

Transavia op het binnenlandse netwerk: Air France piloten ok om te onderhandelen

I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°756, 18 mei 2020

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 hier](#)

Redactioneel

Beste lezers

Dank u. Dank u.

Even een korte opmerking om te zeggen hoezeer ik uw steun in deze inperkingsperiode heb gewaardeerd. Het is voor mij een genoegen om u elke week deze samenvatting te geven van de luchtvaartactiviteiten over de hele wereld.

*Laten we de "barrière"-maatregelen blijven respecteren.
Veel leesplezierFrançois*

PS: U hebt tot de avond van dinsdag 19 mei de tijd om mij eventueel uw bevoegdheden toe te vertrouwen voor de algemene vergadering van Air France-KLM die op dinsdag 26 mei 2020 wordt gehouden. U vindt alle informatie op mijn blog [navigatie.com](#)

Persoverzicht van maandag

> [Transavia op het binnenlandse netwerk: Air France piloten ok om te onderhandelen](#)

(bron La Tribune) 13 mei - Nieuwe etappe in zicht voor Transavia Frankrijk. Minder dan vijftien jaar na de lancering door de toenmalige CEO van Air France, Jean-Cyril Spinetta, zou de goedkope dochteronderneming van Air France binnenkort kunnen gaan vliegen op het Franse binnenlandse netwerk, een markt die vandaag de dag verboden is door de "scope agreements" die zijn ondertekend door het management van Air France en Transavia en de filialen van de nationale luchtvaartpilotenbond (SNPL) van elk van de twee maatschappijen die nu verenigd zijn. Deze overeenkomsten verhinderen ook dat Transavia de hub Parijs-Charles de Gaulle of langeafstandsvluchten bedient en zijn bedoeld om de overdracht van activiteiten van de moedermaatschappij naar haar goedkope dochteronderneming te vermijden. Vorig jaar hebben het management en de SNPL een einde gemaakt aan de limiet van 40 vliegtuigen voor Transavia, een van de belangrijkste obstakels voor de ontwikkeling ervan.

Hoewel de **directie van Air France** in dit stadium niet van plan is het verbod op vluchten naar Parijs-Charles de Gaulle en de langeafstandsroutes aan te pakken, **wil zij wel de sluis doorbreken die Transavia belet om binnenlandse point-to-point vluchten uit te voeren**. Dit om de binnenlandse netwerkdiensten van de groep, die momenteel door Air France en haar regionale dochteronderneming HOP worden geleverd, te reorganiseren en een einde te maken aan de chronische verliezen van de Franse groep op dit deel van het netwerk dat wordt aangevallen door buitenlandse goedkope luchtvaartmaatschappijen zoals Easyjet, Volotea en Ryanair. **Vorig jaar boekte de groep Air France op korte afstand een operationeel verlies van 200 miljoen euro.**

Het management van Air France heeft daarom formeel aan de SNPL aangegeven dat het van plan is de organisatie van de punt-tot-punctactiviteit te wijzigen. (...) Bij de ondervraging bevestigde een woordvoerder van de SNPL dat de SNPL van zijn bestuur een mandaat had gekregen om onderhandelingen over dit onderwerp te beginnen. De onderhandelingen zullen daarom binnenkort beginnen. Het idee van het management is om in juni tot een akkoord te komen.

De komst van Transavia op de binnenlandse markt zal dus gepaard gaan met een nieuwe toepassingsovereenkomst tussen Air France en de SNPL. In deze overeenkomst zullen de activiteitsniveaus van elk van beide luchtvaartmaatschappijen worden vastgesteld om Air France een bepaald activiteitsniveau te garanderen. De piloten van Transavia zijn piloten van Air France, maar ze hebben niet hetzelfde contract. Vandaag de dag garandeert een overeenkomst Air France bijvoorbeeld de exploitatie van ten minste 110 middelgrote vliegtuigen gedurende

bijna 10 jaar, en een jaarlijks activiteitsniveau dat voor de piloten is vastgesteld op 342.000 vliegreuren per jaar op middelgrote vluchten. Voor de ontwikkeling van Transavia zal het moeilijk zijn om een dergelijke middellangeafstandsvloot aan Air France te garanderen. De vluchten naar de Air France-hub in Parijs-Charles de Gaulle zijn niet interessant voor het management van Air France; de **onderhandelingen kunnen alleen betrekking hebben op de routes vanaf Orly (radiale routes) en de routes die regionale steden met elkaar verbinden (routes over het Kanaal)**. Ter herinnering: op 22 april had Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, tijdens een hoorzitting in de Senaat, zijn twijfels geuit over het behoud van HOP op Orly door te wijzen op de mogelijkheid om "andere Air France-instrumenten te gebruiken" op de transversale routes (regio-tot-regio). **Alles wordt bestudeerd, zei hij, om ervoor te zorgen dat "de binnenlandse netwerken zo snel mogelijk rendabel worden"**.

Op Orly worden verschillende vragen gesteld: zal Transavia Air France kunnen vervangen op "La Navette", een lijndienst naar Nice, Toulouse, Montpellier en Bordeaux? Waarschijnlijk niet", zegt een goede kenner van het bedrijf. "Er staat een merkprobleem op het spel." "La Navette is erg populair bij zakelijke klanten en het is te vrezen dat ze het vliegen op Transavia, dat een rustiger imago heeft, niet zullen waarderen", vervolgt hij. Het valt echter nog te bezien wat het management van Air France zal zeggen.

De andere kleinere binnenlandse routes in Orly (Toulon, Clermont-Ferrand, Brest...) **worden geëxploiteerd door HOP met vliegtuigen met 100 zitplaatsen.** Hun toekomst is onzeker, aangezien het management overweegt om HOP te concentreren op de levering van vluchten aan de hubs van CDG en Lyon. Worden ze morgen door Transavia geopereerd? Gezien de omvang van deze markten en het verschil in capaciteit tussen de vliegtuigen van Transavia (180 zitplaatsen) en de HOP's (100 zitplaatsen), vragen sommige vakbondsleden zich af. De aanwezigheid van lagekostenmaatschappijen op kruisende routes met vergelijkbare verkeersstromen heeft echter aangetoond dat het gebruik van grote vliegtuigen zou kunnen werken.

Een andere mogelijkheid. Dat deze kleine binnenlandse routes worden gestopt bij Orly en geconcentreerd bij Roissy. En dat de start- en landingsslots door Transavia worden gebruikt voor het uitvoeren van vluchten naar Europa om buitenlandse low-costmaatschappijen tegen te gaan. Vanwege de kracht van de TGV (en het beperkte aantal slots op Orly) geven de buitenlandse low-costmaatschappijen er namelijk de voorkeur aan om buitenlandse in plaats van Franse steden te bedienen. Vóór de crisis was de

concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen op de binnenlandse markt vanuit Orly beperkt tot Easyjet op Nice en Toulouse (en Biarritz in de zomer), routes waar de reistijd van de TGV niet concurrerend is. Een dergelijk scenario zou het mogelijk maken te voldoen aan de vraag van de staat om het aantal binnenlandse vluchten te verminderen om de CO₂-uitstoot te verminderen (ook al is er geen spooralternatief in minder dan 2u30 zoals bijvoorbeeld het geval is voor Toulon, Clermont-Ferrand of Brest) en om de slotportefeuille op Orly zo veel mogelijk te optimaliseren.

De problemen van Orly komen minder vaak voor op het stadsnetwerk, dat al jaren van alle kanten wordt belegerd door buitenlandse low-cost carriers zoals Easyjet, Volotea en Ryanair. De mogelijkheden voor de ontwikkeling van Transavia op dit deel van het netwerk zijn groot. De **ontwikkeling van Transavia op de binnenlandse markt zal**

echter **afhangen van het vermogen van het management om de "transformatie" van de Air France-groep tot een goed einde te brengen, met name bij tussenstops**. In tegenstelling tot Air France wordt de grondafhandeling van de Transavia-activiteiten uitbesteed aan bedrijven met minder kostbaar personeel. En het management van Air France is niet van plan om personeel van zijn tussenstops naar Transavia over te plaatsen om de kosten niet te verhogen.

Naast de piloten van Air France, die ook in de cockpits van de lagekostenmaatschappij zitten, **vormt de ontwikkeling van Transavia in het algemeen een bedreiging voor de werkgelegenheid van andere personeelscategorieën**. Afgezien van het grondpersoneel zijn er ook geen overplaatsingen van vliegtuigpersoneel van Air France naar Transavia, vanwege de kostenverschillen tussen de twee contracten.

***Mijn opmerking:** De onderhandelingen over het herstelplan van Air France beginnen in een bepaalde context. Zij moeten rekening houden met een van de voorwaarden die de Franse regering heeft gesteld: de groep Air France zal tussen 2019 en 2024 haar netto CO₂-uitstoot op binnenlandse vluchten met 50% moeten verminderen.*

Deze beperking bestond niet tijdens eerdere onderhandelingen tussen het management van Air France en de SNPL. De ontwikkeling van Transavia had een geringe invloed op de activiteiten van Air France. Hoewel de doelstelling om de CO₂-uitstoot te verminderen gedeeltelijk kan worden bereikt door de A318 en A319 te vervangen door A220's, zal dit niet voldoende zijn. Een vermindering van de binnenlandse activiteit is al aangekondigd.

De toekomstige ontwikkeling van Transavia zal dus ten koste gaan van Air France, en zelfs HOP! met belangrijke gevolgen voor het

grondpersoneel (Transavia besteedt haar bijstand uit, niet Air France). Hetzelfde geldt voor het cabinepersoneel, aangezien het niet de bedoeling is dat het cabinepersoneel van Air France zich bij Transavia France kan aansluiten met dezelfde bezoldigingsvoorwaarden.

Ik ben ondervraagd door verschillende grond- en cabinepersoneelsbonden. Zij spraken hun verbazing uit over het feit dat in deze bijzondere context niet met alle vakbonden die de luchtvaartmaatschappij vertegenwoordigen wordt onderhandeld. Sommigen van hen gingen zelfs zo ver dat ze me vroegen of dit wel legaal was.

Ik deel dit gevoel. De groep Air France maakt zijn meest kritieke periode door. Het zal alle goede wil nodig hebben die het kan opbrengen om te herstellen. Het lijkt verstandig om alle sociale partners vanaf het begin van de onderhandelingen samen te betrekken.

> Vrees voor nieuwe coup bij KLM (Angst voor een nieuwe coup bij KLM)

(bron DFT vertaald met Deepl) 16 mei - **De luchtvaartmaatschappij KLM vreest een nieuwe coupoging van haar moedermaatschappij in Frankrijk. De reden hiervoor is de benoeming van Angus Clarke, een naaste medewerker van Ben Smith, tot commercieel directeur van Air France (...).** Na deze benoeming zijn de huidige commerciële bazen Pieter Bootsma en Patrick Alexandre, die deze functie voor zowel Air France als KLM bekleden, gedeeltelijk met pensioen gegaan.

"(...) Het is een misverstand dat er daardoor meer kaartjes worden verkocht, het is een staatsgreep door de groep rond Smith. Clarke is een Trojaans paard", zei een insider bij de Telegraaf zaterdag.

In de interne communicatie, die in het bezit is van De Telegraaf, wordt aangegeven dat de ondernemingsraden van KLM en Air France binnenkort worden geraadpleegd over een uitgebreid "groepstransformatieplan". De stap bij Air France lijkt een opmaat naar dezelfde situatie bij KLM, waarbij topman Pieter Elbers naar verluidt een vazal krijgt toegewezen aan Ben Smith, volgens verschillende bronnen (...).

"Verrassend genoeg roept de combinatie van Mr. Clarke's functies vragen op. We gaan om opheldering vragen, ook met betrekking tot KLM", zei Dario Fucci, voorzitter van de ondernemingsraad van KLM, zaterdag (...).

Met deze benoeming en het aangekondigde transformatieplan dreigt de oorlog tussen KLM en de moedermaatschappij over de zelfstandige bedrijfsvoering te worden hervat (...).

Beide bedrijven worden momenteel in leven gehouden door de Franse en Nederlandse staten (...). **Vorige week** nog **zei Elbers (...)** **dat het met de coronaviruscrisis niet het moment is om nieuwe discussies over de organisatie te beginnen.** Hij pleitte er al lang voor om zich te concentreren op het bedrijf in plaats van op de poppen.

KLM is kwetsbaar, omdat het slechts een prooi lijkt te zijn in het "groepstransformatieplan" van CEO Ben Smith. Hij moet diepgaand ingrijpen en wil het bedrijf zelf leiden, met twee operationele directeuren in de luchtvaartmaatschappijen. Eind 2018 was DG Anne Rigail al overeengekomen om een operationele en dienstverlenende rol te spelen met Smith, maar deze beslissing werd gedeeltelijk teruggedraaid toen Elbers onder druk van het kabinet werd herbenoemd.

In de praktijk is er een bruggenhoofd in Frankrijk, waar twee kapiteins op een schip zitten omdat Air France en de holding in feite dezelfde zijn. Hoewel Anne Rigail de baas is van Air France, loopt Smith voorop bij het verwelkomen van nieuwe vliegtuigen. Hij onderhandelde ook met de vakbonden. "Rigail's positie wordt verder uitgehold door de benoeming van Clarke. De holding breidt haar tentakels nog steeds uit en toont aan dat het Franse belang primeert", aldus een bron. Smith wil de functies van Elbers en zijn operationeel directeur René de Groot combineren in één nieuwe functie, aldus insiders report. Pieter Bootsma, die al werd genoemd, zou zich kandidaat stellen voor deze functie. Vorig jaar was Bootsma van plan om de huidige top sales manager, Patrick Alexander, per 1 januari op te volgen. Dit is tot nu toe niet het geval geweest.

Mijn opmerking: De instelling van de functie van Chief Commercial Officer van Air France beantwoordt aan een reële behoefte om het niveau van de inkomsten van Air France te verbeteren. Het heeft geen invloed op de organisatie van KLM.

Angus Clarke is momenteel Executive Vice President, Strategy, voor de Air France-KLM Groep. De dag na zijn aanstelling als Chief Commercial Officer van Air France heeft de Nederlandse pers (zoals gebruikelijk) olie op het vuur gegooid, gevoed door een randje dat ik bij de KLM hoop te verminderen.

> **Air France zal tickets voor geannuleerde vluchten terugbetalen**

(bron Frankrijk 3) 16 mei - Sinds enkele weken eisen klanten van Air France terugbetaling van de tickets voor vluchten die wegens het coronavirus zijn geannuleerd. Goed nieuws, de luchtvaartmaatschappij heeft aangegeven dat ze kunnen worden vergoed, maar ze zullen een beetje geduld moeten hebben. **"Air France wijzigt haar beleid** met

betrekking tot vluchten die worden geannuleerd vanwege Covid-19." **"Klanten kunnen ofwel een terugbetaling ofwel een creditnota krijgen. En om reizigers aan te moedigen om een creditnota te nemen, zal het met 15 procenten over de aanvankelijke waarde van het kaartje worden verhoogd,"** de bovengenoemde journalist. "Deze creditnota is geldig voor alle bestemmingen, niet alleen voor het originele ticket. **Het kan gebruikt worden tot 31 december 2021 op Air France en KLM (...)**".

Mijn commentaar: Dit nieuwe beleid is van toepassing op vluchten die op of na 15 mei worden geannuleerd.

De activa zullen met 15% worden verhoogd. Ze kunnen na 12 maanden worden terugbetaald, maar de verhoging geeft geen aanleiding tot terugbetaling.

Air Austral rondt een financieringsronde van 86 miljoen euro af > Air Austral rondt een financieringsronde van 86 miljoen euro af

(bron TourMag) 15 mei - Het Franse paviljoen kan weer de schijn van een glimlach krijgen, na Air France is het de beurt aan **Air Austral** om een grote opluchting te blazen.

De Franse luchtvaartmaatschappij die gespecialiseerd is in het eiland Réunion heeft **zojuist een financieel reddingsplan ter waarde van 86 miljoen euro gekregen.**

Een aandeelhouderslening van 30 miljoen euro van SEMATRA, de onderneming die de zeggenschap heeft over Air Austral en waarvan de meerderheidsaandeelhouder de Réunion-regio is, heeft bijgedragen aan de rekening-courant, **gevolgd door een door de Franse staat gegarandeerde lening van 56 miljoen euro (PGE)** die door drie banken is verstrekt (...).

In het reddingsplan zijn ook maatregelen opgenomen

- Onderhandeling met de regeringen over het uitstel van betaling van belastingen, sociale premies en diverse lasten; -
- Onderhandeling met de belangrijkste leveranciers over het uitstel van betaling; - Tenuitvoerlegging van maatregelen voor gedeeltelijke activiteit voor bijna al haar 950 werknemers;
- Oproep tot medezeggenschap van de werknemers door onder meer de vrijwillige schenking van betaalde vakantiedagen om de solidariteit van haar personeel te betuigen;
- Het zoeken naar aanvullende financiering om een adequaat liquiditeitsniveau te waarborgen en te voldoen aan de behoeften op

korte en middellange termijn.

Mijn commentaar: Air Austral zal profiteren van de gecombineerde steun van zijn meerderheidsaandeelhouder en de Franse staat.

> **TUI (een Corsair-aandeelhouder) gaat wereldwijd 8.000 banen schrappen.**

(bron La Tribune) 13 mei - **De Duitse groep kondigde woensdag aan dat zij van plan is wereldwijd 8.000 banen te schrappen**, oftewel meer dan 10% van haar personeelsbestand (...). De onderneming (...) rapporteerde in het tweede kwartaal een nettoverlies van 763,6 miljoen euro.

Begin april heeft TUI met de openbare ontwikkelingsbank KfW **een overbruggingskrediet van 1,8 miljard euro ondertekend**, dat door de Duitse staat wordt gegarandeerd.

Dit bevestigt en rechtvaardigt het feit dat TUI niet de witte ridder bij Corsair zal spelen, waarin het een aandeel van 27% heeft, als er om een herkapitalisatie wordt gevraagd. A fortiori als de hoofdaandeelhouder, Intro Aviation (53% van het kapitaal) zijn hand niet in de zak steekt, zoals het intern heeft aangegeven.

Mijn commentaar: Corsair's overlevingskansen nemen af. Als geen van de twee belangrijkste aandeelhouders, die in totaal 80% van het kapitaal in handen hebben, deelneemt aan het herstel, zou de Franse regering haar steun kunnen intrekken.

> **Delta Airlines geeft de Boeing 777 op en kan duizenden piloten verliezen!**

(bron: kapitaal) 15 mei - Delta Airlines kan binnenkort het personeelsbestand inkrimpen. In een intern document dat donderdag naar de piloten wordt gestuurd, zegt de in Atlanta gevestigde groep dat zij meer piloten heeft dan zij nodig heeft, aangezien 85% van haar vluchten zijn afgesneden en de hervatting van het luchtverkeer tijd zal vergen. Delta, die 14.000 piloten op de loonlijst heeft staan, zegt dat in het najaar meer dan 7.000 piloten zullen uitvallen als gevolg van een mager vluchtschema. "Ik geef toe dat dit een alarmerend cijfer is, maar het is belangrijk om te benadrukken dat het onze bedoeling is om het personeel op de lange termijn in lijn te brengen met onze behoeften", zegt John Laughter, hoofd van de vliegoperaties, in het document. Zelfs met een geleidelijke hervatting van het vervoer aan het einde van het jaar, zegt

de luchtvaartmaatschappij nog steeds tussen **2.500 en 3.500 piloten zonder missies in het derde kwartaal van 2021 te hebben**. Delta ziet

er echter van af om uitdrukkelijk te zeggen dat ze zal bezuinigen op de werkgelegenheid. **Het bedrijf heeft miljarden dollars aan financiële steun van de federale overheid geaccepteerd in ruil voor een toezegging om banen te behouden tot 30 september. Het is niet uitgesloten dat er al op 1 oktober een sociaal plan wordt aangekondigd**, zoals al is gepland bij haar landgenoot United Airlines en waarschijnlijk bij American Airlines (...).

Om het bloeden te stoppen, **zal Delta tegen het einde van het jaar de door Boeing geproduceerde langeafstands 777 uit de vloot halen om** "ons netwerk beter af te stemmen op de afname van de vraag als gevolg van de Covid-19-pandemie, onze vloot efficiënter en moderner te maken en geld te besparen". Het bedrijf heeft 18 modellen van 777 stuks, een breedrompvliegeruim dat meer dan 300 passagiers kan vervoeren.

Delta heeft ook bevestigd dat de intrekking van haar MD-90-modellen met één gangpad vanaf juni van kracht zal zijn. Delta zal naar verwachting een bedrag van \$1,4 tot \$1,7 miljard aan kosten voor activastoonnissen registreren in verband met deze beslissingen. **"Onze belangrijkste financiële doelstelling voor 2020 is het elimineren van onze kasuitgaven tegen het einde van het jaar, wat betekent dat we in de komende twee tot drie jaar ons netwerk, onze vloot en onze activiteiten zullen moeten inkrimpen** als reactie op de aanzienlijke daling van de vraag", benadrukte de heer Bastian op donderdag. Hij voegde eraan toe dat de Airbus A330 en A350-900 langeafstandsvluchten zouden uitvoeren, die "zuiniger en winstgevender" zijn wanneer de vraag naar internationale routes is hervat (...).

Mijn opmerking: de langeafstandsluchtvaartmaatschappijen zijn unaniem van mening dat er een blijvende daling van de activiteiten van ongeveer -20% moet worden verwacht. Een dergelijk niveau heeft aanzienlijke gevolgen voor de werkgelegenheid in de gehele luchtvervoersketen en zal dat ook doen.

> Richard Branson verkoopt aandelen in Virgin Galactic om Virgin Atlantic te helpen...

(bron: Le Figaro met AFP) 11 mei - de Britse zakenman **Richard Branson moet voor \$500 miljoen aan aandelen in het bedrijf Virgin Galactic van het ruimtetoerisme verkopen om zijn andere activiteiten die door de pandemie zijn getroffen, met inbegrip van Virgin Atlantic, te redden.** Virgin, de miljardairengroep, kondigde maandag in een persbericht haar voornemen aan om 25 miljoen

aandelen van Virgin Galactic te verkopen, een groep die genoteerd staat op de New York Stock Exchange.

Bij de slotkoers van vrijdag, rond de 20 dollar, komt dit neer op een bedrag van 500 miljoen dollar. Maar na deze aankondiging is de koers van het aandeel op maandag bij de eerste beurzen met 5% gedaald tot 19 dollar. Opggericht in 2004 door Richard Branson, zette Virgin Galactic eind oktober zijn eerste stappen op Wall Street (...).

Het bedrijf, dat gespecialiseerd is in trans-Atlantische routes naar Noord-Amerika, **kondigde vorige week al het verlies van meer dan 3.000 banen aan**. De directeur, Shai Weiss, legt uit dat hij deze beslissing heeft genomen om de kosten te verlagen en "onze toekomst veilig te stellen". Het bedrijf had gezegd dat er nog steeds gesprekken gaande waren met de Britse regering, die geen haast lijkt te hebben om het bedrijf te helpen.

***Mijn commentaar:** De Britse regering had duidelijk gemaakt dat zij alleen zou deelnemen aan de uiteindelijke redding van Virgin Atlantic als de hoofdaandeelhouder, Richard Branson, geld zou injecteren in zijn luchtvaartmaatschappij.*

Het valt nog te bezien of zijn bijdrage voldoende zal zijn om de Britse autoriteiten te overtuigen.

> **Air Canada om meer dan de helft van zijn personeel te ontslaan**

(bron AFP) 16 Mei - **de Lucht Canada (...)**, die zijn vluchten door 95% toe te schrijven aan grenssluitingen en insluitingsmaatregelen heeft gesneden, **heeft beslist zijn aantal arbeidskrachten „met 50 tot 60% te verminderen,”** zij zei in een e-mailverklaring.

Het bedrijf, dat ongeveer 38.000 werknemers heeft, zegt dat het niet verwacht om voor een lange tijd terug te keren naar de normale situatie. "We hebben daarom vandaag de zeer pijnlijke beslissing genomen om onze activiteiten volgens plan in te krimpen, wat helaas een inkrimping van ons personeelsbestand met 50 tot 60 procent betekent," **of tenminste 19.000 mensen**, volgens Air Canada (...).

Eind maart had het bedrijf uit Montreal meer dan 16.500 werknemers ontslagen, voordat het begin april aankondigde dat het van plan was hen opnieuw in dienst te nemen dankzij een loonsubsidieprogramma van de regering van Justin Trudeau. Dit programma werd vrijdag verlengd tot eind augustus (...).

Het bedrijf zegt dat het contact heeft opgenomen met de

vakbonden om de ontslagen uit te voeren, die begin juni zullen beginnen.

***Mijn commentaar: Volgens de** vakbonden zal Air Canada, om het aantal ontslagen te minimaliseren, het cabinepersoneel verplichten om hun werkuren te verminderen, tot twee jaar vrij te nemen of ontslag te nemen met behoud van reisprivileges.*

> IAG hard geraakt door het coronavirus

(bron AFP) 11 mei - **Van januari tot maart, een** periode die alleen rekening houdt met het begin van de Europese lockdown, heeft de IAG-groep, bestaande uit British Airways, Iberia en Vueling, **een nettoverlies na belastingen en bijzondere posten van 1,68 miljard euro geboekt**, tegenover een winst van 70 miljoen euro een jaar eerder.

De omzet daalde met 13% tot 4,6 miljard euro. De groep waarschuwt dat het tweede kwartaal nog "veel slechter" moet zijn dan het vorige (...).

IAG zei dat het geen "significante" opleving van vluchten voor juli verwachtte en verwacht de helft van het aantal passagiers in 2020, projecties die "zeer onzeker zijn en afhankelijk van de versoepeling van de beperkingen van het verblijf en de reis".

Hij schatte ook dat het tot 2023 zou duren voordat de vraag weer op het niveau van voor de crisis zou komen, wat zou moeten leiden tot uitstel van de levering van 68 vliegtuigen (...).

"Dit betekent dat herstructurering binnen de groep essentieel is om door de crisis heen te komen en een adequaat liquiditeitsniveau te handhaven", zei IAG-baas Willie Walsh.

Eind april kondigde IAG het voornemen aan om tot 12.000 banen te schrappen bij British Airways, een Brits bedrijf met 42.000 werknemers (...).

***Mijn commentaar: In** het eerste kwartaal is het resultaat van IAG identiek aan dat van de groep Air France-KLM: een nettoverlies van 1,68 miljard euro, tegenover een nettoverlies van 1,8 miljard euro voor de groep Air France-KLM. Cijfers die je duizelig maken. De Lufthansagroep heeft haar resultaten nog niet gepubliceerd.*

> De overeenkomst tussen Swiss en Lufthansa: een

model voor Brussels Airlines?

(bron Trends) 15 mei - **De Zwitserse regering injecteert 1,4 miljard euro in de luchtvaartmaatschappijen Swiss en Edelweiss Air.** De steun is onderworpen aan strikte voorwaarden. En een voorbeeld voor Brussels Airlines, een dochteronderneming van de Duitse Lufthansa Groep, op hetzelfde niveau als de Zwitserse maatschappij? (...)

Swiss is de meest winstgevende dochteronderneming van de groep, terwijl Brussels Airlines het slechtst presteert. **De Zwitserse overheid staat garant voor 85% van de** door Swiss en Edelweiss Air gevraagde **leningen.** In totaal wordt 1,5 miljard CHF (1,4 miljard euro) beschikbaar gesteld door een consortium van banken bestaande uit UBS en Credit Suisse. Het gaat om een lening met een looptijd van vijf jaar en een rentevoet tussen 2,5 en 3,5%.

Lufthansa zal ook geld injecteren in de Zwitsers. De moedermaatschappij zal over het boekjaar 2019 geen dividend uitkeren, zodat zij 300 miljoen CHF kan inhouden voor andere activiteiten. Bovendien **zullen de Duitsers 200 miljoen CHF in contanten ter beschikking stellen.** Lufthansa zou ook extra middelen verstrekken aan Brussels Airlines in ruil voor overheidssteun, vertelde beheerder Etienne Davignon midden april over Trends.

De Zwitsers hebben onderhandeld over allerlei voorwaarden (...). **De dochterondernemingen hebben hun aandelen verpand aan de overheid in ruil voor de leningen. Als de leningen niet worden terugbetaald, zullen Swiss en Edelweiss Air terugkeren naar staatseigendom** - een scenario dat de overheid liever vermijdt. Bovendien wordt er tot aan de aflossing van de leningen geen dividend uitgekeerd.

Het Zwitserse merk, dat synoniem staat voor kwaliteit, blijft behouden (...). Ook het hoofdkantoor van de Zwitserse dochterondernemingen blijft op Zwitserse bodem (...).

Naast de steun aan de luchtvaartmaatschappijen is er ook steun beschikbaar gesteld voor leveranciers van technische onderhouds-, incheck-, catering- en afhandelingsdiensten. Nog eens 600 miljoen CHF is bestemd voor bedrijven als Gategroup, Swissport en SR Technics. Opmerkelijk is dat **de Zwitsers hebben bepaald dat Zürich zijn functie als internationaal knooppunt moet behouden.** De luchthaven is ontwikkeld in samenwerking met de Duitse centra in Frankfurt en München. "Lufthansa heeft ons garanties gegeven. De ontwikkeling van intercontinentale verbindingen zal evenwichtig verlopen tussen de drie hubs". (...).

Mijn opmerking: De voorwaarden die de Zwitserse regering stelt om haar luchtvaartmaatschappij Swiss te steunen, zijn vergelijkbaar met de

voorwaarden die alle staten stellen om hun nationale luchtvaartmaatschappij te steunen, of dat nu in Frankrijk, de Verenigde Staten of zelfs Nederland is.

Frankrijk was een van de allereerste landen die zijn steun aan zijn luchtvaartmaatschappij heeft gecontracteerd.

> **Alitalia: de betrokken allianties**

(bron: Air Journal) 12 mei - **De toekomstige luchtvaartmaatschappij Alitalia zal haar toekomstige allianties zorgvuldig moeten evalueren**, met name op de transatlantische markt, zodra de pandemie van Covid-19 voorbij is en de nationalisatie ervan is voltooid.

De Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij, die tegen de zomer opnieuw zal worden genationaliseerd, heeft haar besluit om al dan niet binnen de SkyTeam-alliantie te blijven nog niet geformaliseerd (de deadline is 21 mei). Maar de Italiaanse minister van Economische Ontwikkeling Stefano Patuanelli heeft al gezegd dat Alitalia, die zich "sterk" moet richten op langeafstandsvluchten, onder de doelstellingen van haar management een "zorgvuldige" studie van de mogelijkheden van een alliantie zal hebben, waarbij "autonomie" naar zijn mening geen optie is. **Het gerucht gaat dat Star Alliance de favoriet is als SkyTeam vertrekt.**

De trans-Atlantische markt wordt meer in het bijzonder door de minister opgeroepen, vooral omdat het nu zeker lijkt dat Alitalia de trans-Atlantische joint venture met Air France-KLM en Delta Airlines, waartoe zij in 2015 was toegetreden, inderdaad zal verlaten (...).

De bedoeling van de regering "is niet de zoveelste reddingspoging maar een wedergeboorte van de vlaggendrager", vertelde Stefano Patuanelli aan de leden van het Europees Parlement, met een baan "die zoveel mogelijk wordt beschermd".

Mijn commentaar: De toekomstige "nieuwe" Alitalia zal de steun van een alliantie nodig hebben om te herstellen. Door de hypothese van een verandering van partner aan de orde te stellen, probeert de Italiaanse minister de overeenkomst tussen Alitalia en Skyteam, de alliantie die door Air France-KLM en Delta Airlines is opgericht, te verbeteren.

Hij weet niet zeker of Star Alliance, waarvan Lufthansa deel uitmaakt, hem een betere deal kan aanbieden.

> **EasyJet oprichter biedt £5 miljoen aan iedereen die hem zal helpen een Airbus-order te annuleren**

(bron BFM Business) 12 mei - De theedoek brandt tussen Stelios Haji-

Ioannou en het management van EasyJet. **De oprichter van het Britse low-cost bedrijf, hoofdaandeelhouder van de groep**, vermenigvuldigt de aanvallen om zich te ontdoen van de voorzitter van de raad van bestuur John Barton en de directeur Johan Lundgren. Een algemene vergadering is gepland voor 22 mei om te beslissen over hun toekomst, hoewel het besluit nog onzeker is.

Ondertussen **werkt**

Stelios Haji-Ioannou **hard aan het verijdelen van de beslissing om de wielen te laten draaien. Dat van een order voor 107 Airbus A320neo vliegtuigen ter waarde van 4,5 miljard pond (5,13 miljard euro) in 2013.** De oprichter, die in 2010 het bestuur verliet maar nog steeds een derde van het kapitaal bezit, heeft deze enorme, "nutteloze" order nooit geaccepteerd. Temeer in de context van de crisis in de luchtvaartsector: de vervaldagen zullen tegen het einde van het jaar 1,35 miljard pond bedragen, terwijl het bedrijf een wreed tekort aan liquide middelen zal hebben.

Als deze annulering niet aan het management wordt opgelegd, zoekt Stelios Haji-Ioannou nu naar een tekortkoming in het contract. **De miljardair biedt zelfs een beloning van 5 miljoen pond voor alle informatie die zou leiden tot de annulering ervan**, en een bedrag van 10.000 pond voor informatie die hem zou helpen in zijn proces.

"Als u een huidige of voormalige EasyJet-werknemer bent, of iemand anders die iets verdachts heeft zien doen door iemand binnen EasyJet in hun omgang met Airbus, zou u een beloning kunnen krijgen van Stelios ter waarde van maximaal 5 miljoen pond," zei hij.

Naar zijn mening heeft Airbus in ruil voor een enorme boete eerder dit jaar met de Britse autoriteiten afgerekend met de beschuldigingen van corruptie. **"Zoals we al eerder hebben aangegeven, wijst de raad van bestuur elke insinuatie dat EasyJet betrokken was bij een onregelmatigheid ten stelligste van de hand", antwoordt het bedrijf.**

Mijn commentaar: De houding van de oprichter van easyJet is niet nieuw. Hij heeft altijd de voorkeur gegeven aan dividenden boven investeringen. Hij heeft er waarschijnlijk spijt van dat hij zijn aandelen niet voor de crisis heeft verkocht.

Als het hem zou lukken om deze Airbus order te annuleren, zou hij easyJet in de problemen brengen. Het Britse bedrijf zou zijn oudere vliegtuigen niet kunnen vervangen door minder vervuilende. Het zou moeilijk zijn om de CO2-emissiereductiedoelstellingen te halen die de komende jaren waarschijnlijk aan alle Europese luchtvaartmaatschappijen zullen worden opgelegd.

> **Ryanair, de Europese luchtvaartmaatschappij die zonder hulp door de crisis kan komen**

(bron Les Echos) 18 mei - **Als er maar één Europese luchtvaartmaatschappij is die de crisis zonder staatssteun zou overleven, dan is het waarschijnlijk Ryanair.** De Ierse lowcostmaatschappij, die met haar drie regionale submerken (Polen's Buzz, Oostenrijk's Lauda en Malta Air) een kleine luchtvaartgroep is geworden, kondigde op maandagochtend een nettowinst van 648,7 miljoen euro aan voor het boekjaar 2019-2020, dat eind maart afloopt, met een omzet van 8,5 miljard, een stijging van 10% en een totaal van 148,6 miljoen passagiers.

Zonder de verliezen in verband met de olieafdekkingen zou de winst zelfs 1 miljard euro hebben bereikt, een lichte stijging ten opzichte van het boekjaar 2018-2019. Maar bovenal **kan Ryanair blij zijn met een solide kaspositie**, met 4,1 miljard euro in contanten en 77% van de vloot in volle eigendom, **voor een contante consumptie die is teruggebracht tot 60 miljoen euro in mei (vergeleken met 200 miljoen in maart)**. "Deze liquide middelen zullen de groep in staat stellen Covid-19 te overleven en er sterker uit te voorschijn te komen wanneer de crisis voorbij is", zegt Ryanair, een van de weinige Europese maatschappijen die geen staatssteun heeft aangevraagd (hoewel Ryanair nog steeds subsidies van een aantal regionale luchthavens claimt).

Deze winst zal echter de laatste zijn voor een lange tijd (...). **Ryanair heeft al aangekondigd dat het personeel wordt ingekrompen en dat de basis wordt gesloten om** zich aan te passen aan een blijvende daling van de activiteiten en een verdubbeling van de tarievenoorlog in Europa (...). Met

dit in het achterhoofd heeft Ryanair al aangekondigd dat het zijn personeelsbestand in Europa met ongeveer 15 % wil inkrimpen, door ongeveer 3 000 banen voor vliegtuigbemanningen in te krimpen. **De meest bedreigde lijkt Lauda Air te zijn, die in 2019 in het rood blijft en een tegenaanval van Oostenrijk en de Lufthansagroep onder ogen moet zien.** "Onderhandelingen met personeelsvertegenwoordigers zijn aan de gang, aldus het persbericht. Als er tegen 20 mei geen akkoord wordt bereikt, wordt de Weense basis op 30 mei gesloten en gaan er 300 banen verloren", aldus Ryanair. Aan de andere kant zijn de twee nieuwe super-lagekosten dochtermaatschappijen, Buzz en Malta Air, nog steeds sterk. De eerste linkt nu 465 Boeing 737's aan en is begonnen met de uitbreiding in Centraal-Europa met twee nieuwe bases in Praag en Boedapest. De tweede heeft de Franse, Duitse en Italiaanse bases overgenomen, met 120 Boeing 737's die zijn overgenomen van Ryanair, waarvan de Ierse

vloot is teruggevallen tot 275 vliegtuigen.

De Covid-19-crisis heeft echter een voordeel voor Ryanair: het probleem van de Boeing 737 Max, waarvoor de maatschappij al een jaar op de eerste leveringen wacht, is naar de achtergrond verdwenen. Ook al rekent Boeing nog steeds op een hervatting van de leveringen in het derde kwartaal, toch verwacht **Ryanair** niet dat het zijn eerste Max "voor oktober op zijn best" zal ontvangen. Maar de groep heeft niet meer zo'n haast. Zij is **zelfs besprekingen begonnen met Boeing en met de Airbus A320-verhuurbedrijven van Lauda om het aantal geplande leveringen in de komende 24 maanden te verminderen.**

***Mijn opmerking:** Als Ryanair het beter doet dan zijn rivalen, dan is dat voor een groot deel te danken aan zijn sociale model. De meeste van de piloten en het cabinepersoneel worden alleen betaald als ze vliegen. Een meevaller voor het goedkope bedrijf in de huidige context, een ramp voor (voormalige) werknemers.*

> **Cathay Pacific en Singapore Airlines ontsnappen niet aan de ineenstorting...**

(bron Boursier com) 15 mei - Ondanks de (lichte) hervatting van het verkeer in het Aziatische luchtruim zijn de wolken nog steeds erg dik aan de horizon. **Cathay Pacific en haar dochter Cathay Dragon hebben een verlies geleden van 580,5 miljoen dollar over de eerste vier maanden van het jaar en melden een "zeer somber" vooruitzicht** ... Alleen al in april zag het in Hongkong gevestigde bedrijf zijn verkeer met 99,6% ineenstorten, met een gemiddelde van 458 getransporteerde personen per dag! (...)

"Als binnenlandse vervoerders van Hong Kong **hebben we niet het voordeel van een binnenlands passagiersnetwerk als buffer,**" zei Lam, "We hebben al aangekondigd dat we de komende twee maanden een minimaal schema zullen blijven hanteren. Hoewel we van plan zijn onze vluchtcapaciteit licht te verhogen van 3% in mei naar 5% in juni, is dit nog steeds afhankelijk van een mogelijke versoepeling van de gezondheidsmaatregelen van de regering".

Gisteren **kondigde Singapore Airlines**, een andere industrieleider in Azië, **zijn eerste jaarlijkse verlies aan tegen een** achtergrond van instortende vraag als gevolg van de pandemie en ontoereikende brandstofdekking.

Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > **Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen** > **Qatar Airways zal zijn personeelsbestand**

met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen > Qatar Airways zal zijn personeelsbestand met bijna 20% verminderen.

(bron Boursier com) 14 mei - Golfmaatschappijen zijn niet immuun voor de crisis. Het bewijs hiervan is dat **Qatar Airways zijn personeelsbestand met bijna 20% gaat inkrimpen** na een duizelingwekkende daling van de reisvraag als gevolg van de coronaviruspandemie (...). De luchtvaartmaatschappij heeft volgens haar website meer dan 46.000 mensen in dienst, wat betekent dat er ongeveer 9.200 mensen ontslagen zouden kunnen worden. Volgens de directeur van de luchtvaartmaatschappij heeft Qatar Air een "wonder" nodig om alle vluchten voor 2023 weer op de rails te krijgen. **De leider zei gisteren ook** in de South China Morning Post dat hij **met Airbus en Boeing een meerjarig uitstel van vliegtuigorders besprak.** (...) **Qatar Airways heeft** volgens de krant **meer dan 200 vliegtuigen besteld bij de twee fabrikanten.** Gezien de zeer trage herstelvooruitzichten heeft de Qatari groep ook besloten om 50 vliegtuigen uit de vloot te halen.

> Waarom de crisis Boeing meer verzwakt dan Airbus

(bron BFMTV) 15 mei - De twee grootste vliegtuigfabrikanten ter wereld worden dus geconfronteerd met een nieuwe situatie. Nieuwe vliegtuigorders zullen permanent schaars worden en annuleringen van orders zullen zich vermenigvuldigen. (...)

Alleen al in de eerste vier maanden van het jaar is het aantal annuleringen sterk gestegen, terwijl er weinig nieuwe bestellingen zijn geweest. **Voor de orderportefeuille van Boeing is het effect dramatisch.** Eind 2019 zou de fabrikant 5625 vliegtuigen leveren over meerdere jaren. Vier maanden later **bevat de lijst van uit te voeren leveringen slechts 4834 vliegtuigen, d.w.z. 791 minder.** Ter vergelijking: Airbus lijkt in bijna goede staat te verkeren, met een zeer lichte stijging van de orderportefeuille (7.645 te leveren vliegtuigen ten opzichte van 7.482 eind december).

Als Boeing meer lijdt dan zijn concurrent, komt dat omdat de coronaviruspandemie het ergste industriële ongeluk in zijn lange geschiedenis volgt. De B737 Max kan na twee vreselijke vliegcrashes in het voorjaar van 2019 niet meer worden geleverd aan de bedrijven die hem hebben besteld. En de nieuwe certificering, die talrijke technische validaties vereist, is uitgesteld. (...)

Sommige luchtvaartmaatschappijen zijn hier blij mee, omdat zij, alleen al vanwege deze vertraging, hun bestellingen kunnen annuleren zonder dat zij daarvoor een boete hoeven te betalen. Reeds tussen februari en april werd Boeing op de hoogte gebracht van 317 annuleringen van orders voor dit vliegtuig, ontworpen om het succes van de Airbus A320 Neo tegemoet te komen.

Boeing (...) kan zelfs niet rekenen op het patriotisme van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Zo nam Delta, 's werelds grootste luchtvaartmaatschappij in termen van omzet, donderdag een zeer symbolische beslissing door al haar Boeing 777's uit haar vloot te halen. Voortaan vliegt het alleen nog met Airbus (A330 en A350-900) voor al zijn langeafstandsvluchten. Vliegtuigen die minder kerosine verbruiken en daardoor operationeel gezien winstgevender zijn.

Boeing kan er niet eens echt op rekenen dat Donald Trump Airbus in de weg staat. De belastingen op vliegtuigen die in de Verenigde Staten worden ingevoerd, zijn afgelopen februari al verhoogd tot 15%. Om ze verder te verhogen, en zelfs om ze op dat niveau te houden, loopt men het risico dat er een vergelijkbare belasting wordt geheven voor Boeing-vliegtuigen die aan EU-luchtvaartmaatschappijen worden verkocht. Behalve dat de Europese reus een fabriek heeft in de Verenigde Staten, terwijl Boeing er geen heeft in Europa. Het is dus niet in het belang van Boeing om de handelsoorlog te verharden.

De Amerikaanse groep is daarom gedwongen om de spanwijdte te verminderen. Het management heeft de medewerkers gewaarschuwd dat er een grootschalig inkrimpingsplan wordt gelanceerd. Voor de burgerluchtvaart zal de zuivering 15% van het personeelsbestand vertegenwoordigen, oftewel 12.000 banen.

Logischerwijs zou degene die op Airbus-medewerkers wacht iets minder bitter moeten zijn. De omvang hiervan is onbekend, aangezien de groep haar plan nog niet heeft onthuld. Maar volgens geruchten en schattingen van industrie-experts zou de personeelsinkrimping 7,5 tot 10% van het wereldwijde personeelsbestand van Airbus bedragen.

Mijn commentaar: Een paar dagen geleden raakte de CEO van Boeing in paniek op de aandelenmarkten door het dreigende faillissement van een van de vijf grote luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten

te voorspellen. Specialisten beginnen te praten over American Airlines als de meest bedreigde.

Maar de fabrikant bevindt zich ook in een zeer delicate situatie. Dankzij de goede gezondheid van haar militaire activiteit slaagt zij erin een ramp te voorkomen. Voor hoe lang?

> **Airbus, onderaannemers : De staat kondigt een plan aan voor de luchtvaartindustrie in crisis...**

(bron Actu) 18 mei - Op maandag 18 mei 2020 **heeft de minister van Economische Zaken, Bruno Le Maire, aangekondigd dat er een sectoraal steunplan zal worden gelanceerd om de luchtvaartindustrie te helpen, die in de context van de gezondheids crisis met ernstige problemen te kampen heeft.** (...)

Een plan dat "eventueel de oprichting van een investeringsfonds voor de sector zou kunnen omvatten om onderaannemers, KMO's, al dit industriële weefsel in het hele land dat Airbus in stand houdt, maar dat morgen het meest bedreigd zal zijn", zei Bruno Le Maire een paar dagen geleden.

Met luchtvaartmaatschappijen die volledig stilstaan en die hun vluchtorders de komende weken misschien niet zullen bevestigen of zelfs annuleren, bevindt Airbus zich in de frontlinie van de coronacrisis. Maar daarachter zit het hele weefsel van onderaannemers, waaronder veel kleine en middelgrote ondernemingen, die door het domino-effect zouden kunnen vallen. (...)

Nadat Airbus werknemers op arbeidstijdverkorting heeft gezet en de productietarieven heeft verlaagd, is het bedrijf al van plan om 10.000 banen te schrappen, volgens een rapport in het Britse dagblad The Telegraph. (...) Op donderdag 14 mei beschreef Airbus deze informatie als "speculatie".

Nu al gaan sommige onderaannemers verder dan speculatie en overwegen ze afvloeiingsplannen. Zo heeft de directie van Derichebourg Aeronautics, een van de belangrijkste onderaannemers van Airbus in Toulouse, op maandag 11 mei een sociaal en economisch comité bijeengeroepen. Een vergadering waarin het management van het bedrijf, via videoconferentie, een voorstel voor een collectieve prestatieovereenkomst presenteerde.

Derichebourg Aeronautics heeft momenteel 1.600 mensen in dienst in Blagnac. Volgens de vakbonden zouden 700 banen worden bedreigd door het plan voor de bescherming van de werkgelegenheid.

> **Tarmac Aerosave bereikt het einde van zijn**

opslagcapaciteit

(bron Le Journal de l'Aviation) 14 mei - In de huidige context **is Tarmac Aerosave allesbehalve lui**. De Franse groep heeft zijn activiteiten moeten reorganiseren om het hoofd te kunnen bieden aan de instroom van vliegtuigen die in het kader van de algemene immobilisatie van de vloten als gevolg van de gezondheids crisis moeten worden opgeslagen. Desondanks **bereikt zij het einde van haar opslagcapaciteiten en** werkt zij aan de uitbreiding ervan, terwijl zij haar traditionele recycling- en onderhoudsactiviteiten voortzet.

In de eerste weken van de crisis en geconfronteerd met een toenemende vraag, besloot Tarmac Aerosave om verschillende geplande onderhouds- en recyclinglocaties uit te stellen. De minder dringende werden uitgesteld, andere werden naar voren geschoven om capaciteit op de parkeerplaatsen vrij te maken. Ook de parkeergarages werden gereorganiseerd, met name door het verminderen van het aantal vliegtuigen dat voor de lange termijn wordt gestald. Dankzij deze verbeteringen heeft het bedrijf 25% meer ruimte gekregen.

Maar dit zal niet genoeg zijn. **De drie locaties in Tarbes, Teruel en Toulouse (Francazal) hebben een opslagcapaciteit van 250 apparaten**. Eind december 2019 hadden ze 150 vliegtuigen in hun bezit, maar dit aantal steeg tot 170 in april en **zou al in juni zijn limiet moeten bereiken, wanneer Tarmac Aerosave tussen 230 en 240 vliegtuigen aan de grond zou moeten houden**. De schatting dat de helft van de ongeveer honderd ontvangen vliegtuigen in de afgelopen maanden een jaar of langer op haar terreinen zou kunnen blijven, en dat ook leasemaatschappijen haar diensten nodig zullen hebben, is nu gericht op het uitbreiden van haar capaciteit. Zij heeft besloten de werkzaamheden te versnellen om haar parkeergarages uit te breiden en zelfs om nieuwe terreinen te openen die eind juni operationeel zouden kunnen zijn.

De vraag is vooral groot voor de opslag van vliegtuigen met een zeer brede romp. Op de sites van Tarbes en Teruel zijn ten minste vier Airbus A380's, vijf Boeing 747's van British Airways en zeven A380's en tien A340-600's van Lufthansa te vinden - wat erop wijst dat de A340-600's ten minste een jaar in dienst zullen blijven en dat sommige misschien nooit meer in dienst zullen worden genomen.

Tarmac Aerosave wijst er echter op dat er weliswaar verschillende projecten op de lange baan zijn geschoven, met name op het gebied van de transitie van vliegtuigen, maar dat sommige nog steeds in uitvoering zijn. De groep heeft vorige maand haar eerste B-controle uitgevoerd op een A380. Het vliegtuig werd op 30 april aan HiFly overgedragen.

Mijn commentaar: Tarmac (Tarbes Advanced Recycling & Maintenance Aircraft Company) Aerosave is gevestigd in Spanje (Teruel site) en Frankrijk.

Haar belangrijkste activiteit sinds haar oprichting in 2006 is de ontmanteling van vliegtuigen. Het is de wereldleider op dit gebied. Maar met de gezondheids crisis breidt de vliegtuigopslagactiviteit zich snel uit.

> **Commerciële vliegtuigen: sale-leaseback operaties zullen intensiever worden, maar tegen welke prijs?**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 13 mei - Met het aan de grond houden van een zeer groot deel van de commerciële vliegtuigvloot in de wereld, die sinds maart verbonden is met de pandemie van het coronavirus, hebben de luchtvaartmaatschappijen een enorme behoefte aan contant geld. **Sale en leaseback operaties zijn dus een snelle manier voor exploitanten om vers geld binnen te halen**, maar het zijn ook nieuwe mogelijkheden voor lange termijn leasings, vooral omdat een deel van hun portefeuille wordt bedreigd door tijdelijke huurverlagingen of zelfs vroegtijdige terugkeer van vliegtuigen in geval van storingen (...).

Voorbeelden van sale en leaseback transacties zijn de afgelopen weken over de hele wereld vermenigvuldigd, met name voor de Singaporese verhuurder BOC Aviation: Cathay Pacific voor zes van zijn Boeing 777-300ER's, United Airlines voor 6.787-9 en 16.737-9s, Wizz Air voor 6 A321neo en Southwest voor 10.737-8s. Nog steeds voor de eilandstaat weten we dat Singapore Airlines ook voor een paar vliegtuigen een dergelijke operatie wil uitvoeren. **Delta Airlines heeft van zijn kant BBAM en Altavair AirFinance opgeroepen om 1,2 miljard dollar te verkrijgen. Air France van zijn kant heeft zich tot Fortress (FTAI) gewend om er zes A319's en tien A318's te verkopen**, ook al weten we dat deze vliegtuigen niet jarenlang in de vloot van de Franse luchtvaartmaatschappij zullen blijven.

De leaseportefeuilles zullen een nog groter deel van de wereldvloot in beslag nemen, waarbij de symbolische 50% van het aantal vliegtuigen (veel meer in waarde) nog steeds geleidelijk aan wordt benaderd, vergeleken met 43% vorig jaar. Aangezien de rentetarieven zeer aantrekkelijk blijven en de onderhandelingspositie ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk is, bieden deze sale and leaseback-operaties uitstekende financiële mogelijkheden als ze in de eerste plaats gericht zijn op de luchtvaartmaatschappijen met het laagste risico.

Het spreekt voor zich dat **"deze goede deals" de kosten van de operatoren over een langere periode logischerwijze zullen doen toenemen en dat** een deel daarvan ook zal worden toegevoegd aan de

terugbetaling van de leningen die tijdens de crisis zijn verstrekt.

Mijn commentaar: *Bij een sales- en leaseback-operatie verkoopt een luchtvaartmaatschappij een van haar vliegtuigen aan een financiële instelling, die het vliegtuig vervolgens weer aan de luchtvaartmaatschappij verhuurt. Hierdoor kan de luchtvaartmaatschappij geld terugkrijgen tot de waarde van het vliegtuig.*

Bij deze operatie neemt de financiële instelling vrijwel geen risico's, aangezien de luchtvaartmaatschappij zich ertoe verbindt het vliegtuig te leasen totdat het oorspronkelijke bedrag is terugbetaald.

> **Naar een heropening van de luchthaven Orly eind juni?**

(bron Boursier com) 13 mei - De **staatssecretaris van Transport**, Jean-Baptiste Djebbari, **schatte op** dinsdag dat de luchthaven van **Orly, die** sinds eind maart gesloten was vanwege de coronavirusepidemie, **rond 26 juni opnieuw zou kunnen openen, als aan bepaalde sanitaire voorwaarden wordt voldaan.**

Zijn opmerkingen kwamen omdat de CEO van ADP Group, de beheerder van de Parijse luchthavens, aarzelde om de luchthaven in het zuiden van Parijs te heropenen (...). **De directie van ADP geeft er de voorkeur aan om de sluiting van Orly te verlengen tot het najaar, waardoor het weinige verkeer van Roissy-CDG wordt geconcentreerd.**

Maar de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen die op Orly zijn gevestigd en hun dienstverleners, evenals de afhandelingsbedrijven op de luchthaven, dringen aan op een snelle heropening van Orly. **"Er zijn twee voorwaarden nodig om het verkeer te hervatten: een dat de gezondheidssituatie verbetert (...), twee dat we het eens zijn tussen de Europese buurlanden en de mediterrane landen in de breedste zin van het woord over gezondheidsmaatregelen"**, verklaarde Jean-Baptiste Djebbari dinsdag in de uitzending van 'BFM TV'.

(...) In dit geval is het de vertegenwoordiger van de staat (die 50,6% van het kapitaal van ADP bezit, waarvan het privatiseringsproject nog loopt) die het laatste woord heeft. Op zondag **had de heer Djebbari een derde voorwaarde aangehaald, namelijk dat de luchtvaartmaatschappijen de overheid een voldoende uitgebreid vluchtschema ter beschikking stellen** om een herstart van Orly te rechtvaardigen. Volgens informatie die dinsdagavond door "Les Echos" is gepubliceerd, hebben Air Caraïbes, de Franse bij, Corsair, Air Corsica, Chalcidair en La Compagnie hun

vluchtplannen al ingediend. Transavia, de goedkope dochteronderneming van Air France, die een groot deel van de activiteiten op Orly voor haar rekening neemt, ontbreekt nog steeds en zou haar plan woensdag moeten indienen. Van

haar kant **zei de Overzeese Minister** Annick Girardin dinsdag **dat de Staat kleine luchtvaartmaatschappijen zou blijven helpen die de overzeese gebieden van Frankrijk bedienen** (...) onder vermelding van Air Austral, Air Caraïbes, Aircalin, Air Tahiti Nui en Air Saint-Pierre. Air Caraïbes voert al haar vluchten naar het Caribisch gebied, Frans-Guyana en Réunion uit vanaf de luchthaven van Orly, die sinds eind maart zijn stopgezet na de sluiting van de luchthaven van Orly.

Mijn commentaar: Het is moeilijk om duidelijk te zien in dit geval.

Het besluit om de luchthaven Orly te heropenen mag niet voor begin juni worden genomen.

> Grand Paris Express: een consortium onder leiding van Vinci wint een contract van 799 miljoen euro.

(bron: Le Figaro met AFP) 15 mei - **De Société du Grand Paris (SGP) heeft een contract van 799 miljoen euro gegund aan een consortium onder leiding van Vinci voor de aanleg van een traject op lijn 18 van het metronet van Ile-de-France tussen de luchthaven van Orly (Val-de-Marne) en Massy-Palaiseau (Essonne).**

Dit contract omvat de bouw van 11,8 kilometer tunnel die door twee tunnelboormachines moet worden gegraven, de bouw van de stations Antonypôle, Massy-Opéra en Massy-Palaiseau, alsmede de kruising van het toekomstige station van de luchthaven Orly, dat al in aanbouw is, en 13 servicewerken aan de oostkant van de lijn. Dit is het eerste civieltechnische contract voor lijn 18, die Orly via Massy-Palaiseau en het plateau van Saclay tegen 2030 met Versailles moet verbinden (...).

Lijn 18, die door de gekozen vertegenwoordigers en instellingen langs de route wordt verwacht, is ook de meest controversiële van het metroproject in Groot-Parijs, omdat deze lijn door gebieden met een lage dichtheid loopt (...).

Het consortium, waarvan de verschillende Vinci-dochterondernemingen 75% voor hun rekening nemen, bestaat voor de overige 25% uit twee dochterondernemingen van Spie Batignolles.

Mijn commentaar: Dit gedeelte van lijn 18 van de Parijse metro zal zorgen voor een directe verbinding tussen het TGV-station Massy-Palaiseau en de luchthaven Orly. Het zal een belangrijk element zijn in

het waarborgen van de door de overheid gewenste intermodaliteit tussen trein en vliegtuig.

Het zal echter nog even moeten wachten, want het zal naar verwachting niet voor 2030 in gebruik worden genomen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 18 mei op 4.137 euro. Het is licht gestegen met +1,57% over een week. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,80 euro. Veel analisten hebben hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Brent ruwe olie (Noordzee) kost \$36 per vat, een stijging van \$6. Het is in twee weken tijd met +38% gestegen. Aankondigingen van het begin van de deconfiniëring geven het signaal voor een hervatting van de industriële activiteit. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar. De productie is nog steeds hoger dan de (lage) vraag.

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 PNC en PS.
Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

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

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

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10485 mensen ontvangen dit persoverzicht live