



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 728, 4 november 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....

> Voor Air France-KLM zal alles worden beslist op 5 november.

(bron Les Échos) 31 oktober - Air France-KLM had het aangekondigd: de onttrekking van de A380 aan de Air France-vloot zal een totale impact van 400 miljoen euro hebben. En deze impact is onmiddellijk merkbaar. In het derde kwartaal van 2019 heeft de luchtvaartmaatschappij al 100 miljoen euro afgeschreven. Bovendien was er een negatief wisselkoerseffect, gekoppeld aan de waardeinstijging van de dollar en de yen, en dit alles in een minder gunstige macro-economische context. "De neiging van mensen om te reizen is niet op zijn hoogtepunt", zei CFO Frédéric Gagey tegen journalisten, verwijzend naar situaties in Argentinië, Brazilië, Hongkong of Libanon. Als gevolg hiervan **daalde de nettowinst per kwartaal met meer dan de helft ten opzichte van vorig jaar tot € 366 miljoen**. De consensus, die veel positiever was, bedroeg 643 miljoen euro.... Ook de **bedrijfsopbrengsten zijn** gedaald, maar veel minder uitgesproken, en bedroegen **900 miljoen euro**, tegenover 1,065 miljard **euro een** jaar eerder en 963 miljoen euro, **een daling van 15,5%, wat te wijten is aan "de commerciële omgeving en de stijging (van 135 miljoen, nota van de redactie) van de brandstoffactuur"**, verklaart de Ben Smith groep. De omzet steeg met 0,8% tot bijna 7,7 miljard euro, in lijn

met de verwachtingen van analisten.

Maar er is één indicator waar beleggers goed op hebben gewacht: **eenheidsinkomsten in het derde kwartaal. (...) licht gedaald met 0,6%**. Dit is echter minder dan de markt vreest. Volgens het management **wordt verwacht dat de trend zich in het vierde kwartaal zal voortzetten**. Aan de andere kant zijn de reserveringscoëfficiënten voor de lange afstand over de periode november-maart gemiddeld gestegen.

Transavia, de "nugget", zoals beschreven, registreerde in het kwartaal een stijging van 6,4% van het aantal vervoerde passagiers, een stijging van 11,1% van de omzet en een stijging van 3% van de omzet per eenheid. Anderzijds **daalden de bedrijfsopbrengsten met 2,8% als gevolg van tijdelijke vlootkosten**. Vervolgens heeft het management zijn prognose voor de capaciteitsgroei in zijn lagekostendochter opnieuw naar beneden bijgesteld, waarbij een stijging van 7% tot 9% tot 6% tot 8% werd verwacht.

"Het milieu is niet zoals in 2018 en zelfs niet zoals in 2017", vertelde CFO Frédéric Gagey

aan journalisten, onder verwijzing naar de commerciële spanningen die op de vracht wegen, waarbij de beladingsgraad met 3,4 punten daalde tot 54,8%.

Air France-KLM heeft echter bevestigd dat zij de capaciteit van haar netwerk, exclusief Transavia, wil verhogen van 2% tot 3% in 2019 (...).

Ben Smith wordt volgende week aan de beurt verwacht. Het is **op 5 november** dat de Canadees het **traject van de groep voor de komende jaren zal presenteren. De hoofdlijnen zijn al min of meer bekend**: verschuiving naar hogere marktsegmenten, vereenvoudiging van de structuren, vlootoptimalisatie, vermindering van de prestatiekloof tussen Air France en KLM, die in negen maanden tijd een operationele marge van respectievelijk 2,1% en 8,5% behaalden. Het valt nog te bezien hoe dit kan worden bereikt.

Mijn commentaar: In het derde kwartaal was de daling van de bedrijfsopbrengsten van Air France-KLM (-165 miljoen) vooral te wijten aan de stijging van de brandstofkosten (+135 miljoen).

Voor de komende maanden is waakzaamheid geboden. Sinds het begin van het jaar hebben alle Europese luchtvaartmaatschappijen een sterke daling van hun Cargo-activiteiten geregistreerd.

De daling van het vrachtvervoer is echter vaak het teken van een economische crisis geweest.

Dit is waarschijnlijk de reden waarom de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen voor 2020 een bedrijfsgroei van slechts 2% hebben aangekondigd.

> Anne Rigail, CEO van Air France, "A aim for Operational Excellence".

(bron Forbes) 1 november - Ter gelegenheid van de eerste commerciële vlucht aan boord van de Air France A350, herziet Anne Rigail de eerste maanden van Forbes aan het hoofd van Air France (...).

Q. Hoe beoordeelt u dit eerste jaar aan het hoofd van Air France enkele dagen voor de langverwachte presentatie van de strategische oriëntaties van de groep door Ben Smith?

Anne Rigail : Deze eerste inaugurele A350-vlucht naar Toronto vat **onze strategie van operationele uitmuntendheid en verbetering van onze klantenreis**

samen.

Onze eerste prioriteit was om de dialoog met alle medewerkers te hervatten om een vreedzaam sociaal klimaat te herstellen. (...) De andere prioriteit was de vereenvoudiging van de merkenportfolio met de afschaffing van het merk Joon en het einde van het gebruik van het merk Hop. (...) Een van de laatste onderhandelingen met vakbonden en medewerkers was gericht op de mogelijkheid om Transavia te laten groeien (...). **Onze ambitie is om van Transavia de leidende lagekostenspeler uit Frankrijk te maken.** Het is een goede start, want vorig jaar groeide Transavia met 15%.

De andere belangrijke strategische focus was het herstel van het vertrouwen van onze klanten. Dit werd bereikt door middel van een operational excellence plan, inclusief de installatie van 4 reservetoestellen om "hete" annuleringen te voorkomen. Dit alles heeft Air France in staat gesteld om het afgelopen jaar meer dan 10 plaatsen te winnen op de internationale stiptheidsranglijst. We staan in de top drie van Europa.

Q. U investeert 1 miljard euro over 5 jaar in het project van de klant? Concreet: wat verandert er voor de reizigers?

Anne Rigail : **We investeren meer dan 1 miljard euro per jaar in vlootvernieuwing en nog eens 1 miljard euro over 5 jaar is bestemd voor de verbetering van de klantenservice.** De komst van 28 A350's maakt het mogelijk om een nieuwe generatie vliegtuigen aan te bieden die efficiënter zijn voor het milieu, beter aangepast aan nieuwe behoeften, comfortabeler en veel stiller. (...)

Voor hun reis naar de luchthaven zijn onze klanten op zoek naar meer doorstroming. We werken aan de verbetering van digitale hulpmiddelen om alle irriterende stoffen te verwijderen. (...) We hebben ook een plan

gelanceerd om te renoveren of tentoonstellingen te creëren (...).

Tijdens de vlucht is het verschil vooral te danken aan de bijzondere aandacht van onze medewerkers. Digitalisering maakt het mogelijk om de klantrelaties te personaliseren door middel van tablets. Digitale technologie voedt de mens om te anticiperen op de wensen van onze klanten.

Q. Uw andere grote project is het milieu. De luchtvaartsector staat onder vuur van kritiek, welke antwoorden geeft u bij vous?

Anne Rigail : Air France heeft altijd het voortouw genomen op dit gebied. Voor het **vijftiende achtereenvolgende jaar staat Air France-KLM op de eerste plaats in de Europe and World Index van DJSI, de Dow Jones Sustainability Index, en herwon in 2019 de toppositie.** Ons leiderschap moet onze partners, industriëlen en professionals in de luchtvaartsector mobiliseren en verenigen, omdat we allemaal de verantwoordelijkheid hebben om het luchtvervoer dagelijks te transformeren om het milieuvriendelijker te maken. (...)

Sinds de lancering van het nieuwe herbebossingsprogramma Trip and Tree by Air France zijn er al 85 500 bomen geplant. Dit programma biedt klanten van Air France de mogelijkheid om bij de aankoop van hun tickets iets te doen voor de planeet en de ecologische voetafdruk van hun reis te verkleinen door bomen te planten die ze kunnen kiezen.

Vanaf 1 januari 2020 hebben we op al onze binnenlandse vluchten vrijwillig besloten om de CO₂-uitstoot van al onze passagiers volledig te compenseren om zo bij te dragen aan de CO₂-neutraliteit van hun reis.

Op

Europees niveau **compenseert Air France reeds 50% van haar emissies in het kader van het Europese ETS-systeem.** Dit kost ons ongeveer 40 miljoen euro per jaar. Vanaf 2021 hebben de luchtvaartmaatschappijen voor internationale vluchten zich ertoe verbonden hun broeikasgasemissies te verminderen via het wereldwijde wereldwijde systeem (CORSIA), dat in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is gesloten.

Voor ons zijn de resultaten al tastbaar. (...) - **7% netto CO₂-uitstoot tussen 2005 en 2018 voor de groep Air France**, in een context van toenemend luchtverkeer. (...)

***Mijn commentaar:** In 2019 werden de hervormingsacties van Air France uitgevoerd om de klanten in het middelpunt van de belangstelling te plaatsen en hen een betere dienstverlening en een grotere regelmaat te bieden. Alle medewerkers hebben hieraan bijgedragen.*

De NPS-indicator (Net Promoter Score), die de mate van

klanttevredenheid meet, toont de effectiviteit van deze acties aan. Sinds het begin van het jaar is het voortdurend verbeterd, en overtreft het de doelstellingen en resultaten van voorgaande jaren.

> Golf-luchtborden met KLM

(bron: Air Journal) 29 oktober - **Gulf Air heeft een code-sharing-overeenkomst getekend met KLM Royal Dutch Airlines, waardoor deze laatste toegang heeft tot vier bestemmingen in Pakistan.** (....)

Volgens de sinds 27 oktober 2019 geldende overeenkomst tussen de nationale luchtvaartmaatschappijen van Bahrein en Nederland kan Gulf Air nu KLM-vluchten tussen haar basis in Amsterdam-Schiphol en Manama en de luchthavens van Frankfurt onder GF-code verkopen. In ruil daarvoor **kan het Nederlandse bedrijf onder code KL verkopen op vluchten van Gulf Air** tussen zijn basis in Manama en Sialkot, Karachi, Lahore en Peshawar **in Pakistan, een land dat sinds 2000 niet meer in zijn netwerk voorkomt.** (...)

> 3de kwartaal: de IAG-groep lijdt onder de Britse stakingen

(bron Air Journal) 1 november - De **International Airlines Group (IAG) zag zijn omzet in het derde kwartaal met 2,4% stijgen, maar zijn nettowinst daalde met 10,6%** als gevolg van arbeidsconflicten in het Verenigd Koninkrijk.

Samengesteld uit de luchtvaartmaatschappijen British Airways, Iberia, Aer Lingus en de lowcostmaatschappijen Vueling en Level, boekte IAG in het derde kwartaal van 2019 een omzet van 7,31 miljard euro, een stijging van 2,4%. De **passagiersinkomsten stegen met 2,3%, maar de vrachtinkomsten daalden met 7,2%, terwijl de totale kosten stegen met 4,9%**. Dit resulteert in een bedrijfsresultaat van € 1,425 miljard (+4,9%), met een daling van de eenheidsomzet per SKO van 0,5% tot € 7,08 cent.

Group CEO Willie Walsh spreekt in een verklaring over "goede onderliggende resultaten". (...) Bovendien **is onze brandstoffactuur in de loop van het kwartaal met 136 miljoen euro gestegen**, waarbij de brandstofkosten per eenheid met 4,2% zijn gestegen bij constante wisselkoersen. De kosten van sociale conflicten worden geschat op 155 miljoen euro.

(...) **IAG verwacht voor 2019 een operationeel resultaat, vóór uitzonderlijke elementen, dat 6% lager zal zijn dan in 2018** pro forma. Verwacht wordt dat de opbrengsten per passagierseenheid licht zullen dalen bij constante wisselkoersen en dat de eenheidskosten exclusief

brandstof bij constante wisselkoersen zullen verbeteren.

Mijn opmerking: Voor het derde kwartaal boekte IAG een nettowinst van € 1 miljard, een daling van € 100 miljoen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Opgemerkt zij dat IAG, zoals de meeste van haar concurrenten, melding maakt van een sterke daling van de vrachtactiviteiten (een activiteit die British Airways volledig uitbestedt).

> IAG neemt Air Europa over en oefent druk uit op Air France-KLM.

(bron La Tribune) 4 november - **IAG**, de luchtvaartgroep bestaande uit British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling en Level, **toont opnieuw haar grote reactiviteit. Minder dan een maand na het leren van het einde van haar alliantie met haar belangrijkste bondgenoot in Latijns-Amerika, Latam, na de fusie met het Amerikaanse bedrijf Delta**, een lid van een concurrerende alliantie, IAG vond een manier om haar posities tussen Europa en Latijns-Amerika en Midden-Amerika, die al sterk met de aanwezigheid van het Spaanse bedrijf Iberia zijn te behouden.

Op maandag 4 november **kondigde IAG aan dat het** een overeenkomst **had** bereikt met de Spaanse toeristische groep Globalia Corporación Empresarial om **haar Air Europa-luchtvaartmaatschappij, die** ook actief is op dit strategische gebied, te **kopen voor 1 miljard euro. Air Europa vliegt met zijn 66 vliegtuigen niet alleen binnenlandse maar ook internationale vluchten, voornamelijk naar Latijns-Amerika en het Caribisch gebied.**

Air Europa vervoerde vorig jaar 11,8 miljoen passagiers en behaalde een omzet van 2,1 miljard euro en een bedrijfsresultaat van 100 miljoen euro. IAG zal alle aandelen van Air Europa verwerven en verwacht de transactie in de tweede helft van 2020 te kunnen afronden, zodra de verschillende wettelijke goedkeuringen zijn verkregen. IAG, die de transactie zal financieren met schulden, zal het merk Air Europa behouden, maar het bedrijf zal worden geïntegreerd in Iberia.

Deze aankondiging is een grote klap voor Air France-KLM. De Franse groep en Air Europa (beide leden van de Skyteam-alliantie) sloten in juli een tienjarige joint venture-overeenkomst om gezamenlijk luchtdiensten tussen Europa en Midden- en Zuid-Amerika te exploiteren. In afwachting van het groene licht van de Braziliaanse autoriteiten, is het onwaarschijnlijk dat deze alliantie het daglicht ziet. Het

valt nog te bezien of Air France-KLM in staat zal zijn om het vertrek van Air Europa te compenseren met de toetreding van Latam tot Delta, die 20% van het kapitaal heeft ingenomen. Latam heeft weliswaar aangekondigd dat het de alliantie Oneworld (British Airways, Iberia, American Airlines, enz.) zal verlaten, maar heeft niet aangegeven dat het zich bij Skyteam, de alliantie van Delta, Air France-KLM, zal aansluiten.

Mijn opmerking: Door de aankoop van Air Europa voert de IAG-groep een drievoudige operatie uit:

- . zij versterkt haar hub in Madrid,
- . zij vergroot haar marktaandeel op de routes tussen Europa en Zuid-Amerika,
- . en zij berooft de Air France-KLM-groep van een oude partner.

Air Europa was sinds 2007 lid van de Skyteam-alliantie.

> Zal Lufthansa eindelijk een belang nemen in Alitalia?

(bron La Quotidienne) 4 november 2017 - Sinds mei 2017 wordt de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Alitalia, die net geen solide investeerder had gevonden, geleid door ad hoc-directeuren. **Om een overwegend Italiaanse participatie te behouden, heeft de Italiaanse regering een beroep gedaan op de grote groepen op het schiereiland in een project dat onder meer de verwerving van een belang in een grote buitenlandse luchtvaartmaatschappij omvatte. Uiteindelijk** zijn de Italiaanse spoorwegen, Ferrovie dello Stato, geselecteerd. De uiterste termijn voor de herkapitalisatie werd vastgesteld op 15 oktober.

(....) **Delta Airlines leek de laatste ronde te hebben gewonnen en de overeenkomst zou vorige maand worden afgerond met de** komst van een derde minderheidsaandeelhouder, de Italiaanse groep Atlantia (Benetton-groep), om de ronde te voltooien.

(....) Volgens een betrouwbare bron **zou Lufthansa overwegen bijna 200 miljoen euro te investeren in de herstructurering van Alitalia. Bijna het dubbele van wat Delta Airlines had voorgesteld.** (....)

Voorheen had Lufthansa het opgegeven omdat het niet mogelijk leek de gewenste personeelsinkrimping door te voeren. (....)

Omdat Alitalia een systeem van technische werkloosheid heeft opgezet om zonder ontslagen te kunnen blijven functioneren. Elke maand wordt een deel van het personeel van het bedrijf technisch werkloos verklaard,

dus hun salaris wordt betaald door de staat en niet door het bedrijf. Zodra hun wettelijke periode van technische werkloosheid is uitgeput, keren ze terug naar het bedrijf en gaan ze weer aan het werk, terwijl een andere groep werknemers op hun beurt geregistreerd staat voor technische werkloosheid. (...)

Mijn opmerking: Lufthansa zou voorstellen om 200 miljoen euro in Alitalia te investeren. Dit werd eind september geëist door de Italiaanse premier bij Delta Airlines.

Het valt nog te bezien of de door Lufthansa opgelegde voorwaarden aanvaardbaar zullen zijn voor de Italiaanse regering en de werknemers van Alitalia.

> IndiGo plaatst een nieuwe gigantische A320neo bestelling bij Airbus

(bron: Le Journal de l'Aviation) 29 oktober - **IndiGo is** ervan overtuigd dat de langverwachte explosie in het Indiase luchtverkeer een ernstige is. De Indiase luchtvaartmaatschappij **heeft op 29 oktober een nieuwe grote order geplaatst bij Airbus voor maar liefst 300 A320neo familievliegtuigen**. Dit derde contract, dat sinds 2011 - met één ondertekening om de vier jaar - wordt gesloten, brengt het totaal van de Indiase lagekostenmaatschappij op 730 exemplaren. Het zal zo zijn positie als 's werelds grootste exploitant versterken, die sinds maart 2016 al 97 vliegtuigen heeft ontvangen.

Deze nieuwe bestelling zal bestaan uit de A320neo, A321neo en voor het eerst de A321XLR. Deze laatste, die **in staat is om New Delhi met Londen te verbinden met het 4.700 nm-bereik (8.700 km)**, zou wel eens de deuren van West-Europa kunnen openen voor indiGo. Details over de verdeling tussen de verschillende modellen zijn niet verstrekt, maar deze nieuwe vliegtuigen zullen worden toegevoegd aan de 280 A320neo en 150 A321neo die reeds besteld zijn (exclusief de 100 A320ceo die in 2005 werd ondertekend). (...)

De keuze van de motor is nog niet aangekondigd, maar het zal zeker de LEAP-1A van CFM International zijn. Toen IndiGo in 2011 zijn eerste bestelling plaatste, koos het bedrijf voor Pratt & Whitney's PW1100G-JM, maar, belast door herhaalde motorproblemen, wendde het bedrijf zich afgelopen juni eindelijk tot de joint venture tussen Safran Aircraft Engines en GE Aviation. Op de Paris Air Show tekende het een contract ter waarde van meer dan 20 miljard dollar, catalogusprijs, voor de motor en ondersteuning van 280 A320neo en A321neo vliegtuigen. De eerste leveringen van met LEAP-1A uitgeruste vliegtuigen zijn

gepland voor volgend jaar.

Mijn commentaar: De verdwijning van Jet Airways aan het begin van het jaar liet het veld open voor andere Indiase bedrijven, met name Indigo.

Met deze mega-order voor de A320 Neo geeft het Indiase bedrijf zichzelf de middelen om zijn meerderheidspositie op de Indiase markt te versterken.

> Japan Airlines (JAL): 30% daling van de nettowinst in 1S

(bron awp/afp) 31 oktober - **Japan Airlines (JAL) kondigde donderdag een daling van 30% j-o-j in haar nettowinst voor de eerste helft van 2019/20 tot 51 miljard yen (425 miljoen euro) aan, die werd beïnvloed door de lagere vraag naar internationale vluchten en vracht.**

JAL heeft net als zijn concurrent en landgenoot ANA Holdings te lijden onder de Sino-Amerikaanse handelsspanningen, die het vrachtvervoer verzwakken, en de historische fricties tussen Japan en Zuid-Korea, die de toeristenstromen tussen de twee landen sinds deze zomer hebben doen afnemen.

Democratische demonstraties in Hongkong hebben ook gevolgen gehad voor het Japanse reizen naar deze bestemming. (...)

Voor het volledige jaar dat op 1 april van start ging, heeft **JAL een deel van haar doelstellingen negatief herzien**: de groep verwacht nog steeds een daling van haar nettowinst met 24% tot 114 miljard yen (950 miljoen euro), maar haar omzet zou minder sterk moeten stijgen dan verwacht, namelijk met slechts 1,9% in plaats van 5%, tot 1.516 miljard yen (12,6 miljard euro).

> China: luchtvaartmaatschappijen gestegen in het derde kwartaal

(bron awp/afp) 31 Oktober - de belangrijke luchtvaartlijnen van China postten hogere het derde trimester resultaten, die door de het verkeersgolf van het land ondanks hogere kerosineprijzen worden gedreven.

China Southern Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land in termen van passagiersaantallen, **zag zijn nettowinst stijgen**

met 17,1% j-o-j tot 2,38 miljard yuan (304 miljoen euro), volgens een verklaring die donderdag naar de Hong Kong Stock Exchange werd gestuurd.

De concurrent **China Eastern Airlines zag zijn winst stijgen met 9,83% j-o-j over de periode juli-september** tot 2,42 miljard yuan (308 miljoen euro), aldus de op een na grootste Chinese luchtvaartmaatschappij in termen van passagiers. **Air China van haar kant rapporteerde een nettowinststijging van 4,4% j-o-j** tot 3,62 miljard yuan (€ 460,8 miljoen). (....)

Met de stijging van de levensstandaard en de Chinese reislust groeit het luchtvervoer in het land. (...)

> Ryanair's winst was hoger dan verwacht, maar stond bloot aan de risico's van de Boeing 737 MAX.

(bron Reuters) 4 november - De luchtvaartmaatschappij **Ryanair (....) heeft tussen april en september een winst na belastingen van 1,15 miljard euro geboekt, de meest productieve periode** voor haar activiteiten, in lijn met de resultaten van vorig jaar en boven de verwachtingen van analisten van 1,08 miljard euro.

De onderneming verwacht nu een jaarlijkse winst van 800 tot 900 miljoen euro. (....)

Michael O'Leary, Ryanair's CEO, zei dat het doel nu is om volgende zomer 20 Boeing 737 MAX te hebben, en voegde eraan toe dat "er een reëel risico bestaat dat er geen Boeing 737 MAX zal zijn" tegen die datum. (...)

Voor het boekjaar dat eindigt op 31 maart 2021 is Ryanair van plan 157 miljoen passagiers te vervoeren, slechts 2,6% meer dan de doelstelling van 153 miljoen passagiers in de periode april 2019-maart 2020.

Dit zou de laagste groei van het verkeer in zeven jaar zijn - sinds 2014 is Ryanair gemiddeld 10% meer passagiers gaan vervoeren.

En zelfs dan **kan deze groei tot nul worden herleid in geval van verdere vertragingen in de leveringen.** CFO Neil Sorahan zei echter dat er "geen enkel risico" bestond dat de middellangetermijndoelstelling van 200 miljoen passagiers per jaar in maart 2024 niet zou worden gehaald.

Mijn opmerking: Voor het eerst overweegt een (toekomstige) klant van de B737 Max om hem in de zomer van 2020 niet te kunnen gebruiken.

Als deze veronderstelling zou worden bevestigd, zou Ryanair de vrijgave van de oude B737's die het voornemens was te vervangen door B737's met vertraging moeten uitstellen. Deze situatie zou extra

onderhoudskosten met zich meebrengen om deze oude B737's te blijven gebruiken.

> **737 MAX: Boeing's baas overtuigt niet op het gebied van veiligheid in het Amerikaanse Congres**

(bronagentschap Frankrijk-Presse) 30 oktober - **De baas van Boeing slaagde er niet in Boeing er dinsdag van te overtuigen dat veiligheid, in plaats van geld, de prioriteit van de fabrikant was** tijdens een gespannen hoorzitting voor de boze Amerikaanse senatoren en de families van de 346 mensen die omkwamen bij de neerstoringen van de 737 MAX, het vlaggenschip van de fabrikant.

Meer dan twee uur lang werd Dennis Muilenburg ondervraagd en bekritiseerd - vaak op een virulente manier - door veel gekozen ambtenaren, die de houding van Boeing in dit geval, een jaar tot de dag na de tragedie van de Lion Air, gevolgd in maart door die van Ethiopian Airlines, aan de kaak stelde. **Zijn verontschuldiging aan de families, zijn stem gebroken door emoties, waren niet genoeg om clementie van de senatoren op te wekken.**

Recht als een i, vaak gespannen, werd de heer Muilenburg aangespoord om specifieke vragen te stellen over de stappen die leidden tot de vluchtklaring van de 737 MAX, de laatste in een prestigieuze lijn van vliegtuigen die eind jaren 60 op de markt werd gebracht. **Vooraf ter plaatse, de zeer nauwe relatie tussen de regelgevende instantie die het groene licht gaf (de FAA) en de vliegtuigfabrikant, maar ook het gebrek aan transparantie rond het automatische MCAS-systeem**, dat moest voorkomen dat de MAX zich zou neerslaan en dat bij beide ongevallen betrokken was. **"Boeing kwam enige tijd na de ongelukken naar mijn kantoor en zei dat ze te wijten waren aan fouten van de piloot. De waarheid is dat deze piloten nooit een kans hebben gehad.** Hun families wisten niet dat ze in vliegende doodskisten zaten omdat Boeing had besloten om de MCAS voor de piloten te verbergen", **aldus de Connecticut Democraat Senator Richard Blumenthal.** (...)

Dennis Muilenburg leek gedestabiliseerd door deze aanvallen van gekozen functionarissen, terwijl hij leiding gaf aan een Amerikaanse industriële reus van cruciaal belang in het economische weefsel van het land. "We moeten en zullen het beter doen en dat zullen we ook doen. We maken fouten en er zijn dingen die we niet goed doen," zei de baas. Hij herhaalde vervolgens dat veiligheid de prioriteit van Boeing was. Maar parlementariërs beschuldigden de fabrikant ervan - op basis van laat onthulde interne documenten - de ontwikkeling en certificering van de MAX te hebben versneld om het hoofd te bieden aan de concurrentie van Airbus, die in deze zeer lucratieve niche het voortouw had

genomen. (...)

Mijn commentaar: Als u de gelegenheid heeft, nodig ik u uit om een uittreksel te vinden van de hoorzitting van de baas van Boeing op mijn @FrRobardet twitter account. Zijn houding is welsprekender dan een lange toespraak.

U kunt de video ook vinden door [mijn blog te bezoeken](#).

> Tientallen Boeing-vliegtuigen wereldwijd geïmmobiliseerd door scheuren, volgens de fabrikant

(bron Atlas info) 1 november - De **scheuren die zijn ontdekt op de Boeing 737 NG vliegtuigen hebben ertoe geleid dat tientallen vliegtuigen over de hele wereld zijn geïmmobiliseerd voor reparatie**, kondigde de fabrikant donderdag aan. (...)

Eerder deze maand meldde Boeing (...) een probleem met de augurkenvork, het deel van het vliegtuig dat de vleugels met de romp verbindt en de aërodynamische krachten en spanningen beheert. In een luchtwaardigheidsrichtlijn (AD) schrijft het Amerikaanse Federal Aviation Agency (FAA) (...) voor dat elk vliegtuig binnen zeven dagen moet worden geïnspecteerd "vóór de accumulatie van 30.000 vliegcycli" van elk vliegtuig. (...) De FAA heeft ook gevraagd dat vliegtuigen met een accumulatie tussen 22.600 en 29.999 cycli binnen de volgende 1.000 cycli worden geïnspecteerd. Op donderdag **vertelde een woordvoerder van Boeing aan AFP in Sydney dat minder dan 5% (50 vliegtuigen) van de 1.000 geïnspecteerde vliegtuigen in dit stadium scheuren had en geïmmobiliseerd was voor reparatie**. Hij weigerde het exacte cijfer te geven. (...)

Stephen Fankhauser, een luchtvaartexpert aan de Swinburne University of Technology, **legde uit dat de onderdelen in kwestie zo zijn gebouwd dat "de constructie een bepaalde mate van schade of degradatie kan verdragen"**.

Van de vier grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben alleen zuidwestelijke luchtvaartmaatschappijen defecte vliegtuigen ontdekt (drie). (...) Als 's werelds grootste exploitant van 737 NG, met "meer dan 450 Boeing 737-800", heeft Ryanair aangegeven dat het momenteel niet door het probleem wordt getroffen. (...)

Wat Transavia France, een goedkope dochteronderneming van de Air France-KLM-groep, betreft, is "een woordvoerder van de 38 vliegtuigen van Transavia France "met de controles begonnen" en

"zijn er tot op heden geen anomalieën ontdekt".

Mijn opmerking: *Het US Security Agency (FAA) heeft aangegeven dat de geconstateerde gebreken aan de B737 NG (de voorloper van de B737 Max) er waarschijnlijk niet toe zullen leiden dat de gehele B737 NG vloot stopt.*

> **De Airbus A220's hoeven na een aantal incidenten niet meer vol gas te geven.**

(bron AFP) 29 oktober - **De Airbus A220, de** voormalige Bombardier Canadese **Airbus A220 Serie, zal niet langer op volle capaciteit moeten werken vanaf een bepaalde hoogte**, na verschillende motorstoringen in Zwitserse vliegtuigen, die door de Canadese en Europese luchtvaartveiligheidsinstanties (EASA) zijn aangekondigd. (...) **Dit besluit volgt op "verschillende gevallen van motoruitval tijdens de vlucht"** op de Airbus Canada BD-500s, nu A220, nota's Transport Canada.

"Voorafgaande onderzoeksresultaten geven aan dat een hoge klim op grote hoogte op motoren met een bepaalde nominale stuwkracht een bijdrage kan leveren aan deze incidenten", voegt het agentschap eraan toe. (...)

Mijn opmerking: *Veiligheidsdiensten hebben besloten het vermogen van de A220-motor te beperken tot 94% van zijn potentieel boven de 8.840 meter (29.000 voet).*

Op dit moment is er geen informatie over corrigerende maatregelen om deze beperking op te heffen.

Beurspersoverzicht

> **Air France KLM: een stap hoger?**

(Boursier.com) 30 oktober - Makelaar **Bernstein** is nog steeds op "marktprestaties" met een aangepaste richtprijs in het dossier van 10 tot 11,20 euro. **Berenberg** blijft ook een koper op de luchtvaartmaatschappij, met een omzet van 12,40 euro, terwijl de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij in september een toename van haar activiteit meldde met 9,3 miljoen vervoerde passagiers (+2,2%)....

AlphaValue heeft

onder andere besloten om het advies van **AlphaValue** terug te brengen naar 'accumuleren' om 'te verminderen', ondanks een aangepast doel

van 10 tot 10,1 euro. **Bank of America Merrill Lynch**, die onlangs de zaak heeft overgenomen met een "koop"-advies en een doelstelling van 12 euro, verwacht een stijging van het marktaandeel en een verbetering van de marges, terwijl de soliditeit van de balans het ook mogelijk maakt om de uitbetaling van dividenden te overwegen....

UBS verhoogde haar Air France-KLM-prijsdoelstelling van 10 euro naar 10,7 euro, terwijl het haar Neutrale aanbeveling herhaalde. **HSBC** verhoogt haar doelstelling van 0,5 euro naar 12,50 euro.

***Mijn opmerking:** de kwartaalresultaten van Air France-KLM werden goed ontvangen door analisten. De sprekers hebben hun prijsdoelen naar boven bijgesteld.*

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 4 november, toen de helft van de ondertekeningstermijn was verstreken, waren in het kader van de raadpleging 922.000 handtekeningen verzameld, ofwel 19,54% van de vereiste handtekeningen.

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 10,57 euro aan het einde van maandag 4 november. Het is gedaald (na zeven weken van stijging) met -1,72%.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,10 euro, een stijging na de bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal en de eerste negen maanden

van het jaar.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 2 naar 63 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](#). 10218 mensen ontvangen deze persrecensie live