



# DCM Flugzeugfonds 3

## Fragen und Antworten

zu Partnern und Verträgen, Luftfrachtmarkt, Fondsobjekt und der Beteiligung



## INHALT



**A** Die Partner und die Verträge ..... 3



**B** Der Luftfrachtmarkt ..... 10



**C** Das Fondsobjekt ..... 14



**D** Die Beteiligung ..... 16



### A. Die Partner und die Verträge

#### A1. Worin investiert die DCM Flugzeugfonds 3 KG?

Der Fonds investiert in eine neue Frachtmaschine des Typs Boeing 777F.

#### A2. An wen ist der Flieger vermietet und wie lange?

Der Flieger ist mit einem 10-Jahres-Vertrag an die AeroLogic GmbH vermietet, eine Tochtergesellschaft der Lufthansa Cargo AG (50%) und der Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH (50%). AeroLogic ist in das Betriebs- und Flugsystem der Mütter zu 100% eingebunden (gemäß „FSA-Agreements“) und erhält im Gegenzug für ihre Luftfrachtdienste von den Müttern monatlich im voraus fest vereinbarte Zahlungsströme.



### A3. Was ist ein Operate Lease-Vertrag?

Die Fondsgesellschaft ist Eigentümerin und Vermieterin des Frachtflugzeuges. AeroLogic als Leasingnehmer trägt das Betriebs-, Wartungs- und Versicherungsrisiko und ist verpflichtet, das Flugzeug nach Ablauf des Leases im neuwertigen Zustand „Full Life Condition“ an die Fondsgesellschaft zurückzuführen. Sämtliche Kosten, die durch den Betrieb des Frachtflugzeuges anfallen (einschließlich der Kosten der laufend anfallenden Instandhaltung und Instandsetzung) sind vom Leasingnehmer (AeroLogic) zu tragen.



### **A4. Was bedeutet „Full Life Condition“?**

Dies bedeutet, dass die wesentlichen Bauteile des Frachtflugzeuges mit Ausnahmen des Flugzeugrumpfes selbst, namentlich die Triebwerke und die Fahrwerke, entweder mit einer Betriebsstundenanzahl von Null, also in grundüberholter Form zurückzugeben sind oder AeroLogic für die im Rückgabezeitpunkt verbrauchte Nutzung dieser Bauteile einen finanziellen Ausgleich an die Fondsgesellschaft zu leisten hat.

### **A5. Was passiert, wenn der Flieger nicht rechtzeitig ausgeliefert werden kann?**

Die Auslieferung des Flugzeuges wurde für Dezember 2009 avisiert, Lieferverzögerungen sind aktuell nicht zu erkennen. Grundsätzlich aber gilt: Die Fondsgesellschaft und AeroLogic sind verpflichtet, das Flugzeug mit bis zu 10 Monaten Verspätung abzunehmen. Das Darlehen ist auf 4 Monate gesichert mit einer Verlängerungsoption auf weitere 6 Monate, wenn die Lieferverzögerung allein durch den Hersteller zu vertreten ist. Im Ergebnis kann die Fondsgesellschaft bis zur Abnahmeverpflichtung durch Lieferverzögerungen auf eine Finanzierung unter Zustimmung der fremdfinanzierenden Banken zurückgreifen.

### **A6. Was sind Flight Service Agreements (FSA)?**

FSA Agreements sichern den FSA-Parteien (Lufthansa Cargo AG und DHL International GmbH) die Flugkapazitäten von AeroLogic. Im Gegenzug hierzu verpflichten sich Lufthansa Cargo und DHL, die monatlichen Gesamtkosten für Leasingrate, Kerosin, Betrieb, Wartung etc. jeweils in Höhe von 50% an AeroLogic vorschüssig zu zahlen, unabhängig davon, in welchem Umfang bzw. in welchem Auslastungsgrad die beiden Partner das Frachtflugzeug nutzen. Zusammenfassend bedeutet das für die Fondsgesellschaft, dass AeroLogic sämtliche Kosten seitens der Mütter erstattet bekommt und somit auch die Leasingraten an die Fondsgesellschaft gesichert sind. Die Fondsgesellschaft trägt somit lediglich das Bonitätsrisiko der Lufthansa und der Deutschen Post.

### **A7. Der Leasingvertrag ist mit AeroLogic geschlossen. Was passiert, wenn AeroLogic nicht mehr zahlen kann? Was sind Flight Service Direct Agreements?**

Flight Service Direct Agreements regeln die Rechte und Pflichten im Falle einer außerordentlichen, vorzeitigen Beendigung (z.B. durch Ausfall der Leasingraten) des Leasingvertrages mit AeroLogic. Sollte AeroLogic den 10-jährigen Leasingvertrag mit der Fondsgesellschaft nicht erfüllen können mit dem Ergebnis, dass der Vertrag vorzeitig beendet wird, haben sich DHL International GmbH



und Lufthansa Cargo durch einen Vertrag mit der Fondsgesellschaft (FSA Direct Agreement) zur Schadenersatzleistung verpflichtet. Unter diesem Agreement sichern sich die DHL International GmbH und Lufthansa Cargo den unmittelbaren Zugriff auf die Kapazität der Frachtmaschine und verpflichten sich im Gegenzug, für eine ununterbrochene Leasingratenzahlung Sorge zu tragen.

Die DHL International GmbH und die Lufthansa Cargo haben danach die Möglichkeit, unter Beibehaltung der Flight Service Agreements den ursprünglichen Leasingvertrag jeweils durch einen neuen Vertrag zu gleichen Konditionen, jedoch mit einem anderen für die Fondsgesellschaft akzeptablen Leasingnehmer zu ersetzen. Alternativ haben die Joint Venture Partner die Möglichkeit, selbst als Leasingnehmer einen Leasingvertrag zu gleichen Konditionen mit der Fondsgesellschaft abzuschließen.

Im schlimmsten Fall bekommt die Fondsgesellschaft das Frachtflugzeug im neuwertigen Zustand „Full Life Condition“ (vgl. A4.) zurück und erhält von der DHL International GmbH und der Lufthansa Cargo vollen Schadenersatz. Dieser deckt die resultierenden Kosten und Verluste aus der vorzeitigen Vertragsbeendigung und beinhaltet die zukünftigen Leasingraten bis zum ursprünglichen Laufzeitende des Leasingvertrages.

### **A7. Sind die DHL und Lufthansa Cargo nicht auch von der Finanzwirtschaftskrise betroffen?**

Auch die Lufthansa Cargo und die DHL können sich dem aktuellen Nachfragerückgang nicht entziehen. Im Umkehrschluss ist aber davon auszugehen, dass beide Unternehmen von einem Anziehen in der Wirtschaft ebenso profitieren werden. Der Internationale Währungsfonds (IWF) macht in seiner jüngsten Wirtschaftsprognose vom Juli 2009 Hoffnung und geht schon für 2010 von einem weltweiten Wirtschaftswachstum von 2,5% aus.

Unabhängig hiervon haben die Lufthansa Cargo AG und die DHL International GmbH mit AeroLogic 10-jährige FSA-Agreements geschlossen, unter welchen sich die beiden FSA-Parteien verpflichten, die monatlichen Kosten für den Betrieb des Flugzeuges (inkl. der Leasingrate an die Fondsgesellschaft) an AeroLogic zu leisten – unabhängig vom Auslastungsgrad des Frachtflugzeuges.



### **Lufthansa Cargo: Mit Flexibilität gestärkt aus der Krise**

Die globale Wirtschaftskrise beeinflusst seit dem vierten Quartal des Jahres 2008 auch den weltweiten Luftfrachtverkehr massiv. Zum 1. Januar 2009 hat Lufthansa Cargo ein Ergebnissicherungsprogramm eingeführt, mit dem das Unternehmen unter anderem Kapazitäten und Kosten reduzieren.

Trotz der eingeleiteten Maßnahmen erwartet Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG, aufgrund des extrem schwierigen Umfelds für das Geschäftsjahr 2009 einen spürbaren Umsatzeinbruch und ein deutlich schlechteres operatives Ergebnis gegenüber dem Vorjahr: „Die globale Wirtschaftskrise hat die gesamte internationale Luftfrachtbranche im Griff. Das Geschäftsjahr 2009 wird für Lufthansa Cargo die wohl größte Herausforderung seit vielen Jahren – und wir werden mit einem Höchstmaß an Flexibilität agieren. Trotz der anhaltenden Nachfrageschwäche sind wir zuversichtlich, gestärkt aus der Krise hervorzugehen und unsere führende Marktposition weiter auszubauen.“



## **Ausblick Deutsche Post DHL**

Nachdem der Konzern im ersten Quartal 2009 einen signifikanten Rückgang der Transportvolumina gesehen hat, wird davon ausgegangen, dass nun die Talsohle in Bezug auf die Volumenrückgänge erreicht sein könnte. Deswegen erwartet der Vorstand, dass die Deutsche Post DHL ab der zweiten Hälfte des Jahres 2009 zunehmend von ihrem Kosteneinsparungsprogramm profitieren wird. Hierbei geht es um das im November 2008 gesetzte Ziel, pro Jahr nicht-operative Kosten in Höhe von 1 Milliarde Euro ab Ende 2010 einzusparen.

Der wirtschaftliche Abschwung hat Auswirkungen auf die gesamte Logistikbranche. Dennoch bleibt der Konzern Deutsche Post überzeugt: „Mit starken Marken und unserer globalen Reichweite sind wir auch für schwierige Zeiten gewappnet. Der Konzern hat das Jahr 2008 genutzt, um zentrale strategische Fragen zu beantworten – der Grundstein für eine erfolgreiche Weiterentwicklung auf Basis unserer Kernkompetenzen.“

## **A8. Wie hoch sind die kalkulatorischen Kosten, wenn das Flugzeug nach 10 Jahren auf einen anderen Leasingnehmer übergeht (neue Lackierung etc.)?**

Experten zufolge belaufen sich die Kosten auf schätzungsweise USD 20.000.

## **A9. Wer haftet im Falle einer Beschädigung des Flugzeuges?**

Hier gibt es eine Allgefahren-Kaskoversicherung, die den Totalverlust und sonstige Schäden am Flugzeugrumpf, den Triebwerken und allen übrigen Flugzeugkomponenten mit vertraglich definierten Mindestsummen (Flugzeugkaufpreis abzüglich bestimmter Abschlussbeträge über die Laufzeit des Leasingvertrags) abdeckt.

## **A10. Was bedeutet Rückgabe in „Full Life Condition“?**

„Full Life Condition“ bedeutet Rückgabe des Frachtflugzeuges nach der Erstvermietungsphase im Jahr 10 in neuwertigem Zustand. Gemeint ist damit, dass alle wesentlichen Teile wie Triebwerke, Fahrgestell etc. eine Betriebszeit von null Stunden bei Rückgabe aufzuweisen haben, bzw. ein finanzieller Ausgleich bei schlechterem Zustand geleistet werden muss.



### **A11. Welche Routen fliegt die AeroLogic?**

Die Frachtflugzeugflotte von AeroLogic ist in das Streckennetz der Muttergesellschaften eingebunden. Es ist geplant, dass die Frachtflugzeuge von AeroLogic im Dienste von DHL wochentags asiatische Ziele anfliegen und an Wochenenden für die Lufthansa Cargo nach Nordamerika fliegen.

### **A12. Wer ist der Flugzeugverwalter Amentum, und was sind seine Aufgaben?**

Amentum Capital Ltd. mit Sitz in Dublin/Irland ist spezialisiert auf die Flugzeugverwaltung, beginnend von der Übernahme des Flugzeuges bis hin zu dessen Verkauf. Die Leistung gegenüber der Fondsgesellschaft erstreckt sich auf die laufende Verwaltung, Dokumentation und Überwachung des Leasingvertrages mit AeroLogic sowie die Anschlussvermarktung des Frachtflugzeuges mit einem weiteren Leasingnehmer und schließlich den Verkauf des Frachtflugzeuges. 9 Monate vor Ablauf des Mietvertrages mit AeroLogic wird Amentum mit der Suche nach einem Käufer beginnen. Amentum verwaltet mittlerweile 23 Flugzeuge und weitere 9 werden dieses Jahr noch folgen. Damit beläuft sich der Wert des verwalteten Flugzeugportfolios von Amentum auf rund USD 2,45 Milliarden.



## B. Der Luftfrachtmarkt

### **B1. Wie stellt sich aktuell die Situation am Luftfrachtmarkt dar und wie sind die Aussichten?**

Trotz aktueller Wirtschaftskrise sind Experten von einer schnellen Erholung des Luftfrachtmarktes überzeugt und prognostizieren über die nächsten 20 Jahre ein durchschnittliches Wachstum im Luftfrachtmarkt in Höhe von 5,4% p.a. („Boeing Current Markt Outlook 2009-2028“ vom Juni 2009). Des Weiteren zählen die Routen der AeroLogic langfristig zu den wachstumsträchtigsten des Marktes. Vergangene Studien haben gezeigt, dass sich der Luftfrachtmarkt relativ schnell von wirtschaftlichen Krisen wieder erholt hat. In den letzten 30 Jahren wuchs der Luftfrachtmarkt sogar durchschnittlich um 5,8% trotz diverser wirtschaftlichen Krisen („Boeing Current Markt Outlook 2009-2028“ vom Juni 2009).

Ein weiterer wichtiger Aspekt: Gerade in der aktuellen Situation sind Fluggesellschaften gezwungen, Kosten zu senken und eine verbesserte Effizienz zu erzielen. Das bedeutet tendenziell, dass alte, uneffiziente „Spritfresser“ stillgelegt und neue, hocheffiziente Flugzeuge, wie die Boeing 777F, bevorzugt werden.

### **B2. Warum soll ich mich an einer Frachtmaschine beteiligen und nicht an einer Passagiermaschine?**

#### **Höhere Wachstumschancen:**

Im Frachtverkehr wird ein Wachstum von 5,4% p.a. im Gegensatz zum Passagierverkehr von 4,9% p.a. lt. Boeing für die nächsten 20 Jahre erwartet („Boeing Current Markt Outlook 2009-2028“ vom Juni 2009).

#### **Höhere Drittvermietungsfähigkeit:**

Im Gegensatz zu einer Passagiermaschine bietet das Frachtflugzeug den Vorteil einer kostengünstigen und schnellen Umgestaltung bei einer „Drittnutzung“ bzw. Weitervermietung. Wenn der Nutzer bei einer Passagiermaschine wechselt, ist dies mit wesentlich höheren Umbaukosten verbunden als bei einem Frachtflugzeug.





## **Längere Lebensdauer von Frachtflugzeugen und damit erhöhte Werthaltigkeit:**

Die Frachtmaschine kann ca. 10 Jahre länger (insgesamt 40 Jahre) fliegen als eine Passagiermaschine und weist damit eine höhere Werthaltigkeit auf.

## **Höhere Vermarktungschancen gegenüber einem Passagierflugzeug:**

Aufgrund der stetigen Veralterung der aktuellen Frachterflotte wird in den kommenden Jahren eine hohe Nachfrage nach neuen und effizienten Frachtflugzeugen, wie sie die Boeing 777F darstellt, erwartet („Boeing Current Markt Outlook 2009-2028“).

## **Starke Partner des Fonds:**

Lufthansa Cargo und DHL sind international führende Logistik- und Transportunternehmen und sind weltweit bekannt. Lufthansa Cargo ist eine der größten Frachtfluggesellschaften im internationalen Luftverkehr mit einer beförderten Fracht/Post in Höhe von ca. 1,81 Mio. Tonnen. DHL ist weltweiter Marktführer für internationalen Expressversand und Überlandtransport sowie die internationale Luftfrachtbeförderung.

## **Effizientes Investment des Fonds:**

Investition in ein neues, unübertroffen effizientes, kostengünstiges Frachtflugzeug mit hohem Werterhalt.



### **Alleinstellung am Markt für große Frachtmaschinen**

Boeing verfügt über eine sehr starke Stellung im Frachtmaschinenmarkt: 90% des weltweiten Luftfrachtaufkommens werden mit Boeing-Frachtern befördert. Die neue Boeing 777F verfügt sogar über eine Alleinstellung im Markt für große Frachtmaschinen, da Mitbewerber von Boeing, insbesondere Airbus, kein Flugzeug mit ihren Eigenschaften anbieten können. Damit stellt sie ein einzigartiges Angebot für kostenbewusste Luftfrachtgesellschaften dar. Da am Passagierflugzeugmarkt eine Vielzahl von Wettbewerbern miteinander in Konkurrenz stehen, ist ein solches Alleinstellungsmerkmal – und damit diese Einzigartigkeit – nicht zu erreichen.



## C. Das Fondsobjekt

### C1. Was hat die Boeing 777F gekostet?

Der Flugzeugkaufpreis belief sich auf 166.000.000 USD.

### C2. Wie lange kann die Maschine fliegen?

Bis zu 40 Jahre kann eine Frachtmaschine eingesetzt werden.

### C3. Warum ist eine Frachtmaschine teurer als eine Passagiermaschine? Und warum ist der Restwert bei einer Passagiermaschine geringer?

Ein Frachtflugzeug hat eine längere Lebensdauer als vergleichbare Passagierversionen. Wenn man den „Wert“ des Flugzeugs als den Barwert der während der Lebensdauer eines Flugzeugs erzielbaren Leasingraten betrachtet, ergibt sich aus der längeren



Lebensdauer, unter sonst gleichen Annahmen, ein höherer Wert für die Frachterversion. Anschauliche Beispiele sind, dass in der gegenwärtigen Frachterflotte Flugzeuge mit einem Alter von sage und schreibe 39 Jahren weiterhin im Betrieb sind und dass man 20 Jahre alte Passagierflugzeuge zu hohen Kosten (zweistellige Millionenbeträge) in Frachtflugzeuge umbauen lässt.

Die Preispolitik der Hersteller ist bei den Frachtflugzeugen anders als bei Passagierflugzeugen. Bei den großen Frachtflugzeugen, wie der Boeing 777F, hat Boeing eine dominierende Marktposition (Marktanteil: 90%) inne, so dass man bei Frachtflugzeugen nicht den gleichen Rabatt erhalten kann wie bei Passagierversionen, wo Airbus, Boeing sowie andere Hersteller stark miteinander konkurrieren. Dies bestätigen auch international renommierte Gutachter, wie beispielsweise IBA (International Bureau of Aviation), AVAC (Aircraft Value Analysis Company) oder AVITAS, welche die Gutachtenwerte von Passagierflugzeugen zum Zeitpunkt der Auslieferung bzw. die Restwerte zu späteren Zeitpunkten für eine Anschlussvermietung oder einen Verkauf erheblich niedriger ansetzen als für ein vergleichbares Frachtflugzeug.



## D. Die Beteiligung

### D1. Wie wirken sich Kursschwankungen des USD auf meine Ausschüttungen aus?

Der Anleger kann die Ausschüttung in Euro oder US-Dollar wählen. Derjenige Anleger, der eine Euro-Ausschüttung vorzieht, trägt über die gesamte Fondslaufzeit das Risiko der nachhaltigen Entwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

### **D2. Warum sind die laufenden Ausschüttungen steuerfrei?**

Der DCM Flugzeugfonds 3 hat eine 10 jährige Fondslaufzeit und erwirtschaftet gewerbliche Einkünfte über die Fondslaufzeit. Die laufenden Ausschüttungen in Höhe von 7,0% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital sind über die Fondslaufzeit aufgrund der vorhandenen Verlustvträge steuerfrei.

### **D3. Wie errechnet sich die Besteuerung im Veräußerungsjahr 2019?**

Im letzten Jahr verbraucht sich der Verlustvortrag durch Realisierung eines Veräußerungsgewinns aus dem Verkauf des Frachtflugzeuges, so dass der in der Schlussaussschüttung im Jahr 2019 enthaltene Gewinn der Gesellschaft zu dem dann geltenden persönlichen Steuersatz auf Anlegerebene steuerpflichtig ist.

Die prognostizierte Ausschüttung im Jahr 2019 in Höhe von 104% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital setzt sich rechnerisch zusammen aus der laufenden Ausschüttung in Höhe von 7% p.a. bezogen auf das Kommanditkapital (vgl. Frage D2.) und einer Schlussaussschüttung in Höhe von rd. 97% bezogen auf das Kommanditkapital. Die Schlussaussschüttung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: Prognostizierter Verkaufserlös des Frachtflugzeuges in Höhe von USD 129 Mio., abzüglich der Vermarktungskosten für den Verkauf des Frachtflugzeuges in Höhe von 1,1% bezogen auf den Verkaufserlös, die dem Asset Manager Amentum zufließen, abzüglich der Restdarlehensvaluta in Höhe von rd. 32 Mio. USD, abzüglich der Gewerbesteuerzahlung, abzüglich eines IHK-Beitrages und abzüglich der Kosten, die im Zusammenhang mit der Liquidation der Fondsgesellschaft entstehen.

### **D3. Wie ist die steuerliche Struktur des Fonds?**

Die Fondsgesellschaft erzielt aufgrund ihrer gewerblichen Prägung gewerbliche Einkünfte gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2 EStG. Wegen der steuerlichen Transparenz der Fondsgesellschaft werden die gewerblichen Einkünfte den Anlegern zugerechnet. Die gewerblichen Einkünfte unterliegen der Gewerbesteuer auf Ebene der Fondsgesellschaft, welche jedoch auf Ebene des Anlegers auf die Einkommensteuer angerechnet wird.

Ein steuerpflichtiger Gewinn entsteht prognosegemäß erstmals nach Veräußerung des Flugzeugs im Schlussjahr 2019. Die Verrechnung mit dem bis dahin aufgelaufenen Verlustvortrag führt zu einer Minderung des steuerpflichtigen Gewinns im Jahr 2019. Die



Einkommensteuerbelastung der Anleger reduziert sich infolge der Gewerbesteueranrechnung gemäß § 35 EStG um die von der Fondsgesellschaft geleistete Gewerbesteuer. Dadurch verringert sich im Schlussjahr 2019 die effektive Einkommensteuerbelastung prognosegemäß auf 24% der Einkünfte bei einem angenommenen Einkommensteuersatz in Höhe von 42% zzgl. Solidaritätszuschlag. Zur individuellen Besteuerung auf Anlegerebene wird auf die Sensitivitätsanalyse im Prospekt auf Seite 73 verwiesen.

## **D5. Was passiert, wenn die Verzinsung der Liquiditätsreserve geringer wäre als prognostiziert?**

Der angenommene Zinssatz für die Verzinsung der Liquiditätsreserve ist ein Durchschnittszinssatz über die Fondslaufzeit. Über unseren Fremdfinanzierungspartner Calyon stehen uns verschiedene Anlagemöglichkeiten zur Verfügung. Eine geringere Verzinsung der Liquiditätsreserve könnte sich negativ auf die geplanten Ausschüttungen auswirken. Im Prospekt wurde mit einem Zinssatz von 3,0% gerechnet.

## **D6. Was passiert, wenn die Fremdfinanzierungszinsen steigen?**

Der Leasingnehmer hat die Wahl zwischen der Ermittlung einer festen und einer variablen Leasingrate. Die Fondsgesellschaft geht aus Erfahrung beim DCM Flugzeugfonds 1, bei dessen bereits ausgelieferter Maschine AeroLogic diese Option gewählt hat, von der Wahl fester Leasingraten aus.

Diese sieht vor, dass die Höhe der Leasingrate und die Fremdfinanzierungskonditionen durch den zwei Tage vor Auslieferung des Flugzeuges geltenden 10-jährigen USD-SWAP-Satz ermittelt werden. Diese Option steht für feste Mieteinnahmen und Zinsausgaben.

Im Falle eines gegenüber der Prognoserechnung erhöhten SWAP-Satzes steigen die Leasingraten überproportional gegenüber den Fremdkapitalkosten. In diesem Falle verbessert sich das Ergebnis der Fondsgesellschaft. Im Falle eines niedrigeren USD-SWAP-Satzes kehrt sich dieser Effekt um (vgl. Risikohinweise auf S. 23ff. und Sensitivitätsberechnung auf S. 72 im Verkaufsprospekt).

## **D7. Wann kann ich kündigen?**

Die Fondslaufzeit der Beteiligungsgesellschaft ist bis zum 31.12.2019 befristet. Eine ordentliche Kündigung während der Fondslaufzeit ist nicht möglich, eine Kündigung aus wichtigem Grund bleibt hiervon jedoch unberührt.

### **D8. Was passiert, wenn ich als Anleger überraschend mein eingezahltes Kapital benötige?**

Es besteht die Möglichkeit, Ihre Beteiligung an einer Zweitmarktbörse zu veräußern bzw. zu übertragen. Allerdings ist nicht gewährleistet, dass Ihrem Angebot eine Nachfrage gegenübersteht. Zudem kann die Veräußerung zu einem Wertverlust führen.

### **D9. Wie stellt sich der Zustand des Flugzeuges und die Situation des Fonds im Veräußerungsjahr 2019 dar?**

Zum Verkauf steht dann:

- ein einzigartiges, konkurrenzloses Flugzeug in neuwertiger „Full Life Condition“
- das keinen aufwändigen Umbauarbeiten unterzogen werden muss,
- daher schnell und ohne hohe Kosten wieder durchstarten kann und
- dessen Fremdkapitalbelastung aufgrund hoher Tilgungen nur noch USD 32 Mio. beträgt.





## DCM DEUTSCHE CAPITAL MANAGEMENT AG

Hopfenstraße 6 · 80335 München · Telefon: (089) 41 60 97-75 · Telefax: (089) 41 60 97-79 · E-Mail: [info@dcm-ag.de](mailto:info@dcm-ag.de) · Internet: [www.dcm-ag.de](http://www.dcm-ag.de)

Die Beteiligung ist nicht geeignet für Anleger, die eine risikolose Anlage mit fester Verzinsung und festen (Rück-)Zahlungsterminen suchen. Grundlage einer Beteiligung ist allein der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht zur Veröffentlichung gestattete Verkaufsprospekt, der bei der DCM Deutsche Capital Management AG, Hopfenstr. 6, 80335 München, oder als Download unter [www.dcm-ag.de](http://www.dcm-ag.de) zur kostenlosen Abgabe bereitgehalten wird.