



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 718, 26 augustus 2019.

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

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

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....

> Omhelzing 190 voor Air France HOP

(bron Air Journal) 26 augustus - **HOP Airlines heeft het derde van zeven Embraer 190's van NAC ontvangen**, waarbij de verhuurder Silver Airways ook twee ATR-600's ter beschikking heeft gesteld. In het kader van de

in december vorig jaar aangekondigde overeenkomst kondigde Nordic Aviation Capital (NAC) op 23 augustus 2019 aan dat het een derde van de zeven geplande E190's (MSN 1900-0768) aan Air France's regionale dochteronderneming had geleverd. **HOP heeft nu dertien E190's, geconfigureerd voor 100 passagiers, naast vijftien E170's, veertien E145's, veertien Bombardier CRJ1000's en elf CRJ700's.** Afgelopen november kondigde HOP officieel aan dat het in 2020 alle ATR's officieel uit de vloot zal verwijderen en dat **Airlinair's oude turboprops zullen verdwijnen door middel van vlootrationalisatie**; er zijn vijf 72-600's nog steeds in bedrijf.

> XL Airways: een koper geeft aan dat hij van plan is om terug te kopen.

(bron: La Tribune) 22 augustus - **XL Airways** (600 werknemers, een miljoen passagiers) heeft **in financiële moeilijkheden** haar wapens niet ingeleverd. Integendeel. De toekomst van het bedrijf **zou in handen**

kunnen zijn van nieuwe aandeelhouders, zoals de afgelopen tien jaar vaak het geval is geweest.

Volgens onze informatie hebben de aandeelhouders van DreamJet Participations, de moedermaatschappij van XL Airways (en The Company), op

een algemene vergadering die midden in de zomer werd bijeengeroepen om de situatie te bespreken, op woensdag 21 augustus kennis genomen van een intentieverklaring (Letter of Intent of Letter of Intent of LOI) voor de aankoop van het geheel of een deel van XL Airways, die kort voor de AvA werd verstuurd. Het is afkomstig van een van de twee kandidaten (een Europese luchtvaartmaatschappij en een investeringsfonds) voor deze operatie, waarmee het management in gesprek was. Volgens onze bronnen is dit de industriële kandidaat. Maar er werd geen naam aan de GA gegeven.

De huidige aandeelhouders van XL Airways, die zich willen terugtrekken uit het luchtvervoer, wat niet hun kernactiviteit is, hebben besloten om deel te nemen aan dit overdrachtsproces (er zijn ongeveer 40 van hen - gezinnen of particulieren) en zullen deze kaart ten volle spelen. Als de onderhandelingen succesvol zijn, zal de koper de nodige middelen ter beschikking stellen om de onderneming in stand te houden. Met **name XL Airways heeft meer dan 20 miljoen euro nodig om de winter te overleven**, volgens een kenner van de zaak. Onder druk van de € 90 miljoen die al is uitgegeven aan The Company dat in 2014 is gelanceerd en XL Airways, dat eind 2016 is overgenomen (de Vennootschap heeft het grootste deel van dit bedrag opgeslorpt), zijn de aandeelhouders terughoudend om het terug in de pot te stoppen. Minstens de vier grootste (60% van het kapitaal) die alleen deelnamen aan de verschillende reddingsoperaties (....). Voorzichtigheid is geboden. Vorig jaar was de verkoop aan Air France vrijwel zeker, maar deze werd in twijfel getrokken door het verrassende vertrek van Air France-KLM CEO Jean-Marc Janaillac na zijn verloren referendum over de loonkwestie.

De aandeelhouders van DreamJet Participations, daarentegen, zijn van plan om La Compagnie, een 100% business-class langeafstandscarrier, te **behouden**, die op weg is naar een financieel evenwicht. Het idee is dan om het te ontwikkelen door zelffinanciering, alvorens eventueel te overwegen het te verkopen (....).

> De lucht wordt nog steeds donkerder voor Aigle Azur...

(bron La Tribune) 25 augustus - Er is een storm in de lucht bij **Aigle Azur**. De op een na grootste Franse luchtvaartmaatschappij, met 1,88 miljoen passagiers in 2018 en 1.150 werknemers, **houdt maandag een**

buitengewone vergadering van het Sociaal en Economisch Comité (SEC). In het bijzonder worden een auditor en een ombudsman uitgenodigd. Het uitvoerend comité zou afgelopen vrijdag bijeengekomen zijn, het rapport van de vakbonden. (...) Als hij weigert commentaar te geven op dit onderwerp, wil de vulkanische leider van Aigle Azur, Frantz Yvelin, erop wijzen dat hij "een zeer sociale baas" is en dat er geen staking heeft plaatsgevonden sinds hij het bedrijf in 2017 heeft overgenomen.

Al op 50 miljoen euro van verliezen in zes jaar voor 300 miljoen euro van de omzet, de vervoerder is het maken van een reeks van teleurstellingen. In de zomer van 2018 waren de vooruitzichten echter gunstig. Onder impuls van haar twee nieuwe aandeelhouders, de Chinese groep HNA (48%) en de Amerikaan David Neeleman (30%), heeft de onderneming besloten haar historische markt, de Maghreb, te verlaten om langeafstandsvluchten naar China en Brazilië te lanceren. Maar vanaf april 2019 worden de vluchten naar Beijing opgeschort. **De Chinese investeerder met zware schuldenlast laat Aigle Azur vallen, gevolgd door David Neeleman.** In september heeft het blauwe bedrijf zijn lijn naar São Paulo, die door de Amerikaanse aandeelhouder was gewonnen, opgegeven.

De situatie is in juni verslechterd. (...) Nu de onderhandelingen met de sociale partners naderbij komen, **probeert Frantz Yvelin ons gerust te stellen.** "Ik heb een plan dat werkt," zegt hij. We hebben de mogelijkheid om zo groot te zijn als Vueling."

Zonder vervangende aandeelhouders is de Franse manager van plan de diensten in Portugal te verkopen aan het Spaanse Vueling, waaruit hij tussen de 15 en 30 miljoen euro kon putten. Maar om het voortbestaan van Aigle Azur op de langere termijn te verzekeren, wil hij nieuwe productiviteitsmaatregelen nemen. "In ons land kent de regelgeving elf tot dertien vrije dagen per maand toe aan bemanningen als ze terugvallen naar acht dagen per maand", zegt hij. Hij geeft zichzelf zes maanden om het bedrijf nieuw leven in te blazen.

Mijn opmerking: Concurrentie tussen de grote Europese luchtvaartmaatschappijen heeft de neiging om de concurrentiekloof met kleinere luchtvaartmaatschappijen te verkleinen.

Van de laatste worden de minst solide bedrijven met uitsterven bedreigd.

In Frankrijk ondervinden zowel XL Airways met zijn vijf vliegtuigen als Aigle Azur met zijn negen vliegtuigen grote moeilijkheden. De nieuwe belastingen die de Franse regering heeft ingevoerd, kunnen leiden tot

hun verdwijning.

> Nieuw management bij Aigle Azur, tegen een achtergrond van onenigheid

26 augustus - Het **bedrijf Aigle Azur, in moeilijkheden, is van richting veranderd en wordt nu voorgezeten door Gérard Houa, aandeelhouder van Lu Azur, die 19% van het kapitaal in handen heeft, en kondigde maandag aan dat ze midden in de onenigheid tussen haar voormalige president Frantz Yvelin en haar aandeelhouders, een andere koers heeft gekozen.** "Gérard Houa is nu President van Aigle Azur en Philippe Bohn is Chief Executive Officer," aldus een verklaring ondertekend door de twee nieuwe directieleden.

"De strategische fouten van de afgelopen twee jaar moeten ophouden", zeggen ze, gericht tegen Frantz Yvelin, die het bedrijf in september 2017 overnam en medio augustus zijn aandeelhouders de schuld gaf van het "opgeven" van het bedrijf. "Om te blijven bestaan, heeft Aigle Azur krachtige en onmiddellijke actie nodig", zeggen ze.

Het bedrijf is eigendom van de Chinese groep HNA (49%), de Amerikaanse zakenman David Neeleman (32%) en het bedrijf Lu Azur (19%).

Mijn commentaar: Vorige week kondigde de nu voormalige CEO van Aigle Azur zijn voornemen aan om Vueling een vliegtuig, de Frankrijk-Portugal route en 40% van de slots naar Orly te verkopen.

Zal de verandering van management vandaag deze ontwerpovereenkomst in twijfel trekken?

> Delta: piloten die de joint venture met Air France-KLM en Virgin Atlantic verdenken van de joint venture

(bron: Air Journal) 22 augustus - **De pilotenvereniging MEC-ALPA van Delta Airlines heeft de autoriteiten verzocht de fusie van haar trans-Atlantische gemeenschappelijke ondernemingen met Air France-KLM en Virgin Atlantic te staken**, omdat zij teleurgesteld is over de gevolgen van de reeds van kracht zijnde overeenkomsten voor de werkgelegenheid.

Na de voorlopige overeenkomst van de DoT

begin augustus om de trans-Atlantische joint venture tussen het Amerikaanse bedrijf en de Frans-Nederlandse groep uit te breiden naar Virgin Atlantic, legde de Master Executive Council (MEC) in een formele

klacht uit dat zij "ernstige bedenkingen" hadden over de manier waarop Delta en Virgin de groei van hun aanbod over de verschillende bemanningen sinds 2013 hadden verdeeld. (...) Maar bijna zes jaar later is de beloofde groei van de diensten tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk "bijna uitsluitend teruggekeerd naar Virgin, en de in de Verenigde Staten beloofde werkgelegenheids- en carrièrevooruitzichten, gekoppeld aan de operationele expansie van Delta in deze markt, zijn niet uitgekomen", zegt de vakbond, voor wie "Delta's vluchten in de kritieke markt tussen New York en Londen eigenlijk zijn afgenomen", sinds de inwerkingtreding van hun joint venture.

(...) De **vakbond verzoekt de DoT [Ministerie van Verkeer] dan ook om eind december een "tussentijdse evaluatie" op te leggen om ervoor te zorgen dat er inderdaad vooruitgang wordt geboekt op het gebied van de werkgelegenheid als gevolg van de nieuwe joint venture** en om haar onderzoek naar deze gevolgen uit te breiden tot het aantal vluchten dat Delta Airlines daadwerkelijk toevoegt ten opzichte van haar partners. (...)

Het Transatlantic Marketplace Partnership, dat op 13 miljard dollar tussen Europa, het Verenigd Koninkrijk en Noord-Amerika wordt geraamd, zal meer dan 300 trans-Atlantische vluchten per dag, 108 rechtstreekse routes en meer dan 340 bestemmingen bieden, volgens cijfers die in maart jl. zijn gepubliceerd. 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, dat momenteel in handen is van Virgin Group voor 220 miljoen pond, zal verwerven; Virgin Group zal een belang van 20% behouden en het voorzitterschap van de Britse luchtvaartmaatschappij, terwijl Delta Airlines zijn 49%-belang behoudt (het bedrijf bezit ook 9% van Air France-KLM). (...)

Mijn opmerking: bij Delta Airlines, zoals bij de meeste luchtvaartmaatschappijen, proberen de pilot unions de strategie te beïnvloeden. Hun doel: het garanderen van proefarbeid binnen hun bedrijf en optimale arbeidsomstandigheden en beloning.

De acties van deze vakbonden verschillen van land tot land, om zich aan te passen aan de nationale wetgeving.

> Transat stemt in met de aankoop door Air Canada: Air France-KLM is in een hinderlaag gelopen.

(bron La Tribune) 26 augustus - Negentien jaar na het inslikken van Canadian Airlines, **Air Canada is Air Canada bezig met het kopen**

van de Transat toeristische groep, die eigenaar is van de Canadese luchtvaartmaatschappij Air Transat. Op een algemene vergadering op vrijdag 23 augustus hebben de aandeelhouders van de touroperator voor 95% gestemd voor het overnamebod van Air Canada voor een totaalbedrag van meer dan 720 miljoen C\$ (485 miljoen euro). De **overeenkomst heeft nog geen groen licht gekregen van verschillende autoriteiten, waaronder de mededingingsautoriteiten van Canada, de Europese Unie en het Hooggerechtshof van Quebec.** Het merk Transat blijft behouden.

Air France-KLM volgde deze algemene vergadering op de voet. De Franse luchtvaartgroep, die het afgelopen jaar werd geleid door de voormalige Air Canada nummer 2, Ben Smith, was in een hinderlaag gelopen en overwoog zich te positioneren in het geval dat de aandeelhouders van Transat het bod van Air Canada zouden afwijzen. De

Canadese pers berichtte over een alliantie met Onex, de nieuwe eigenaar van Westjet, een partnerbedrijf van Air France, en investeerders uit Quebec. Volgens interne bronnen is Air France-KLM van mening dat **Air Canada een sterke positie bij Air Transat zal innemen op verschillende routes tussen Canada en Europa, waaronder Frankrijk.** In de zomer voert Air Transat talrijke vluchten uit tussen Canada en verschillende Franse steden. De Franse groep kan slechts hopen op een weigering van deze overname door de mededingingsautoriteiten.

***Mijn opmerking:** Tijdens de winterseizoenen voorziet Transavia France Air Transat van maximaal acht van de B737's die het niet kan exploiteren. Hierdoor kan Transavia France de omvang van haar vloot aanpassen aan het seizoensgebonden karakter van haar bestemmingen.*

Zal de toekomstige overname van Air Transat door Air Canada deze overeenkomst in twijfel trekken?

> Ryanair vermindert vier bases in Spanje, waardoor 512 banen op de tocht komen te staan.

(bron Le Monde) 23 augustus - Tenerife, Lanzarote, Gran Canaria en Girona. De **luchtvaartmaatschappij Ryanair zal vier bases in Spanje afschaffen en een sociaal plan lanceren** dat "van invloed kan zijn" op 512 banen voor piloten en cabinepersoneel, **aangekondigd op vrijdag 23 augustus in een verklaring van de vakbond Unión Sindical Obrera** (USO - Union syndicale des travailleurs). De

sluiting zou "vanaf 8 januari 2020" moeten plaatsvinden", legt het bedrijf uit in een e-mail aan zijn medewerkers die door Agence France-Presse worden geraadpleegd. Ter rechtvaardiging van deze beslissing beroept zij zich op "aanzienlijke overcapaciteit op de Europese kortereafstandsmarkt". Ryanair wijst ook op de slechte financiële resultaten en de late levering van de Boeing 737 MAX. De luchtvaartmaatschappij zegt dat het wil "het verlies van werkgelegenheid te minimaliseren" door het gebruik van werknemer "transfers", maar waarschuwt dat er waarschijnlijk "duplicaten" gegeven "het huidige overschot van cabinepersoneel over het netwerk" zal worden gegeven. (...)

Voor de universeledienstverplichting maken al deze manoeuvres deel uit van een meer globale strategie om tegen lagere kosten te huren. De organisatie is van mening dat Ryanair "in feite zijn bases in Spanje ontmantelt omdat de toepassing van het Spaanse arbeidsrecht meer kost dan het inhuren van nieuwe zeelieden via andere bedrijven waar de omstandigheden onzekerder zijn":

"Hoe kunt u uitleggen dat u op dezelfde dag dat u de sluiting van de bases aankondigt aan uw werknemers, het werkaanbod voor Laudamotion [Ryanair's Oostenrijkse dochtermaatschappij] in Madrid en Barcelona wordt gepubliceerd? ». (...)

Mijn opmerking: Ryanair heeft elke winter tientallen vliegtuigen aan de grond gehouden. Vliegbemanningen die niet vliegen worden niet betaald, maar ze hervatten hun activiteiten wanneer het vliegtuig tijdens het zomerseizoen wordt gereïntegreerd.

Dit jaar lijkt Ryanair van methode te veranderen. De lagekostenmaatschappij zou ervoor hebben gekozen om de door de terugval van de activiteit getroffen Spaanse vliegtuigbemanningen te ontslaan om in 2020 vliegtuigbemanningen in te huren uit landen waar de lonen lager liggen dan in Spanje.

> Het aantal beschikbare vluchten tussen Nice en New York neemt toe.

(bron: La Tribune) 25 augustus - **Na de aankomst van de maatschappij deze zomer opent United Airlines volgende zomer een non-stop vlucht tussen New York en Nice. Met Delta, die al jaren op deze lijn aanwezig is, zullen er drie operators in Nice zijn. Een uniek geval in de regio.** (...)

De aanwezigheid van deze twee kolossen is geen goed nieuws voor The Company. Een dergelijk aanbod zal leiden tot een felle strijd tussen

deze drie bedrijven. **Voor sommige waarnemers is het echter waarschijnlijk dat het aansluitende verkeer via Europese hubs zoals Parijs, Londen of Frankfurt erodeert.** Volgens een deskundige wordt de zomerluchtmarkt op deze route nu geschat op 200.000 passagiers, waarvan 100.000 in directe vluchten en 100.000 in aansluitende vluchten. De komst van United bevestigt de lange-afstandsontwikkeling van de luchthaven van Nice. In juni opende Air China directe vluchten vanuit Beijing. Nice is ook direct verbonden met Dubai en Doha of Montreal in de zomer.

***Mijn opmerking:** het zou verbazend zijn als drie luchtvaartmaatschappijen naast elkaar zouden kunnen bestaan op een route met zo'n laag aantal passagiers.*

De onderneming, die moeite heeft om een evenwicht te bereiken, kan worden getroffen door een prijzenslag.

> Qantas Airways: jaarlijkse winst daalt met 6,5%.

(bron Air Journal) 24 augustus - **Qantas Airways kondigde een daling van 6,5% van de jaarlijkse nettowinst aan**, een daling die de Australische luchtvaartmaatschappij toeschrijft aan hogere brandstofkosten en de verzwakking van de Australische dollar. Ondanks een recordverkoop van 10,9 miljard euro heeft Qantas Airways een nettowinst van slechts 543 miljoen euro gerealiseerd, vergeleken met 580 miljoen euro een jaar eerder. Als gevolg daarvan stegen de brandstofkosten met 374 miljoen euro en het wisselkoerseffect met 94 miljoen euro.

"Ondanks de moeilijkheden als gevolg van brandstofkosten en valuta-effecten, **blijven we een van de meest efficiënte luchtvaartmaatschappijen ter wereld**", aldus **de directeur**, Alan Joyce, in een verklaring. Hij **meldde echter een "gemengd" vooruitzicht voor het Australische bedrijf als gevolg van de zwakte van de binnenlandse toeristische markt en een zwakke vraag in de zakenreissector.**

***Mijn opmerking:** De aankondiging door de Chief Executive Officer van Qantas van een gemengd perspectief is zorgwekkender dan de daling van de jaarlijkse winst.*

Hieruit blijkt dat het luchtvervoer in de meeste geografische gebieden, met uitzondering van Noord-Amerika, in moeilijkheden verkeert.

> Lufthansa lanceert haar programma voor CO2-compensatie

(bron RTBF met AFP) 25 augustus - Terwijl de kwestie van de CO2-voetafdruk van het luchtverkeer de hele zomer in het nieuws is geweest, **heeft de Lufthansa Group de lancering aangekondigd van een platform om al haar passagiers uit te nodigen om de CO2-uitstoot van hun vliegreizen te compenseren.**

Lufthansa belooft reizigers dat ze de CO2-uitstoot van hun vlucht met 80% kunnen verminderen door middel van het "Compensaid"-programma.

(...) En de Duitse groep specificeert niet alleen de details van haar eigen reizen: **internetgebruikers kunnen de vluchtnummers van luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld invoeren** en aangeven of ze in economy, business of eerste klas hebben gereisd.

(...) Om de berekeningen uit te voeren, zet het platform de gegevens om in "duurzame vliegtuigbrandstof". Het berekent de toeslag ten opzichte van de rekening voor fossiele brandstoffen. Internetgebruikers ontdekken precies wat de impact van hun reis is.

Een vlucht van Air France tussen Paris Roissy Charles de Gaulle en London Heathrow op woensdag 21 augustus, wat overeenkomt met een afstand van 397 km en 64 kg CO2, betekent een toeslag van 3.213,77 euro als een klimaatneutrale brandstof de voorkeur zou krijgen. Door deel te nemen aan deze financiële inspanning belooft Lufthansa binnen zes maanden duurzame brandstof te gebruiken voor haar vluchten. (...)

Andere luchtvaartmaatschappijen bieden reizigers de mogelijkheid om de CO2-uitstoot van hun reis te compenseren door de aankoop van biobrandstof, zoals Finnair, of door deel te nemen aan milieuprojecten, zoals die van A Tree For You, verbonden aan Air France. Tot nu toe is hun CO2-uitstoot echter vooral berekend bij het boeken van een reis. En de internetgebruikers werden gedwongen, of niet, om een donatie toe te vertrouwen. Lufthansa gaat verder met een platform dat volledig gewijd is aan dit belangrijke onderwerp en waarbij alle belanghebbenden in de luchtvaartsector betrokken zijn.

Mijn opmerking: De aanpak van de Lufthansa Group om haar eigen CO2-voetafdruk te verkleinen is subtiel en ongekend.

De Duitse groep biedt passagiers van concurrerende luchtvaartmaatschappijen aan om hun CO2-uitstoot te compenseren door zich aan te sluiten bij haar programma.

Kleine bedrijven, die niet over de middelen beschikken om dergelijke efficiënte koolstofcompensatiesystemen op te zetten, kunnen het meest benadeeld zijn.

> IAG is bestand tegen de kostenexplosie van de derde baan in Heathrow...

(bron La Tribune) 21 augustus - **IAG Group, die ook eigenaar is van Iberia, Vueling, Level en Aer Lingus, heeft woensdag een persbericht uitgegeven waarin de stijgende kosten van het project aan de kaak worden gesteld**, wat zal leiden tot een verhoging van de luchthavengelden voor luchtvaartmaatschappijen. **Dit is op een moment dat Heathrow al verreweg de duurste luchthaven van Europa is.**

Heathrow is van plan om vanaf 2021 een derde startbaan aan te leggen die in 2026 operationeel zal zijn en 135 miljoen passagiers zal herbergen, tegenover 78 miljoen nu.

(...) In een bijdrage aan een open raadpleging door de Britse burgerluchtvaartautoriteit (CAA) legt IAG uit dat (...) **de totale kosten na voltooiing van alle werkzaamheden meer dan 35 miljard euro zullen bedragen, ver van de 16 miljard euro die oorspronkelijk door de luchthaven was gepland.** Dit cijfer is bekend. Alexandre de Juniac, de directeur-generaal van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), heeft dit in het verleden al meermaals vermeld.

Deze kosteninflatie is vooral te wijten aan de toegenomen milieubeperkingen en de complexe werkzaamheden voor de ontwikkeling van het wegennet. (...)

Het project, dat veel bekritiseerd wordt om zijn impact op het milieu of de levenskwaliteit van de bewoners, moet gefinancierd worden door de privé-eigenaars van de luchthaven, een consortium met onder meer de Spaanse vervoersgigant Ferrovial maar ook Amerikaanse en Chinese pensioen- en investeringsfondsen.

De bouw van de derde baan kreeg groen licht van de vorige conservatieve regering in juni 2018 en vervolgens van het Britse parlement. (...) Ter herinnering, in 2015, toen hij burgemeester van Londen was, verklaarde Boris Johnson dat de derde baan gedoemd was te mislukken. Een jaar eerder voedt hij het project om Heathrow te sluiten en een enorme luchthaven te bouwen ten oosten van Londen en ten zuiden van de Theemsmonding, die was afgewezen vanwege de astronomische kosten.

Deze derde baan is slecht nieuws voor British Airways. **De Britse onderneming, die stevig gevestigd is op London Heathrow Airport**

en relatief beschermd is tegen concurrentie door de verzadiging die de luchthaven al bijna 25 jaar teistert, zal te maken krijgen met veel intensievere concurrentie.

***Mijn opmerking:** De laatste jaren zijn de meeste projecten voor de bouw of uitbreiding van luchthavens mislukt, meestal om milieuredenen.*

Zal het hetzelfde zijn voor het derde spoorproject in Londen-Heathrow?

> Airbus A380: alle GP7200 motoren moeten geïnspecteerd worden.

(bron Air Journal) 24 augustus - **De Amerikaanse motorfabrikant Engine Alliance**, een joint venture van General Electric en Pratt & Whitney, **vraagt de luchtvaartmaatschappijen om de GP7200-motoren van hun Airbus A380-vliegtuigen** die ermee zijn uitgerust te inspecteren.

Dit inspectieverzoek komt nadat het Franse Bureau of Investigation and Analysis (BEA) de oorzaak heeft vastgesteld van het verlies tijdens de vlucht van onderdelen van een Engine Alliance GP7200 motor van een Air France vliegtuig boven Groenland in september 2017. De BEA kon onlangs een deel van een titanium stuk van ongeveer 150 kg analyseren dat bijna twee jaar na het incident, op 1 juli 2019, onder meer dan vier meter sneeuw en ijs in dit uitgestrekte gebied werd aangetroffen.

De Federal Aviation Administration (FAA) heeft twee richtlijnen uitgevaardigd voor Airbus A380-operatoren aangedreven door de Engine Alliance GP7200 (7270, 7272 en 7277): de eerste vereist een inspectie van de afdichtingen bij de hogedrukcompressor (HTC) om mogelijke scheuren of het ontbreken van een coating op te sporen en de tweede heeft betrekking op de ventilatornaaf van bepaalde GP7200- en GP7277-modellen (visuele inspectie van de assemblage, het zoeken naar scheuren in de onderkant van de bladen).

150 A380 breedrompvliegtuigen uitgerust met GP7200-motoren en geëxploiteerd door Air France, Emirates, Etihad Airways, Korean Air in Zuid-Korea en Qatar Airways, zijn betrokken. De andere 86 A380's in bedrijf zijn uitgerust met Rolls-Royce motoren.

***Mijn opmerking:** Twee jaar na het Air France A380 incident worden er controle obligaties uitgegeven.*

Het zal nodig zijn de resultaten van de inspecties af te wachten om te bepalen of dit incident te wijten is aan een fabricagefout of een

ontwerpprobleem.

Beurspersoverzicht

> LUCHTFRANKRIJK-KLM

(bron: Boursier com) 23 augustus - **Citigroup verhoogt** haar aanbeveling om te "kopen" tegen "neutraal" en **haar prijsdoel tot 14 euro tegen 10 euro.**

Mijn opmerking: Na de verhoging van de aanbeveling van Citigroup, overtreft de consensus van de analisten over Air France-KLM de huidige prijs (+5%).

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 26 augustus had de raadpleging 673.000 handtekeningen opgeleverd, of 14,27% van de vereiste handtekeningen.

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

De koers van het Air France-KLM-aandeel bedraagt eind maandag 26 augustus 10,29 euro. Het is met 0,24% gedaald.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,79 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 59 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](#). 10149 mensen ontvangen deze persrecensie live