

Air France, staande wind tegen beschuldigingen van huurdiscriminatie



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°743, 17 februari 2020

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises Als u

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

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

Persoverzicht van maandag

> **Air France, staande wind tegen beschuldigingen van huurdiscriminatie**

(bron: Les Echos) 12 februari - **De "name and shame"-operatie** die de Franse regering in gang heeft gezet om bedrijven die beschuldigd worden van het inhuren van discriminatie publiekelijk aan de kaak te stellen, **heeft bij Air France een golf van verontwaardiging teweeggebracht tegen haar conclusies....** (...)

Deze "test"-operatie werd op verzoek van de regering uitgevoerd door een onderzoeksafdeling van het CNRS tussen oktober 2018 en januari 2019. Op een in Frankrijk ongekende schaal werden 10.349 fictieve sollicitaties naar 40 grote bedrijven gestuurd om **de verschillen in antwoorden tussen kandidaten met Europees klinkende namen en kandidaten met Noord-Afrikaans klinkende namen te meten, evenals naar hun woonplaats.** Volgens de resultaten van deze studie, gepresenteerd door de Ministeries van Arbeid en Huisvesting en het Staatssecretariaat voor de Rechten van de Vrouw, is Air France een van de zeven bedrijven waarvoor de studie "een vaststelling van significante discriminatie" op basis van de achternaam bereikt.

(...) Maar **de gebruikte methode doet twijfel rijzen over de geldigheid van de resultaten.** In het geval van Air France was de test

op familienamen in feite beperkt tot het verzenden van 44 paar sollicitaties, d.w.z. twee soortgelijke CV's, een met een Europese naam, de andere Noord-Afrikaanse.

De meeste van hen bleven onbeantwoord. In plaats van te reageren op werkaanbiedingen, **hadden de auteurs van de studie ervoor gekozen om ongevraagde sollicitaties te sturen, zonder de website van het bedrijf, het enige rekruteringskanaal van Air France, te doorlopen.** Zo was een manager op de IT-afdeling van het bedrijf verrast toen hij een sollicitatie kreeg voor een hostess functie in zijn mailbox, die in de verdachte berichtenbox terechtkwam.

Elf sollicitaties werden niettemin "neen" beantwoord: 7 voor kandidaten met Frans klinkende achternamen, één voor een kandidaat met een naam van Noord-Afrikaanse afkomst, en drie voor de twee verzonden cv's. Het is dit verschil van zeven tot vier op een totaal van 44 tests dat ertoe heeft geleid dat Air France als een discriminerende onderneming is geclassificeerd.

In vergelijking met de ongeveer 100.000 sollicitaties die het bedrijf elk jaar voor 4.000 aanwervingen vorig jaar heeft verwerkt, lijkt de omvang en de representativiteit van de geteste steekproef zeer klein. Bovendien gaat deze "test"-methode voorbij aan de vele proactieve acties die Air France beweert te ondernemen om discriminatie te bestrijden. "Van de 4.000 nieuwe medewerkers die in 2019 zijn aangeworven, zal 50% afkomstig zijn uit de departementen waar de luchthavens Roissy-CDG en Orly gevestigd zijn", benadrukt Laetitia Niaudeau, directeur Werkgelegenheid, Opleiding en Diversiteit van Air France. "We zijn ook al lang actief in het bevorderen van de integratie van kansarme jongeren. (...) »

Het bedrijf herinnert er ook aan dat het een van de eerste grote bedrijven was die zich aansloten bij het PAQTE-plan, dat in 2018 werd gelanceerd door het Ministerie van de Stad, en bij het plan "Frankrijk, een kans", van het Ministerie van Arbeid, dat bedoeld is om de professionele integratie in de zogenaamde "prioritaire" wijken te bevorderen. (...)

Dit zou de duidelijke schaamte van de regering over dit onderzoek kunnen verklaren. Het werd acht maanden lang in de doofpot gestopt en werd uiteindelijk onder druk van de politiek onthuld. Niet zonder voorzorgsmaatregelen. **Een merkwaardige "waarschuwingsnota", die bij het rapport is gevoegd, benadrukt dat "geen conclusies kunnen worden geconsolideerd en dat er geen bedrijfsspecifieke**

lessen kunnen worden getrokken" uit deze studie... als gevolg van "bepaalde methodologische beperkingen". Een "tweede fase" van "testen" is al besteld.

***Mijn commentaar:** Veel medewerkers van Air France hebben hun verontwaardiging geuit toen ze deze informatie ontdekten.*

Net als zij kan ik door mijn ervaringen uit het verleden getuigen van de gezamenlijke wil van het bedrijf en de vakbonden om alle vormen van discriminatie te vermijden.

Deze wens komt op verschillende manieren tot uiting: in de diversiteit van de rekrutering, natuurlijk. Maar ook in de vermindering van de professionele ongelijkheden (vooral tussen mannen en vrouwen) tijdens de jaarlijkse onderhandelingen over de salarissen.

Veel lawaai voor niets, volgens de waarschuwingsnota aan het einde van het artikel.

> **Transavia zal haar vloot uitbreiden, maar heeft te kampen met een gebrek aan piloten**

(bron JDD) 16 februari - Het bijna fluogroene merk **Transavia** heeft sinds de oprichting van Air France-KLM in 2006 lang geworsteld om zich te vestigen in de Air France-KLM-melkweg. Gemarkeerd door een matige groei en een bescheiden rentabiliteit, en geleid door een casus belli met de piloten van de groep, wekte het zelden het enthousiasme van de opeenvolgende managementteams op. Op donderdag, tijdens de presentatie van de resultaten van Air France-KLM en de vooruitzichten voor 2020, kon Ben Smith zijn toon veranderen en bevestigen dat hij inderdaad een plan heeft voor zijn medium-haul-arm.

"Het moet de nummer één lowcostmaatschappij in Frankrijk worden wat betreft het aantal van haar vliegtuigen dat in het land is gestationeerd", aldus de ambities van de CEO. Transavia zou daarom niet langer genoeg moeten nemen met de start van haar Europese concurrenten Ryanair, EasyJet of Vueling, waarvan sommige Frankrijk al tot hun achterste basis hebben gemaakt. Ze gaat eindelijk in het offensief.

Deze week wordt een grote stap gezet: het verkrijgen van dienstrechten in Algerije. Op 16 januari heeft het Directoraat-generaal Burgerluchtvaart de lijst van luchtvaartmaatschappijen die de verkeersrechten van de in onbruik geraakte Aigle Azur zullen

recupereren, vrijgegeven. Transavia krijgt het leeuwendeel. De publicatie van de overeenkomst met Algerije in het Publicatieblad vóór vrijdag is nu slechts een formaliteit. Nathalie Stubler, algemeen directeur van de maatschappij, is verzekerd van vluchten van Parijs naar Algiers, Oran, Béjaïa, Constantijn, Sétif en Tlemcen, alsook van Lyon naar Béjaïa, Constantijn en Oran. De dochteronderneming van Air France heeft ook verkeersrechten op Libanon verkregen vanuit Parijs, Lyon en Montpellier. (...)

Nog geen jaar geleden zouden deze verkeersrechten en slots slechts een halve glimlach uit het gezicht van Nathalie Stubler hebben gerukt. Het was toen beperkt in het aantal vliegtuigen dat aan de vloot werd toegewezen. Onder deze omstandigheden is het moeilijk te hopen dat het aantal passagiers van de luchtvaartmaatschappij (16,6 miljoen vorig jaar) zal toenemen. **Een decennium lang was de opening van elke nieuwe route afhankelijk van de goedkeuring van de piloten van Air France.** En zijn vloot kon niet groter zijn dan 40 vliegtuigen. Deze grillige overeenkomst verwijst naar een van de donkerste episodes in de sociale dialoog van het bedrijf, waarin een onhandig leiderschap werd opgesloten door de machtige SNPL-vakbond.

Ryanair's overgelopen piloten als versterkingen.

Alles veranderde in het voorjaar. De leden van dezelfde vakbond hebben 90% van de stemmen uitgebracht voor de ontwikkeling van de goedkope dochteronderneming van Air France. "We waren nooit van plan om de ontwikkeling ervan te vertragen, maar we wilden elke sociale dumping vermijden met contracten met twee snelheden", zegt Guillaume Gestas, voorzitter van de SNPL en zelf een Air France-piloot die bij Transavia gedetacheerd was. Eind 2019 bestond zijn vloot uit 38 vliegtuigen. (...)

Bovenal zullen vanaf april lowcostmaatschappijen zich vestigen in een derde provinciale luchthaven: Montpellier.

"Het is het hart van een gebied met 2 miljoen potentiële passagiers op minder dan een uur afstand", zegt de eigenaar van de luchtvaartmaatschappij, die al meer dan tien jaar actief is in Nantes en Lyon, van waaruit zij haar vlaggenschipbestemmingen bedient: Portugal, Spanje en Griekenland. **Zij is echter nog steeds afwezig op grote provinciale luchthavens zoals Nice en Toulouse, waar haar concurrenten al een sterke positie hebben verworven.** (...)

Bij Ryanair is de concurrentie niet alleen op de luchthavens, maar ook in de cockpits. Veel kapiteins en copiloten van de leren hebben

zich de afgelopen maanden bij Air France aangesloten. Getraind op de 737 worden ze met open armen ontvangen in de groep, die een groot tekort aan chauffeurs heeft. Alleen al voor de twee vliegtuigen die op Transavia worden verwacht, zijn zo'n twintig aanwervingen nodig.

Transavia moet ook de vertrekken van haar huidige bemanningen compenseren, die volgens het anciënniteitsbeleid van de maatschappij in aanmerking kunnen komen om de controle over de lucratievere langeafstandsvluchten van Air France over te nemen na een paar jaar vliegen op middellange afstand. Een overheveling in de regels dat Transavia een parade zal moeten vinden.

> **Volotea: +14% in Frankrijk en 7,6 miljoen passagiers in 2019**

(bron actu-aero) 13 februari - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Volotea heeft in 2019 meer dan 7,6 miljoen passagiers vervoerd op haar hele Europese netwerk, 1 miljoen meer dan in 2018.** Deze stijging van 16% ten opzichte van het voorgaande jaar ging gepaard met de hoogste beladingsgraad die de vervoerder sinds de start van zijn activiteit in april 2012 heeft geregistreerd, en bedroeg in 2019 voor het eerst 94%.

In 2019 heeft Volotea in Frankrijk een groei van 14% geboekt ten opzichte van 2018 met 3,3 miljoen vervoerde passagiers, bij een beladingsgraad van 93%. In Toulouse vervoerde Volotea in 2019 meer dan 509.000 passagiers op meer dan 3.650 vluchten die in de loop van het jaar werden uitgevoerd. In Nantes vervoerde het meer dan 1.070.000 passagiers, 110.000 meer dan in 2018. Het vervoerde meer dan 119.000 passagiers naar Lyon in 2019 en voerde meer dan 900 vluchten uit. In Marseille vervoerde de luchtvaartmaatschappij in 2019 meer dan 343.000 passagiers, een stijging van 28%.

In 2020 zal Volotea zijn hele netwerk blijven uitbreiden met 62.300 lijnvluchten en meer dan negen miljoen stoelen die al te koop zijn op zo'n 354 routes in meer dan 90 Europese steden. **In Frankrijk zal Volotea in 2020 op 18 luchthavens aanwezig zijn en 5 Franse bases exploiteren:** Nantes, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Straatsburg. In totaal zal het in 2020 meer dan vier miljoen zitplaatsen bieden, met aanzienlijke stijgingen voor Lyon, de nieuwe basis, en Marseille (+43%). (...)

Mijn opmerking: de Europese lagekostenmaatschappijen zijn al lang van mening dat de sociale kosten in Frankrijk te hoog waren om de

concurrentie met Air France en de TGV aan te kunnen gaan. Zij hebben ervoor gekozen om uit te breiden naar andere markten in Europa.

In de afgelopen jaren hebben zij hun strategie gewijzigd omdat hun groeivoorzichten buiten Frankrijk zijn afgenomen.

easyJet, vervolgens Vueling, Ryanair en Volotea zetten bases op in Frankrijk.

Zo genereert Volotea, een Spaans bedrijf, bijna de helft van zijn omzet in Frankrijk.

> **Royal Air Maroc en British Airways delen hun codes**

(bron Air Journal) 14 februari - **British Airways en Royal Air Maroc hebben een nieuwe code-sharing-overeenkomst aangekondigd** die nieuwe routes in Marokko zal openen, waaronder Casablanca en Agadir, naar het eerstgenoemde land. Het zal klanten ook meer flexibiliteit geven bij het vliegen tussen Londen en Marrakech.

Klanten van Britse en Marokkaanse nationale luchtvaartmaatschappijen kunnen vanaf 13 februari 2020 codesharevluchten boeken, die vanaf 20 februari operationeel zullen zijn, voordat RAM zich op 1 april bij British Airways in de Oneworld-alliantie aansluit. (...)

Mijn commentaar: Het sluiten van deze overeenkomst is vergemakkelijkt door de aanstaande komst van Royal Air Maroc binnen de Oneworld-alliantie.

Royal Air Maroc zal de eerste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij zijn die volwaardig lid wordt van deze alliantie.

> **Air Italië kondigt zijn liquidatie aan**

(bron Les Echos met AFP) 11 februari - **Air Italy vliegt niet meer.** De noodlijdende Italiaanse luchtvaartmaatschappij, die honderden miljoenen euro's aan verliezen heeft geaccumuleerd, kondigde dinsdag aan dat ze in liquidatie gaat. (...)

Air Italy, voorheen Meridiana, is voor 51 % in handen van de Prince Aga Khan en voor 49 % van Qatar Airways. Air Italy werd twee jaar geleden met grote fanfare gelanceerd en had zich gebaseerd op "de moeilijkheden van Alitalia", de belangrijkste Italiaanse

luchtvaartmaatschappij, volgens het gespecialiseerde dagblad "Il Sole-24 Ore". Een berekening die fout bleek te zijn.

Volgens deze krant heeft Air Italy in 2018 164 miljoen euro verloren en volgens het dagblad "La Repubblica" is het verlies in 2019 ongeveer 200 miljoen euro. De **liquidatie zal naar verwachting leiden tot het verlies van zo'n 1.200 banen**, volgens dezelfde bron. (...)

Mijn commentaar: In 2018, toen Air Italy in grote moeilijkheden verkeerde, nam Qatar Airways een belangrijk aandeel in het bedrijf.

Qatar Airways probeerde de overeenkomst tussen Qatar en de Verenigde Staten te omzeilen, waardoor het aantal vluchten van Qatar Airways naar de Verenigde Staten werd beperkt.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben in april 2019 gereageerd, waardoor Qatar Airways gedwongen werd zich terug te trekken en de ineenstorting van Air Italy werd bespoedigd.

> **Turkse luchtvaartmaatschappij AtlasGlobal gaat failliet**

(bron Belga) 14 februari - de **Turkse luchtvaartmaatschappij AtlasGlobal heeft het faillissement aangevraagd**, zei de lokale luchtvaartautoriteiten vrijdag. Het bedrijf, dat de informatie nog niet heeft bevestigd, heeft al zijn vliegtuigen aan de grond gehouden.

Het bedrijf had al enige tijd financiële problemen. Met name de aanslagen in Turkije in 2015 en 2016 en de omwentelingen in de Turkse lire zouden de oorzaak zijn geweest.

In november had de maatschappij al haar vluchten geannuleerd alvorens deze eind december te hervatten.

De Turkse media speculeerden deze week over een dreigend faillissement. **AtlasGlobal vliegt met 25 vliegtuigen naar binnen- en buitenlandse bestemmingen.**

> **De Noorse hoop om in 2020 uit het rood te komen**

(bron: Les Échos) 13 februari - Er zijn twee manieren om de Noorse resultaten voor 2019 te bekijken. Voor de **pessimisten blijft de Noorse lowcostmaatschappij voor het derde opeenvolgende jaar in het rood staan**, met een nettoverlies van 160 miljoen euro, iets meer dan in 2018 (150 miljoen euro, bij een omzet van 4,3 miljard euro). Dit in tegenstelling tot de Noorse doelstelling om in 2019 weer

winst te maken. Aan de andere kant **zullen optimisten erop wijzen dat Europa's toonaangevende lagekostenmaatschappij voor de lange afstand, die volgens veel analisten eind 2018 dood zal zijn, niet alleen aan een faillissement is ontsnapt**, maar dat zij nu ook goede redenen heeft om te verwachten dat zij dit jaar uit de tunnel zal komen.

Achter het nettoverlies voor 2019 schuilt een verdubbeling van het brutobedrijfsresultaat van 310 naar 650 miljoen euro en een hoger dan verwachte kostenreductie. In het vierde kwartaal kon Noorwegen zijn omzet per eenheid met 16% verhogen, terwijl het zijn aanbod met 19% verminderde. In totaal zal het bedrijf in 2019 230 miljoen euro hebben bespaard, terwijl het zijn omzet met 8% heeft verhoogd.

Bovendien zijn de **Noorse bedrijven in 2019 zwaar gestraft door het vliegverbod op hun 18 Boeing 737 Max-vliegtuigen en Rolls-Royce-motorproblemen op hun langeafstands-Boeing 787-vliegtuigen**. Twee handicaps die dit jaar zouden moeten verdwijnen en die hem zelfs compensatie van Boeing en Rolls-Royce zouden moeten opleveren.

Onder leiding van zijn nieuwe CEO, Jacob Schram, heeft de **Noorse overheid ook de heronderhandeling van haar schuld afgerond, met de steun van de Noorse staatsbank DNB**. Zij heeft ook opnieuw onderhandeld over de levering van vliegtuigen, een deel van haar vloot van Airbus- en Boeing-vliegtuigen met één gangpad verkocht en haar langeafstandsnetwerk uitgebreid geherstructureerd. Toch blijft het een van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van Europa, met 36 miljoen passagiers (3% minder) en meer dan 160 vliegtuigen. (...)

Mijn commentaar: De bezorgdheid van de Noormannen illustreert hoe moeilijk het is voor een goedkoop korte-afstandsbedrijf om in een lange-afstandsbusiness terecht te komen.

De relevantie van het goedkope langeafstandsmodel moet nog worden aangetoond.

> Airbus zal als enige verantwoordelijk zijn voor de moeilijkheden van het A220-programma met de aankoop van Bombardier-aandelen

(bron: Les Echos) 13 februari - Onder druk van het gewicht van haar schuld en het gebrek aan liquiditeit **moest Bombardier uiteindelijk de resterende 33,5% van het A220-programma**, dat zij zelf in 2004

onder de naam Cserie had gelanceerd, **verkopen**. Airbus is nu bijna de enige kapitein aan boord, met een aandeel dat stijgt van 50,01% naar 75%, terwijl de regering van Quebec de resterende 25% in handen heeft tot 2026. (...)

Op het eerste gezicht koopt Airbus een programma voor een goede prijs. Na betaling van een symbolische dollar voor 50,01% van de aandelen in 2018, zal de groep 591 miljoen dollar betalen om zijn aandeel in Airbus Canada, de dochteronderneming die verantwoordelijk is voor de A220, te verhogen tot 75%. De transactie voorziet ook dat Airbus, via zijn dochteronderneming Stelia Aerospace, de productiecapaciteit van Bombardier in Saint Laurent, Quebec, die gebruikt wordt voor de A220, en voor A330-onderdelen, verwerft.

Voor de prijs van twee A350's krijgt de Europese vliegtuigbouwer een programma terug waarin Bombardier en de regering van Quebec al meer dan 6 tot 7 miljard dollar hebben geïnvesteerd. Dit ondanks het feit dat de orderportefeuille van de A220 bijna verdrievoudigd is van 243 orders in 2018 naar 658 orders eind januari. (...)

In vergelijking met zijn enige concurrent, de Embraer E2, heeft de A220, sinds hij door de Airbus-teams op de markt is gebracht, de kloof duidelijk vergroot, zowel wat betreft de kwantiteit van de orders (180 voor de E2) als wat betreft de kwaliteit. Het heeft verschillende grote contracten binnengehaald, waaronder een Air France-order voor 60 vliegtuigen. De A220 heeft zich daarmee gevestigd als de goedkope opvolger van de A318 en de natuurlijke aanvulling op de A320-familie, maar ook als serieuze concurrent voor de Boeing 737 Max 7.

Maar Airbus is nog niet uit het bos. In de woorden van de CFO van Airbus (...), het A220-programma zal in het beste geval niet rendabel zijn "tot het midden van het decennium". (...)

Om de kosten te drukken heeft Airbus zijn leveranciers al gevraagd hun prijzen met 20% te verlagen. Maar deze inspanning moet worden gecompenseerd door een zeer sterke toename van de leveringen, die zou moeten stijgen van 48 vliegtuigen vorig jaar tot ongeveer 160 in 2021.

Bovendien heeft **Airbus nog steeds te kampen met technische problemen met de Pratt & Whitney-motoren van de A220.** Na verscheidene ernstige incidenten tijdens de vlucht, die kennelijk verband hielden met een oververhittingsprobleem, heeft het Europees

Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in oktober jongstleden exploitatiebependingen opgelegd aan de Europese A220-exploitanten, in de eerste plaats aan de Zwitserse en de Baltische landen. A220 vliegtuigen mogen niet op volle kracht vliegen boven 29.000 voet (8.840 meter) of in ijsvorming. **De Amerikaanse motorfabrikant is op eigen kosten begonnen met het vervangen van defecte motoren. Maar net als bij de A320 neo dreigt dit motorprobleem de ramp-up te vertragen en de commerciële dynamiek te breken. (...)**

Tot slot zal Airbus vroeg of laat moeten beslissen of het al dan niet herinvesteren in een nieuwe uitgebreide versie van de A220, aangezien verschillende klanten, waaronder Air France, vragen om een A220 met meer dan 150 zitplaatsen, die de A319 of zelfs de A320 op bepaalde routes zou kunnen vervangen. Maar afgezien van de onzekere rentabiliteit moet Airbus oppassen dat hij niet tegen zichzelf concurreert.

***Mijn opmerking:** Motorfabrikanten ontwikkelen steeds efficiëntere motoren, in termen van geluid en brandstofverbruik. Elke nieuwe generatie heeft een verbruiksbesparing van 20% opgeleverd.*

Ze zijn ook steeds moeilijker te ontwikkelen. Dit kan een verklaring zijn voor de problemen die zich voordoen op de A220, de A320 neo en de B787.

> Airbus onthult Maveric, zijn vliegtuig van de toekomst...

(bron Le Figaro) 11 februari - **Airbus heeft ervoor gekozen om op dinsdag 16 februari het gordijn te lichten op de Singapore Air Show (11-16 februari) om de sluier op te lichten over een tot nu toe geheim project. Zijn codenaam: Maveric. Dit vreemde apparaat heeft de vorm van een vliegende vleugel, die een voorloper is van wat, als het project over een paar jaar na een lange testperiode wordt gevalideerd, een mogelijke opvolger is van de A320neo, de bestseller van de Europese luchtvaartgigant.**

Airbus zal op zijn stand een grootschalig model presenteren, 2 meter lang en 3,2 meter breed, met een oppervlakte van ongeveer 2,25 m². De fabrikant bouwde ook een schaalmodel van het vliegtuig, dat het voor het eerst vloog in juni 2019. Sindsdien wordt gewerkt aan vliegtests die aan het einde van de eerste helft van 2020 zullen worden afgerond.

Het is op dit punt dat Airbus kan besluiten om verder te gaan door een

nog grotere demonstrator te bouwen om het project verder te valideren.

Maveric integreert de motoren in de vliegtuigromp, in tegenstelling tot de huidige vliegtuigen, waarvan het sigaarvormige silhouet met de onder de vleugels opgehangen motoren in vijftig jaar niet is veranderd. (...) De fabrikant schat dat de voltooid versie van **Maveric nog energie-efficiënter zou zijn met een vermindering van 20% van het verbruik van vliegtuigbrandstof in vergelijking met de A320neo** (...).

Mijn commentaar: De configuratie van de Maveric heeft overeenkomsten met de configuratie van het vliegtuig dat de KLM ter gelegenheid van haar honderdjarig bestaan onthuld heeft. U vindt foto's van beide projecten op de homepage van mijn site navigatie.

Hun configuratie heeft een betere aërodynamische finesse, wat het mogelijk maakt om een consequente vermindering van het verbruik te voorzien.

Specialisten schatten echter dat met hetzelfde aantal stoelen het gewicht en de spanwijdte van dit vliegtuig groter zou zijn dan dat van een conventioneel vliegtuig. Dit zou deze technologie reserveren voor kleine korte-afstandsmaatschappijen.

> Ondanks de hervatting van de testvluchten blijft de toekomst van de 737 MAX onzeker.

(bron Legendarisch Vliegtuig) 16 februari - Het is een **vreemde week geweest voor de Amerikaanse single-aisle jet**, een mengeling van hoop en teleurstelling. (...)

Op **maandag 10 februari 2020 gaf Boeing in de Amerikaanse media publiekelijk toe dat het drie dagen eerder de testcampagne voor de 737 Max-familie opnieuw had gelanceerd**. Hiervoor worden de vluchten uitgevoerd met het vliegtuig met civiele registratie N7201S. (...)

Er moeten echter nog meer testvluchten worden uitgevoerd voordat de certificeringsvluchten, die door de Amerikaanse federale overheid worden uitgevoerd, kunnen beginnen.

Omdat de **Federal Aviation Administration erop heeft aangedrongen dat de vluchten van Boeing op de korte versie van de 737 Max geen invloed hadden op de typecertificering van het**

vliegtuig. De scheiding tussen de vliegtuigfabrikant en de FAA lijkt te zijn verbroken. Een aankondiging die de werknemers en aandeelhouders van de fabrikant niet echt geruststelde.

En deze **vrijdag, 14 februari 2020**, hebben drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen een nieuwe laag aangebracht. **American Airlines, Southwest Airlines en United Airlines kondigden aan dat zij niet verwachten dat hun 737 Max-vloot op zijn vroegst in de tweede helft van de volgende zomer weer normaal zal zijn.** Eerst is het Southwest Airlines die ze op 10 augustus 2020 weer in de lucht moet brengen, vervolgens op 18 augustus door American Airlines, en tenslotte op 4 september door United Airlines.

Voor de goede orde, American Airlines bezit momenteel 24 van de 13737 Max 8s die het heeft besteld. Southwest Airlines van haar kant heeft vierendertig 737 Max 8s op een totaal van tweehonderdtachtig aangekocht, terwijl het geen van de dertig 737 Max 7s die het heeft aangekocht op één lijn brengt. United Airlines is eindelijk veertien van de vijfentachtig aangekochte 737 Max 9's aan het uitlijnen. Het is duidelijk dat al deze vliegtuigen nu een vliegverbod hebben gekregen, waardoor deze vervoerders elke dag tienduizenden euro's verliezen. (...)

> Vliegtuigen, vervuiling en CO2: de bevooroordeelde mening van het grote publiek

(bron TourMag) 11 februari - Een studie die op maandag 10 februari 2020 door de Pegasus-voorzitter werd onthuld en die sinds 2019 gewijd is aan de economie en het beheer van het luchtvervoer en verbonden is aan de Montpellier Business School, toont de kloof aan die bestaat tussen het grote publiek en de luchtvaartsector op het gebied van het milieu, en werd als voorproefje gepresenteerd op het laatste congres van de Franse Luchthavenunie (UAF).

In dit verslag, dat door 7 onderzoekers is ondertekend, wordt één duidelijke opmerking gemaakt: "**de Fransen overschatten de CO2-uitstoot van het luchtverkeer in het algemeen sterk** en onderschatten de inspanningen van de sector", aldus Paul Chiambaretto, die aan het hoofd staat van de Pegasus-voorzitter.

Terwijl **de wetenschappelijke consensus over de milieu-impact van het luchtvervoer is dat de bijdrage van de wereldwijde luchtvaart aan de wereldwijde CO2-uitstoot tussen 2 en 3% ligt (in**

vergelijking: internetgerelateerde activiteiten zijn goed voor 4% en textiel en kleding voor 8-10%), denkt meer dan 80% van de Fransen dat het luchtvervoer meer vervuult dan deze twee sectoren.

Tegelijkertijd overschatte 90% van de respondenten het aandeel van het luchtvervoer in de wereldwijde CO2-uitstoot, en 50% dacht dat het meer dan 10% bedroeg.

Terwijl de CO2-uitstoot per vervoerde passagier in de afgelopen 15 jaar met 25% is gedaald, gelooft 90% van de respondenten ook dat deze is toegenomen of stabiel is gebleven.

Een andere les van het document is dat de term "flygskam" (de schande van het vliegen) in de loop van 2019 op grote schaal online is gebruikt.

Of het nu via tweets, Google-zoekopdrachten of in de online pers is, de term flygskam heeft zich voornamelijk ontwikkeld op de netwerken in de zomer van 2019, **voordat hij vanaf de herfst van 2019 minder voorkomt.**

Dit alles met een zeer onzekere impact op het luchtverkeer. **"Als flygskam een impact lijkt te hebben op het binnenlandse verkeer in Duitsland of Zweden, lijkt dit niet het geval te zijn in Frankrijk** . Het effect van de flygskam is dus niet zeker (...)", luidt het.

In ieder geval, "terwijl het de milieukritiek kristalliseert, doet de luchtvaartsector paradoxaal genoeg de meeste moeite op dit gebied", vat Paul Chiambaretto op het UAF-congres van afgelopen november samen, waarbij hij wijst op een duidelijke ontkoppeling tussen de groei van het verkeer en de groei van de CO2-uitstoot van de luchtvaartsector.

"Het is noodzakelijk dat alle spelers in het luchtvervoer de pedagogie van de reeds geleverde milieu-inspanningen tonen en tegelijkertijd de nadruk leggen op de noodzaak om nog ambitieuzere doelstellingen voor de absolute vermindering van hun CO2-uitstoot vast te stellen", concludeert hij.

Einde van het persoverzicht

> [Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris](#)

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de consultatie worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv.fr

Op 17 februari had de raadpleging 1.106.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 23,45% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Sinds de mijlpaal van een miljoen handtekeningen (begin december) is het aantal handtekeningen gestagneerd.

> **Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 17 februari op 8.804 euro. Het is omhoog gegaan met +10,15%. Het is terug op het niveau dat het was aan het begin van de coronavirus uitbraak.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,13 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$5 tot \$58 per vat. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PS en PNC

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als

u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u de persreview liever op een ander adres wilt ontvangen, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10280 mensen ontvangen deze persrecensie live.