

KLM is er nog niet met steun onder taaie voorwaarden (KLM n'est pas encore tirée d'affaires)



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

Nr. 762, 29 juni 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](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > **KLM is er nog niet met steun onder taaie voorwaarden (KLM n'est pas encore tirée d'affaires)**

(bron Het Parool vertaald met DeepL) 26 juni - Hurrah. De **KLM is gered**. Gisteren is er een einde gekomen aan de steunoperatie, waarbij de luchtvaartmaatschappij **3,4 miljard euro aan leningen en kredieten heeft gekregen**. Maar gaat de KLM het halen?

*Is dat geld er al?*

Dat is het zeker niet. **KLM ontvangt binnenkort 942 miljoen euro** om in de onmiddellijke behoeften te voorzien. **Latere bedragen zullen alleen beschikbaar zijn als de luchtvaartmaatschappij geleidelijk aan de door het kabinet gestelde voorwaarden voldoet ....**

**Zo is KLM bijvoorbeeld verplicht haar kosten met 15 % te verlagen.**

Het leeuwendeel van de kosten zijn personeelskosten. Van de modal (EUR 36.500 bruto per jaar), drie keer de modal (EUR 110.000) of meer, moet ten minste 20 procent worden afgestoten.

Maar de interventie kan alleen succesvol zijn als alle vakbonden meewerken. Eenzijdige loonsverlagingen zullen niet werken (...).

*Zijn de andere voorwaarden van de overheid haalbaar?*

Gedeeltelijk, zoals het verbod op bonussen, dividenden of salarisverhogingen voor de maximum 5,5 jaar van het steunplan. Maar ook de KLM moet haar CO2-uitstoot halveren. In ruil daarvoor kan dit

alleen worden gedaan door kostbare investeringen in onder andere nieuwe vliegtuigen (...).

*Tegenstanders van groei vinden het milieuoffer volstrekt onvoldoende (...). Klopt dit?*

Het is zeer twijfelachtig of een aantal van de milieutaken die de overheid vandaag de dag oplegt, kunnen worden uitgevoerd. Zo is het **onwaarschijnlijk dat KLM binnen tien jaar 14% van haar brandstof uit biologische bronnen kan gebruiken**. "Dat is de vraag," zegt CEO Pieter Elbers. "Deze biobrandstof moet beschikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor de

voorwaarde dat **kortereafstandsvluchten naar ten minste zes Europese bestemmingen moeten worden vervangen door treinen**.

"Dit is alleen mogelijk als er goede spoorverbindingen zijn," zegt Elbers.

"Zolang het acht uur duurt om in Berlijn te komen, is het niet haalbaar.

Op korte termijn is Brussel de enige geschikte verbinding. Voor het overige zullen overheden eerst moeten investeren in betere spoorverbindingen.

*KLM zal de komende jaren verlies boeken, leningen moeten terugbetalen, herstructureringskosten moeten dragen en investeren. Is dit echt mogelijk?*

De vraag is of het voldoende is om te besparen en de kosten op te schonen. Bovendien kunnen andere door de staat opgelegde voorwaarden het herstel in gevaar brengen - zoals een vermindering van de nachtvluchten met bijna een kwart, wat de hub zou verzwakken. "We moeten een evenwicht vinden in onze operaties en een oplossing vinden voor ons aandeel aan geannuleerde nachtvluchten", zegt Elbers. "We willen ons netwerk onderhouden. Daarom biedt de overheid immers deze steun aan".

*Is het nu voorbij met de steun?*

Nee. De **kans is groot**", erkent ook minister van Financiën **Hoekstra**, "dat er dit najaar nog geld moet worden betaald aan het moederbedrijf **Air France-KLM**. Dit komt door het 14%-belang dat Hoekstra een jaar geleden nam. De luchtvaartmaatschappij moet haar hoge schulden kwijtschelden en dat kan alleen door nieuwe aandelen uit te geven. Om het belang van Nederland te behouden, zal Hoekstra zich bij hen moeten aansluiten (...).

***Mijn opmerking: de KLM heeft steun van de Nederlandse staat en de banken gekregen volgens een soortgelijke regeling en onder soortgelijke voorwaarden als die welke aan Air France zijn toegekend.***

*KLM profiteert van:*

- . een banklening van €2,4 miljard met een 90% overheidsgarantie,
- . een lening van €1 miljard van de Nederlandse staat.

*De middelen worden in twee fasen beschikbaar gesteld. In de eerste fase ontvangt de KLM 940 miljoen euro. De rest van de leningen zal vanaf 1 oktober ter beschikking worden gesteld, op voorwaarde dat KLM een herstructureringsplan tot 2025 heeft opgesteld waarin de door de Nederlandse staat opgelegde voorwaarden zijn opgenomen.*

*Deze voorwaarden zijn vergelijkbaar met die welke aan Air France worden opgelegd, met één uitzondering. Loonkortingen zijn nodig voor de best betaalde KLM-medewerkers.*

*De KLM-managers en -piloten zullen er het meest mee te maken krijgen. Hun loonsverlagingen zullen in de orde van -20% zijn.*

*Binnen Air France bestaat een dergelijke maatregel niet, behalve voor de managers. Er moet rekening worden gehouden met het feit dat de vliegtuigbemanningen van Air France worden betaald op basis van het aantal gevlogen uren. Zij hebben dus mechanisch te lijden onder een vermindering van de bezoldiging, gemaximeerd op -20%, in verhouding tot de daling van de activiteit.*

## > **Moeilijke week in zicht bij Air France**

(bron Uitdagingen) 29 juni - **Air France**, hard getroffen door de Covid-19-crisis, **bereidt zich voor op een moeilijke week op sociaal vlak**, met de presentatie op vrijdag van de gevolgen voor de werkgelegenheid van haar "wederopbouwplan" dat een drastische vermindering van de binnenlandse routes met zich mee zal brengen en volgens de vakbonden zal leiden tot het verlies van duizenden banen, zonder gedwongen vertrek (...).

Air France-KLM CEO Benjamin Smith kondigde eind mei de vermindering van het (verliesgevende) Franse netwerk aan met 40% tegen eind 2021.

Bestemmingen die vertrekken van Orly met een spooralternatief van minder dan 2H30, zoals Lyon, Nantes of Bordeaux, worden bedreigd. Bepaalde zeer verlieslatende cross-country routes - van regio tot regio - die door de regionale dochteronderneming Hop! worden aangeboden, zouden ook kunnen worden geëlimineerd (...).

**Na een voor maandag geplande vergadering van de Raad van**

**Bestuur van Air France zal het management op vrijdag tijdens een buitengewone vergadering van het Centraal Sociaal en Economisch Comité (CSEC) op het hoofdkantoor in Roissy een bijgewerkte versie van het toekomstgerichte beheer van werkgelegenheid en vaardigheden (GPEC) aan de vakbonden presenteren. Op dezelfde dag zal een buitengewone ESC plaatsvinden in Hop!**

Aankondigingen zullen worden gedaan bij de oprichting van de SSC's van de volgende week (...). Volgens de door AFP ondervraagde vakbonden **worden bij Air France en Hop! in ieder geval enkele duizenden banen bedreigd, terwijl de goedkope Transavia, ook in de groep, kortereafstandsroutes zou kunnen krijgen.**

De personeelsinkrimping geschiedt op vrijwillige basis, in de vorm van cao's (RCC) voor het vliegend personeel en een vrijwillig ontslagprogramma (PDV) van een nog onbekende omvang voor het grondpersoneel, aldus bevestigende bronnen (...). Eind 2019 had de Air France Groep meer dan 55.000 werknemers met een contract van bepaalde en onbepaalde duur, waarvan bijna 49.000 voor de Franse luchtvaartmaatschappij alleen al. Deze laatste heeft in de afgelopen tien jaar twaalf vrijwillige ontslagprogramma's ondergaan en heeft volgens de vakbonden sinds 2008 15.000 arbeidsplaatsen verloren.

***Mijn commentaar:*** het management van Air France zal aanstaande vrijdag zijn personeelsverminderingplan bekendmaken.

*We zullen enkele weken moeten wachten op de voorwaarden voor eventuele vrijwillige vertrekplannen. Over deze voorwaarden zal met de sociale partners moeten worden onderhandeld.*

## **> Transavia opent haar basis in Montpellier met zeven Europese routes**

(bron Air Journal) 27 juni - **Transavia heeft gisteren haar derde basis in de regio ingehuldigd, op de luchthaven van Montpellier-Méditerranée, met de lancering van twee routes, een naar Palermo en de andere naar Faro.**

De eerste passagiers van Transavia in Montpellier-Méditerranée vlogen gisteren om 16.30 uur naar Palermo (Sicilië) en vervolgens om 17.00 uur naar Faro (Portugal). Andere vertrekken vandaag naar Athene (Griekenland) en morgen naar Lissabon (Portugal) en Sevilla (Spanje)...

Bij de inauguratie van haar basis biedt de Franse low-cost maatschappij, een dochteronderneming van de Air France-KLM groep,

zeven Europese bestemmingen aan: Sevilla, Athene, Heraklion, Palermo, Faro, Lissabon en Porto. Zij zal haar programma uitbreiden om 15 routes naar het Middellandse-Zeebekken aan te bieden, waaronder diensten naar Tunesië, Marokko en Algerije, zodra de reisbeperkingen worden opgeheven (...).

***Mijn commentaar:** Het besluit om een Transavia-basis in Montpellier te openen is genomen vóór het begin van de gezondheids crisis.*

### > **Heropening van Orly: een "watergroet" om de eerste take-off te vieren**

(bron LCI) 26 juni - 6:25 uur, Parijs wordt wakker. In de lucht scheurt een vreemde vogel de lucht. **Voor het eerst sinds 31 maart jl. is er deze vrijdagochtend een vliegtuig opgestegen vanaf de luchthaven Orly**, het eerste sinds de heropening. Het is bestemd voor Porto en markeert de vlotte hervatting van de commerciële vluchten vanaf deze internationale luchthaven, die gewoonlijk 32 miljoen reizigers per jaar verwelkomt.

**Voordat het de baan raakte, werd Transavia's goedkope vlucht TO3400 getraakteerd op een ietwat folkloristische erehaag.** Het vliegtuig moest door een waterboog die was gemaakt door de waterkanonnen van de luchthavenbrandweer, die bijna 10.000 liter gerecycled regenwater voortstuwden. Een ceremonie die bekend staat als de "watergroet", zoals onderstreept door de CEO van de groep Aéroport de Paris (ADP), Augustin de Romanet. "De traditie is dat grote evenementen op een luchthaven worden gemarkeerd met een 'watergroet'."

Voor de ceremonie had het vliegveld zich voorbereid. **Alles werd gedaan om het vertrouwen van de passagiers te herstellen.** Meer dan 7.000 posters en stickers om de fysieke afstand te markeren werden opgehangen, en 150 gel-dispensers en 137 plexiglas werden geïnstalleerd op alle receptiebalies, incheck- en boarding-balies. Een thermische camera neemt ook de temperatuur van de passagiers op bij aankomst. In de winkels, die bijna allemaal open zijn, zijn op enkele uitzonderingen na zoals een self-service snoepwinkel, mobiele geldautomaten ingezet. Doekenmanden zijn vervangen door metalen manden voor regelmatige desinfectie, net als parfumtesters. Herstel van het vertrouwen van de passagiers, een noodzakelijke stap om te hopen op een uitweg uit de crisis in de luchtvaartsector. Maar **niemand maakt zich illusies. Terwijl de International Air Transport Association (IATA) verwacht dat het wereldwijde verkeer niet voor 2023 zal terugkeren naar het niveau van 2019, zal het herstel op Orly uiterst traag verlopen**, zoals ADP al heeft gewaarschuwd. En niet

voor niets: hoewel de vlucht van Transavia voorop loopt, is dit cijfer voor het vertrek van 70 andere vliegtuigen bijzonder laag. Onder normale omstandigheden zijn gemiddeld bijna 600 bewegingen gepland. Deze vrijdag worden ongeveer 8.000 passagiers verwacht, dat wil zeggen minder dan 10% van het gebruikelijke verkeer (...).

***Mijn commentaar:*** *Laten we het positief bekijken: Orly airport is eerder heropend dan oorspronkelijk gepland. Het was Transavia die de eer had de eerste vlucht te maken. Air France zal naar verwachting pas aan het eind van de zomer de shuttlevluchten hervatten.*

*Het tempo van het herstel van de activiteit is moeilijk te beoordelen. Dat hangt natuurlijk af van de ontwikkeling van de gezondheidssituatie in de verschillende landen van de wereld. Maar het zal vooral afhangen van het aantal klanten dat wil reizen.*

### > **SkyTeam: 20 jaar en een gezondheidsbelofte**

(bron Air Journal) 23 juni - **De SkyTeam-alliantie vierde de twintigste verjaardag van haar oprichting door de luchtvaartmaatschappijen Aeromexico, Air France, Delta Airlines en Korean Air.** Het maakte van de gelegenheid gebruik om een gezondheidsprotocol te lanceren voor zijn 19 leden, SkyCare& Protect, dat compatibel is met de aanbevelingen van alle internationale luchtvaart- en medische organisaties.

De SkyTeam-alliantie, die op 22 juni 2000 door de vier oprichters werd gelanceerd, vormde in september van datzelfde jaar de eerste vrachtalliantie ter wereld; het jaar daarop kwamen CSA Czech Airlines en Alitalia

erbij. **Pas in 2004 trad KLM Royal Dutch Airlines toe, in 2006 gevolgd door Aeroflot en in 2007 door Air Europa (Spanje), Kenya Airways en China Southern Airlines (Guangzhou, dat eind december 2019 uit de alliantie stapte).**

De eerste SkyTeam-lounge werd geopend in juni 2009 op London Heathrow Airport, waar zes maanden later de eerste groepering van allianties werd opgericht (in het vierde kwartaal). TAROM (Roemenië) en Vietnam Airlines zijn in 2010 toegetreden tot SkyTeam en twee andere Aziatische leden zijn in 2011 benoemd, China Eastern Airlines (Shanghai) en China Airlines (Taipei).

2012 was een druk jaar voor de alliantie, met de toetreding van Saudia (Saudi-Arabië), Middle East Airlines (MEA, Libanon), Aerolineas Argentinas en Xiamen Air, en bovenal de lancering van het SkyPriority luchthavendienstenaanbod. In december 2012 had SkyTeam in totaal

1.000 bestemmingen bereikt. Tot slot is Garuda Indonesia in 2013 toegetreden tot de alliantie.

**Vandaag de dag werken de 19 leden "samen binnen een uitgebreid internationaal netwerk om elk jaar 676 miljoen passagiers te verwelkomen op meer dan 15.445 dagelijkse vluchten naar 1.036 bestemmingen in 170 landen", aldus de SkyTeam-website.**

Als reactie op de Covid-19-pandemie heeft SkyTeam gisteren een harmonisatie van de gezondheidsprotocollen van zijn leden onthuld onder één paraplu, SkyCare & Protect, een reeks persoonlijke gezondheidsmaatregelen die "passagiers en werknemers" zullen helpen wanneer ze aan boord van hun vliegtuig reizen. Walter Cho, President van SkyTeam, zei in een nieuwsbericht: "Twintig jaar geleden werd SkyTeam opgericht met de belofte om meer om onze klanten te geven. Hoewel de wereld en onze sector de afgelopen zes maanden drastisch zijn veranderd, zijn initiatieven als SkyCare & Protect een lichtend voorbeeld van het streven van de alliantie om voor klanten te zorgen wanneer zij via het SkyTeam-netwerk reizen.

**SkyCare & Protect brengt de veiligheids- en gezondheidspraktijken van elke aangesloten luchtvaartmaatschappij samen met de aanbevelingen van de gezondheids- en industrieautoriteiten,** waaronder de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de International Air Transport Association (IATA) en de Centers for Disease Control and Prevention (CDC, ECDC). SkyCare & Protect" verbetert het hele traject van de klant in het licht van de COVID-19-pandemie, maar deze maatregelen zullen zich verder ontwikkelen, aangezien gezondheid en veiligheid deel zullen blijven uitmaken van het fundament van SkyTeam"; het programma bestaat momenteel uit 15 maatregelen, "gebaseerd op vijf beschermingslagen", die de persoonlijke veiligheid in elke fase van het traject verbeteren (...).

***Mijn commentaar:** Dit is een verjaardag die volledig onopgemerkt is gebleven. Toch is de rol van Skyteam essentieel voor de ontwikkeling van de 19 aangesloten luchtvaartmaatschappijen.*

**> Lufthansa neemt de helft van haar vloot opnieuw in dienst**

(bron Le Figaro met AFP) 29 juni - (...) "De grenzen gaan geleidelijk weer open en de vraag neemt toe, op korte en middellange termijn. **Wij breiden ons vluchtplan dienovereenkomstig uit en zetten ons herstel voort,"** zei Lufthansa in een verklaring. "Dit betekent dat de **helft van de vloot van de groep weer in de lucht zal zijn, d.w.z.** 200 meer vliegtuigen," voegde de groep eraan toe. Na het aan de grond houden van bijna al haar vliegtuigen op het hoogtepunt van de



coronaviruscrisis in maart, zal de groep 380 vliegtuigen weer in dienst nemen.

Lufthansa heeft in juni al enkele routes overgenomen, maar het aanbod van zitplaatsen zal in de komende maanden niet meer dan 40% bedragen van wat er vóór de pandemie van het coronavirus was gepland. **Eind oktober wil de groep echter 90% van haar diensten op korte en middellange afstand en 70% van haar diensten op lange afstand aanbieden.** De

Oostenrijkse dochteronderneming van de Groep, Austrian, zal vanaf juli ook het aantal vluchten uitbreiden en 50 bestemmingen aanbieden, tegenover 36 op dit moment. De andere dochtermaatschappijen van Lufthansa nemen ook vluchten over: Eurowings zal naar verwachting 80% van haar reguliere routes "in de zomer" bereiken en Brussels Airlines zal 45% van haar diensten aanbieden.

De Zwitsers zouden in juli 13 langeafstandsroutes vanuit Zürich moeten aanbieden, en 18 vanaf oktober (...).

***Mijn opmerking:** luchtvaartmaatschappijen hebben de grootste moeite om het aantal vliegtuigen dat nodig is voor het vervoer van passagiers in te schatten.*

*Het is ook symptomatisch dat zij alleen verslag uitbrengen over het aantal vliegtuigen dat weer in dienst wordt genomen en niet over het aantal passagiers dat wordt vervoerd.*

**> Brussels Airlines: overeenkomst ondertekend tussen het management en de sociale partners, 75% van de banen gered.**

(bron L'Avenir) 26 juni - **De directie van Brussels Airlines kondigt deze vrijdag in een persbericht aan dat zij een akkoord heeft bereikt met de sociale partners over de herstructurering. De overeenkomst behoudt 75% van de banen, gelijkelijk verdeeld over de diensten, het management (...).**

Zo'n 1.000 van de 4.000 banen worden bedreigd binnen de luchtvaartmaatschappij. Deze reorganisatie zal zoveel mogelijk gebaseerd zijn op vrijwillige ontslagen en vervroegde uittrekking om het aantal ontslagen te beperken. Voor werknemers die het bedrijf verlaten, biedt Brussels Airlines een "outplacement" aan voor 12 maanden om hen te helpen bij hun loopbaantransitie, zegt het bedrijf (...).

**> EasyJet haalt 419 miljoen pond op om zijn kaspositie te versterken**



(bron L'Écho touristique) 29 juni - De Britse luchtvaartmaatschappij **EasyJet kondigde** donderdag **aan** dat zij 419 miljoen pond (**meer dan 464 miljoen euro**) heeft opgehaald **door de uitgifte van nieuwe aandelen**. Terwijl het zijn verliezen in de eerste helft van het jaar heeft verhoogd vanwege het coronavirus, zouden deze fondsen het mogelijk moeten maken om zijn kaspositie te versterken. Deze operatie, waarvan het principe de dag ervoor was onthuld, betreft iets minder dan 15% van het kapitaal van de vervoerder, volgens een persbericht.

De onderneming had in februari de toestemming van haar aandeelhouders gekregen voor een mogelijke fondsenwerving die overeenkomt met 10% van haar kapitaal. EasyJet gaat daarom de aandeelhouders om toestemming vragen voor de bijkomende 5%, met het risico een nieuw front te openen met de stichter en hoofdaandeelhouder van de groep Stelios Haji-Ioannou, die meer dan 30% van het kapitaal in handen heeft. Deze laatste heeft de strategie van de groep in het licht van de gezondheids crisis veroordeeld en had zelfs gevraagd om het vertrek van de managers voordat ze op een recente algemene vergadering werden verslagen.

De groep is van plan de ingezamelde middelen te gebruiken om de schatkist te redden, die zwaar op de proef is gesteld door de gezondheids crisis en de langdurige verlamming van het luchtverkeer. EasyJet heeft medio juni zijn vluchten hervat, maar het herstel zal zeer geleidelijk verlopen en de sector bereidt zich voor op een paar moeilijke jaren met een zwakke vraag.

**Dankzij de fondsenwerving zal het bedrijf nu profiteren van een kasoverschot van 3 miljard pond. Zij had de afgelopen weken verschillende maatregelen genomen om haar financiën te versterken, met een lening van 600 miljoen pond van de regering, uitstel van de levering van vliegtuigen aan Airbus en een herstructurering met het verlies van 4.500 banen, bijna een derde van haar personeel.**

***Mijn opmerking:** de meeste grote Europese bedrijven hebben leningen gekregen om deze ongekende crisis te kunnen overleven. Sommige van hen, zoals Lufthansa of easyJet, hebben ook kapitaalverhogingen doorgevoerd.*

*In de volgende brief zal ik proberen een zo volledig mogelijk overzicht te geven van deze hulp.*

## **> Norwegian Air annuleert orders voor 97 Boeing-vliegtuigen**

(bron Reuters) 29 Juni - de Noorse Lucht heeft orden voor 92 Boeing

(NYSE: BA) 737 MAX en vijf 787 Dreamliners, de luchtvaartlijn bovengenoemd in een verklaring geannuleerd.

"De Noor heeft ook een aanvraag ingediend voor de terugbetaling van de betalingen vóór de levering van deze vliegtuigen en voor de compensatie van de verliezen in verband met het aan de grond houden van de 737 MAX en de motorproblemen met de 787", aldus de Noorse autoriteiten.

### > **Boeing 737 MAX: Drie dagen van de certificatietests**

(bron: Air & Cosmos) 29 juni - Op 29 juni 2020 zal een **campagne van certificeringsvluchten voor de Boeing 737 MAX van start gaan, over een periode van drie dagen**. Het doel: bewijzen dat de 737 MAX veilig terug kan keren in de lucht. Deze testcampagne is een cruciale stap voor Boeing (...).

Na een uitgebreide briefing voorafgaand aan de vlucht gaat de bemanning aan boord van een 737 MAX 7 met testapparatuur en stijgt ze op vanaf het vliegveld van Boeing Field bij Seattle. De bemanning zal op methodische wijze vluchtscenario's uitvoeren zoals krappe bochten, waarbij ze naar meer extreme manoeuvres gaan, dit alles in een luchtcorridor boven de staat Washington. De vliegproeven, die gedurende ten minste drie dagen plaatsvinden, kunnen touch-and-go testen op de luchthaven van Lake Moses omvatten, evenals een vlucht over de kust van de Stille Oceaan. De vluchtplannen en het testschema zullen worden aangepast om rekening te houden met het weer en andere factoren.

Als hoogtepunt van de vliegproeven zullen de piloten bewust gebruik maken van de software die eerder werd gebruikt bij de twee dodelijke ongevallen, de MCAS, die sindsdien is geherprogrammeerd. Ook zullen de omstandigheden van de aërodynamische overbelasting worden gereconstrueerd en de resultaten worden geanalyseerd. **De FAA stelt dat de tests enkele dagen zullen duren en "een breed scala aan vliegmanoeuvres en noodprocedures zullen omvatten om het bureau in staat te stellen te evalueren of de wijzigingen voldoen aan de certificeringsnormen van de FAA"**.

De FAA heeft geen beslissing genomen over de herinbedrijfname van het vliegtuig. Deze testcampagne zal echter strenger zijn dan de vorige testvluchten van Boeing. Het belangrijkste doel van deze tests is ervoor te zorgen dat de softwarewijzigingen die de vliegtuigfabrikant op zijn MCAS uitvoert, voldoende robuust zijn om te voorkomen dat er opnieuw scenario's ontstaan die vergelijkbaar zijn met die van de twee ongevallen.

***Mijn commentaar: Boeing ziet het einde van de tunnel met zijn B737***

Max.

*Zodra het vliegtuig gecertificeerd is, zullen we moeten zien of de luchtvaartmaatschappijen hun orders in ontvangst nemen. Het zwakke herstel zou de ingebruikname van deze nieuwe versie van de B737 Max nog verder kunnen vertragen.*

### > **Niches: bedrijven willen de uitzondering uitbreiden**

(bron L'Antenne) 26 juni - **De Europese vereniging van luchtvaartmaatschappijen A4E vraagt om de versoepeling van de regels voor luchthavenslots te verlengen tot in het winterseizoen**, opnieuw vanwege de onzekerheden in verband met de Covid-19-pandemie.

"We roepen de regelgevende instanties op om onverwijld een verlenging toe te staan en de Europese luchtvaartmaatschappijen de best mogelijke kans te geven om te herstellen van deze ongekende crisis", aldus Thomas Reynaert, directeur van A4E.

**In maart heeft de Europese Unie de regels voor luchthavenslots tijdelijk opgeschort tot oktober**, waarbij de luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn ten minste 80% van de hun toegewezen slots op de luchthavens te gebruiken, op straffe van verlies van hun rechten het volgende seizoen.

De boekingen zijn "op een historisch laag niveau" en liggen momenteel 59% onder het normale niveau voor de winter 2020/2021 (25 oktober tot 27 maart). "Passagiers boeken ook dichter bij hun reisdata dan gewoonlijk. Dit gebrek aan zichtbaarheid op de toekomstige vraag maakt het voor luchtvaartmaatschappijen uiterst moeilijk om hun programma's te plannen", aldus A4E.

**Mijn opmerking:** *gezien het zwakke herstel van het verkeer is het van essentieel belang dat de periode van bevroering van de luchthavenslots ten minste tot het einde van de winterperiode 2020-2021 wordt verlengd.*

*Voor de groep Air France-KLM gaat het in wezen om het behoud van de slots op d'Orly en Schiphol.*

### > **Bij Air France neemt de Airbus A380 definitief afscheid van de Airbus A380.**

(bron: Paris Match) 27 juni - **Dit is een gehaast einde van de carrière**

**van een van de meest emblematische vliegtuigen van de Air France vloot.** Op vrijdag vloog een Airbus A380 in de kleuren van de Franse luchtvaartmaatschappij voor het laatst in de (...). Aan boord van deze laatste vlucht waren 516 Air France medewerkers die aan dit vliegtuig werkten, wat de lange afstandsvluchtervaring heeft veranderd. Piloten, stewards, stewards en monteurs die met de "drie-tachtig" hadden gewerkt, hebben bij vertrek uit Roissy twee uur lang een lus boven Frankrijk gemaakt, rapporteert AFP. De luchthavenbrandweermannen gaven hen een "watergroet" en creëerden met hun lansen een spectaculaire waterboog. Bij het instappen presenteerde een stewardess een bord met het opschrift: "Dank u wel aan de A380-teams."

**Air France heeft tien A380's, die bijna 40.000 vluchten hebben gemaakt** en 18 miljoen passagiers hebben vervoerd naar de Verenigde Staten, China, Zuid-Afrika of Mexico, herinnert AFP zich. De laatste commerciële vlucht van het vliegtuig vond plaats op 23 maart tussen Parijs en Johannesburg.

Het einde van de carrière van de reus was gepland voor het einde van 2022 bij Air France. De reden hiervoor was dat de exploitatiekosten te hoog waren. De pandemie, die het luchtvervoer over de hele wereld heeft lamgelegd, heeft geleid tot een herziening van dit schema. "De totale impact van de afschrijving van de Airbus A380-vloot wordt geschat op 500 miljoen euro", aldus de luchtvaartmaatschappij, geciteerd door AFP. Een eerste A380 werd in januari teruggegeven aan de leasemaatschappij Dr. Peters. De bedrijven die nog steeds eigendom zijn van Air France bevinden zich op de luchthaven van Roissy (zes), Tarbes (één vliegtuig) en Teruel in Spanje (2 ). Volgens AFP zullen vier van deze vliegtuigen aan de leasemaatschappij worden geretourneerd, terwijl de andere vijf, die eigendom zijn van de onderneming, te koop zullen worden aangeboden (...).

***Mijn commentaar:*** Voor de laatste vlucht van een Air France A380 was personeel van alle sectoren van de luchtvaartmaatschappij uitgenodigd.

*Bijzonderheden: alle leden van de A380-bemanning die na het verlies van een deel van een motor een noodlanding op Goose Bay moesten maken, waren uitgenodigd.*

## ***Einde persoverzicht***

**> [Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het](#)**

## **aandeel Air France-KLM**

**Het aandeel van Air France-KLM** sloot op maandag 29 juni af op **4.135 euro. Het is sterk gedaald met -5,07%** in één week tijd. Na een sterke stijging begin juni is het in drie weken tijd met 30% gedaald. Bij het begin van de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,59 euro.** Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheids crisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

**Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald van 1 dollar naar 42 dollar.** Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus 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 PNC en PS.**

**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/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

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

Om me te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10573 mensen ontvangen dit persoverzicht live