



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 715, 5 augustus 2019.

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

of 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 gisteren](#), 

De pers recensie van maandag....

> Als je een luchtvaartmaatschappij runt, moet je wendbaar zijn...

(bron Le Figaro) 1 augustus - Benoemd tot CEO van Air France-KLM aan het einde van de zomer van 2018, na een lange sociale crisis, **gaf Air Canada's voormalige nummer twee Le Figaro zijn eerste interview**. Hij verdedigde zijn eerste beslissingen, te beginnen met zijn keuze om de vloot van middellangeafstandsvliegtuigen te vernieuwen, en hij zette zijn ambities voor Air France-KLM en Transavia uiteen.

De FIGARO. - U staat al tien maanden aan het hoofd van Air France-KLM, met de ambitie, net als uw voorgangers, om er een wereldleider van te maken. Hoe gaat het met je?

Ben SMITH. - Ik heb ermee ingestemd om te komen omdat **ik geloof in het potentieel van beide bedrijven, die internationaal erkend zijn**. Air France en KLM maken niet optimaal gebruik van hun capaciteiten. (...) Mijn prioriteit was het opzetten van een team dat op een duurzame manier reageert op de frustraties en zorgen van medewerkers. (...) Ik heb ervoor gekozen om vier pijlers te herstellen: vertrouwen, respect, transparantie en vertrouwelijkheid (...) **Alle personeelscategorieën hebben overeenkomsten ondertekend (...).**

Dit geeft ons een grote stabiliteit om ons bedrijf te ontwikkelen. In een transparantere omgeving kunnen betere en snellere beslissingen worden genomen. En als je een luchtvaartmaatschappij runt, moet je wendbaar zijn.

Hoe bent u van plan om de margeverschil tussen Air France en KLM te verkleinen?

De marge van Air France bedroeg in 2018 slechts 2%, vergeleken met 9% voor KLM, 10% voor Lufthansa, 12% voor British Airways en 18% voor Ryanair. De marge van 2% bij Air France is niet bevredigend. **Vijf punten kunnen worden verklaard door de kosten in Frankrijk. Maar twee punten zijn te wijten aan de complexiteit en inefficiëntie van het bedrijf.** Het is aan ons om dit aan te pakken. Voor de andere vijf moeten we hetzelfde kunnen doen als in Singapore of Schiphol, waar overheden de concurrentiekracht van hun luchtvaartmaatschappijen ondersteunen. In Frankrijk is er geen reden waarom we het niet kunnen doen.

U heeft zojuist de aankoop aangekondigd van vliegtuigen om Air France's middellangeafstandsvliegtuigen te vernieuwen. Waarom de keuze voor de A220?

Een besluit om de verouderende vloot te vervangen is onmogelijk in een situatie van sociale crisis zoals we die een paar maanden geleden hebben meegemaakt. Vernieuwing van de vloot was meerdere malen uitgesteld. En na twee of drie jaar was er nog geen beslissing genomen. **De A220-300 werd gekozen in drie maanden tijd. Het is in het voordeel van de nieuwe generatie een-gangen voertuigen waarvan het ontwerp de laatste jaren is ontwikkeld.** Het is brandstofefficiënter en stoot dus veel minder CO₂ uit. De geluidsimpact is lager dan bij elk ander apparaat in deze categorie. Het is flexibel. Het kan gebruikt worden op het binnenlandse, Europese netwerk. (...)

Welke orders overweegt u om de groei van Transavia te ondersteunen, dat voor de 737 heeft gekozen?

(...) We zullen voorlopig geen 737 Max kopen. We zullen in staat zijn om gebruikte 737 NG te kopen. Er zijn er duizenden in de wereld. De KLM heeft er al 50 van.

Wat is uw ambitie om Transavia te ontwikkelen?

Wij zullen Transavia kunnen ontwikkelen vanuit Orly, maar ook vanuit

bijvoorbeeld Marseille, Nice, Toulouse, Lyon, Nantes, Bordeaux, waar de kosten laag zijn. (...)

De binnenlandse markt blijft veel geld verliezen. Wil je verder gaan om het te herstructureren?

Er is een thuismarkt in Frankrijk en Parijs is de belangrijkste toeristische bestemming op de Europese markt. Veel klanten die niet in Parijs gevestigd zijn, verwachten dat wij hun eerste keuze zijn. En dankzij ons binnenlandse netwerk hebben onze partners zoals Delta toegang tot 50 verbindingen in Frankrijk. De **herstructurering van het binnenlandse netwerk is aan de gang**. Het is niet gemakkelijk. We verliezen veel geld. De TGV wordt steeds populairder bij reizigers. Dit is een unieke situatie. **Onze concurrenten**, British Airways en Lufthansa, hebben de **binnenlandse markt volledig verlaten. Ze zijn vervangen door goedkope producten. In Frankrijk is het anders. Maar we moeten nog steeds evolueren om onze aanwezigheid te behouden**. We zullen niet in staat zijn om geld te blijven verliezen zoals we nu verliezen.

Het luchtvervoer, met name voor binnenlandse routes, ligt onder vuur van milieuactivisten. Hoe kan je ze beantwoorden?

Wij nemen onze verantwoordelijkheid voor het milieu zeer serieus. En onze klanten zijn er even gevoelig voor als onze medewerkers. We willen allemaal dat de gevolgen voor het milieu worden beperkt. Maar we worden buitenproportioneel aangevallen. De beslissing van gisteren om onze vloot te vernieuwen betekent een aanzienlijke verbetering van onze milieu-impact. **Dat is de boodschap die we aan de regering sturen. Ons belasten betekent dat we niet meer kunnen investeren in een milieuvriendelijkere vloot. Ik ben er niet zeker van dat deze maatregel een stap in de goede richting is.** (...)

Waarom geloof je niet langer in de A380?

Het was een interessant ontwerp met veel innovaties. Klanten waarderen deze stille eenheid. Maar we hebben geen bevredigend product, vooral niet in de business class. De kosten voor de renovatie van de hutten is een van de redenen waarom wij besloten hebben om vanaf 2022 te stoppen met vliegen. Een investering van 31 miljoen euro voor renovatie en 55 miljoen euro voor het onderhoud van elk van de zeven apparaten is niet redelijk. **Met zijn vier motoren verbruikt de A380 veel brandstof en het onderhoud van zo'n kleine vloot is**

niet efficiënt. Bovendien biedt dit toestel slechts toegang tot een beperkt aantal luchthavens en routes. (...)

> **Air France-KLM verbetert zijn resultaten en draait de pagina op de A380 om.**

(bron Les Échos) 31 juli - Goed nieuws kan slecht nieuws verbergen bij Air France-KLM. En andersom. Terwijl de **groep op woensdagochtend vrij positieve resultaten aankondigde in het tweede kwartaal**, gekenmerkt door een stijging van de eenheidsinkomsten en een daling van de eenheidskosten, **zal Air France-KLM te maken krijgen met een afschrijving van de activa van ongeveer 400 miljoen euro, gekoppeld aan de terugtrekking uit de vloot van al haar A380's**. De groep heeft een aantal belangrijke wijzigingen aangebracht in de resultaten van de groep. Deze uitgave zal over verschillende boekjaren vanaf 2019 tot 2022, bovengenoemde Benjamin Smith, Uitvoerend Directeur worden uitgespreid.

Van de tien A380's die bij Air France in dienst zijn, zijn er vijf in handen van de onderneming en worden derhalve als activa geboekt (...). Ze worden pas ongeveer tien jaar gebruikt, de helft langer dan normaal. Air France zal deze bedragen dus moeten afschrijven alvorens ze te verkopen, wat een **impact zal hebben op haar nettoresultaat, ook al is het slechts een boekhoudkundig verlies zonder kasuitstroom**, terwijl de nodige middelen worden verschaft om vervangende vliegtuigen aan te schaffen. Anderzijds zal de geleidelijke afschaffing van de A380's haar in staat stellen de ongeveer 35 miljoen euro per vliegtuig te besparen die zij voor de renovatie van de A380-cabines zou hebben moeten betalen, alsook de onderhoudskosten voor de 12 jaar van het vliegtuig, die op 85 miljoen euro per vliegtuig worden geraamd.

Deze waardevermindering zou echter niet mogen verhullen dat de rekeningen in het tweede kwartaal een reële verbetering te zien geven, ondanks de ongunstige Europese economische situatie, met positieve vooruitzichten voor het derde kwartaal. **In tegenstelling tot Lufthansa en Ryanair is Air France-KLM er in het tweede kwartaal in geslaagd om de daling van haar eenheidsinkomsten een halt toe te roepen**. En het boekings- en omzetniveau is in het derde kwartaal positief. De kwartaalomzet van de groep stijgt met 6,4% tot meer dan 7 miljard euro en het bedrijfsresultaat stijgt met 15,6% tot 400 miljoen euro (+15,6%). Deze laatste indicator wordt echter vertekend door de vergelijking met het tweede kwartaal van 2018, dat sterk beïnvloed werd door de stakingen in serie. Ten opzichte van het tweede kwartaal van 2017 daalden de bedrijfsopbrengsten met € 95

miljoen.

Het enige nadeel is dat het nettoresultaat over het eerste halfjaar duidelijk in het rood staat, met een verlies van € 239 miljoen, vergeleken met € 158 miljoen over dezelfde periode in 2018, omdat de winst in het tweede kwartaal (€ 81 miljoen) de slechte resultaten in het eerste kwartaal niet compenseerde. En het zijn nog steeds de exploitatieverliezen van Air France (113 miljoen over de eerste helft) die het resultaat bepalen, terwijl de winst van KLM (202 miljoen) in de eerste helft bijna gehalveerd is. Niettemin zou de gebruikelijke sterke winst in het derde kwartaal de trend moeten corrigeren.

De kloof tussen Air France en KLM wordt echter kleiner. (...)

Bovendien lijkt Air France haar sociale problemen te hebben opgelost, met de ondertekening van loonovereenkomsten met alle categorieën van personeel, naast een overeenkomst met Air France piloten over de ontwikkeling van Transavia, aangekondigd op woensdag. De **piloten van Air France die lid zijn van de AF SNPL hebben 78% "ja" gezegd tegen de ontwerpovereenkomst, waardoor de limiet van 40 vliegtuigen voor Transavia France wordt afgeschaft** en er ook meer mogelijkheden zijn voor de middellangeafstandsvloot van Air France. Aan KLM-kant is de situatie echter nog lang niet opgelost, met moeizame loononderhandelingen in volle gang en wantrouwen ten opzichte van het hoofdkantoor dat niet is afgenomen.

***Mijn opmerking:** In de eerste helft van 2019 heeft de Air France-KLM-groep gemengde resultaten geboekt. De bedrijfsopbrengsten van de Groep daalden met 131 miljoen euro in vergelijking met de eerste helft van 2018.*

Air France heeft haar bedrijfsinkomsten met 51 miljoen euro verhoogd, maar er zij aan herinnerd dat de stakingen van Air France bijna 330 miljoen euro kosten.

De bedrijfsopbrengsten van KLM daalden met ruim 180 miljoen euro.

Er zijn twee belangrijke redenen voor deze resultaten. Enerzijds zijn de brandstofkosten hoger dan vorig jaar. Anderzijds daalde de omzet per eenheid licht (-0,4%) als gevolg van overcapaciteit op de Europese middellangeafstandsmarkt.

> Air France kondigt de bestelling van 60 Airbus A220-300 vliegtuigen aan, maar met welk doel?

(bron TourMaG) 31 juli - (...) "De overname van deze nieuwe A220-300's past perfect in de algemene strategie van Air France-KLM om

haar vloot te moderniseren en te harmoniseren," aldus Benjamin Smith, CEO van de Air France-KLM groep.

De A220-300 is

minder vervuilend dan de vorige generaties (-20%) en **is een voertuig met één gang met een capaciteit van 100 tot 150 zitplaatsen**. Door minder brandstof te verbruiken, zal het vliegtuig geld besparen en vooral de efficiëntie van de vluchten verbeteren.

En de CEO van Air France vervolgt: "**Dit vliegtuig garandeert een optimale operationele en economische efficiëntie en zal ons in staat stellen om onze ecologische voetafdruk verder te verbeteren.**

Het is ook perfect aangepast aan ons nationale en Europese netwerk en zal Air France in staat stellen om efficiënter te werken op zijn korte- en middellangeafstandsnetwerk. "» (...)

De A220-300 is gewoon de C-serie van Bombardier. (...) Voor Airbus vormen deze kleine vliegtuigen een enorme markt, aangezien ze de komende 20 jaar 7.000 vliegtuigen in de lucht zullen zijn.

***Mijn opmerking:** Om de eenenvijftig Air France A318's en A319's te vervangen, hadden verschillende vliegtuigmodellen geschikt kunnen zijn: de Boeing 737, die al deel uitmaakte van de vloot van Transavia, de A320 Neo en de A220-300 (voorheen de Bombardier C-reeks, die onlangs door Airbus werd overgenomen en die het beter vond dan een mogelijke A318 Neo).*

De A220-300, met een capaciteit van 149 zitplaatsen, werd gekozen. Het heeft het voordeel dat het een recent ontwerp is (het verbruikt 20% minder dan vliegtuigen van de oudere generatie). Bijna zeshonderd A220's zijn in bestelling en tachtig in dienst, onder andere bij onze partner Delta Airlines, die deze al bijna een jaar zonder problemen exploiteert.

Air France heeft zestig boerderijen besteld. De dertig opties en dertig aankooprechten, bedoeld ter vervanging van de A30 en A321, zullen worden uitgeoefend in overeenstemming met de marktontwikkelingen.

De A220 wordt aangedreven door Pratt & Whitney. AFI KLM E&M-onderhoud zal daarom haar MRO-expertise kunnen uitbreiden naar Pratt & Whitney-motoren.

> Air France: Joint venture met Virgin Atlantic

(bron: Air Journal) 5 augustus - De **Verenigde Staten hebben hun voorlopige toestemming gegeven om de transatlantische gemeenschappelijke onderneming tussen Air France-KLM en Delta Airlines uit te breiden tot Virgin Atlantic.** (....)

Deze gemeenschappelijke onderneming, uitgebreid tot Virgin Atlantic, zal de bestaande tussen Europa en de Verenigde Staten enerzijds en tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten anderzijds vervangen (....). Beschermd tegen de antitrustwetten zullen de vier luchtvaartmaatschappijen jaarlijks aan de DoT verslag moeten uitbrengen over hun commerciële samenwerking en over vijf jaar een gedetailleerd verslag over de gevolgen van deze uitgebreide joint venture moeten voorleggen. (...)

Het Transatlantic Marketplace Partnership, geschat op 13 miljard dollar tussen Europa, het Verenigd Koninkrijk en Noord-Amerika, zal meer dan 300 transatlantische vluchten per dag aanbieden (....). Er zij aan herinnerd dat Air France-KLM aan het einde van de transactie, die tegen het einde van het jaar voltooid zou moeten zijn, een belang van 31% in Virgin Atlantic zal verwerven voor 220 miljoen pond, dat momenteel in handen is van Virgin Group; Virgin Group zal een belang van 20% behouden en het voorzitterschap van de Britse luchtvaartmaatschappij, terwijl Delta Air Lines zijn 49%-belang zal behouden (het bedrijf bezit ook 9% van Air France-KLM). (...)

***Mijn opmerking:** Op de Noord-Atlantische Oceaan bestaan er binnen de Skyteam-alliantie twee gemeenschappelijke ondernemingen naast elkaar: een tussen Delta Airlines en Air France-KLM (met Alitalia), de andere tussen Delta Airlines en Virgin Atlantic.*

De Amerikaanse autoriteiten hebben zojuist ingestemd met hun fusie, enkele maanden nadat de Europese autoriteiten hetzelfde hebben gedaan.

> Financiële resultaten: IAG ver voor Lufthansa en Air France-KLM en Air France-KLM

(bron La Tribune) 2 augustus - **IAG**, de moedermaatschappij van British Airways, Iberia, Air Lingus, Vueling en Level, rapporteerde **een bedrijfswinst van € 960 miljoen in het tweede kwartaal** (+6,6% ten opzichte van vorig jaar) (....).

Na een moeilijk eerste kwartaal, gekenmerkt door een daling van het bedrijfsresultaat met 60%, (....) door trans-Atlantisch verkeer, (....) doet IAG het veel beter dan haar concurrenten Lufthansa en Air France-KLM. Deze week heeft de Duitse groep een bedrijfswinst van 754

miljoen euro (-25%) geboekt, terwijl de Franse groep een bedrijfswinst van 400 miljoen euro heeft geboekt, een stijging met 15,6% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, die de kosten van de stakingen bij Air France met 260 miljoen euro heeft beïnvloed. **De kloof is in de eerste helft van het jaar nog groter geworden. 1,095 miljard euro voor IAG tegenover 418 miljoen voor Lufthansa en 97 miljoen voor Air France-KLM. (...)**

Net als Air France-KLM heeft IAG in het tweede kwartaal (bij constante wisselkoersen) een stijging van 1,1% van de omzet per eenheid geboekt. Het daalde in het eerste kwartaal met 1,4%. Vooral op de wegen naar Noord-Amerika is het aanzienlijk verbeterd (+2,9% na een daling van 2,3% in het eerste kwartaal) en is de daling in Europa aanzienlijk verminderd (-1,1% na -5,7%). De eenheidskosten, inclusief brandstof, stegen met 6,3%, wat ook een verbetering is.

De groep handhaaft haar prognose van een winst in 2019 die gelijk is aan die van vorig jaar (3,2 miljard euro) en verwacht een verbetering van de opbrengsten per eenheid en de niet-brandstofkosten. (...)

***Mijn opmerking:** de halfjaarlijkse resultaten van de Europese majors hebben één ding gemeen: een sterke verslechtering van hun vrachtvervoer.*

Hoewel de resultaten van IAG beter lijken te zijn dan die van Air France-KLM, is het de moeite waard eraan te herinneren dat het belastingsverschil waaraan Air France onderworpen is meer dan 800 miljoen euro per jaar bedraagt. Anders zouden de resultaten van de Frans-Nederlandse fractie tussen die van IAG en die van de Lufthansa-groep liggen.

> Hoe Lufthansa's mooie strategie zuur werd....

(bron Les Échos) 30 juli - Twee jaar na de overname van Air Berlin blijft de Duitse Lufthansa een hoge prijs betalen voor haar strategische weddenschap om de binnenlandse markt van de lagekostenlanden over te nemen. **Na twee winstwaarschuwingen** sinds het begin van het jaar **kondigde de grootste Europese luchtvaartgroep dinsdag een daling van de nettowinst in het tweede kwartaal met 70% aan** tot 226 miljoen euro, met een omzet van 9,6 miljard euro, een stijging van 4%. En ondanks de herstructureringsmaatregelen **blijft haar goedkope dochteronderneming Eurowings geld en marktaandeel verliezen**. Een nogal incongruente situatie toen het de groei van de groep moest stimuleren. Het moet tot minstens 2021 in het rood blijven. (...)

Volgens analisten zou dit zich moeten vertalen in een jaarlijkse winst die ongeveer 25% lager is. (...)

In 2017 leek echter alles op zijn plaats te zijn om van Lufthansa de onbetwiste leider in het Europese luchtruim te maken (....). Na een lang conflict had het management van de groep eindelijk een duurzaam akkoord bereikt met de piloten, waardoor de weg werd vrijgemaakt voor de ontwikkeling van goedkope activiteiten. Bovendien bood het faillissement van Air Berlin een unieke gelegenheid om de controle over de middellangeafstandsmarkt te heroveren en tegelijkertijd de vloot van Eurowings te versterken tegen een goede prijs. (...)

Maar dat was zonder te rekenen op (....) het genadeloze offensief van easyJet en Ryanair in Duitsland en Oostenrijk, die beide vastbesloten waren om de lege ruimte die Air Berlin had achtergelaten op te vullen. (....)

De **groep moest het aanbod van Eurowings inkrimpen om zijn verliezen te beperken**, waarbij de geplande datum voor de terugkeer naar het evenwicht met twee jaar werd uitgesteld. Als veroveraar bevond Lufthansa zich in de verdediging en de uitkomst van de strijd blijft zeer onzeker. Maar niet alleen de Europese hemelreus is de enige die lijdt, ook Ryanair en easyJet hebben eronder te lijden.

> Air China vliegt naar Nice, landt op de A350 in Parijs.

(bron Air Journal) 2 augustus - Aanstaande vrijdag **opent Air China een nieuwe directe route tussen Peking en Nice**, waar routes vanuit Shanghai en Guangzhou voor volgend jaar worden aangekondigd. Bij Paris-CDG wordt sinds donderdag een Airbus A350 ingezet.

Vanaf 2 augustus 2019 biedt de Chinese nationale luchtvaartmaatschappij drie vluchten per week aan tussen haar basis in Peking en de luchthaven van Nice-Côte d'Azur, die worden geëxploiteerd door Airbus A330-200 vliegtuigen die plaats bieden aan 30 passagiers in Business Class en 207 in Economy. (....) Air China is zonder concurrentie op deze route, de **eerste tussen China en een andere stad dan Parijs**. (...)

Air China heeft ook zijn route tussen Peking en Paris-CDG gewijzigd: sinds gisteren gebruikt het een A350-900 die plaats biedt aan 32 passagiers in Business Class, 24 in Premium en 256 in Economy, voor een totaal van 312 zitplaatsen. (....) **Op deze route concurreert zij alleen met Air France, aangezien Aigle Azur haar route vanaf Orly aan het einde van het winterprogramma heeft opgeschort.** (...)

China en Frankrijk hebben een bilaterale luchtvaartovereenkomst met vluchtfrequenties die tegen 2020 zullen verdubbelen, van 50 naar 126 per week per vlag; vanuit Parijs biedt Air France vier CDG-routes aan naar China (met schorsing van Guangzhou eind maart) en XL Airways France één (naar Jinan).

> **Europese Commissie: de steun die op basis van contracten op de luchthaven van Montpellier aan Ryanair is toegekend, is onwettig.**

(bron: Air Journal) 4 augustus - Op vrijdag 2 augustus **heeft de Europese Commissie de Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair gelast 8,5 miljoen euro steun aan Frankrijk terug te betalen in het kader van promotiecontracten voor de luchthaven van Montpellier (MPL).**

Terecht is deze hulp illegaal, zei de Europese Commissie. "Uit ons onderzoek blijkt dat bepaalde betalingen van Franse lokale overheden aan Ryanair om de luchthaven van Montpellier te promoten, Ryanair een oneerlijk en selectief voordeel hebben opgeleverd ten opzichte van zijn concurrenten en schade hebben berokkend aan andere regio's en regionale luchthavens", aldus Margrethe Vestager, Europees commissaris voor concurrentie. (...)

Mijn opmerking: In mijn brief nr. 713 heb ik aangegeven dat 16 Franse luchthavens die door Ryanair worden bediend, door middel van subsidies worden ondersteund.

In het geval van Montpellier is de Commissie tot de conclusie gekomen dat "de aan Ryanair verleende verkoopcontracten Ryanair een oneerlijk en selectief voordeel ten opzichte van zijn concurrenten verschaffen, dat zij onwettige en onverenigbare steun vormden in de zin van de regels van de Europese Unie inzake staatssteun".

Dit is de vierde keer in Frankrijk dat Ryanair wordt gelast onwettige steun terug te betalen. Voorheen waren Pau, Nîmes en Angoulême het onderwerp geweest van dezelfde beslissing.

> **Boeing zou werken aan een nieuw vluchtregelsysteem voor zijn 737 MAX.**

(bron: Seattle Times) 4 augustus - (...) Volgens sommige bronnen dicht bij het bestand dat anonimiteit vroeg, **is de Amerikaanse vliegtuigbouwer bezig met het aanpassen van de software van zijn**

737 MAX's geautomatiseerde vluchtbesturingssysteem zodat het een tweede vluchtbesturingscomputer gebruikt om het betrouwbaarder te maken. (...) De ondersteuning van gegevens die gelijktijdig door deze twee vluchtbesturingscomputers worden geleverd, in plaats van slechts één, zal de redundantie-gerelateerde beveiligingslaag toevoegen die tot nu toe in dit vluchtsysteem ernstig ontbrak. (...)

In het verleden werd slechts één computer gebruikt, omdat Boeing het systeem als statistisch betrouwbaar beschouwde. (...)

De Europese regelgevende instantie voor de luchtvaart (EASA) heeft van haar kant een gedetailleerde lijst opgesteld met vijf belangrijke eisen waaraan Boeing moet voldoen voordat zij toestemming kan geven voor de herinbedrijfname van de maximum 737 passagiers. (...) Naast de hierboven genoemde kritieke storingen maakt EASA zich zorgen over: de mogelijke problemen voor piloten om het manuele trimwiel van het vliegtuig te draaien, de onbetrouwbaarheid van Max's hoek van aanvalssensoren, ontoereikende trainingsprocedures en het feit dat de automatische piloot van het vliegtuig in sommige noodsituaties niet uitschakelt. **Op dit moment is het onduidelijk of het verminderen van deze kwetsbaarheden een eenvoudige update van de 737 MAX-vliegsoftware of meer diepgaande wijzigingen aan het vliegtuig zelf vereist,** aangezien sommige deskundigen uit de sector, zoals Gregory Travis, een ervaren software-ingenieur en een ervaren piloot, van mening zijn dat een software-update de ontwerpfouten van dit vliegtuig niet kan compenseren en pleiten voor een volledig nieuw ontwerp van het vliegtuig. Op dit moment lijkt Boeing de voorkeur te geven aan de eerste oplossing. (...)

Persoverzicht Beurs

> Air France: Oddo verhoogt zijn prijsdoelstelling

(bron: Zone bourse) 1 augustus - **Oddo geeft aan dat het 2de kwartaal van 2019 uiteindelijk 17% boven de verwachtingen uitkwam** in termen van bedrijfsinkomsten van 400 ME (+16%) voor een omzetgroei van 6,4%.

Na deze publicatie **bevestigt Oddo zijn aankoopadvies en verhoogt het zijn richtprijs tot 12€.**

Het bedrijf verwacht een stabiele omzet per eenheid bij de overgang naar het derde kwartaal, maar wijst erop dat de langeafstandsboekingen over het algemeen goed georiënteerd blijven",

aldus het analysebureau.

Oddo gelooft dat de herwonnen flexibiliteit in combinatie met de uitgebreide rol van Transavia op korte termijn meer dan 1% zou bijdragen aan de operationele winstgevendheid van de groep. (...)

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 5 augustus had het overleg 600.000 handtekeningen verzameld, of 12,7% van de vereiste handtekeningen.

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 5 augustus 9.828 euro. Het is 8,69% hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,43 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 2 naar 61 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10134 mensen ontvangen deze persreview live