-Uwe Mar · vor 19 Stunden

Schade für Boeing ist es.

Trotzdem freue ich mich auch für Bombardier.

Und ärgere mich dass Boeing Marktanteile verliert, weil sie kein passendes Konkurrenzmodell zur A321 haben...

^ | v · Antworten · Teilen >



Airbus A320 → Kai-Uwe Mar · vor 2 Tagen

Klar. Sie haben weitere Airbus A321 bestellt.

3 ^ | v · Antworten · Teilen >



Boeing 777-300(ER) → Kai-Uwe Mar · vor 2 Tagen

Doch.

^ | v · Antworten · Teilen >



Henning H. · vor 2 Tagen

Konkurrenz belebt das Geschäft - Glückwunsch Bombardier!

^ | v · Antworten · Teilen >



FT · vor 2 Tagen

Nun wird es Zeit, dass Airbus und Boeing endlich den Markt der Kleinen nach unten hin abdecken.

Bevor bspw. Airbus den 380 streckt, sollten sie mE eher, auch bzgl. Kommunalität, in die Entwicklung eines konkurrenzfähigen CS-Konkurrenten investieren.

1 ^ | v · Antworten · Teilen >



Zodiac → FT · vor 2 Tagen

Sowohl Airbus als auch Boeing hätten einst die Möglichkeit gehabt die Dornier 728 zu übernehmen, dann hätten sie vielleicht jetzt dieses Problemchen nicht.

Aber beide wollten das damals nicht insofern geschieht ihnen das recht.

^ | v · Antworten · Teilen >



S. Matt (triangolum) → FT · vor 2 Tagen

Sozusagen einen A290. 80-100 A289, 100-120 A290 und 120 bis 140 A291. Wenn das Flugzeug in etwa ähnlich eines A320 werden würde mit selber Konfiguration in der Bedienung und dem Aufbau würde es sich als gute Kommunalität erweisen.

Zumal mit den Erfahrungen aus dem A350 Programm sich Verbundwerkstoffe sicher in hohem Maß einsetzen lassen könnten was auch als Testlauf des A320neo Nachfolgers gut wäre. Verringert das Risiko ungemein.

1 ^ | v · Antworten · Teilen >



Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Solange ein Herausforderer des Duopols ebenfalls aus der westlichen Welt kommt ist alles in Ordnung. Ferngehalten vom Markt gehören die Russen und Chinesen. Die Hersteller da sind nämlich Staatsunternehmen und zwingen allen voran heimische Airlines zum Kauf. Die verzerren den freien Markt!

2 ^ | v · Antworten · Teilen >



Fly_EDDN → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Sie wollen jemanden vom Markt fernhalten aber gleichzeitig einen freien Markt? Ich wäre Ihnen durchaus verbunden, wenn Sie mir diese Logik erklären könnten. Wie bereits von anderen geschrieben, auch in Europa herrschen derartige politisch-wirtschaftliche Verflechtungen vor, aber nachdem diese Länder ja kapitalistisch sind, scheint Ihnen das egal zu sein. Ich weiß nicht, warum es Ihnen so schwer fällt, Russland und China am Markt zu akzeptieren, wir leben nicht in 1987, sondern in 2016!

1 ^ | v · Antworten · Teilen >



Tu-154 → Fly_EDDN · vor 2 Tagen

Die Amis glauben eben, dass Russland und China immernoch kommunistisch seien. Die halten ja auch Krankenversicherung und Arbeitslosenversicherung für kommunistisch. LOL

^ | v · Antworten · Teilen >



Politiker1987 (Politician1987) → Fly_EDDN · vor 2 Tagen

Russland und China betreiben nach wie vor Planwirtschaft. Flugzeugbauer wie Boeing oder Airbus sind durch private Personen entstanden. In China oder Russland befiehlt jemand in der Regierung jetzt ein Auto zu entwickeln, ein

Flugzeug zu bauen, oder eine Comicserie zu produzieren. China verbietet z.B. "The big Bang Theory" oder die "Simpsons", warum sollen wir Sachen von denen auch nicht verbieten? Erkundigen sie sich erstmal bevor sie mir hier unterstellen ich würde noch in der Vergangenheit leben!

1  · Antworten · Teilen >



südtirol 1 → Politiker1987 (Politician1987) · vor einem Tag

Zum Glück gibt es die Chinesen, die uns nach wie vor unsere Produkte abkaufen. Wenn es mit China nicht mehr rund läuft, geht es mit der gesamten Weltwirtschaft bergab. Die Rollenverteilung in der Weltwirtschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten drastisch verändert. Und das Gewicht hat sich sehr deutlich nach Asien verlagert. In der westlichen Welt ist der Markt der meisten Produkte schon gesättigt. Da hat schon jeder alles und tauscht höchstens noch etwas aus. Wo sich allerdings eine Mittelschicht entwickelt, die zum konsumieren aufgelegt ist, da weht aus ökonomischer Sicht ein ganz andere Wind.

^  · Antworten · Teilen >



Politiker1987 (Politician1987) → südtirol 1 · vor einem Tag

Der asiatische Markt steht auch vor einer Sättigung. Viele Wirtschaftskennziffern sind seit Jahren rückläufig was das Wachstum betrifft. Mit einem BIP von 18 Billionen Dollar haben die USA immer noch die um längen größte Volkswirtschaft, die auch am Welt-BIP prozentual den größten Anteil ausmacht. Zudem erreicht die USA als voll entwickelte Nation immer noch Wachstumsraten von 2-3 %. Das also etwas ausgelutscht ist trifft vll. in der westlichen Welt auf Europa zu. Die USA sitzt aber nicht in diesem Boot.

1  · Antworten · Teilen >



astorbar → Politiker1987 (Politician1987) · vor 9 Stunden

Wie sollen die USA denn dieses Jahr noch an 3% kommen, haben Sie sich überhaupt das Wachstum angesehen oder kopieren Sie nur aus dem letzten oder vorletzten Jahr (je nachdem, welche Zahlen besser passen).

^  · Antworten · Teilen >



Politiker1987 (Politician1987) → astorbar · vor 7 Stunden

Lesen sie vll. mal Wirtschaftsnachrichten. Die Faz berichtete erst letzte Woche das in den USA wieder knapp 200.000 neue Stellen entstanden sind. Allen voran im privaten Wirtschaftssektor. Also nix da mit Minijobs oder Landwirtschaft!

1  · Antworten · Teilen >



astorbar → Politiker1987 (Politician1987) · vor 6 Stunden

Wo spreche ich von minijobs? Lesen sie lieber Wachstumszahlen des ersten Quartals nach, dann kommen sie mal wieder auf den Boden der Tatsachen.

^  · Antworten · Teilen >



Politiker1987 (Politician1987) → astorbar · vor 6 Stunden

Ja mein Gott phasenweise auch mal 1-2 %. Das ist schon mehr als in Deutschland oder sonst wo in Europa!

1  · Antworten · Teilen >



Markinator → Politiker1987 (Politician1987) · vor einem Tag

Im Falle Russlands ist die Planwirtschaft mehr eine Fassade. In China allerdings haben Sie recht. Modelle aus beiden Staaten werden sich kaum durchsetzen. und selbst wenn wird die Durchdringung gering sein.

^  · Antworten · Teilen >



carbon-flying → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Und warum werden dann Flügel in GB gebaut, nach XFW geflogen, dort mit dem Rumpf aus TLS oder sonst wo verbaut, teilweise in TLS dann Endmontiert (oder aus TLS nach XFW geflogen für die Endmontage um dann im Auslieferungsflug für EK nicht direkt nach DXB sondern in einer "Nordschleife" (weiß nichtmehr genau warum, gab aber irgendwas mal) überführt?

Ganz sicher nicht, weil das die kosteneffizienteste und schnellste Art ist ein Flugzeug herzustellen!

^  · Antworten · Teilen >



Robert Merz → carbon-flying · vor 2 Tagen

Doch, genau das wird so gemacht, weil es die kostengünstigste Möglichkeit ist. Die Fabriken in jedem Land

spezialisieren sich auf bestimmte Produktionsschritte und haben dadurch hier Vorteile. Außerdem sind auch die Lohnkosten in manchen Ländern günstiger. Die Transporte durch die Luft sind zwar zunächst spektakulär, fallen aber bei den gesamten Produktionskosten kaum ins Gewicht. Ähnlich ein kleiner Schlenker bei einem Auslieferungsflug.

Klar ist das entstanden, weil Airbus am Anfang nur eine Arbeitsgemeinschaft von Firmen aus mehreren Ländern war, die genau darauf geachtet haben, dass für ihre Subventionszahlungen auch Arbeitsplätze im eigenen Land entstanden.

Aber Boeing macht es inzwischen mit weltweiten Zulieferbetrieben genau so - rein freiwillig aus den gleichen o.g. Gründen.

^ | v · Antworten · Teilen >



Sabena → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Chinesen Ja Russen Nein.....

Sie vergessen Airbus da der Staat zB AirFrance zwingt bei Airbus zu kaufen bei Boeing ist das nicht der Fall

^ | v · Antworten · Teilen >



Tu-154 → Sabena · vor 2 Tagen

Mehr noch, sie zwingen die Politik, Gesetze zu erlassen, die ihre Flugzeuge bevorteilen gegenüber anderen. Das ist weitaus schlimmer, als wenn Russland Aeroflot drängt, mehr russische Maschinen zu kaufen, sich aber nicht durchsetzen kann. Andere stellen sich gleich ganz taub.

1 ^ | v · Antworten · Teilen >



Zodiac → Sabena · vor 2 Tagen

Woher kommen dann die Boeings von Air France ?

^ | v · Antworten · Teilen >



Sabena → Zodiac · vor einem Tag

Die 777 sind in der Flotte der AF da der A340 einfach nicht wirtschaftlich zu betreiben ist in der Flotte von AF....

Die Concorde war nur auf einer Strecke erfolgreich-warum wurde die dann behalten?

Europäische Fluggesellschaften wie LH etc verstehen sich mit Boeing nur noch auf dem Langstreckensegment da dort Boeing unschlagbar ist....

Im Mittelstreckensegment muss aber AF LH BA etc Aurbus betreiben

^ | v · Antworten · Teilen >



Zodiac → Sabena · vor einem Tag

Lufthansa wird immer Boeing im Bestand haben, weil Lufthansa Technik der größte Boeing Wartungsbetrieb weltweit ist.

Und das wollen sie auch bleiben

Da ist es unumgänglich auch Boeing Flugzeuge zu betreiben.

Dies war auch mit einer der Gründe warum LH eine der wenigen Airlines ist die in den runderneuertem Boeing Frachter Sitze einbauen liesen.

ABER müssen, tun sie das nicht, also bitte keine kruden Verschwörungtheorien. Niemand zwingt sie.

^ | v · Antworten · Teilen >



Bender → Sabena · vor einem Tag

Aha, wenn Boeing geflogen wird geschieht das freiwillig; fliegt eine Gesellschaft Airbus, so nur unter Zwang...

^ | v · Antworten · Teilen >



Sabena → Bender · vor 5 Stunden

so kann mans sehen :)

also es gibt ausnahmen

airbus flugzeuge kosten auch glaub ich weniger nicht?

^ | v · Antworten · Teilen >



Tu-154 → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Unfug. Gerade die Russen setzen eher auf Westflieger und der Zwang zum Kauf eigener Flieger findet sich auch in Europa, nur viel subtiler.

^ | v · Antworten · Teilen >



Lazi → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Also diese Begründung muss ich mir nochmals auf der Zunge zergehen lassen. Nur mal so am Rande, Airbus wäre ohne Staatsgelder nie aus den Startlöchern gekommen (die zoffen sich mit Boeing vor der WTO ja heute noch wegen Subventionen), Bombardier wäre ohne Rettung durch den Staat wahrscheinlich pleite aber die bösen bösen Russen und Chinesen gehören verboten. Oh man genau mit solchen Denkweisen würden wir heute immer noch fliegen wie in den 80ern

@topic:

Es freut mich sehr für Bombardier und ich hoffe, dass sie noch viel mehr Flieger verkaufen. Der Flieger hat ne Chance verdient und ich freue mich schon damit zu fliegen!

^ | v · Antworten · Teilen >



Boeing 777-300(ER) → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Das erste Mal, dass ich ihnen zustimmen kann.

^ | v · Antworten · Teilen >



astorbar → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Boeing erhält seit Jahren Milliardensubventionen des Staates. Ist auch nicht wirklich besser.

^ | v · Antworten · Teilen >



Tu-154 → astorbar · vor 2 Tagen

Der sieht halt alles durch die amerikanische Brille.

^ | v · Antworten · Teilen >



smak3400 → Politiker1987 (Politician1987) · vor 2 Tagen

Da Flugzeugbau/Rüstungsindustrie immer auch nationalen Interessen und damit auch Militärbündnissen untergeordnet ist, ist die Reaktion der Ost-Allianzen irgendwie verständlich. Der Flugzeugbau in Europa (EADS) unterliegt eben nicht nur streng wirtschaftlichen Interessen.

^ | v · Antworten · Teilen >



RiderStyle · vor 2 Tagen

Werden nicht die noch älteren MD's damit ersetzt?

^ | v · Antworten · Teilen >

Mehr Kommentare laden

AUCH AUF AEROTELEGRAPH

IAG-Chef Willie Walsh: Auch Aer Lingus könnte A380 bekommen

31 Kommentare · vor 2 Tagen

ErwinHag — BA ist eine Gesellschaft die Probleme löst und nicht darüber lamentiert. Ich fliege regelmäßig die Strecken nach Las Vegas und Phöenix. Die Maschinen ab LHR sind immer voll. ...

Airlines und Flughäfen versuchen, Autisten zu helfen

2 Kommentare · vor einem Tag

grilli9 — Klar doch und der Airport ist auf ner Wiese wo noch kein störendes Led Licht die Landebahn befeuert sondern Fackeln dem Piloten den Weg weisen? Diese Zeiten sind ...

Passion Fliegen: Wenn ein Flugzeug auseinander gebaut wird

5 Kommentare · vor 6 Tagen

Tu-154 — Interessanter Beitrag.

Saudia und Flyadeal: Saudi-Arabien will mit Airlines Geld verdienen

14 Kommentare · vor 5 Tagen

Biscaflieger — So lange Saudi Arabien so fundamentalistisch ist, ist das ja wohl bloss Wunschdenken.

Abonnieren

Disqus deiner Seite hinzufügen

Datenschutz

DISQUS

Kommentar-Regeln: Die Redaktion behält sich das Recht vor, Kommentare zu moderieren und zu kürzen. Kritische Diskussionen sind willkommen. Beschimpfungen oder Kommentare mit rassistischem, sexistischem, themenfremdem oder beleidigendem Inhalt hingegen werden entfernt. Es besteht kein Recht auf Veröffentlichung. Über die Entscheide der Moderatoren wird keine Korrespondenz geführt.

Meistgelesen

Als Interflug das letzte Mal abhob

Auch Aer Lingus könnte A380 bekommen

Auch Airbus kommt bei Delta zum Zug

Delta rüttelt am Duopol von Airbus und Boeing

Airlines und Flughäfen versuchen, Autisten zu helfen

Partner von **MARCO POLO**

Video

Stellen

Jetzt Luftfahrt-Job suchen, klicken, finden.

JOB FINDEN



aeroTELEGRAPH

7,830 likes

IT'S A BIRD NOT ITS A PLANE

Like Page

Share

Be the first of your friends to like this



Newsletter

E-Mail-Adresse eintragen:

Abonnieren


Folgen Sie uns auf Twitter

@aeroTELEGRAPH folgen


Folgen Sie uns auf Xing

 Folgen 1,1k


Letzte Kommentare

 Sabena so kann mans sehen :)also es gibt ausnahmen
airbus flugzeuge kosten auch glaub ich weniger nicht?

Order bei Bombardier: Delta rüttelt am Duopol von Airbus und Boeing - aeroTELEGRAPH ·

 **Politiker1987 (Politician1987)** Ja mein Gott phasenweise auch mal 1-2 %. Das ist schon mehr als in Deutschland oder sonst wo in Europa!

Order bei Bombardier: Delta rüttelt am Duopol von Airbus und Boeing - aeroTELEGRAPH ·

 **astorbar** Wo spreche ich von minijobs? Lesen sie lieber Wachstumszahlen des ersten Quartals nach, dann kommen sie mal wieder auf den Boden der Tatsachen.


Order bei Bombardier: Delta rüttelt am Duopol von Airbus und Boeing - aeroTELEGRAPH ·

Das Neueste

 **Behörde entzieht South African Express Lizenz**

 **Warum Laserpointer wirklich gefährlich sind**

 **Wo auf der Welt landen Sie im Mai?**

 **Airlines und Flughäfen versuchen, Autisten zu helfen**



Hier wird ein Flugzeug mit dem Bagger geschreddert



Als Interflug das letzte Mal abhob



Auch Airbus kommt bei Delta zum Zug

Monatsrätsel



Wo auf der Welt landen Sie im Mai?

Mitraten und einen Preis gewinnen:
Lösen Sie jeden Monat das knifflige
Rätsel von aeroTELEGRAPH um einen
Flughafen irgendwo ... Mehr »

aeroTELEGRAPH – Ihre Luftfahrt-News

Das unabhängige Nachrichten- und Informationsportal für alle, für die Fliegen mehr ist als schneller Transport über Kontinente. Die Redaktion berichtet laufend aus der Welt der Luftfahrt - aktuell, verständlich, umfassend.

© aeroTELEGRAPH · Disclaimer

Kontakt

Impressum

Redaktion

Werbung