

A380



SKY CLOUD – A380 // EMIRATES // DIE NEUE DIMENSION DES FLIEGENS

PROSPEKTNACHTRAG Nr. 1 ZUM BETEILIGUNGSANGEBOT SKY CLOUD – A380

Prospektnachtrag Nr. 1 nach § 11 Verkaufsprospektgesetz der HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG und der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG vom 03. Februar 2010 zum bereits veröffentlichten Verkaufsprospekt vom 19. Oktober 2009 betreffend das öffentliche Angebot von Kommandit- und Treugeberbeteiligungen an der Doric Flugzeugfonds Zwölfte GmbH & Co. KG (im Folgenden „Emittent“)



INHALT

Die HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG und die Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG (nachfolgend zusammen „die Anbieter“) geben folgende bis zum 03. Februar 2010 eingetretenen Veränderungen im Hinblick auf den Verkaufsprospekt vom 19. Oktober 2009 („Verkaufsprospekt“) bekannt.

| | |
|--|----|
| ERFOLGREICHE ÜBERNAHME DES AIRBUS A380-800 | 03 |
| DER LEASINGNEHMER – EMIRATES | 04 |
| AKTUALISIERTE PROGNOSERECHNUNGEN | 05 |
| A. FESTLEGUNG DES EUR/USD-WECHSELKURSES/USD-KAUFPREISANTEILS | 05 |
| B. FESTLEGUNG DER FREMDKAPITALZINSSÄTZE/DARLEHENSTRANCHEN | 05 |
| C. FESTLEGUNG DER USD-LEASINGRATE | 05 |
| D. PLATZIERUNG DES EINLAGEKAPITALS | 06 |
| E. ZWISCHENFINANZIERUNGSDARLEHEN | 06 |
| F. MITTELVERWENDUNGS- UND MITTELHERKUNFTSPROGNOSE | 06 |
| G. STEUERLICHE ERGEBNIS- UND LIQUIDITÄTSPROGNOSE | 08 |
| H. KAPITALRÜCKFLUSSPROGNOSE | 10 |

Seitenangaben beziehen sich im Übrigen, sofern keine andere Angabe erfolgt, auf den Verkaufsprospekt Sky Cloud-A380.



Das 6000. Flugzeug von Airbus wird an den Großkunden Emirates übergeben.

ERFOLGREICHE ÜBERNAHME DES AIRBUS A380-800

Der Emittent hat das Anlageobjekt, den Airbus A380-800 mit der Seriennummer 025, am 15. Januar 2010 in Hamburg übernommen. Mit dem Sky Cloud-A380 verzeichnete der Flugzeugbauer Airbus die 6000. Ablieferung der Unternehmensgeschichte. Dieses Ereignis wurde im Rahmen einer feierlichen Zeremonie begangen, an der neben Vertretern von Airbus und Emirates auch die Emittenten teilnahmen.

Der Leasingvertrag mit Emirates begann ebenfalls am 15. Januar 2010. Vertragsgemäß leistete Emirates die Zahlung der ersten monatlichen Leasingrate i.H.v. 1.240.919 USD und 480.818 EUR mit Beginn des Leasingvertrages.

Der Leasingvertrag mit Emirates sieht einen Airbus A380 mit einem maximalen Abfluggewicht von 569 Tonnen, einem maximalen Landegewicht von 391 Tonnen und einem maximalen Gewicht ohne Kerosin von 366 Tonnen vor (Variante 02). Hierbei handelt es sich um die von Airbus verfügbare Maximalversion in Bezug auf das maximale Abfluggewicht und die maximale Reichweite des Airbus A380. Emirates möchte den Airbus A380 jedoch mit der MSN 025 auf hoch frequentierten, kürzeren Strecken einsetzen. Dies bedeutet, dass das Flugzeug mit mehr Sitzplätzen ausgestattet sein

soll und geringere Kapazitäten für die Crew bereitgestellt werden müssen. Die höhere Anzahl an Sitzplätzen bedeutet außerdem, dass sich die Spezifikationen in Bezug auf das Abfluggewicht, das Landegewicht und das Gewicht ohne Kerosin ebenfalls verändern, wodurch nach gegenwärtigem Airbus-Entwicklungsstand das Flugzeug mit einem höheren Landegewicht von 395 Tonnen zertifiziert wurde (Variante 03). Sowohl Emirates als auch Airbus haben sich gegenüber dem Emittenten verpflichtet, das Flugzeug jederzeit auf Wunsch des Emittenten in die Gewichtsspezifikationen der Variante 02 umzurüsten und entsprechend zertifizieren zu lassen. Durch die getroffene Regelung hat der Emittent die Flexibilität, entsprechend von Marktgegebenheiten bei einer Rückgabe des Flugzeuges über die gewünschte Version zu entscheiden.

Die vorstehenden Angaben ergänzen die Angaben zu der Übernahme des Flugzeuges und zu dessen technischen Details auf den Seiten 10, 43f., 69, 71, 80, 105f., 111f., 134 und 169. Die in Teil A unter „Risiken der Vermögensanlage“ auf Seite 16 und 21 aufgeführten Risiken „Übernehmerisiko“ und „Rückabwicklungsrisiko“ sind damit hinfällig. Der Emittent trägt allerdings das weitere Vertragserfüllungsrisiko von Emirates und Airbus, eine Umrüstung auf Wunsch tatsächlich vorzunehmen.

// TECHNISCHE DETAILS – AIRBUS A380-800 MSN 025

| | VARIANTE 03 | VARIANTE 02 (PROSPEKTVARIANTE) |
|---|-------------|-----------------------------------|
| Passagierzahl – Emirates - 3 - Klassenkonfiguration | Max. 517 | Max. 489 |
| Max. Abfluggewicht | 510.000 kg | 569.000 kg |
| Max. Landegewicht | 395.000 kg | 391.000 kg |
| Max. Gewicht ohne Kerosin | 373.000 kg | 366.000 kg |

DER LEASINGNEHMER EMIRATES

Emirates konnte im ersten Geschäftshalbjahr 2009/2010 (d.h. vom 1. April bis 30. September 2009) ein starkes Wachstum im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vermelden, sowohl im Bereich verfügbarer Kapazität (+ 22 %) als auch bei der Anzahl der beförderten Passagiere. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 21 %. Somit konnte der durchschnittliche Sitzplatzauslastungsfaktor mit 77,5 % nahezu konstant gehalten werden (Vorjahr: 78,3 %).

Der Gewinn nach Steuern betrug 752 Mio. AED (umgerechnet 205 Mio. USD¹). Dies bedeutete einen Zuwachs von 165 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dies ist u.a. auf umfangreiche Kostensenkungsmaßnahmen zurückzuführen. Emirates konnte die Gesamtausgaben um 15,8 % auf 19 Mrd. AED bzw. 5,2 Mrd. USD¹ (Vorjahr: 22,6 Mrd. AED bzw. 6,1 Mrd. USD¹) senken. Der Gesamtumsatz i.H.v. 19,8 Mrd. AED bzw. 5,4 Mrd. USD¹ ging um 13,5 % zurück, was weitgehend auf geringere Ticketpreise und Erträge im Passagier- bzw. Frachtgeschäft zurückzuführen ist. Die Barmittel von Emirates betragen am 30. September 2009 rund 6,7 Mrd. AED (1,8 Mrd. USD¹); im Vorjahreszeitraum verfügte Emirates über insgesamt 8,4 Mrd. AED (2,3 Mrd. USD¹). Zum 30. September 2009 wies die Fluggesellschaft ein Eigenkapital von rund 4,6 Mrd. USD¹ bei einer Bilanzsumme von 13,5 Mrd. USD¹ aus. Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 34 %.

Die vorstehenden Angaben ergänzen die Angaben zu den Ausführungen und Informationen zum Leasingnehmer Emirates auf den Seiten 58ff.

¹ USD/AED = 3,671



Von l. nach r.: Adel Al Redha (Emirates), Tom Enders (Airbus), Sönke Fanslow (HANSA TREUHAND) und Mark Lapidus (Doric Asset Finance).

AKTUALISIERTE PROGNOSERECHNUNGEN

A. FESTLEGUNG DES EUR/USD-WECHSELKURSES / USD-KAUFPREISANTEILS

Der bei Auslieferung des Flugzeuges fixierte EUR/USD-Wechselkurs betrug 1,4480 (Prospekt: 1,4076). Damit deckt das Euro-Eigenkapital in Höhe von 56.834.328 EUR einen höheren Anteil des Flugzeugkaufpreises in Höhe von 210 Mio. USD ab. Dementsprechend konnte das in Anspruch genommene langfristige Darlehen von 130,59 Mio. USD auf 128,34 Mio. USD (-1,7 %) reduziert werden.

B. FESTLEGUNG DER FREMDKAPITALZINSSÄTZE / DARLEHENSTRANCHEN

// FREMDKAPITALZINSSÄTZE IN % P.A.

| | DARLEHENS- TRANCHE A | DARLEHENS- TRANCHE B |
|------------------|-------------------------|-------------------------|
| Verkaufsprospekt | 6,333 | 7,287 |
| Nachtrag Nr. 1 | 6,375 | 7,470 |
| Differenz | + 0,042 | + 0,183 |

Die Fremdkapitalzinssätze wurden zum 15. Januar 2010 für beide Darlehenstranchen für zwölf Jahre fixiert. Nach Ablauf der Zinsfestschreibung nach dem Jahr zwölf wird für die Tranche B in der Prognoserechnung mit einem Zinssatz in Höhe von 7,47 % p.a. für drei weitere Jahre bis zur vollständigen Tilgung kalkuliert. Die fixierten Fremdkapitalzinssätze für die ersten zwölf Jahre und daraus folgend die monatlichen Annuitäten in Höhe von 1.183.634,9 USD für die Tranche A zusammen mit den bei Auslieferung fixierten USD-Leasingraten für die ersten zwölf Jahre führen im Vergleich zur Prospektprognose zu einem positiven Liquiditätseffekt für den Emittenten.

// AUFTEILUNG DER DARLEHENS- TRANCHEN IN USD

| | DARLEHENS- TRANCHE A | DARLEHENS- TRANCHE B |
|------------------|-------------------------|-------------------------|
| Verkaufsprospekt | 120.590.593 | 10.000.000 |
| Nachtrag Nr. 1 | 118.342.566 | 10.000.000 |
| Differenz | -2.248.027 | 0 |

Die aus den fixierten Zinssätzen und der geringeren Höhe der Darlehenstranche A resultierenden Zinsausgaben sowie die sich daraus ergebende Tilgungsstruktur in den ersten zwölf Jahren wurden in den Prognoserechnungen auf den Seiten 8ff. dieses Nachtrages entsprechend berücksichtigt.

Die vorstehenden Angaben ergänzen bzw. ersetzen die Ausführungen und Angaben zu den Fremdkapitalzinssätzen bzw. zu der Aufteilung der Darlehenstranchen, insbesondere die Angaben auf den Seiten 12f., 71, 73, 79f. und 119.

C. FESTLEGUNG DER USD-LEASINGRATE

Die Höhe der monatlichen USD-Leasingrate für die Grundlaufzeit von zehn Jahren und für die erste Verlängerungsoption beträgt 1.240.919 USD und 480.818 EUR. Die Beschreibung zur Vorgehensweise bei der Festsetzung der USD-Leasingrate findet sich auf den Seiten 113f.

Die angepasste USD-Leasingrate ist in der aktualisierten Prognoserechnung auf den Seiten 8f. dieses Nachtrages entsprechend berücksichtigt.

Die vorstehenden Angaben ergänzen bzw. ersetzen die Ausführungen und Angaben zur Leasingrate, insbesondere die Angaben auf den Seiten 13, 78 und 113f.

D. PLATZIERUNG DES EINLAGEKAPITALS

Die Finanzierung des Projektes erfolgt neben dem langfristigen Darlehen durch Einlagekapital von 68,35 Mio. EUR. Der Verkaufsprospekt unterstellt einen Beitritt und vollständige Einzahlung des Einlagekapitals bis zum 25. November 2009. Das Einlagekapital ist noch nicht vollständig platziert und eingezahlt.

In der aktualisierten Prognoserechnung wird vorstehendes berücksichtigt und von einer vollständigen Einwerbung und Einzahlung des Beteiligungskapitals bis zum 31. Mai 2010 ausgegangen.

Die vorstehenden Angaben ergänzen bzw. ersetzen die Angaben zum Einlagekapital, insbesondere die Angaben auf den Seiten 14 und 79ff.

E. ZWISCHENFINANZIERUNGSDARLEHEN

Bei Übernahme des Flugzeuges wurde das Zwischenfinanzierungsdarlehen (siehe Seite 121f.) mit einem Betrag von 45 Mio. EUR in Anspruch genommen. Hierdurch fallen im Vergleich zur Prognoserechnung des Verkaufsprospektes zusätzliche Zinsausgaben an, die durch eine geringere Ausschüttungsbelastung des Eigenkapitals mehr als kompensiert werden. Es wurden für das Zwischenfinanzierungsdarlehen die mit der NORD/LB vereinbarten Zinssätze in Höhe von 2,173 % p.a. bis zum 29. Januar 2010 sowie 2,2407 % p.a. bis zum 26. Februar 2010 (d.h. laufzeitkongruenter Einstandssatz der Bank zzgl. einer Marge von 1,2 % p.a.) kalkuliert. Bis zur vollständigen Einwerbung des Eigenkapitals zum 31. Mai 2010 wurde darauf folgend ein Zinssatz von 3,75 % p.a. für das jeweils zum Ende eines Monats noch ausstehende Zwischenfinanzierungsdarlehen unterstellt. Die vollständige Rückführung des Zwischenfinanzierungsdarlehens ist bis zum 31. Mai 2010 geplant. Sollte die Platzierung des Eigenkapitals und damit entsprechend eine Rückführung des Zwischenfinanzierungsdarlehens später

erfolgen, führen die im Vergleich zu den Ausschüttungsansprüchen i.H.v. 7,25 % p.a. voraussichtlich geringeren tatsächlich anfallenden Zinsausgaben auf das Zwischenfinanzierungsdarlehen zu einem weiteren positiven Liquiditätseffekt für den Emittenten.

Die vorstehenden Angaben ergänzen die Angaben zu dem Zwischenfinanzierungsdarlehen auf den Seiten 71ff., 79, 107, 121f. und 169.

F. MITTELVERWENDUNGS- UND MITTELHERKUNFTSPROGNOSE

Die nachfolgenden Änderungen der Mittelverwendungs- und Mittelherkunftsprognose haben keine wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung des Emittenten.

Aus Vorsichtsgründen wurde in der Prospektprognose bei den Finanzierungskosten für das Zwischenfinanzierungsdarlehen eine Bearbeitungsgebühr von 379,62 TEUR aufgenommen, tatsächlich entstand bei Ziehung des Zwischenfinanzierungsdarlehens eine Bearbeitungsgebühr von 316,08 TEUR, die spätestens mit Rückführung des Zwischenfinanzierungsdarlehens zu leisten ist.

Das langfristige Darlehen ist um 2.248.027 USD niedriger als im Verkaufsprospekt dargestellt und beträgt 128.342.566 USD.

Die angepasste Tabelle „Mittelverwendungs- und Mittelherkunftsprognose“ ist nachfolgend dargestellt und ersetzt die im Verkaufsprospekt auf Seite 70 aufgeführte Tabelle.

// MITTELVERWENDUNGS- UND MITTELHERKUNFTSPROGNOSE

| MITTELVERWENDUNGSPROGNOSE ¹ | TEUR | TEUR | IN % (DES INVESTITIONSVOLUMENS) (INKL. AGIO) | IN % DES EIGENKAPITALS (EXKL. AGIO) |
|--|----------------|---------|---|--|
| 1. Erwerb des Flugzeuges | 145.869 | | 90,94 | 213,42 |
| a. Flugzeugkaufpreis ² | | 145.028 | 90,42 | 212,18 |
| b. Nebenkosten | | 14 | 0,01 | 0,02 |
| c. Finanzierungskosten ² | | 827 | 0,52 | 1,21 |
| | | | | |
| 2. Fondsabhängige Kosten | 10.935 | | 6,82 | 16,00 |
| a. Vertriebskosten | | 4.101 | 2,56 | 6,00 |
| b. Konzeptionskosten | | 2.378 | 1,48 | 3,48 |
| c. Platzierungsgarantie | | 684 | 0,43 | 1,00 |
| d. Leasingvertragsvermittlung | | 1.526 | 0,95 | 2,23 |
| e. Finanzierungsvermittlung | | 1.536 | 0,96 | 2,25 |
| f. Sonstige Kosten | | 710 | 0,44 | 1,04 |
| | | | | |
| 3. Liquiditätsreserve | 180 | | 0,11 | 0,26 |
| Netto-Fondsvolumen | 156.984 | | 97,87 | 229,68 |
| 4. AGIO | 3.418 | | 2,13 | 5,00 |
| Brutto-Fondsvolumen | 160.402 | | 100,00 | 234,68 |

| MITTELHERKUNFTSPROGNOSE ¹ | TEUR | TEUR | IN % (DES INVESTITIONSVOLUMENS) (INKL. AGIO) | IN % DES EIGENKAPITALS (EXKL. AGIO) |
|--------------------------------------|----------------|--------|---|--|
| 5. Komplementär | | | | |
| Doric Flight Control 12 GmbH | ohne Einlage | | | |
| | | | | |
| 6. Einlagekapital | 68.350 | | 42,61 | 100,00 |
| a. Gegenwärtige Kommanditisten | | 10 | 0,01 | 0,01 |
| b. Emissionskapital | | 68.340 | 42,61 | 99,99 |
| | | | | |
| 7. Fremdkapital² | 88.634 | | 55,26 | 129,68 |
| a. Annuitätendarlehen A | | 81.728 | 50,95 | 119,57 |
| b. Annuitätendarlehen B | | 6.906 | 4,31 | 10,10 |
| | | | | |
| Netto-Fondsvolumen | 156.984 | | 97,87 | 229,68 |
| 8. AGIO | 3.418 | | 2,13 | 5,00 |
| Brutto-Fondsvolumen | 160.402 | | 100,00 | 234,68 |

¹ Geringfügige Abweichungen basieren auf Rundungsdifferenzen.² USD-Beträge wurden zu dem bei Auslieferung des Flugzeuges fixierten EUR/USD-Wechselkurs i.H.v. 1,4480 berücksichtigt.

G. STEUERLICHE ERGEBNIS- UND LIQUIDITÄTSPROGNOSE

Die aktualisierten, langfristigen Prognoserechnungen sind auf den folgenden Seiten dieses Nachtrags dargestellt und ersetzen die langfristigen Prognoserechnungen des Verkaufsprospektes auf den Seiten 75ff.

// STEUERLICHE ERGEBNISPROGNOSE¹

| ANGABEN IN TEUR | | JAHR | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|--|------|----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. Einnahmen aus Leasingraten ² | | | 0 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 |
| Summe Einnahmen | | | 0 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 |
| 2. Abschreibungen ² | | | 0 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 |
| 3. Fonds- und Gesellschaftsausgaben | | | 0 | -519 | -531 | -543 | -555 | -567 | -580 |
| 4. Umsatzsteuerzahlungen/-erstattungen ⁵ | | | 0 | -25 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 |
| 5. Zinsausgaben ^{2,3} | | | 0 | -5.981 | -5.385 | -5.097 | -4.691 | -4.319 | -3.931 |
| Summe Aufwendungen | | | 0 | -19.844 | -19.236 | -18.960 | -18.566 | -18.206 | -17.831 |
| 6. Steuerliches Ergebnis (aus Vermietung) | | | 0 | -3.790 | -3.182 | -2.906 | -2.512 | -2.152 | -1.778 |
| zu versteuerndes Ergebnis | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7. Zinseinnahmen ² | | | 0 | 0 | 123 | 133 | 142 | 152 | 162 |
| Einbehaltene Steuer | | | 0 | 0 | -32 | -35 | -38 | -40 | -43 |
| Zinseinnahmen nach Steuern | | | 0 | 0 | 90 | 98 | 105 | 112 | 119 |

// LIQUIDITÄTSPROGNOSE¹

| ANGABEN IN TEUR | | JAHR | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--|------|---------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 8. Einnahmen aus Leasingraten ² | | | 0 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 |
| 9. Zinseinnahmen (nach Steuern) ² | | | 0 | 0 | 90 | 98 | 105 | 112 | 119 |
| 10. Fonds- und Gesellschaftsausgaben | | | 0 | -519 | -531 | -543 | -555 | -567 | -580 |
| 11. Zinsausgaben ² | | | 0 | -5.595 | -5.385 | -5.097 | -4.691 | -4.319 | -3.931 |
| 12. Tilgung Fremdkapital ² | | | 0 | -4.272 | -4.947 | -5.239 | -5.640 | -6.012 | -6.401 |
| 13. Tilgung Zwischenfinanzierung | | | 0 | -45.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14. Zwischenfinanzierung | | | 0 | 45.000 | | | | | |
| 15. Eigenkapital ⁴ | | | 15.857 | 52.493 | | | | | |
| 16. Flugzeughypothekendarlehen ² | | | 0 | 88.634 | | | | | |
| 17. Erwerb des Flugzeugs ² | | | 0 | -145.869 | | | | | |
| 18. Fondsabhängige Kosten ⁴ | | | 0 | -10.935 | | | | | |
| 19. Umsatzsteuerzahlungen/-erstattungen ⁵ | | | 0 | -25 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 |
| 20. Liquiditätsüberschuss | | | 15.857 | -10.033 | 5.281 | 5.272 | 5.273 | 5.267 | 5.260 |
| 21. Ausschüttung in % der Einlagen ⁴ | | | 0,00 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 |
| Ausschüttung in TEUR der Einlagen | | | 0 | -3.845 | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -4.955 |
| Veränderung der Liquiditätsreserve | | | 15.857 | -13.878 | 325 | 316 | 317 | 312 | 305 |
| 22. Liquiditätsreserve | | | 15.857 | 1.978 | 2.303 | 2.620 | 2.937 | 3.249 | 3.553 |
| 23. Veräußerungserlöse ² | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vergütung Asset Manager ^{2,6} | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Liquiditätsreserve nach Veräußerung | | | 15.857 | 1.978 | 2.303 | 2.620 | 2.937 | 3.249 | 3.553 |

¹ Geringfügige Abweichungen basieren auf Rundungsdifferenzen.

² Die USD-Leasingraten während der ersten zwölf Jahre, die USD-Zinseinnahmen, die USD-Darlehensziehung, der Kapitaldienst des USD-Darlehens, und der Erwerb des Flugzeugs wurden mit einem Wechselkurs i.H.v. EUR/USD 1,4480 umgerechnet. Die USD-Leasingraten nach Jahr 12, welche noch ausstehende USD-Darlehen bedienen, wurden ebenfalls mit einem Wechselkurs i.H.v. EUR/USD 1,4480 umgerechnet, alle weiteren USD-Leasingraten und der USD-Veräußerungserlös wurden mit einem Wechselkurs in Höhe von EUR/USD 1,4076 umgerechnet.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 11.885 | 11.904 | 11.904 | 11.972 | 11.978 | 11.978 | 515 |
| | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 11.885 | 11.904 | 11.904 | 11.972 | 11.978 | 11.978 | 515 |
| | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | -13.320 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | -593 | -606 | -620 | -634 | -648 | -663 | -678 | -693 | -709 | -724 | -741 | -757 | -65 |
| | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | 36 |
| | -3.515 | -3.051 | -2.579 | -2.041 | -1.497 | -909 | -467 | -297 | -119 | -1 | 0 | 0 | 0 |
| | -17.428 | -16.978 | -16.519 | -15.995 | -15.466 | -14.892 | -1.145 | -991 | -828 | -727 | -742 | -758 | -29 |
| | -1.374 | -924 | -465 | 59 | 588 | 1.162 | 10.740 | 10.913 | 11.076 | 11.245 | 11.236 | 11.220 | 487 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.376 | 11.076 | 11.245 | 11.236 | 11.220 | 487 |
| | 171 | 180 | 189 | 198 | 207 | 215 | 258 | 275 | 294 | 281 | 296 | 312 | 14 |
| | -45 | -48 | -50 | -52 | -55 | -57 | -68 | -73 | -78 | -74 | -78 | -82 | -4 |
| | 126 | 133 | 139 | 146 | 152 | 158 | 190 | 203 | 217 | 207 | 218 | 230 | 11 |

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 16.054 | 11.885 | 11.904 | 11.904 | 11.972 | 11.978 | 11.978 | 515 |
| | 126 | 133 | 139 | 146 | 152 | 158 | 190 | 203 | 217 | 207 | 218 | 230 | 11 |
| | -593 | -606 | -620 | -634 | -648 | -663 | -678 | -693 | -709 | -724 | -741 | -757 | -65 |
| | -3.515 | -3.051 | -2.579 | -2.041 | -1.497 | -909 | -467 | -297 | -119 | -1 | 0 | 0 | 0 |
| | -6.819 | -7.281 | -7.756 | -8.290 | -8.835 | -9.423 | -2.763 | -2.282 | -2.460 | -214 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | -1 | 36 |
| | 5.252 | 5.247 | 5.237 | 5.234 | 5.225 | 5.216 | 8.166 | 8.834 | 8.832 | 11.239 | 11.454 | 11.449 | 497 |
| | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 7,25 | 12,00 | 12,00 | 15,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 |
| | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -4.955 | -8.202 | -8.202 | -10.253 | -10.936 | -10.936 | -10.936 | -911 |
| | 297 | 292 | 282 | 279 | 269 | 261 | -36 | 632 | -1.420 | 303 | 518 | 513 | -414 |
| | 3.850 | 4.142 | 4.424 | 4.703 | 4.973 | 5.234 | 5.198 | 5.830 | 4.409 | 4.712 | 5.230 | 5.743 | 5.329 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49.455 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1.978 |
| | 3.850 | 4.142 | 4.424 | 4.703 | 4.973 | 5.234 | 5.198 | 5.830 | 4.409 | 4.712 | 5.230 | 5.743 | 52.805 |

³ Beinhaltet ebenfalls die Bearbeitungsvergütung und die Bereitstellungsprovision für das Zwischenfinanzierungsdarlehen.

⁴ ohne Agio.

⁵ Der Emittent wird gegebenenfalls jeweils mit der HANSA TREUHAND und der Doric Asset Finance GmbH & Co. KG eine Abtretungsvereinbarung abschließen, so dass sich die Zahlungsströme entsprechend verringern könnten.

⁶ Vgl. S. 125.

// BEISPIELHAFTE KAPITALRÜCKFLUSSPROGNOSE
FÜR EINE KAPITALEINLAGE I.H.V. 100.000 EUR (ZZGL. AGIO)

| | |
|--|--------------------|
| Gesamtzeichnungssumme (inkl. Agio) | -105.000 EUR |
| Mittlerückfluss aus Ausschüttungen und Verwertung des Flugzeuges | 252.591 EUR |
| Steuerzahlungen | -34.479 EUR |
| Überschuss nach Steuern | 113.112 EUR |

| JAHR | 1) EIGEN- MITTEL- EIN- ZAHLUNG | 2) AUS- SCHÜT- TUNGEN | A) DAVON EIGEN- KAPITAL- RÜCK- ZAHLUNG | | B) DAVON GEWINN- AUS- ZAHLUNG | | C) HAFTUNG GEM. § 172 HGB | 3) STEUER- ZAHLUN- GEN/ -ERSTAT- TUNGEN | 4) JÄHR- LICHE RÜCK- FLÜSSE NACH STEUERN | 5) GEBUN- DENES KAPITAL | 6) ANTEILI- GES FREMD- KAPITAL ² |
|--------------------------|--|--------------------------------|---|----------------|---|----------------|------------------------------------|--|--|----------------------------------|---|
| | | | | | | | | | | | |
| 2010 | -105.000 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | -97.750 | -97.750 | 123.427 | |
| 2011 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -90.500 | 116.190 | |
| 2012 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -83.250 | 108.524 | |
| 2013 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -76.000 | 100.273 | |
| 2014 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -68.750 | 91.477 | |
| 2015 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -61.500 | 82.111 | |
| 2016 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -54.250 | 72.135 | |
| 2017 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.250 | -47.000 | 61.482 | |
| 2018 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 1.656 | 0 | 0 | 7.250 | -39.750 | 50.134 | |
| 2019 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 6.772 | 0 | 0 | 7.250 | -32.500 | 38.005 | |
| 2020 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 10.000 | 0 | 0 | 7.250 | -25.250 | 25.080 | |
| 2021 | 0 | 7.250 | 7.250 | 0 | 10.000 | 0 | 0 | 7.250 | -18.000 | 11.293 | |
| 2022 | 0 | 12.000 | 12.000 | 0 | 10.000 | 0 | 0 | 12.000 | -6.000 | 7.250 | |
| 2023 | 0 | 12.000 | 3.674 | 8.326 | 6.050 | -3.039 | 0 | 8.961 | 2.961 | 3.912 | |
| 2024 | 0 | 15.000 | 0 | 15.000 | 4.516 | -7.693 | 0 | 7.307 | 10.268 | 312 | |
| 2025 | 0 | 16.000 | 0 | 16.000 | 3.763 | -7.811 | 0 | 8.189 | 18.457 | 0 | |
| 2026 | 0 | 16.000 | 0 | 16.000 | 3.003 | -7.805 | 0 | 8.195 | 26.652 | 0 | |
| 2027 | 0 | 16.000 | 0 | 16.000 | 1.909 | -7.793 | 0 | 8.207 | 34.859 | 0 | |
| 2028 | 0 | 1.333 | 1.333 | 0 | 10.000 ¹ | -338 | 0 | 995 | 35.855 | 0 | |
| Summe | -105.000 | 175.333 | 104.008 | 71.326 | | -34.479 | | 35.855 | 35.855 | | |
| Verkauf | 0 | 77.257 | 992 | 76.265 | | 0 | | 77.257 | 77.257 | | |
| Gesamt- summe | -105.000 | 252.591 | 105.000 | 147.591 | | -34.479 | | 113.112 | 113.112 | | |

¹ Die Haftung besteht bis zu fünf Jahren nach Veräußerung der Beteiligung (siehe S. 25).² Das anteilige Fremdkapital wurde mit einem EUR/USD-Wechselkurs i.H.v. 1,4480 umgerechnet.

H. KAPITALRÜCKFLUSSPROGNOSE

Die Änderungen in den aktualisierten, langfristigen Prognose-rechnungen fließen in die aktualisierte Kapitalrückflussrechnung ein. Für Anleger, die im Jahr 2009 ihre Kapitaleinlage (zzgl. Agio) geleistet haben und ab dem 1. Januar 2010 ausschüttungs-berechtigt sind, stellen sich die Gesamtausschüttungen wie in der vorstehenden Tabelle gezeigt dar:

Insgesamt erhält der Anleger, der zum 1. Januar 2010 beigetreten ist, prognostizierte Gesamtausschüttungen von rund 253 % auf

das eingesetzte Kapital. Für Anleger, die nach dem 1. Januar 2010 beitreten und einzahlen, verringert sich die Gesamtausschüttung zeitanteilig entsprechend.

Die vorstehenden Angaben ergänzen bzw. ersetzen die Ausführungen und Angaben zu den langfristigen Pro-gnosen, insbesondere die Angaben auf den Seiten 14, 76f. und 81ff.

Datum der Aufstellung des Prospektnachtrags: 03. Februar 2010

Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG



HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG
durch Verwaltung HANSA TREUHAND Finance GmbH
durch ihren Geschäftsführer Hermann Ebel

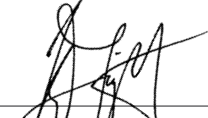


HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG
durch Verwaltung HANSA TREUHAND Finance GmbH
durch ihren Geschäftsführer Sönke Fanslow

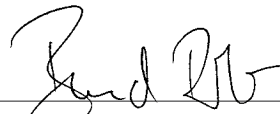
Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG



Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
durch Doric Emissionshaus Verwaltungs GmbH
durch ihren Geschäftsführer Dr. Peter E. Hein



Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
durch Doric Emissionshaus Verwaltungs GmbH
durch ihren Geschäftsführer Mark Lapidus



Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG
durch Doric Emissionshaus Verwaltungs GmbH
durch ihren Geschäftsführer Bernd Reber

Bitte per Post an:

HANSA TREUHAND Finance
GmbH & Co. KG
An der Alster 9
20099 Hamburg

oder per Fax an: 040 – 30959113

Prospektnachtrag Nr. 1 zum Beteiligungsangebot SKY CLOUD – A380

Empfangsbestätigung

Hiermit bestätige ich,

den Prospektnachtrag Nr. 1 vom 03. Februar 2010 der HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG und der Doric Emissionshaus GmbH & Co. KG zum Verkaufsprospekt SKY CLOUD-A380 vom 19. Oktober 2009 erhalten zu haben.

Name, Vorname

Ort, Datum, Unterschrift