



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 733, 9 december 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....

> **Air France-KLM: passagiers 1,3% hoger in november, dankzij langeafstandsvluchten**

(bron AFP) 9 december - Het aantal **passagiers dat in november door de Air France-KLM-groep werd vervoerd, is in vergelijking met dezelfde periode een jaar geleden met 1,3% gestegen, met een toename van het langeafstandsverkeer met 4,8%**, volgens een persbericht dat maandag is gepubliceerd. In totaal vervoerde de drie luchtvaartmaatschappijen van de groep, Air France, KLM en hun low-cost Transavia, 7,7 miljoen passagiers.

Op korte en middellange afstand steeg het verkeer van de groep met 0,9%, exclusief Transavia en uitgedrukt in reizigersvervoer per afgelegde kilometer (PKT), de benchmarkindex voor de luchtvaartsector. (...)

De low-cost business van Transavia is met 900.000 vervoerde passagiers met 1,6% gedaald.

De vrachtactiviteit is ook gedaald met -3,4% in vervoerde tonkilometers (TKT). Qua

retail vervoerde Air France in november

4,099 miljoen passagiers (+1,2%) en KLM 2,745 miljoen (+2%).

> **A350 : AFI KLM E&M vermenigvuldigt onderhoudscontracten voor apparatuur van AFI KLM E&M**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 5 december - Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM **E&M**) heeft zojuist **een nieuw langlopend contract** binnengehaald **voor het onderhoud van A350 apparatuur**. Dit is **Fiji Airways**, dat medio november zijn eerste A350-900 heeft ontvangen op de twee vliegtuigen die van DAE zijn gehuurd. (...)

AFI KLM E&M is reeds aan boord gegaan van de uitrustingsondersteuning van de A350's van Delta Airlines, drie Chinese luchtvaartmaatschappijen waaronder Sichuan Airlines en China Eastern, Thai Airways, Air Caraïbes en Virgin Atlantic.

In totaal worden bijna 170 Airbus A350's ondersteund.

***Mijn commentaar:** Van de 320 A350's die Airbus al heeft geleverd, staat bijna de helft onder contract bij de onderhoudsafdeling van de Air France-KLM-groep.*

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance is 's werelds op een na grootste bedrijf voor het onderhoud van apparatuur voor de A350.

> **Transavia[Frankrijk] is in ontwikkeling in Montpellier.**

(bron: Business Traveler) 3 december - **Transavia opent haar eerste basis in het voorjaar van 2020 in Montpellier**. Dankzij de twee B737-800 vliegtuigen met 189 zitplaatsen zal Transavia France de inwoners van de regio Montpellier veel exclusieve bestemmingen bieden, met name naar het Middellandse-Zeebekken: Spanje, Marokko, Tunesië, Portugal, Griekenland en Italië. **Het zal het eerste goedkope bedrijf zijn dat een basis in deze stad opent. Het wordt Transavia's vierde basis na Orly, Lyon en Nantes.**

Transavia onthulde gisteren de lijst met deze 14 nieuwe bestemmingen: Madrid, Sevilla, Athene, Heraklion, Agadir, Marrakech, Oujda, Faro, Lissabon, Djerba en Tunis. (...)

> **Transavia[Nederland] zet negen bestemmingen op en opent deze vanaf de luchthaven van Brussel.**

(bronnieuws en) 4 december - De **Nederlandse luchtvaartmaatschappij Transavia biedt vanaf eind maart vluchten aan vanaf Brussels Airport in België**. De

luchtvaartmaatschappij zal **negen bestemmingen** aanbieden en 28 vluchten per week uitvoeren. Transavia, dat **vooral** bestemmingen **in het Middellandse Zeegebied** biedt, hoopt passagiers uit Noord-Frankrijk aan te trekken.

Vanaf 30 maart 2020 zal het bedrijf negen bestemmingen aanbieden: Alicante en Ibiza in Spanje, Verona in Italië, Corfu, Heraklion en Thessaloniki in Griekenland, Faro in Portugal, Tel Aviv in Israël en Agadir in Marokko. (...)

Mijn opmerking: *Transavia France en Transavia Nederland bevinden zich in een vergelijkbare situatie: hun hoofdvestiging bevindt zich op een overvolle luchthaven (Orly en Schiphol).*

De Franse dochteronderneming heeft een voordeel ten opzichte van haar Nederlandse zus: ze hoeft niet naar het buitenland te zoeken om nieuwe vestigingen te openen.

> Air France-KLM moet zich onthouden van het aan boord gaan van Virgin Atlantic...

(bron Le Figaro) 5 december - **Air France-KLM's overname van een belang in Virgin Atlantic, het bedrijf dat voor 51% in handen is van Richard Branson, is niet langer relevant.** De informatie, onthuld door La Tribune op 29 november, werd woensdag bevestigd door de Frans-Nederlandse groep.

Dit project, dat meer dan twee jaar geleden werd aangekondigd, was de laatste stap in een grote operatie. (...) Jean-Marc Janaillac, CEO van Air France-KLM, presenteerde destijds de participatie van Virgin Atlantic in het kapitaal als een manier om het gewicht van de Europese groep ten opzichte van Delta in hun trans-Atlantische gemeenschappelijke onderneming (een commercieel partnerschap op de Noord-Amerikaans-Europese as) opnieuw in evenwicht te brengen. "De **maagd had deze voorwaarde destijds gesteld om toe te treden tot de trans-Atlantische JV**", herinnert een goede vriend van de zaak zich. Dit was in mei 2018 contractueel overeengekomen. Maar op een recente bestuursvergadering gaf Delta's vertegenwoordiger aan dat Virgin de geplande 31% niet langer wilde verkopen. »

Woensdag presenteerde Air France-KLM de ommekeer op een consensuele manier: "**Air France-KLM en Virgin waren van mening dat het verwerven van een belang in Virgin Atlantic niet langer noodzakelijk was**", verklaart de groep. Zij bespreken een overeenkomst op grond waarvan Air France-KLM geen belang zal nemen in Virgin

Atlantic, **zonder dat dit gevolgen heeft voor de positie van Air France-KLM in de commerciële gemeenschappelijke onderneming die Delta Airlines, Virgin Atlantic en Air France-KLM combineert.** »

Richard Branson (...) legt uit dat het groene licht dat de Amerikaanse mededingingsautoriteiten in november aan de alliantie hebben gegeven hem ertoe heeft gebracht af te zien van de verkoop van de 31% "zodat de familie de 51% van Virgin Atlantic zou blijven bezitten". **Dit besluit lijkt misschien een kans voor Air France-KLM om te bezuinigen,** terwijl de directie van **Air France-KLM** een vijfjarenplan heeft gepresenteerd dat voorziet in 4 miljard euro aan investeringen [nota van de redactie: per jaar].

Maar het roept vragen op over de rol van Delta, die aanwezig is zonder dat het kapitaal van haar partners in de gemeenschappelijke onderneming wordt gecompenseerd. In plaats van Virgin te dwingen het contract te respecteren, gaf hij er de voorkeur aan tevreden te zijn met de goede werking van het transatlantisch bondgenootschap. De **gecombineerde vluchten in deze gemeenschappelijke onderneming vertegenwoordigen een omzet van bijna 13 miljard euro.** Virgin opent in januari de deuren van haar hubs in Londen en Manchester, naast Parijs en Schiphol. De trans-Atlantische gemeenschappelijke onderneming vertegenwoordigt 20% van de inkomsten van Air France-KLM en 35% voor Air France alleen.

> **Alitalia, een permanente industriële crisis**

(bron: Le Temps) 8 december - Op maandag 2 december **heeft de Italiaanse regering aan Alitalia een nieuwe termijn toegekend om een koper te vinden, tot 31 mei van het volgende jaar, met een nieuwe overbruggingslening van 400 miljoen euro (...)** na drie jaar buitengewoon beheer. (...)

De uitvoerende macht moest "dringende maatregelen om de continuïteit van de dienst te waarborgen" goedkeuren, twee jaar nadat Alitalia al 900 miljoen euro was toegewezen. Met inbegrip van de rente op ongeveer 200 miljoen euro van deze eerste lening, **hebben de Italiaanse belastingbetalers sinds 2017 anderhalf miljard euro uitgegeven aan hun luchtvaartmaatschappij.** (...)

Nieuwe liquide middelen werden noodzakelijk toen Alitalia, ondanks zeven uitstel van de termijnen voor het uitbrengen van een bod, geen kopers heeft gevonden. (...)

Hoe slaagt een bedrijf erin om sinds 2009 honderden miljoenen euro's te

verliezen terwijl het het eerste bedrijf op een gezonde binnenlandse markt is en het tweede in Italië, achter Ryanair?

Slecht management en het onvermogen van opeenvolgende regeringen om elkaar onophoudelijk op te volgen, antwoordden waarnemers. Sinds de privatisering heeft Alitalia te maken gehad met maar liefst zeven bestuurders en evenveel politici. (...)

De historische fout van het bedrijf is dat het heeft gekozen voor korte- en middellangeafstandsvluchten, waarbij

langeafstandsvluchten zijn afgeschaft. Alitalia heeft dus te lijden onder de concurrentie van goedkope spoorwegen in Europa en hogesnelheidstreinen in Italië. In 2018 gaf bijvoorbeeld 80% van de passagiers tussen Rome en Milaan de voorkeur aan het spoor toen iets meer dan 10% voor de vliegroute koos (....).

Deze zou gered kunnen worden door de Europese kampioen,

Lufthansa, eigenaar van onder andere de Zwitsers. (....) Het bedrijf "zou deel uitmaken van een grote groep, gebruik makend van sterke posities in veel Europese hubs, zoals bijvoorbeeld in Zürich met Swiss", legt hij uit. Dit zou een einde maken aan het bloeden van publieke middelen. **Maar Lufthansa eist een breuk met het huidige management.** Net als werknemers, om zeer uiteenlopende redenen, die het beu zijn om zich in een situatie van permanente onzekerheid te bevinden.

***Mijn opmerking:** in 2008-2009, toen Air France-KLM in Alitalia investeerde, noemde de CEO van de Jean-Cyril Spinetta-groep de moeilijkheden van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij: Alitalia kon niet langer twee hubs exploiteren, één in Milaan en één in Rome.*

Echter, het verwijderen van een hub was onmogelijk.

Tien jaar later is de situatie bitter: het aantal werknemers is gestegen van 19.000 naar 12.500, de financiële situatie van Alitalia is verslechterd en Lufthansa eist 4.500 ontslagen alvorens een herstelproces te overwegen.

> SAS heeft vliegtuigen nodig met 120 tot 150 zitplaatsen en werkt aan een bestelling.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 5 december 5 - **SAS is niet tevreden met haar jaarverslag.** Na een daling van de operationele en nettoresultaten met meer dan 60%, betreurt het Scandinavische bedrijf dat het niet in staat is gebleken om slechts één van de drie financiële doelstellingen voor het boekjaar 2019 te bereiken, en dat het de

reorganisatie van zijn activiteiten heeft vertraagd door de stijging van de olieprijs, de negatieve wisselkoerseffecten en de staking van zijn piloten in april. Daarom heeft zij besloten nieuwe maatregelen te nemen om haar model doeltreffender te maken. Een daarvan zal gevolgen hebben voor de vloot: het **bedrijf heeft een leemte vastgesteld in zijn vernieuwingsplanning, die betrekking heeft op vliegtuigen met 120 tot 150 zitplaatsen.** Op korte termijn is een bestelling gepland.

Volgens de presentatie van 5 december zou het betrekking kunnen hebben op ten minste 25 vliegtuigen, een veronderstelling die overeenkomt met het geval waarin SAS besluit zijn vloot te stabiliseren. (...)

SAS is al ver gevorderd met het rationaliseren van zijn vloot. In 2011 besloot het bedrijf om zijn éénbeukige vliegtuigen (A320ceo en Boeing 737NG) te vervangen door Airbus A320neo vliegtuigen. (...)

Als het pad voor deze 180-persoons vliegtuigen recht en goed gedefinieerd is, wil SAS zijn keuze voor het 120-150-persoons segment in twijfel trekken. Zij benadrukte dat het zich zal richten op het platform dat dezelfde voordelen garandeert als een perfect homogene vloot.

SAS koos voor een volledig Airbus-vloot voor zijn netwerk op middellange afstand om de stabiliteit van zijn activiteiten, een grotere flexibiliteit en optimale prestaties te garanderen dankzij een vermindering (op lange termijn, na de integratiefase) van de opleidingskosten, een vermindering van de reservevliegtuigen, een vermindering van het brandstofverbruik en een vermindering van de onderhoudskosten dankzij de verjonging van de vliegtuigen.

Tegelijkertijd is zij ook verbintenissen aangegaan met betrekking tot drie in leasing gegeven A321LR's, die (...) zullen worden gemoderniseerd en uitgebreid in de vloot die momenteel bestaat uit negen A330-300's en acht A340-300's, naast de acht A350's die zij heeft besteld (...).

Op dit moment **schat SAS dat het 34% van zijn vlootvernieuwingsprogramma heeft voltooid.**

Mijn opmerking: In 2018 bedroeg de omzet van SAS 4,5 miljard euro, met een nettowinst van 67 miljoen euro (1,5% van de omzet).

De daling van de resultaten in 2019 lijkt het proces van vernieuwing van de vloot te versnellen, wat uiteindelijk geheel Airbus zou kunnen zijn.

> **Noors is klaar voor de strijd**

(bron: The Daily) 6 december - **De goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij is nu klaar om te concurreren met de**

belangrijkste traditionele luchtvaartmaatschappijen in Heathrow na het verkrijgen van zes wekelijkse slots op de Londense hub. (....)

Tot

dusver heeft de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten in Londen altijd geconcentreerd op de luchthaven van Gatwick en de slots van de zomer van 2020 zullen haar eerste intrede doen op Heathrow, waar zij zal concurreren met grote luchtvaartmaatschappijen zoals British Airways, American Airlines, Virgin Atlantic en Delta onder andere. (....)

Inmiddels **heeft Noorwegen laten weten dat het alle langeafstandsvluchten vanuit Zweden en Denemarken vanaf 29 maart 2020 zal stopzetten** vanwege "de wereldwijde vraag en commerciële levensvatbaarheid".

De maatschappij kondigde **onlangs ook** haar voornemen aan om een interline-overeenkomst te sluiten met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Jetblue na **de onthulling van haar strategie om de capaciteit op trans-Atlantische vluchten vanuit Gatwick** volgende zomer te **verhogen**, hoewel zij haar diensten naar de VS vanuit Ierland heeft verminderd als gevolg van het vliegverbod op de Boeing 737 Max en de lage totale vraag op deze routes.

***Mijn opmerking:** Na vorig jaar bijna failliet te zijn gegaan, besloot Noorwegen zijn strategie te veranderen van groei naar winstgevendheid.*

Dit komt tot uiting in haar recente besluit: haar in 2017 opgerichte dochtermaatschappij Norwegian Air Argentina (NAA) is onlangs verkocht aan JetSMART Airlines, een kleine onderneming die voornamelijk actief is in Chili en Argentinië.

> Brazilië: Lucht Europa-borden met GOL

(bron Air Journal) 6 december - **Air Europa heeft een code-sharing-overeenkomst ondertekend met GOL** Transportes Aéreos, waardoor haar passagiers via Sao Paulo, Recife, Salvador de Bahia en Fortaleza naar meer dan 20 andere Braziliaanse steden kunnen vliegen.

Vanaf januari 2020 **zal de Spaanse particuliere onderneming die door de IAG-groep wordt overgenomen, haar UX-code kunnen tonen op 78 binnenlandse vluchten die worden uitgevoerd door de Braziliaanse low-cost vliegspecialist**, met wie zij reeds een interline-overeenkomst had. (...)

Naast de leden van de SkyTeam-alliantie, waaronder Air France-KLM, deelt Air Europa codes met Binter, Copa Airlines, Cubana de Aviacion Etihad Airways, Seaborne Airlines en Turkish Airlines; GOL heeft

allianties gesloten met Air France en KLM, en heeft 14 codeshare-overeenkomsten en meer dan 77 interline-overeenkomsten.

Mijn opmerking: de verwerving van een belang van Delta Airlines in Latam (met als gevolg de terugtrekking van Delta Airlines uit GOL) en de overname van Air Europa door Iberia wachten op goedkeuring door de ad-hocautoriteiten.

Deze twee operaties hebben geen enkele invloed gehad op de versterking van het partnerschap tussen Gol en Air Europa.

> **Air France, Easyjet, Wizzair, Wizzair... Hoe de slots van Aigle Azur naar Orly werden verdeeld**

(bron La Tribune) 5 december - De **start- en landingsslots van wijlen Aigle Azur op Orly zijn verdeeld**: HOP, Transavia, Lufthansa, Wizzair, Easyjet, Air Caraïbes, Corsair, La Compagnie en TAP Portugal zijn de gelukkigen. (...) Cohor, de slotmanager in Frankrijk, heeft dit op donderdag 5 december bij de luchtvaartmaatschappijen aangekondigd. Aangezien de luchthaven Orly maximaal 250.000 starts en landingen per jaar heeft, **zijn deze slots zeldzaam en dus zeer waardevol.** (...) **De Europese verordening schrijft voor dat slots voor de helft worden toegewezen aan maatschappijen die reeds op de luchthaven gevestigd zijn en voor de andere helft aan nieuwe gegadigden.**

(...) De zeven dagelijkse vluchten voor nieuwe gegadigden zijn toegewezen aan de luchtvaartmaatschappijen (...) Lufthansa voor twee dagelijkse vluchten naar München, HOP (de regionale dochteronderneming van Air France) voor twee dagelijkse vluchten ook naar Frankfurt, de groeiende Hongaarse lagekostenluchtvaartmaatschappij Wizz Air (tot nu toe aanwezig in Beauvais) voor twee dagelijkse vluchten, de ene naar Sofia, de andere naar Boedapest, en Easyjet UK voor één dagelijkse vlucht naar Glasgow.

Voor de zes dagelijkse vluchten die gereserveerd zijn voor de spelers die reeds op Orly aanwezig zijn, hebben Air Caraïbes International, Corsair en Transavia (de lagekostendochter van Air France) elk het equivalent van twee vluchten per dag gekregen. De overige enkele "slots" zijn verdeeld onder de Franse luchtvaartmaatschappij La Compagnie (3 vluchten per week, waardoor zij twee vluchten per dag naar New York kan uitvoeren) en TAP Air Portugal.

Tegelijkertijd heeft het directoraat-generaal voor de

burgerluchtvaart (DGAC) de slots verdeeld die zijn gereserveerd voor lijnen die onder de openbardienstverplichtingen vallen. (...)

Het is duidelijk dat Chalcir minder dan 2000 slots heeft verkregen om de Quimper te bedienen, dat Air France en Corsica slots hebben verkregen om wekelijkse vluchten naar Corsica toe te voegen en dat de twee maatschappijen van de Dubreuil-groep, French Bee en Air Caraïbes, ook slots hebben gekregen om extra vluchten naar Réunion en Cayenne toe te voegen. Deze twee bedrijven waren de enige op deze routes die niet over slots voor ruimtelijke ordening beschikten.

Uiteindelijk krijgt de groep Air France (HOP en Transavia) 31% van de beschikbare slots, de buitenlandse lagekostenmaatschappijen (Wizz Air en Easyjet) 23% (en bijna de helft van de slots die voor nieuwe gegadigden zijn gereserveerd, terwijl de **Franse maatschappijen buiten de Air France-groep 31%** (en meer dan twee derde van de slots die zijn gereserveerd voor maatschappijen die reeds op Orly aanwezig zijn) krijgen.

Al deze bedrijven kunnen tevreden zijn, maar andere bedrijven zijn noodzakelijkerwijs zeer teleurgesteld. Te beginnen met (...) Ryanair die volgens sommige bronnen te lijden had onder een slecht geformuleerd dossier, Volotea en Vueling die niets hadden gekregen (de laatste twee hadden ook veel bestemmingen in Algerije aangevraagd). **Buiten Vueling krijgt de hele IAG groep (British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling, Level) niets. Maar hij was een van de begunstigen bij de vorige verdeling na de verdwijning van Air Berlin (...)**

> United kiest voor de Airbus A321XLR, bij gebrek aan een Boeing NMA.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 4 december - **United Airlines** heeft zojuist een grote slag toegebracht aan Boeing. Het Amerikaanse bedrijf **heeft een vaste order getekend met Airbus voor de overname van 50 A321XLR. Het vliegtuig zal vanaf 2024 worden geleverd en zal de 757-200 die momenteel in gebruik zijn, vervangen.** Zij zullen vanaf 2025 worden gebruikt voor trans-Atlantische diensten en zullen United in staat stellen nieuwe routes te openen vanaf haar hubs aan de oostkust van de Verenigde Staten, Newark en Washington.

United heeft momenteel 74 Boeing 757's in bedrijf, waarvan 53 in versie 200. De onderneming heeft een aantal van **74 Boeing 757's in gebruik, waarvan 53 in versie 200.** Het bedrijf wijst erop dat dit een "één voor één"-vervanging zal zijn, waardoor het verbruik van dit deel van de vloot met 30% zal kunnen worden verminderd.

Sinds enkele jaren zoekt het bedrijf naar een alternatieve oplossing

voor zijn 757's, waarvan de -200 modellen bijna 25 jaar oud zijn. Zeer geïnteresseerd in de NMA (nieuw midmarket vliegtuig), die ook een oplossing zou zijn voor de 767's, had United Boeing in juli (vlak na de lancering van de XLR door Airbus) echter gewaarschuwd dat het meer zichtbaarheid nodig had bij een ingebruikname en kort voordat het een beslissing nam. (...).

United is geen nieuwe exploitant voor Airbus' één-gangenvliegtuigen: zij exploiteert bijna 180 vliegtuigen, verdeeld over A319 en A320, alle drie de ceo. Zij opereren naast een vloot van 344 Boeing 737's, waarvan veertien MAX 9 737's, die sinds maart aan de grond zijn gezet.

Dit contract is echter niet zo briljant als het lijkt. Dit gaat gepaard met een verdere vertraging van vijf jaar bij de levering van de door het bedrijf bestelde A350-900's. De Commissie is van mening dat de Commissie de **levering van de A350-900's in het kader van de overeenkomst niet kan uitstellen tot het einde van de looptijd van de overeenkomst.** Het verwachtte 45 exemplaren vanaf 2022; zij zullen pas in 2027 aankomen. Dit is niet de eerste keer dat United deze overeenkomst heeft gewijzigd: aanvankelijk bestreek United 25 A350-900's in 2010 (met leveringen vanaf 2016), maar het werd uitgebreid tot 35 A350-1000's in 2013, die daalde tot 45 A350-900's in 2017. Deze apparaten zijn bedoeld ter vervanging van een deel van de 55.777-200ER's die in gebruik zijn, waarvan sommige tot 25 jaar oud zijn.

***Mijn opmerking:** Luchtvaartmaatschappijen die geïnteresseerd zijn in het toevoegen van A350-900's aan hun vloot in de nabije toekomst zullen gebruik kunnen maken van het uitstel van United's bestelling.*

> Boeing 737 MAX: de waarheden van Safran-baas Philippe Petitcolin, de heer Philippe Petitcolin.

(bron Uitdagingen) 4 december - Negen maanden nadat de 737 MAX een vliegverbod kreeg opgelegd, gaf Safran-schipper Philippe Petitcolin een update over de mogelijke scenario's. De veiligheid van de 737 MAX was een van de grootste uitdagingen in de wereld. (...) Het grote probleem van 2020 is uiteraard de terugkeer van de 737 MAX, waarvan Safran samen met haar partner GE de exclusieve motorfabrikant is. **Wanneer zullen de Boeing vliegtuigen met één gang weer vliegen?** "Elke maand wordt de terugkeer naar de vlucht met een maand uitgesteld", zegt de CEO van Safran. Er is altijd een mogelijkheid dat het voor Kerstmis, rond 20 december, vliegt, maar we hebben geen zekerheid."

Wat de datum van terugkeer tijdens de vlucht ook is, de hervatting

van de leveringen ziet eruit als een gigantisch project. "Er zijn 380 MAX in de vloot van luchtvaartmaatschappijen en 380 tot 400 in de parkeergarages van Boeing. Het zal daarom nodig zijn om bijna 800 apparaten achteraf in te bouwen. **Het inhalen van de leveringen zal tijd kosten.**" Boeing zou een maximale leveringscapaciteit van 70 vliegtuigen per maand hebben, waardoor het naast de 42 vliegtuigen die het maandelijks blijft produceren, ongeveer 30 vliegtuigen per maand zou kunnen sluiten. In dit tempo **zou het meer dan een jaar duren om de geparkeerde MAXen af te leveren.**

Wat als het vliegverbod blijft bestaan? Boeing heeft niet uitgesloten dat de productie van het vliegtuig is gestopt. (...) "Dit is niet onze belangrijkste hypothese, maar het is een scenario dat we moeten bestuderen, omdat alles heel snel kan veranderen," zegt Philippe Petitcolin. De MAX is strategisch voor Safran: Boeing heeft ongeveer 5.000 motoren verkocht en de Franse groep en zijn partner GE moeten 10.000 motoren leveren, exclusief reservemotoren. Safran's baas is nog steeds zelfverzekerd. "Als Boeing het werk doet om weer goed te kunnen vliegen, dan moet alles weer vrij gemakkelijk op orde komen", zegt hij. (...)

Een ander mogelijk scenario, jammer voor Boeing, is de vervroegde uittrekking van de 737 MAX.... (...) In dit geval zou ik in 2022 een lancering zien in 2022 voor de ingebruikname in 2030.". Dat is vijf jaar voor de datum van 2035, die tot nu toe is genoemd voor de toekomstige generatie van voertuigen met één gang. "Er zou waarschijnlijk binnen twee jaar een antwoord van Airbus zijn", zegt Safran's CEO. (...)

Als Boeing een 100% nieuw vliegtuigproject zou starten om de MAX te vervangen, zouden Safran en GE een efficiëntere motor kunnen aanbieden dan de huidige Leap. "Elke 15 jaar bereiken we een brandstofverbruikswinst van ongeveer 15%, of gemiddeld 1% per jaar", zegt Philippe Petitcolin. **We kunnen dus een efficiëntere motor voorstellen die 5 tot 10% efficiënter is dan de huidige Sprong."** Dit is een aanzienlijke verbetering, maar nog lang niet de 30% vermindering van het brandstofverbruik die Safran nastreeft voor de volgende generatie eengatsvaartuigen in 2035-2040.

Boeing's New Midmarket Airplane (NMA) project (New Midmarket Airplane) lijkt daarentegen in het ongewisse te blijven. Met dit middellangeafstandsvliegtuigproject, door sommigen de Boeing 797 genoemd, wilde de Amerikaanse vliegtuigbouwer een reeks vliegtuigen van 240 tot 270 stoelen ontwikkelen die tussen de 737 MAX en de 787 op lange afstand konden worden geplaatst. Een segment geschat op 4.000 tot 5.000 apparaten in de komende twintig jaar. Afgelopen april hoopte Safran, samen met zijn partner GE, geselecteerd te worden om het vliegtuig van stroom te voorzien, maar de MAX-crisis heeft het

project in de ijskast gezet. "Er wordt ons nog steeds een selectie van de motorfabrikant beloofd in de eerste helft van 2020", zegt Philippe Petitcolin. Na de stopzetting van Rolls-Royce heeft het GE-Safran team nu slechts één concurrent, de Amerikaanse Pratt & Whitney. Het valt nog te bezien of Boeing dit vliegtuig ooit zal lanceren: met het succes van de Airbus A321XLR, waarvan er deze woensdagmorgen 50 eenheden zijn besteld door de Amerikaanse United, wordt de markt veroverd door de Europese vliegtuigbouwer.

Mijn opmerking: De reactie van Safran, leverancier van de B737 MAX-motor, is symptomatisch voor de ondoorzichtigheid rond het werk van Boeing.

Niemand kan vandaag de dag nog zeggen of de heringebruikname van dit toestel in de komende dagen, over drie maanden, zal beginnen of nooit.

Deze onzekerheid zal het vertrouwen van de passagiers in het vliegtuig waarschijnlijk niet herstellen.

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 9 december, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 1.028.000 handtekeningen opgeleverd, ofwel 21,79% van de vereiste handtekeningen.

Mijn opmerking: Ter herinnering, het overlegmechanisme over de privatisering van de ADP-groep heeft betrekking op het volgende wetsvoorstel:

De ontwikkeling, exploitatie en ontwikkeling van de luchthavens Parijs-Charles de Gaulle, Parijs-Orly en Parijs-Le Bourget vormen een

ationale overheidsdienst in de zin van de negende alinea van de preambule van de Grondwet van 27 oktober 1946.

Ik wil u herinneren aan de volgende stappen in het proces:

1- Na afloop van de steunperiode van negen maanden controleert de Constitutionele Raad of het wetsvoorstel de steun heeft van ten minste een tiende van de kiezers die op de kiezerslijsten staan ingeschreven.

*2- **Indien het wetsvoorstel niet ten minste eenmaal door elk van beide assemblees (Nationale Assemblee en Senaat) is behandeld binnen zes maanden na de bekendmaking in het staatsblad van het besluit van de Constitutionele Raad waarin wordt verklaard dat de kiesdrempel van 10% is bereikt, legt de president van de Republiek het wetsvoorstel voor aan een referendum.***

> Geen besluit over de privatisering van ADP tot het einde van de referendumprocedure, zegt Bruno Le Maire.

(bron Reuters) 8 december - De regering zal geen besluit nemen over de privatisering van Aéroports de Paris tot het einde van het verzamelen van handtekeningen voor het organiseren van een referendum, aldus Bruno Le Maire op zondag 3 december.

Dit referendumproject over de privatisering van ADP heeft meer dan een miljoen handtekeningen opgeleverd, zo blijkt uit een telling die woensdag door de Constitutionele Raad is gepubliceerd.

Emmanuel Macron zei in april dat hij voorstander was van een verlaging van de drempel voor een gezamenlijk initiatiefreferendum (RIP) tot één miljoen handtekeningen.

Bruno Le Maire drong er echter op aan dat de huidige wetgeving van toepassing was en dat dit referendumvoorstel medio maart door een tiende van de geregistreerde kiezers, of 4,7 miljoen mensen, moest worden ondertekend om succesvol te zijn.

Einde van het persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 10,21 euro aan het einde van maandag 9 december. Het is met -2,20% gedaald.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-

KLM is 11,07 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 3 naar 64 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...

AA Air France-KLM-directeur 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](#). 10238 mensen ontvangen deze persrecensie live