

Air France kondigt maatregelen aan om de strijd tegen seksueel geweld op te voeren



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 1005, 20 februari 2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier](#)  [vindt u deze hier](#) 

De brief van maandag

Inhoud :

Air France kondigt maatregelen aan om de strijd tegen seksueel geweld op te voeren

Amsterdam Schiphol, de op twee na grootste luchthaven van Europa
Etihad bevestigt ommekeer

Misbruik van publieke middelen en vriendjespolitiek: luchthaven Limoges
verdacht van illegale subsidies aan Ryanair

Airbus pronkt, Boeing wordt depressief

Crash in Toronto: hoe kon het vliegtuig van Delta Airlines omslaan op de
landingsbaan?

> Air France kondigt maatregelen aan om de strijd tegen seksueel geweld op te voeren

(bron AFP) 20 februari 2025

Mijn commentaar: ik vind de reactie van de CEO van Air France in
overeenstemming met de situatie.

Ik heb slechts twee opmerkingen:

- 1. als er procedures lopen, dat deze met spoed worden afgehandeld en dat klagers op de hoogte worden gesteld,*
- 2. dat het gebruik van een externe onderzoeker betrekking heeft op alle gevallen, niet alleen op die gevallen waarin, zoals het artikel lijkt aan te geven, de betrokkenen uit twee verschillende directoraten komen.*

Tot slot wil ik de wens uitspreken dat de vakbonden die het charter van Air France "Handelen tegen geweld en pesterijen op het werk" nog niet hebben ondertekend, dit onverwijld doen. Dit zal een sterk signaal zijn naar de slachtoffers.

Lees het artikel :

Een paar dagen nadat een onderzoek van Radio France werd uitgezonden, **kondigde de CEO van Air France woensdag een reeks maatregelen aan om de strijd tegen seksistisch en seksueel geweld in haar bedrijf op te voeren, waarbij hij dit soort gedrag als "onaanvaardbaar" omschreef.**

De opmerkingen van Anne Rigail kwamen na een ontmoeting 's avonds met minister van Transport Philippe Tabarot, die "uitleg" had geëist na een onderzoek van de publieke radio op vrijdag, waarin werd gemeld dat dergelijk geweld "gemeengoed" was geworden binnen de emblematische luchtvaartmaatschappij.

"Ik deel de emotie die de getuigenissen van de pers hebben losgemaakt", zei Anne Rigail.

"Zoals ik vandaag aan de minister van Transport heb bevestigd, **zetten we ons volledig in om alle vormen van intimidatie en seksistisch gedrag, die onaanvaardbaar zijn, te bestrijden**", zei de CEO in een verklaring die naar AFP werd gestuurd.

Anne Rigail, die haar functie eind 2018 opnam, wees erop dat "het bedrijf al vele jaren **een systeem heeft voor preventie, ondersteuning van slachtoffers en, bij bewezen feiten, sancties**".

En "zoals we aan ons personeel en aan de minister hebben aangegeven, **zal** dit systeem **worden versterkt**", voegde ze eraan toe, "met de nadruk op bewustmaking en versnelde opleiding voor al ons personeel".

"We zullen ook een onafhankelijke hulplijn opzetten die 24 uur per dag en 7 dagen per week toegankelijk is voor alle werknemers, en er zal een afdeling

worden opgericht die zich specifiek bezighoudt met de bestrijding van discriminatie en intimidatie en die rechtstreeks rapporteert aan de directeur Personeelszaken", voegde Anne Rigail eraan toe.

(...)

Verschillende vrouwen die we spraken meldden dat hun vermeende aanvallers ongestraft bleven: "aanranding en intimidatie maken deel uit van de bedrijfscultuur en zijn bekend en worden gewaardeerd", zei een van hen tegen Radio France.

Anne Rigail beloofde "een snelle uitvoering" van het actieplan om de strijd tegen seksistisch en seksueel geweld bij Air France op te voeren, "in overleg met de vertegenwoordigende organisaties van het personeel".

"De bescherming van onze 40.000 werknemers is een prioriteit. Iedereen moet zijn taken kunnen uitvoeren zonder bang te hoeven zijn geconfronteerd te worden met intimidatie of seksistisch gedrag", pleitte de CEO.

Audit voor verbetering

Het kantoor van Philippe Tabarot bevestigde de inhoud van deze toezeggingen en merkte op dat ze meer ruimte gaven aan externe sprekers, onafhankelijk van de hiërarchie van het bedrijf, met het idee om "zoveel mogelijk spreektijd vrij te maken".

Volgens dezelfde bron **zal het bedrijf ook "systematisch een beroep doen op een externe onderzoeker, met name wanneer de betrokkenen uit twee verschillende afdelingen komen"**.

Meer in het algemeen zal het bedrijf "een audit ondergaan om het systeem te verbeteren", die ook zal worden "toevertrouwd aan een onafhankelijke autoriteit", aldus het ministerie in detail.

Tot slot **heeft de luchtvaartmaatschappij, die nu voor 28% in handen is van de Franse staat, beloofd andere luchtvaartmaatschappijen te raadplegen "om te zien hoe het onderwerp (wordt) behandeld"**, aldus het kantoor van de heer Tabarot, die beloofde dat hij "deze maatregelen zeer nauwlettend zal volgen".

> **Amsterdam Schiphol, de op twee na grootste luchthaven van Europa**

(bron: Voyages d'Affaires) 21 februari 2025

Mijn commentaar: ik heb dit artikel bewust ingekort om alleen de informatie op te nemen die niet in het artikel "Schiphol Group maakt positieve resultaten bekend voor 2024 en investeert in toekomstige groei" (zie [de nieuwsbrief van vorige week](#)) stond.

Voor de directie van Amsterdam Airport Schiphol is de stijging van de ticketprijzen geen rem op de groei.

Lees het artikel :

Met 66,8 miljoen passagiers die **in 2024** worden verwacht, **heeft de luchthaven Amsterdam Schiphol bevestigd dat het inderdaad de op twee na grootste hub op het Europese continent is. Achter London Heathrow en Paris-CDG.** (...)

"In 2024 begonnen de investeringen in kwaliteit op Schiphol hun vruchten af te werpen. Passagiers hebben geprofiteerd van kortere wachttijden. We constateren dat meer dan driekwart van de Nederlandse bevolking positief staat tegenover luchtvaart en dat de vraag naar vliegreizen blijft groeien. We moeten daarom de ervaring van al deze reizigers blijven verbeteren. Daarom blijven we ook in 2025 onverminderd investeren in betere, duurzamere kwaliteit. Dit is essentieel om Schiphol te kunnen blijven bijdragen aan de welvaart van Nederland", aldus Pieter van Oord, CEO van de luchthaven.

De luchthaven is van plan om de komende jaren zes miljard euro te investeren, waaronder de renovatie van Pier C en de bouw van Pier A. Ook komen er diverse uitbreidingen van de bestaande terminal en technische faciliteiten zoals bagagesortering. Tegen 2025 verwacht de luchthaven een verdere groei, ondanks de stijgende ticketprijzen.

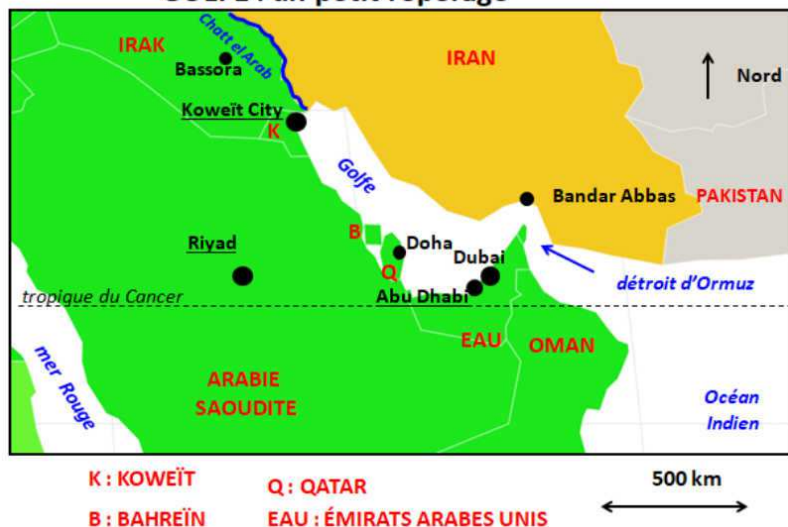
> [Etihad bevestigt de ommekeer](#)

(bron Journal de l'Aviation) 19 februari 2025

Mijn commentaar: Etihad (gevestigd in Abu Dhabi, 97 vliegtuigen) is een van de vier zogenaamde Golfmaatschappijen, samen met Emirates (gevestigd in Dubai, 254 vliegtuigen), Qatar Airways (gevestigd in Doha, 261 vliegtuigen) en Gulf Air (gevestigd in Bahrein, 43 vliegtuigen).

Hun belangrijkste luchthavens zijn gegroepeerd binnen een klein gebied (maximaal 500 km ertussen).

GOLFE : un petit repérage



In 2018 zat Etihad in zwaar weer.

Om haar netwerk uit te breiden en te concurreren met haar rivalen uit de Golfstaten, was haar strategie om te investeren in noodlijdende luchtvaartmaatschappijen zoals Air Berlin (1991), Alitalia, Darwin Airline en Jet Airways (geen volledige lijst).

De verliezen (alleen al 1,7 miljard euro voor Alitalia) en de schade aan haar reputatie waren opgelopen; al deze luchtvaartmaatschappijen waren ten onder gegaan.

Toen de Covid-crisis voorbij was, veranderde Etihad geleidelijk zijn financiële situatie.

De luchtvaartmaatschappij, die eigendom is van het staatsinvesteringsfonds ADQ van Abu Dhabi, bouwt voort op haar solide financiële prestaties en overweegt nu een beursgang in 2025.

Lees het artikel :

De jaren van onrust bij Etihad behoren echt tot het verleden. De luchtvaartmaatschappij uit Abu Dhabi is goed op weg om de doelstellingen van haar Journey 2030 groeiplan te halen en viert zowel een derde jaar op rij winstgevendheid als een recordwinst in 2024.

Etihad boekte een jaarmzet van \$6,9 miljard, een stijging van bijna 25% dankzij groei in zowel passagiers- als vrachtactiviteiten. De EBITDA verbeterde met 32,5% en **de nettowinst verdrievoudigde tot \$476 miljoen.**

In lijn met de oorspronkelijke doelstellingen die de luchtvaartmaatschappij zichzelf

had gesteld, bereikte ze opnieuw dezelfde passagiersaantallen als in 2017, met 18,5 miljoen passagiers, een stijging van 32%. Naast de aantrekkelijkheid van het product heeft Etihad ook de capaciteit aanzienlijk verhoogd, met een aanbodstoename van 28%, wat niet heeft verhinderd dat de bezettingsgraad is verbeterd.

(...)

De stroom van leveringen zou de luchtvaartmaatschappij in staat moeten stellen om haar groei in 2025 voort te zetten, zelfs als vertragingen in de leveringen door verstoringen in de toeleveringsketen dit zullen vertragen.

Afgelopen november vertelde het management van de luchtvaartmaatschappij dat ze verwachtten in 2025 ten minste 22 vliegtuigen te leveren, waarvan het merendeel in de tweede helft van het jaar zal worden geïntegreerd in plaats van in de eerste. In de tussentijd leaset Etihad van partnerluchtvaartmaatschappijen.

Nieuw voor 2025 is de integratie van de eerste A321LR's, die zullen worden uitgerust met een configuratie voor drie klassen.

Etihad heeft nu 97 vliegtuigen in gebruik - tegen 85 in 2023 - en streeft naar een vloot van 160 in 2030.

(...)

Etihad heeft onlangs ook een investeringsprogramma ter waarde van meer dan 800 miljoen dollar aangenomen om de vloot aan te passen.

> **Misbruik van overheidsgeld en vriendjespolitiek: luchthaven van Limoges verdacht van illegale subsidies aan Ryanair**

(bron France3) 20 februari 2025

Mijn commentaar: Jaar na jaar wordt de lijst van luchthavens die worden veroordeeld voor het betalen van illegale subsidies aan Ryanair langer.

Lokale autoriteiten willen niet graag voldoen aan regels die ertoe zouden kunnen leiden dat ze hun luchthaven moeten sluiten en de lokale bevolking voor het hoofd stoten.

De controverse rond de vluchten naar Pau en Tarbes is hier een perfecte illustratie van.

De twee luchthavens liggen 50 km uit elkaar. De luchthaven van Tarbes heeft een openbaredienstverplichting (ODV) waardoor het de exploitatie van de route Orly-Tarbes, die aan Volotea is toevertrouwd, kan subsidiëren.

Het zakelijke verkeer van Pau is zodanig gedaald dat Air France noch Transavia in staat zijn de route te exploiteren zonder geld te verliezen. Dit tot grote ergernis van de Kamer van Koophandel van Pau.

In een tijd waarin vliegreizen minder koolstofintensief worden, is het tijd om na te denken over een nieuw beleid voor luchtdiensten op het Franse vasteland.

Sommige gekozen vertegenwoordigers van Pau en Tarbes hebben de wens geuit om slechts één luchthaven te behouden, waardoor we het geschatte break-even punt van 1 miljoen passagiers per jaar zouden kunnen overschrijden.

Ik vind dit een interessant voorstel. Het zou in veel regio's kunnen worden overgenomen.

L'aéroport de Pau Pyrénées n'a retrouvé en 2023 que 57 % de son trafic de 2019. Celui de Tarbes Lourdes Pyrénées l'a dépassé et se situe même à 127 % de son niveau d'avant Covid.



Chart: PC / La Tribune • Source: Union des aéroports français (UAF) • Get the data • Created with Datawrapper

Lees het artikel :

De lucht is bewolkt **op de luchthaven van Limoges-Bellegarde**. Volgens onze informatie **is er een vooronderzoek aan de gang, dat zou kunnen leiden tot het openen van een onderzoek naar verduistering van overheids gelden of vriendjespolitiek, gericht tegen het openbare establishment**. Het parket van de Haute-Vienne voert al enkele jaren **onderzoeken uit naar subsidies die de luchtvaartmaatschappij Ryanair illegaal zou hebben ontvangen**. Deze mogelijk onterechte financiering zou bedoeld zijn geweest om de vervoersmaatschappij aan te trekken en in het gebied te houden om de lokale economie te stimuleren.

De gemeenschappelijke onderneming die eigenaar is van de luchthaven is voor 49,6% in handen van de regio Nouvelle-Aquitaine, voor 25,2% van het departement Haute-Vienne en voor 25,2% van Limoges Métropole. Het beheer van de faciliteit is toevertrouwd aan de Kamer van Koophandel en Industrie van Limoges (CCI). In de afgelopen dagen zijn Pierre Massy, voorzitter van de CCI sinds 2016, en Jean-Pierre Limousin, de voormalige voorzitter, ondervraagd door

onderzoekers. Beiden weigerden commentaar te geven.

Verschillende Ryanair-managers zijn ook ondervraagd. Andere luchtvaartmaatschappijen zijn ook onderzocht en ondervraagd, ofwel omdat zij concurrenten vertegenwoordigen, ofwel omdat ook zij ervan verdacht worden onterechte subsidies te hebben aangevraagd.

De Europese Unie reguleert staatssteun streng via richtlijnen die bedoeld zijn om concurrentievervalsing te voorkomen. Subsidies moeten een weerspiegeling zijn van wat een particuliere investeerder onder normale marktomstandigheden zou doen. Als overheidssteun wordt toegekend zonder duidelijke economische rechtvaardiging, kan deze worden beschouwd als onverenigbaar met de interne markt en moet deze worden terugbetaald.

Ryanair, een bedrijf dat gewend is aan onterechte subsidies

Ryanair (...) moest 14 miljoen euro terugbetalen die ten onrechte was betaald door de luchthaven Frankfurt-Hahn in Duitsland. In 2019 beval de Europese Commissie Ryanair om 8,5 miljoen euro terug te betalen die het had ontvangen via marketingovereenkomsten met de luchthaven van Montpellier. Twintig jaar geleden werd het bedrijf in België zelfs veroordeeld voor illegale financiering van de luchthaven van Charleroi, voordat deze aanvankelijke beslissing op formele gronden werd vernietigd (deze zaak illustreert de complexiteit van de procedures op dit gebied).

(...)

> Airbus pronkt, Boeing wordt depressief

(bron Libération) 20 februari 2025

Mijn commentaar: ik had verschillende artikelen kunnen kiezen die de afgelopen dagen zijn gepubliceerd om de situatie van vliegtuigfabrikanten te illustreren. Hier is een overzicht:

- *Les Echos: Airbus boekt een nettowinst die in de buurt komt van zijn record voor 2022*
- *20minuten : Vergeet Airbus of Boeing, maak kennis met Comac Vliegen we over twintig jaar allemaal met Chinese vliegtuigen?*
- *Journal de l'Aviation : Boeing 777X dienstregeling werpt twijfel op Emirates en andere...*
- *Journal de l'Aviation: Ondanks uitstel van ingebruikname behoudt de Airbus A350F een ruime voorsprong op zijn enige concurrent*

- *The Wall Street Journal: De Airbus XLR, een slecht voorteken voor Boeing*
- *Journaal van de luchtvaart : EASA certificeert de door Pratt & Whitney aangedreven Airbus A321XLR*

De situatie is deprimerend voor Boeing.

Airbus ligt op koers om een nieuw model vliegtuig met één gangpad te lanceren, enkele jaren voor Boeing.

Met zijn langeafstandsmodule ligt Airbus enkele jaren voor op Boeing.

De Comac C919 van China is een generatie ouder dan de Airbus A320 NEO en daarom minder efficiënt.

Om te kunnen concurreren met de toekomstige Airbus met één gangpad, zou Comac zijn eigen motor moeten ontwikkelen die 30% minder brandstof verbruikt dan de motoren die de C919 aandrijven. En dat zonder enige ervaring. Een bijna onbereikbare uitdaging tussen nu en 2040.

Lees het artikel :

"Een kleurrijk jaar". De CEO van Airbus, Guillaume Faury, die zelden van retorische fratsen houdt, waagde zich op donderdag 20 februari aan dit beeld om de goede resultaten van de Europese lucht- en ruimtevaartgroep te illustreren. Het is waar dat groen de overheersende kleur is in de financiële indicatoren van het bedrijf. Een nettowinst van 4,2 miljard euro, een stijging van 12% ten opzichte van 2023, en een omzet van bijna 70 miljard, een stijging van 6%. In de afgelopen zes maanden is de koers van het Airbus-aandeel met bijna 20% gestegen. Natuurlijk **doet de kernactiviteit van de fabrikant, passagiersvliegtuigen, het geweldig goed. Maar dat geldt ook voor de defensieactiviteiten**, die van nature cyclisch zijn omdat ze gekoppeld zijn aan overheidsbudgetten. De orderportefeuille bedraagt meer dan 17 miljard euro en in het laatste kwartaal van 2024 tekende Spanje voor 25 Eurofighter gevechtsvliegtuigen.

Deze resultaten staan in contrast met die van Boeing. Voor de Amerikaanse fabrikant ziet 2024 eruit als een financiële nachtmerrie. Een nettoverlies van 11,8 miljard dollar (11,2 miljard euro) en een omzetsdaling van 14%. Het staat nu op iets meer dan 66 miljard dollar. In vijf jaar tijd heeft het bedrijf 30 miljard dollar verloren.

Deze slechte prestaties zijn terug te zien in de productie en orderontvangst van Boeing. **In 2024 leverde het Amerikaanse bedrijf 348 vliegtuigen af en haalde het 279 nieuwe orders binnen. In Toulouse, op het hoofdkantoor van**

Airbus, is de trend heel anders: 766 afgeleverde vliegtuigen en 826 geboekte verkopen, dat wil zeggen twee keer zoveel afgeleverde vliegtuigen en 826 geboekte verkopen, terwijl de twee rivalen van oudsher de neiging hebben om teen-tegen-teen te spelen op deze belangrijke indicatoren.

Toegegeven, Boeing betaalt voor de incidenten met zijn vlaggenschip, de 737, die in januari 2024 tijdens een vlucht een deur verloor als gevolg van slecht onderhoud.

Maar het probleem gaat dieper dan dat. "De afgelopen jaren heeft het bedrijf gekozen voor een puur financiële strategie", merkt een voormalig leidinggevende van Airbus op. Met andere woorden, in Seattle hebben de ingenieurs de overhand verloren aan financiers die zich meer zorgen maken over winstgevendheid dan over kwaliteit. "Wat nodig is, is een fundamentele cultuuromslag bij Boeing, gericht op kwaliteit en veiligheid in plaats van winst", viel Michael Whitaker, voormalig hoofd van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit, begin januari aan. De benoeming in juli 2024 van een nieuwe baas bij Boeing, Kelly Ortberg, ingenieur van opleiding, lijkt een stap in die richting. Hij kreeg de voorkeur boven de interne kandidaat Stephanie Pope, hoofd van de divisie commerciële vliegtuigen, die een financiële achtergrond had.

Naast verwaarloosde vaardigheden en knowhow heeft Boeing te kampen met hiaten in het aanbod van vliegtuigen dat het luchtvaartmaatschappijen kan bieden. De markt voor vliegtuigen met meer dan 100 zitplaatsen kan worden onderverdeeld in twee verschillende segmenten: vliegtuigen voor de middellange afstand, voor vluchten van minder dan vier uur, en langeafstandsvliegtuigen.

In de eerste categorie **kan het Boeing 737-model niet concurreren met het sterproduct van Airbus: de A321 XLR**, waarvan het bereik is uitgebreid tot het punt waarop het van Parijs naar New York kan vliegen. Het resultaat: 500 orders. De marge op dit type vliegtuig, dat voor 80 tot 90 miljoen dollar wordt verkocht, is meer dan 10 miljoen dollar.

Voor langeafstandsvluchten kan Airbus het vliegtuig met de grootste capaciteit aanbieden: de A350-1000 met 450 zitplaatsen. Boeing heeft een gelijkwaardig model ontworpen, de 777LR, maar heeft nog geen vliegvergunning.

En beide fabrikanten hebben een beperkte productiecapaciteit. Hun respectieve orderportefeuilles zijn vol voor de komende tien jaar, met 8.658 te leveren vliegtuigen door Airbus en 5.500 door Boeing. Om aan deze verplichtingen te voldoen, moeten de assemblagelijnen op volle toeren draaien.

De assemblagelijnen van Airbus hebben moeite om het productietempo bij te houden vanwege onderaannemers. Airbus wilde bijvoorbeeld elke maand 60

A320-toestellen voor de middellange afstand produceren. Het moest het doen met 50. Te late leveringen irriteren klanten en zijn duur voor fabrikanten, die financiële compensatie moeten bieden. **"Een aantal klanten zou zich misschien van Boeing afkeren als Airbus deze problemen niet had om de productie op te voeren", zegt Yan Derocles, financieel analist bij Oddo Securities**

Een luchtvaartmaatschappij als **Air France-KLM is echter een goed voorbeeld van deze koerswijziging. De maatschappij geeft jaarlijks twee miljard euro uit aan om haar vloot te vernieuwen. De afgelopen zeven jaar heeft Air France echter geen enkele Boeing besteld, maar zich vastgelegd op 200 Airbus-vliegtuigen van alle modellen.** De langeafstandsvliegtuigen van Air France, tot nu toe Boeing 777's die het einde van hun carrière naderen, worden geleidelijk vervangen door Airbus A350's, "die efficiënter worden geacht voor de routes die we moeten vliegen", aldus een bron binnen de nationale luchtvaartmaatschappij.

Maar Airbus kan niet op zijn lauweren rusten. Ten eerste omdat de groep niet alleen een succesverhaal is. Het heeft een aantal serieuze verliesgebieden in zijn productassortiment, zoals ruimtevaartactiviteiten en het militaire transportvliegtuig A400M, waar de verkoop niet van de grond komt. De orderportefeuille bevat in totaal 48 vliegtuigen. "Dit vliegtuig alleen al moet een verlies van 10 miljard hebben gegenereerd", schat een voormalig directielid van Airbus.

Ten tweede omdat **het duopolie met Boeing aan het afbrokkelen is. China heeft een vliegtuig voor de middellange afstand gelanceerd, de Comac C919, waarvan er al 400 zijn besteld. Voorlopig heeft het alleen luchtvaartmaatschappijen in het Midden-Koninkrijk overtuigd.** In de toekomst zou zijn verkoopprijs, die lager ligt dan die van zijn concurrenten, Europese lagekostenmaatschappijen kunnen aantrekken. Boeing van zijn kant is nog niet klaar met zijn lange mars om het vertrouwen van zijn klanten en passagiers te herstellen. Boeing wordt daarbij nauwelijks geholpen door de man van wie je zou denken dat hij zijn belangrijkste supporter zou zijn: Donald Trump. De Amerikaanse president sprak zich uit tegen de fabrikant aan boord van het "made in USA" presidentiële vliegtuig Air Force One. "Ik ben niet blij met Boeing en we kijken naar alternatieven", zei hij woensdag, verwijzend naar de twee vliegtuigen die de fabrikant aan het Witte Huis moet leveren en die nu meer dan drie jaar over tijd zijn.

> Crash in Toronto: hoe kantelde het vliegtuig van Delta Airlines op de landingsbaan?

(bron AFP) 20 februari 2025

Mijn commentaar: *Uit dit artikel haal ik de uitleg van Xavier Tytelman:*

"We hebben een vliegtuig dat zijwaarts gaat en dan gaan de vleugels en het verticale stabilo scheuren, en daarom zijn ze er, om over-ongevallen te voorkomen omdat ze een deel van de brandstof bevatten".

Dit illustreert duidelijk dat veiligheid een prioriteit is vanaf de ontwerpfase van het vliegtuig en dat geen enkel detail over het hoofd mag worden gezien.

Tegen deze achtergrond is het besluit van de regering Trump om honderden werknemers te ontslaan bij de Federal Aviation Administration (FAA, de instantie die verantwoordelijk is voor de regulering van en het toezicht op de burgerluchtvaart in de Verenigde Staten) zorgwekkend.

Temeer omdat, volgens de vakbonden, de mensen die ontslagen worden assistenten luchtvaartveiligheid, onderhoudsmonteurs en nautische informatiespecialisten zijn.

Hun rol is essentieel: ze zijn "verantwoordelijk voor het assisteren van veiligheidsinspecteurs van vliegtuigen, het repareren van luchtverkeersleidingsfaciliteiten en het bijwerken van de digitale kaarten die piloten tijdens de vlucht gebruiken, evenals het maken van alle aanpassingen die de FAA kan bevelen". Deze personeelsbezetting was echter al onvoldoende (bron: AP News, 19 februari).

Opmerking: met dank aan APNA voor het verstrekken van deze informatie.

Lees het artikel :

Wat gebeurde er maandag op de landingsbaan van de luchthaven van Toronto in Canada? Een CRJ900-toestel van Delta Airlines kantelde volledig bij de landing, waarbij minstens 18 mensen gewond raakten, van wie drie ernstig, in een zeldzaam incident.

Hoewel er nog geen verklaring is gegeven voor de oorzaak van het ongeluk, geven de getuigenissen van de passagiers (er waren 80 mensen aan boord) en de analyses van de experts ons wel een idee. Dit ongeluk is zeker het gevolg van een combinatie van negatieve factoren.

Wat de passagiers zagen

Een van hen vertelde CNN dat hij "een gewelddadige landing" had meegemaakt. "We raakten de grond, en we lagen op onze zij, en toen waren we ondersteboven, hangend als vleermuizen".

"Toen we de landingsbaan raakten was het super hard, het vliegtuig raakte de grond en kantelde", legde hij uit. Deze passagier zei dat hij een "grote vuurbal uit de linkerkant van het vliegtuig zag komen".

Het lijkt er daarom op dat het geweld van de landing in combinatie met de weersomstandigheden grotendeels de volledige omverwerping van het vliegtuig verklaren, zoals expert en voormalig piloot Xavier Tytelman betoogde, met wie BFM Business contact opnam.

De mening van de expert

Allereerst wijst hij op de buitensporige daalsnelheid die op FlightRadar is waargenomen: "we hebben een daalsnelheid van 1.000 voet per minuut in plaats van 400 voet per minuut als we het vergelijken met eerdere landingen op dezelfde landingsbaan".

"Het tweede element is de flare. Wanneer een vliegtuig op een landingsbaan aankomt, zal het zijn dalingshoek afbreken om een beetje meer horizontaal te gaan, om zijn snelheid en dus de impact met de grond te verminderen. We zien echter dat het vliegtuig zijn initiële hoek aanhoudt, niet afketst, en dat de impact met de grond zeer intens is en de vernietiging van het landingsgestel veroorzaakt", vervolgt Xavier Tytelman, wat suggereert dat de wind het vliegtuig terug de grond op kan hebben geblazen en niet noodzakelijkerwijs een fout van de piloot was.

Deze twee factoren verklaren de zeer harde landing, maar niet het kantelen van het vliegtuig. Deze keer moet er rekening worden gehouden met de weersomstandigheden en de staat van de landingsbaan.

"De landingsbaan was bevroren en er stond een zijwind van ongeveer 30 km/u, waardoor de landing moest worden aangepast. Met de beelden die we hebben, hebben we niet de indruk dat het vliegtuig zijn neus aan de kant heeft waar de wind vandaan komt, of dat het probeert weer op koers te komen nadat het op de landingsbaan is geland (decrab manoeuvre, noot van de redacteur)", legt Xavier Tytelman uit.

Een precedent

Aangezien het vliegtuig zich niet op de middellijn bevindt wanneer het landt, zal al het gewicht worden uitgeoefend op een van de landingsgestellen, dat zal

doorbuigen waardoor het vliegtuig omrolt, versneld door de toestand van de landingsbaan.

"Het vliegtuig zal dan zijwaarts gaan en de vleugels en verticale stabilisator zullen afscheuren, en dat is waarom ze er zijn, om overongevallen te voorkomen, omdat ze een deel van de brandstof bevatten".

Hierdoor kon de bemanning de passagiers "kalm en bewonderenswaardig" evacueren.

Xavier Tytelman wijst er ook op dat in 2022 een soortgelijk incident plaatsvond in Somalië. Sterke wind tijdens de landing destabiliseerde het vliegtuig, waarvan de vleugel de landingsbaan raakte, waardoor het volledig omsloeg op de landingsbaan. Opnieuw scheidden de vleugels en de staart zich snel waarbij de integriteit van de romp werd beschermd. Slechts acht mensen raakten gewond.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 21 februari op 8,506 euro. Over de hele week is de koers vrijwel stabiel (-0,26%).

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 9,23 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €6,45.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: Na medio januari een historisch dieptepunt te hebben bereikt, is de koers van het aandeel Air France-KLM met 18% gestegen.

Het blijft echter extreem laag.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$1 gedaald naar \$94. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$74 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn commentaar:** De oliepunten zijn de afgelopen twee maanden weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.*

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen drie weken, , was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:** Als je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, ga dan naar [het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigation](#).*

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me een](#) e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.656 mensen ontvangen dit persoverzicht live