

Ryanair verlaagt de capaciteit in oktober met nog eens 20%.



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 774, 21 september 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

> **Ryanair vermindert de capaciteit met nog eens 20% in oktober**

(bron Air & Cosmos) 18 september - De start van het Europese verkeer wordt nog steeds afgewacht. **Ryanair heeft, na een eerste aankondiging van een capaciteitsvermindering van 20% eind augustus, zojuist aangekondigd dat het een extra vermindering van 20% zal doorvoeren voor oktober. "Ryanair verwacht nu dat de capaciteit van oktober wordt teruggebracht van 50% tot ongeveer 40% van het niveau van oktober 2019, maar is van plan een bezettingsgraad van meer dan 70% te handhaven op dit gereduceerde vluchtschema",** zei het bedrijf in een verklaring.

"Deze capaciteitsverminderingen waren nodig vanwege het effect op de boekingen van de voortdurende veranderingen in de reisbeperkingen en het beleid van de EU-overheid (...)", legt Ryanair uit.

De goedkope luchtvaartmaatschappij is verheugd over het plan van de Europese Commissie om de reisbeperkingen binnen de EU op te heffen en "dringt erop aan dat deze gecoördineerde aanpak onmiddellijk door alle EU-landen, met name Ierland, wordt uitgevoerd, zodat EU-burgers essentiële boekingen voor zaken- en gezinsreizen kunnen doen zonder zich zorgen te hoeven maken over annuleringen van vluchten en/of ondeugdelijke quarantaines".

Mijn opmerking: De informatie op de voorpagina van deze brief heeft

voor één keer niet direct betrekking op de Air France-KLM-groep.

*Ryanair is van plan om in deze tijd van het jaar minder dan 30% van het verkeer van vorig jaar in zijn vliegtuigen op te vangen (70% bezettingsgraad * 40% capaciteit = 28% van de passagiers in vergelijking met 2019!). Dit ondanks het feit dat de Ierse lagekostenmaatschappij alleen kortereafstandsvluchten uitvoert, een sector die minder door de gezondheidscrisis wordt getroffen dan de langeafstandsvluchten.*

Als deze veronderstelling juist blijkt te zijn, zou dit een moeilijker vierde kwartaal inluiden dan verwacht voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.

> De baas van Air France-KLM waarschuwt voor het volgende

(bron: L'Opinion) 21 september - BENJAMIN SMITH, 49 jaar, is sinds augustus 2018 CEO van de groep Air France-KLM (...).

Hoe gaat het nieuwe seizoen, dat nog steeds gekenmerkt wordt door de Covid-19 pandemie, voor Air France-KLM?

Na een onvoorstelbaar begin van het jaar, waarin onze 558 vliegtuigen allemaal op een gegeven moment aan de grond werden gehouden, heeft de zomerperiode een licht positief signaal afgegeven. In deze periode hebben we een groot deel van ons wereldwijde netwerk geëxploiteerd, maar de capaciteit is gereduceerd tot 60% op korte en middellange afstand en 38% op lange afstand. Vandaag de dag **is de regel dat Air France-KLM alleen nog maar winstgevend vluchten uitvoert** (en dit is **vaak te danken aan de vracht**, die veerkrachtiger is). Het **verkeer viel echter terug zodra de feestdagen voorbij waren, en we zien nu een plateau**. Het segment van de zakenreizen trekt zeer, zeer, langzaam aan, een trend die overal anders en voor alle grote luchtvaartmaatschappijen kan worden waargenomen (...). Reizigers zijn bang om in het buitenland vast te lopen! (...). In afwachting van een vaccin of een behandeling voor ernstige vormen **zijn gecoördineerde gezondheidsmaatregelen nodig**. Wij zijn er bijvoorbeeld een groot voorstander van om alle reizigers op hun vertrekpunt te testen. We werken samen met de International Air Transport Association (IATA) en Airlines for Europe (A4E), waarvan ik voorzitter ben, om de veralgemening van deze praktijk te verdedigen, in ieder geval in grote landen.

Een van uw twee grootaandeelhouders, Nederland, waarschuwt via zijn minister van Financiën dat het voortbestaan van de groep "niet vanzelfsprekend" is. Kan het verdwijnen?

We wisten voor de pandemie dat we de groep moesten transformeren om hem sterker te maken. Het plan dat we in november 2019 hebben aangekondigd is nog steeds relevant, maar de crisis dwingt ons om het te versnellen. We moeten veel meer doen om onze kosten te verlagen. We maken alle mogelijke besparingen binnen de groep en in de bedrijven, wat essentieel is om de komende maanden door te komen (...).

Hoe ver ben je met het verlagen van de kosten?

Om te beginnen **reorganiseren we het binnenlandse netwerk van Air France, de** meest verlieslatende markt van de luchtvaartmaatschappij, met vorig jaar een verlies van 200 miljoen euro. Wij houden de routes tussen Parijs-Charles de Gaulle en middelgrote Franse steden, evenals de hub van Lyon; voor de rest van het netwerk hebben sommige luchtvaartmaatschappijen belangstelling getoond voor het overnemen van routes, met toegang tot de commerciële diensten van Air France (...). **Het bedrijfsmodel van Transavia is qua kosten even efficiënt als dat van EasyJet.** We hebben nu de middelen om binnen Frankrijk te concurreren.

Deze wijziging in ons model is ook in overeenstemming met de tegenprestatie die wij hebben aanvaard voor de uitzonderlijke steun die wij van de Franse staat hebben ontvangen. Maar deze steun is geen blanco cheque. **Ons eerste engagement is om alles in het werk te stellen om de prestaties van de Groep te verbeteren en deze in lijn te brengen met die van onze Europese concurrenten.** In de context dat we een enorme daling van de vraag ervaren, moeten we alles in het werk stellen om onze kosten aanzienlijk te verlagen. Op het gebied van het milieu hebben we ons ertoe verbonden de CO₂-uitstoot van binnenlandse vluchten tegen 2024 met 50% te verminderen. **We hebben de diensten afgeschaft waar er een treinalternatief is op minder dan 2,5 uur afstand, namelijk die tussen Orly en Bordeaux, Lyon en Nantes. Dit is contra-intuïtief voor een luchtvaartmaatschappij, maar deze luchtverbindingen werden gecreëerd in een tijd dat de sector sterk gereguleerd was, zonder de TGV of low-costmaatschappijen.**

Air France heeft aangekondigd 7.500 banen te schrappen, oftewel 17% van het personeelsbestand tegen het einde van 2022. Is dit genoeg in het licht van de dalende inkomsten?

De leeftijds piramide binnen Air France helpt ons omdat deze tot veel natuurlijke vertrekken zal leiden. Daarnaast hebben we met de beroepsorganisaties overeenstemming bereikt over het beëindigen van de CAO om het vrijwillig vertrek van bijna 400 piloten en meer dan 1.100 cabinepersoneel mogelijk te maken (...). We stimuleren ook de mobiliteit binnen de groep: bijvoorbeeld in Bordeaux, waar we het grondpersoneel omscholing bieden in onze callcenters. Ik ben me ervan

bewust dat het geval van middelgrote steden als Morlaix gecompliceerder is. Zo hebben we daar bijvoorbeeld een onderhoudsactiviteit voor Bombardier CRJ-modellen, ook al halen we dit toestel definitief uit onze vloot. **We gaan ons uiterste best doen om gedwongen vertrek te voorkomen (...).**

Neemt u nog steeds massaal uw toevlucht tot arbeidstijdverkorting?

U moet begrijpen dat onze activiteit vandaag de dag 40% is van die van vorig jaar. Het overgrote deel van onze werknemers wordt nu getroffen door de gedeeltelijke werkloosheidsregeling die tot eind oktober in de luchtvaartsector geldt. Na die datum bespreken we alle mogelijkheden met de vakbonden, waarbij we de voorkeur geven aan regelingen voor gedeeltelijke activiteit op lange termijn [zoals die welke in Safran is ondertekend]. **Als we kijken naar de afgelopen weken, is het duidelijk dat de ervaring van het verkeer langzamer zal zijn dan verwacht.** Toen we in het voorjaar over de staatssteun onderhandelden, kondigden we aan dat we niet voor 2024 zouden terugkeren naar het niveau van 2019. Daarom zullen we **ons moeten blijven aanpassen.**

De groep beschikte per 30 juni over 14 miljard aan liquide middelen en kredietlijnen. Hoe lang kan het financieel standhouden als het verkeer op het huidige niveau blijft?

KLM heeft in het voorjaar 3,4 miljard EUR steun van de Nederlandse Staat ontvangen (inclusief een garantie van 2,4 miljard EUR). Voor Air France bedraagt dit 7 miljard euro, waarvan 4 miljard euro een gegarandeerde lening. **Deze ondersteuning stelt ons in staat om het minder dan twaalf maanden vol te houden. We bespreken momenteel met onze aandeelhouders hoe we onze balans na deze periode kunnen versterken. Een, drie of vijf miljard euro? Het is nog te vroeg om het bedrag van een eventuele herkapitalisatie te becijferen. Over deze vraag zal vóór de volgende Algemene Vergadering worden beslist.**

In welke mate bedreigt de voorgestelde ecotaks op het luchtvervoer, zoals die door het burgerverdrag wordt geëist (tussen 30 euro, voor een vlucht van minder dan 2000 km in de eco-klasse, en 400 euro, voor een langere afstand in het bedrijfsleven), u in dit verband?

Dat zou onverantwoordelijk en rampzalig zijn voor onze fractie. Zo had Air France vóór de crisis een bedrijfswinst van slechts 280 miljoen euro. **Hoe zou zij een belasting kunnen dragen die haar tussen 1,2 en 1,3 miljard euro per jaar zou kosten? Deze eco-belasting zou direct tienduizenden banenverlies veroorzaken.** Bovendien zou het vanuit milieuoogpunt onlogisch en contraproductief zijn. Onze beste manier om de CO₂-uitstoot te verminderen is het vernieuwen van ons wagenpark. Een nieuw vliegtuig betekent meteen 25% minder broeikasgassen. **Een**

dergelijke belasting zou ons verhinderen om 20 vliegtuigen per jaar te kopen, d.w.z. 10% van de vloot van Air France. De komende vijf jaar zijn nieuwe vliegtuigaankopen praktisch de enige investeringen die we volledig willen behouden, ondanks de ineenstorting van onze inkomsten.

Gaan we veel faillissementen zien bij luchtvaartmaatschappijen? Komen er overnames?

Ja, de faillissementen zijn al begonnen en zullen de komende maanden in een stroomversnelling raken. Wanneer u het overgrote deel van uw vliegtuig aan de grond houdt, is de kwestie van de consolidaties absoluut geen prioriteit.

Heeft de crisis het gedrag van de passagiers veranderd?

Hun belangrijkste zorg is en blijft de veiligheid. De gezondheidsdimensie is nu toegevoegd aan deze veiligheidseis. Ik ben er vast van overtuigd dat de Air France-KLM-groep op deze twee punten geen compromissen zal sluiten. De lucht in de cabines van onze vliegtuigen wordt elke drie minuten volledig gefilterd, het dragen van een masker is verplicht, en ik moet zeggen dat deze beperking perfect wordt geaccepteerd door onze klanten, ondanks het kleine ongemak dat het met zich meebrengt. Een andere verandering is dat onze klanten hun vluchten steeds later boeken. Vroeger boekten ze bijvoorbeeld gemiddeld drie maanden van tevoren hun vluchten tussen Parijs en het eiland Réunion. Vandaag is dit teruggebracht tot één of twee weken. Tegelijkertijd willen ze de kosten vergoed krijgen als ze op het laatste moment hun reis moeten afzeggen. We zijn op dit punt veel flexibeler - ook al is het soms moeilijk om te weten of een vlucht vol genoeg is om een paar dagen voor vertrek te worden onderhouden. En dan is er natuurlijk de toenemende druk met betrekking tot de milieueisen. **We moeten meer uitleg geven over onze inspanningen om de reële impact van onze sector op het milieu te beperken, aan onze klanten, maar ook aan onze medewerkers, zodat ze trots kunnen zijn op onze groep. Luchtvervoer is maar al te vaak een zondebok, als we zijn voetafdruk vergelijken met die van andere activiteiten.** Tot 2019 is de vraag echter elke tien jaar verdubbeld. Deze vraag bestaat nog steeds. Iedereen wil reizen! Het idee dat je vanuit Europa Australië in 24 uur kunt bereiken blijft buitengewoon. Aan de andere kant, is een Parijs-Dublin voor 12 euro redelijk? Het is een zeer interessant debat dat we collectief moeten voeren. Oostenrijk heeft bijvoorbeeld een minimumprijs voor een kaartje ingevoerd, laten we het daar eens over hebben.

Hoe ziet het luchtvervoer er over vijf jaar uit?

Zoals ik al zei, ik blijf optimistisch over de toekomst. We zullen ons moeten aanpassen aan de veranderingen in de industrie. Maar laten we

niet vergeten dat we daar nooit mee gestopt zijn. De zakenreizen zullen worden hervat, maar waarschijnlijk in een ander formaat.

Videoconferenties, die zich tijdens de inperking sterk hebben ontwikkeld, zullen zeker worden voortgezet. Het tempo van de zakenreizen kan oplopen van één keer per maand tot twee keer per semester, maar er zal altijd behoefte zijn om een nieuwe klant te ontmoeten, om een team in het buitenland te motiveren door hen fysiek te gaan ontmoeten. Het toerisme zal kunnen worden hervat zodra de grenzen weer opengaan. Families zijn verspreid over de hele wereld, studenten hebben netwerken van vrienden over de hele wereld opgebouwd. Alle indicatoren laten nu zien dat, zodra de gezondheidstoestand het toelaat, regelmatige reizigers terugkeren naar het vliegtuig.

Reizen is ook een van de beste manieren om terugtrekking te voorkomen.

***Mijn commentaar:** Dit lange (en zeldzame) interview met de CEO van Air France-KLM verdient het om zorgvuldig te worden gelezen.*

Van de vele punten die aan de orde zijn gesteld, wil ik er twee benadrukken:

- . de bevestiging dat een herkapitalisatie van de groep Air France-KLM wordt overwogen,*
- . het optimisme dat de CEO van Air France-KLM aan de dag legt.*

Om dit optimisme door alle medewerkers van de groep te laten delen, is het essentieel dat er snel maatregelen worden aangekondigd om het ontslag van medewerkers te voorkomen.

> Air France-KLM is al bezig met "substantiële aanpassingen", vertelt Djebbari.

(bron Le Figaro) 14 september - **Air France-KLM "past zich al aanzienlijk aan"** in het licht van de crisis, **aldus de Franse minister van Vervoer Jean-Baptiste Djebbari** op maandag. Het voortbestaan van de luchtvaartalliantie Air France-KLM, die door de pandemie Covid-19 is ondermijnd, is niet verzekerd als de huidige economische crisis voortduurt, zei de Nederlandse minister van Financiën Wopke Hoekstra de dag ervoor. "Het is geen automatisme", zei hij in een interview op de Nederlandse publieke televisie NPO, waarbij hij herinnerde aan het belang van kostenreductie.

"De groep als geheel past zich al aanzienlijk aan, omdat de kritiek (de

onderliggende opmerking van de Nederlandse minister van Financiën Wopke Hoekstra, nota van de redacteur) is dat de groep in een zeer verslechterde omgeving misschien niet genoeg doet om concurrerend te zijn", oordeelde Jean-Baptiste Djebbari over Europa 1, waarbij hij **herinnerde aan de door de twee bedrijven aangekondigde plannen voor het schrappen van banen**. De Franse minister was van mening dat het schrappen van banen een inspanning is die "op dit moment in verhouding staat tot het scenario" van een hervatting van het verkeer, maar voegt daaraan toe dat "niemand weet hoe het verkeer er begin 2021 uit zal zien" (...).

Mijn commentaar: De uitdrukking "substantiële aanpassingen" lijkt me ongepast. Voor zowel Air France als KLM zijn er, naast de vrijwillige vertrekplannen, ontslagen voorzien.

Door een beroep te doen op het Long Term Partial Activity Mechanism (APLD), waarover momenteel wordt onderhandeld, zou het mogelijk moeten zijn om ontslagen binnen de Air France-groep te voorkomen. Het zou raadzaam zijn om een soortgelijk mechanisme te overwegen voor de KLM.

> **'Een zombiebedrijf? Nee, maar het komt niet vanzelf goed ("Une société zombie ? Non, mais ça ne marchera pas tout seul")**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 19 september - Een zombievereniging? Pieter Elbers, CEO van KLM, gaat uit zijn dak (...). *Moeten we de Nederlandse luchtvaartmaatschappij niet beschouwen als een zombiemaatschappij die eigenlijk geen bestaansrecht meer heeft en alleen nog maar overeind wordt gehouden door middel van subsidies en leningen?*

Lachend: "Ik was van plan om niet boos te worden vanwege uw vragen. **Een zombiebedrijf** is een bedrijf zonder basis, zonder beloningsmodel. **Dat geldt niet voor de KLM". Maar het werkt niet alleen, Elbers waarschuwt (...).** Het is niet automatisch. Daar **zullen we hard** voor **moeten werken**. Er is een beproefd bedrijfsmodel dat een toekomst heeft.

In de zomer kondigde Elbers aan dat 5.000 van de 30.000 banen verloren zouden gaan. **Op 1 oktober belofde de CEO van KLM minister van Financiën Wopke Hoekstra een herstelplan**. Dit in ruil voor de € 3,4 miljard aan steun, een combinatie van door de overheid gegarandeerde bankleningen en directe overheidsleningen, waarmee KLM deze moeilijke tijden moet overleven (...).

Minister Hoekstra nam zondag het voortbestaan van de KLM niet voor lief. Moet je je zorgen maken?

Ik denk dat dit de huidige ontwikkeling in de luchtvaart weerspiegelt. Kijk naar beneden in de lege vertrekhal. Het is een dramatisch gezicht, natuurlijk. Het zou druk moeten zijn, maar dat is het niet. **Het is vandaag erger dan anderhalve maand geleden.** We kunnen echt zien dat de huidige internationale lappendeken van nieuwe beperkingen een negatief effect heeft. Klanten zijn minder geneigd om te reserveren. We waren van plan om een beetje te groeien, maar we moeten achteruit gaan".

Hoekstra's Franse collega, de burgemeester, heeft onmiddellijk zijn onvoorwaardelijke steun betuigd aan het zusterbedrijf Air France. Zou je niet liever zo'n minister hebben?

Je ziet hoe ministers zich gedragen vanuit verschillende culturen, verschillende manieren van leven in de samenleving. KLM krijgt een lening, betaalt er rente over, maar het Nederlandse bedrijf rekent erop dat je iets kunt verwachten van KLM-medewerkers. En terecht. De verklaring van de Nederlandse minister gaat in die richting. In Frankrijk moet misschien een passender aanpak worden gekozen: alles komt goed. In Frankrijk wordt achter de schermen misschien meer gedaan. **Het belangrijkste is dat beide landen Air France-KLM in woord en daad steunen** (...).

Helpt Hoekstra u bij deze onderhandelingen door te dreigen dat ook de KLM failliet gaat?

De minister heeft voorwaarden gesteld en gezegd dat deze zeer serieus genomen moeten worden. Hij verwacht van KLM-medewerkers een bijdrage door middel van arbeidsomstandigheden. Ik beschouw zijn verklaring in de eerste plaats als een bevestiging van de te nemen maatregelen. Daarmee **maakt hij iedereen duidelijk dat we onze beloften moeten nakomen.** Als bedrijf, met de vakbonden en de werknemers. Leningen zijn geen "geschenk".

Mijn opmerking: van alle voorwaarden die de Nederlandse regering stelt voor het verstrekken van leningen aan de KLM, vormen de voorwaarden met betrekking tot de loonsverlaging de grootste problemen.

Begin september verklaarde een KLM-vakbond: "Voor 1 oktober hebben we het sociaal plan voor de werkgelegenheid. Een overeenkomst over veranderende arbeidsomstandigheden zal langer duren". Over een dag of tien weten we of de onderhandelaars eindelijk een compromis

hebben bereikt.

> Drie moeilijke jaren voor de MRO-sector voor een terugkeer naar duurzame groei

(bron: Le Journal de l'Aviation) 10 september - Terwijl de covid-19-epidemie weer oplaait terwijl de bevolking wordt gedeconcentreerd, blijft de wereldvloot grotendeels aan de grond. Bij luchtvaartmaatschappijen in "survival mode" heeft **de onderhoudssector het zwaar te verduren**: niet alleen vliegtuigen die niet vliegen hebben minder onderhoud nodig, maar ook de onderhouds- en modificatiekosten worden zo lang mogelijk uitgesteld (...). Volgens AeroDynamic Advisory **zal de trend om op te letten die van "groen tijdmanagement" (...) zijn.**

Kevin Michaels, directeur van het adviesbureau, stelt de vraag: **als een bedrijf een motor van een van zijn vliegtuigen moet vervangen**, gaat het dan over op een MRO of kannibaliseert het een van zijn vliegtuigen van hetzelfde model dat aan de grond is gezet en een motor heeft die nog wat tijd over heeft voor het volgende onderhoud? In de huidige situatie, waarin het enige doel is om de cashflow van de luchtvaartmaatschappijen te redden, **zal de niet-operationele motor worden opgeslagen totdat het bedrijf de middelen heeft om deze te laten repareren en een motor met nog wat van deze beroemde "groene tijd" uit een vliegtuig aan de grond wordt gehaald en wordt geïnstalleerd.** Aan de hand van het voorbeeld van een Boeing 737 schat hij dat dit een onmiddellijke uitgave van 4 miljoen dollar zal vermijden.

Het grootste deel van het werk zal daarom worden uitgesteld. De **sector van het onderhoud van onderdelen zal er het meest onder lijden**, met name voor belangrijke apparatuur zoals landingsgestellen. Het zou in 2020 een daling van de activiteit met 64% moeten registreren en pas in 2024 geleidelijk moeten terugkeren naar het niveau van 2019. Het **andere gebied dat het meest te lijden heeft, zijn de cabinewijzigingen**; het zou 60% van zijn activiteit moeten verliezen. De crisis heeft echter minder gevolgen voor het onderhoud van de lijnen en de vliegtuigrompen. Maar de omzet van de sector zou volgens IBA met 50% moeten dalen (...).

Mijn opmerking: de sector van het vliegtuigonderhoud heeft misschien meer te lijden onder de crisis dan de luchtvaartmaatschappijen.

Er is een sprankje hoop op de middellange termijn: als het luchtverkeer serieus wordt opgepikt, zal de achterstand moeten worden ingelopen, wat de onderhoudsactiviteiten nog meer zal stimuleren.

> Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vragen om extra steun

(bron AFP) 18 september - De **bazen van alle grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn donderdag naar het Witte Huis gegaan om te pleiten voor een nieuw hulpprogramma voor de sector, die** zwaar geschokt is door de pandemie, teneinde tienduizenden ontslagen op 1 oktober te voorkomen.

De Amerikaanse president Donald Trump heeft herhaaldelijk aangedrongen op aanvullende maatregelen om de luchtvaartmaatschappijen te helpen. En veel parlementariërs, zowel Democraten als Republikeinen, hebben ook hun steun betuigd. **Het enige probleem is dat er geen wettelijk instrument is om het te laten gebeuren,**" vertelde de Amerikaanse Directeur Doug Parker het Witte Huis na een vergadering met de stafchef van de president, Mark Meadows, die zei

: "Het enige probleem is dat er geen wettelijk instrument is om het te laten gebeuren.

Delta Airlines (...) kondigde donderdag aan dat het \$9 miljard heeft opgehaald in de obligatiemarkt, met behulp van zijn frequent flyer programma als onderpand. Hierdoor zou het kunnen voorkomen dat de leningen die de regering voorstelt als onderdeel van een tweede pakket van 25 miljard dollar dat in april wordt voorgesteld en waarbij de regering een minderheidsaandeelhouder zou worden, worden gebruikt.

Mijn commentaar: De grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hadden beloofd geen werknemers te ontslaan voor 1 oktober 2020.

Nu de deadline nadert, is de handel niet hervat zoals deze bedrijven hadden gehoopt. Als er geen nieuwe steun wordt verleend, dreigen ze tienduizenden werknemers te ontslaan.

> Brazilië keurt de joint-ventureovereenkomst tussen Delta en LATAM goed

(bron Air Journal) 19 september - **Delta Airlines en LATAM Airlines Group S.A. hebben donderdag de reglementaire goedkeuring van hun Trans American Joint Venture Agreement ("JVA") ontvangen van de** Braziliaanse mededingingsautoriteit, de Administratieve Raad voor Economische Defensie (CADE).

De voorgestelde JVA tussen Delta en LATAM (...) werd zonder voorwaarden goedgekeurd, na een beoordeling van de overwegingen inzake vrije mededinging en rekening houdend met de ongekende economische gevolgen van COVID-19 voor de luchtvaartsector. (...) **De**

GVA heeft tot doel de zeer complementaire routenetwerken van de luchtvaartmaatschappijen (...) tussen Noord- en Zuid-Amerika (...) te verbinden.

> **Lufthansa** zou opnieuw massaal moeten bezuinigen op de werkgelegenheid

(bron Kapitaal) 16 september - **de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa kan in totaal 28.000 banen schrappen, terwijl in juni vorig jaar 22.000 banen werden geschrapd.** En zij zou haar vloot van vliegtuigen met 130 kunnen verminderen, in vergelijking met 100 oorspronkelijk geplande (...), **Reuters rapporteert op basis van twee bronnen die dicht bij het dossier liggen (...).**

> **Alitalia concentreert haar aanbod in Milaan Linate**

(bron: Voyages d'Affaires) 16 september - Het is een verrassing in het Italiaanse bedrijfsleven, vooral in Lombardije. **Aanwezig in Milaan-Malpensa sinds 1948, kondigt Alitalia aan dat het deze luchthaven vanaf oktober zal verlaten met de** opschorting van zijn diensten naar Rome-Fiumicino (...).

De reactie van de regionale overheid liet niet lang op zich wachten. "(...) Het is een slechte keuze die onverenigbaar is met de enorme staatssteun, die ook door de Lombardbelastingen wordt gefinancierd. Deze terugtrekking is emblematisch en onaanvaardbaar", vertelde La Stampa Claudia Terzi, de regionale secretaris voor infrastructuur, vervoer en duurzame mobiliteit van Lombardije, aan het dagblad La Stampa Claudia Terzi.

Het is dus een pagina die wordt omgedraaid in de geschiedenis van het Italiaanse bedrijf (...). Maar **Alitalia verlaat Lombardije niet. In plaats daarvan concentreert zij zich liever op de luchthaven Linate, een knooppunt zeer dicht bij het stadscentrum van Milaan,** dat tot de jaren negentig het belangrijkste internationale knooppunt van de Italiaanse metropool was (...).

Deze aanpassingen komen op een moment dat de vervoerder zijn herstructureringsprogramma medio oktober moet presenteren. In een toespraak tot de transportcommissie van de Kamer van Afgevaardigden **zei de voorzitter van Alitalia, Francesco Caio, dat het bedrijf zijn vroegere ontwikkelingsmodel volledig de rug zou toekeren (...).**

De voorgedragen CEO, Fabio Lazzerini, tekende ook het profiel van het toekomstige bedrijf. **"Onze positionering is gericht op de high-end markt.** Als u geen goedkoop bedrijf bent, is het streven naar lage

kosten suïcidaal. Een drager als Alitalia is een totaal andere structuur dan een goedkope drager. De kosten zullen de obsessie van ons management zijn, waarbij efficiëntie van fundamenteel belang is". Volgens de directeur **zal Alitalia's levenslijn op lange termijn zijn**. "In dit segment zijn de vooruitzichten, bij gebrek aan goedkope concurrentie, enorm (...). We moeten nadenken over een vijfjarenplan", vervolgt Lazzarini. De **alliantie met een luchtvaartpartner zal een fundamenteel strategisch punt van dit plan zijn**, omdat de wereld van de luchtvaartmaatschappijen uit allianties bestaat. Het is per definitie moeilijk om alleen te zijn in een geglobaliseerde wereld", voegde hij toe aan het dagblad La Stampa.

***Mijn commentaar:** De redenen voor het mislukken van Alitalia's verschillende pogingen om te keren zijn meervoudig. Het te grote aantal hubs (twee in Milaan, één in Rome) is er één van.*

Door de activiteiten in Milaan-Malpensa te staken, nemen de managers van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij een moedige beslissing, ook al betekent dit dat de gekozen vertegenwoordigers van Milaan worden vervreemd.

Is dit genoeg om een luchtvaartmaatschappij te overtuigen om met de nieuwe Alitalia samen te werken? De afgelopen jaren hebben Delta, Lufthansa en in mindere mate easyJet belangstelling getoond.

> **737 MAX: US Congress wordt gek op Boeing.**

(bron Uitdagingen) 17 september - Waarschuwing, explosief document. Na 18 maanden onderzoek, 600.000 bestudeerde documenten en zo'n 20 hoorzittingen **publiceerde de transportcommissie van het Amerikaanse Congres op woensdag 16 september haar eindrapport over de dubbele crash van de 737 MAX** (Lion Air en Ethiopian), waarbij 346 mensen omkwamen in oktober 2018 en maart 2019. De **239 pagina's van het rapport zijn een slopende weergave van de manier waarop de Amerikaanse vliegtuigfabrikant de MAX heeft ontwikkeld en de manier waarop de FAA, de Amerikaanse toezichthouder, het werk heeft gecontroleerd**. "De crashes van de Max waren niet het gevolg van een enkele storing, een technische fout of een slecht beheerde gebeurtenis", beweert het document. Ze waren het angstaanjagende hoogtepunt van een reeks foutieve technische aannames door Boeing-ingenieurs, een gebrek aan transparantie door het management van Boeing en een zeer gebrekkig FAA-toezicht. De voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme, de Democratische

Vertegenwoordiger Peter DeFazio, trekt je in een venijnige verklaring botweg de ogen uit de mouwen. **Hij stelt een "gebroken veiligheidscultuur" bij Boeing aan de kaak, een "dodelijk defect" vliegtuig en de "manier waarop zowel Boeing als de FAA in de kritieke periode tussen de twee ongevallen met de openbare veiligheid heeft gespeeld".** "Ons rapport bevat verontrustende onthullingen over hoe Boeing, onder druk om te concurreren met Airbus en winst te maken voor Wall Street, de controle van de FAA ontweek, kritische informatie achterhield voor piloten en uiteindelijk vliegtuigen in gebruik nam die 346 onschuldige mensen doodden", schreef de Oregonse ambtenaar.

Wat verwijten de verslaggevers Boeing en de FAA? **In het document worden vijf belangrijke punten benadrukt. De eerste is de druk die door de vliegtuigbouwer wordt uitgeoefend om de ontwikkeling van MAX te bespoedigen, als reactie op het commerciële succes van de A320neo van Airbus.** Geobsedeerd door deze concurrent, die contracten opbouwt, wil Boeing snel, te snel, reageren. In de conferentieruimte van de MAX-teams telt een klok de resterende tijd af voor de geplande ingebruikname van het vliegtuig. En toen in juni 2018 een manager van de Renton-fabriek (bij Seattle), Ed Pierson, zich zorgen maakte over "veiligheidsproblemen" in het vliegtuig, en beweerde dat in een soortgelijk geval het leger de productie van het vliegtuig zou hebben stopgezet, werd de reactie neergeslagen. "Het leger is geen op winst gerichte organisatie," antwoordde de manager van de 737 MAX Scott Campbell. Wie besluit de geplande verhoging van de productie te handhaven.

Het tweede belangrijke punt van het verslag is dat Boeing niet alle noodzakelijke informatie heeft verstrekt aan de luchtvaartmaatschappijen die klant zijn en aan de FAA over MCAS, de overtrekbeveiligingssoftware van het vliegtuig, die een van de belangrijkste innovaties is van de MAX in vergelijking met de klassieke 737's. De Commissie is van mening dat het systeem van de MAX een belangrijke rol speelt bij het verbeteren van de veiligheid van het vliegtuig en bij het verbeteren van de veiligheid. Om extra kosten in verband met systeemcertificering en opleiding van piloten te vermijden, **heeft de Amerikaanse vliegtuigfabrikant belangrijke informatie over deze software achtergehouden, waarvan de storingen een van de hoofdoorzaken van beide ongevallen waren.** Het hield met name klanten en toezichthouders in het ongewisse over het feit dat een van zijn testpiloten, tijdens een sessie, 10 seconden nodig had om te reageren op een activering van de MCAS die het vliegtuig deed neerstorten, waarbij de situatie als "catastrofaal" werd beschreven. **Deze "cultuur van verhulling", in de eigen woorden van het verslag, is de derde grote grief van de Commissie vervoer en**

toerisme van het Congres. "In verschillende kritieke gevallen heeft Boeing cruciale informatie achtergehouden voor de FAA, haar klanten en de piloten van de 737 MAX," hekelden de verslaggevers. Naast de bovengenoemde reactietijd van 10 seconden, wanneer de FAA een effectieve reactie van 4 seconden vereist, heeft Boeing verborgen dat op het grootste deel van de geleverde 737 MAX een kritisch veiligheidsalarm niet werkte: het zogenaamde AOA-alarm, dat aangeeft dat de twee incidentie-sondes het niet eens zijn. "Boeing hield niet alleen deze informatie achter voor de FAA en de piloten, maar bleef ook MAX-vliegtuigen leveren aan zijn klanten in de wetenschap dat het AOA Disagree alert op de meeste van deze vliegtuigen buiten werking was", aldus het rapport.

De vierde grief is ook de meest verontrustende: de "belangenconflicten" die inherent zijn aan het Amerikaanse certificeringssysteem. In het kader van dit systeem worden bepaalde werknemers van Boeing, bekend als "bevoegde vertegenwoordigers" (AR's), aangesteld om "de belangen van de FAA te vertegenwoordigen en namens het agentschap op te treden bij het valideren van de conformiteit van vliegtuigsystemen en -ontwerpen met de eisen van de FAA", zo wordt in het rapport uitgelegd. Simpel gezegd delegeert de FAA aan Boeing-medewerkers de mogelijkheid om hun eigen vliegtuig te certificeren. Dit systeem heeft geleid tot bugs met desastreuze gevolgen, zegt het rapport: sommige van deze beruchte RA's hebben soms veiligheidsproblemen met de MAX, met name met de MCAS-software, geïdentificeerd, maar deze problemen "zijn niet volledig onderzocht of zijn afgewezen door Boeing-medewerkers".

Deze enorme invloed van de Amerikaanse vliegtuigbouwer op de FAA is de vijfde les van het congresdocument. "Veel FAA-ambtenaren hebben gedetailleerde voorbeelden waar het FAA-management een beslissing van zijn eigen technische experts op verzoek van Boeing terzijde heeft geschoven, aldus het rapport. Deze incidenten hebben een negatieve invloed gehad op het moreel van de technische deskundigen van het agentschap.

Conclusie van de rapporteurs: "De FAA heeft haar toezichtsbevoegdheid niet volledig uitgeoefend en dit falen heeft de veiligheid van de luchtvaart negatief beïnvloed" (...).

Dit moordverslag komt op een heel slecht moment voor Boeing en de FAA. Het wordt gepubliceerd in dezelfde week van een groot seminar dat sinds 14 september op de luchthaven van Londen Gatwick wordt georganiseerd en waarin Amerikaanse, Europese, Canadese en Braziliaanse regelgevers het opleidingsprogramma bestuderen dat Boeing aanbiedt aan de bemanningen van de Boeing 737 MAX. Dit is

een belangrijke stap in de richting van de terugkeer naar de commerciële dienst van het vliegtuig, dat 18 maanden lang aan de grond is gehouden. In een verklaring van 16 september **zei de Amerikaanse vliegtuigbouwer dat hij "hard had gewerkt om onze veiligheidscultuur te versterken en het vertrouwen met klanten, regelgevers en het publiek te herstellen"**. "Het herziene MAX-ontwerp heeft een uitgebreide interne en reglementaire herziening ondergaan, met inbegrip van meer dan 375.000 uren van engineering en testen en 1.300 testvluchten," zei de groep. Er is waarschijnlijk veel meer nodig om het vertrouwen van de autoriteiten, de piloten en het grote publiek terug te winnen.

***Mijn commentaar:** Twee jaar na het eerste ongeluk met de B737 Max is het verslag van de Commissie vervoer en toerisme van het Congres van de Verenigde Staten een stap in de goede richting.*

Het stelt onder andere de "manier waarop Boeing en de FAA in de kritieke periode tussen de twee ongevallen met de openbare veiligheid hebben gespeeld" aan de kaak. Het is aan de rechter om te beslissen of deze bevinding al dan niet wordt gevalideerd.

> Airbus onthult zijn routekaart naar het "nul-emissie" waterstofvliegtuig

(bron Les Echos) 21 september - Laat u niet verslaan door het discours van de ecologen-sceptici en andere voorstanders van ontgroening die, onder het mom van de strijd tegen de opwarming van de aarde, bereid zijn een einde te maken aan het luchtverkeer en de luchtvaart met belastingen. Dit is de betekenis van de presentatie, deze maandag, van de ontkoolde vliegtuigprojecten die bij Airbus in ontwikkeling zijn, onder de codenaam "ZEROe" (...).

Bij de presentatie van het herstelplan voor de luchtvaart in juni werd al een lange-termijnambitie aangekondigd, maar die veel sceptici had achtergelaten met het oog op de tijd en de inspanningen die nog moeten worden geleverd om de Heilige Graal van het "nul-CO₂-emissie"-vliegtuig te bereiken. **In het beste geval zal het eerste gedecarboniseerde vliegtuig dat in staat is om de missies van de huidige A320 te volbrengen** - het vervoer van ongeveer 200 passagiers met een maximaal bereik van ongeveer 3.500 km - **pas in 2035 aankomen**. En het zal niet elektrisch zijn, maar waterstof aangedreven (...). Om

het eerste volledig ontkoolde middellangeafstandsvliegtuig met één gangpad te kunnen uitlijnen, **hebben de ingenieurs van Airbus gekozen voor de enige brandstof die vandaag de dag beschikbaar**

is: waterstof. Elektromotoren zouden inderdaad een hogere batterijmassa nodig hebben dan die van het vliegtuig. En waterstof is een overvloedige en schone brandstof. De verbranding ervan produceert bijna alleen waterdamp, met een energieprestatie die vergelijkbaar is met die van kerosine. Volgens de Europese Cleansky-studie zou de **bijdrage van het luchtvervoer aan het broeikaseffect** niet volledig worden geëlimineerd, aangezien waterdamp, net als wolken, bijdraagt aan het broeikaseffect, maar **zou deze met 75 tot 90% worden verminderd in vergelijking met kerosine.**

Het enige grote manco van waterstof, vanuit aeronautisch oogpunt, **is dat het in vloeibare vorm moet worden getransporteerd om het volume te verminderen, waardoor** het bij een temperatuur van minder dan 250 graden moet worden bewaard. Maar zelfs als het gekoeld is, **heeft waterstof een tank nodig die vier keer zo groot is, bij gelijke capaciteit, als conventionele kerosine.** De toekomstige Airbus op waterstof zal daarom ruimte moeten maken voor een grote koelwaterstoftank, die achterin het vliegtuig zou moeten worden geplaatst", legt Guillaume Faury uit.

Maar naast het vliegtuig **zal deze verandering van brandstof ook grote aanpassingen aan de infrastructuur van de luchthavens vergen,** met de invoering van een nieuwe productie- en distributieketen voor waterstof voor de luchtvaart, die nog niet bestaat. Deze toekomstige productie- en opslagplaatsen zullen zich in de luchthavengebieden moeten bevinden. Dit houdt in dat de uitbreiding van bestaande luchthavens niet wordt verboden, zoals de voorstellen van het "burgerverdrag" willen doen.

Elektrische vliegtuigen zijn echter niet geheel uitgesloten. Vóór de A320 op waterstof zou ook een ander concept dat momenteel door Airbus wordt ontwikkeld het daglicht moeten zien: **een regionaal propellervliegtuig met maximaal 100 zitplaatsen, dat** korte afstanden kan vliegen (in de orde van duizend kilometer), met behulp van elektromotoren. In tegenstelling tot het waterstofvliegtuig **kon** dit regionale vliegtuig **batterijen gebruiken, in combinatie met een waterstofbrandstofcel,** om het aantal en het gewicht te verminderen. Er wordt geen specifieke datum gegeven voor deze opvolger van de huidige ATR's, maar **een eerste testmodel zou voor het einde van dit decennium kunnen worden ontwikkeld.**

Ten slotte **bereidt Airbus zich op langere termijn ook voor op toekomstige langeafstandsvliegtuigen, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van waterstof,** waarvan de architectuur er heel anders uitziet dan die van de huidige A350. **Dit derde, meer "versturende" concept, zou volgens Guillaume Faury de vorm kunnen aannemen van een vliegende vleugel met ongeveer 200 zitplaatsen,** zoals het Maveric

schaalmodel dat vorig jaar werd onthuld. Deze architect zou het mogelijk maken om de twee enorme waterstoftanks die nodig zijn voor een lange afstand aan weerszijden van de centrale passagierscabine te monteren en tegelijkertijd de aërodynamica te verbeteren. Alle problemen in verband met de toename van de massa zijn echter nog lang niet opgelost en **deze vliegtuigen van de toekomst zullen pas in de tweede helft van deze eeuw het licht zien.**

En voor degenen die het tijdsbestek te lang vinden, zijn er al dit decennium andere technologieën aan het werk om de CO₂-uitstoot van het luchtverkeer te verminderen. Het meest voor de hand liggend is de vervanging van oude vliegtuigen door vliegtuigen van de nieuwe generatie, zoals de A350, Boeing 787 en binnenkort de Boeing 777X, die een stijging van 15% tot 25% van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bieden ten opzichte van de vliegtuigen die ze vervangen. Deze modernisering is sinds het begin van de crisis in een stroomversnelling geraakt, met de eliminatie van de oudste en meest gebruikte vliegtuigen, zoals de A380, A340 en 747.

De andere belangrijke hefboom voor vooruitgang, die vanaf vandaag beschikbaar is, is het gebruik van biobrandstoffen.

Gemengd met conventionele kerosine **zouden deze brandstoffen op basis van biomassa het mogelijk kunnen maken om de koolstofvoetafdruk van een vlucht met 80% te verminderen, rekening houdend met de CO₂ die wordt geabsorbeerd door de planten die nodig zijn voor deze biobrandstoffen.** En ze kunnen worden gebruikt in de vliegtuigen van vandaag. Maar ook hier staat de productie- en distributieketen nog in de kinderschoenen en zal de uitvoering ervan investeringen en overheidssteun vergen.

***Mijn commentaar:** Het vliegtuig, of beter gezegd de vliegtuigen van de toekomst beginnen vorm te krijgen. Volgens Airbus zullen ze op vloeibare waterstof lopen als brandstof. Voorlopig hebben alleen raketten dit type brandstof (landvoertuigen rijden op gasvormige waterstof, wat gemakkelijker te controleren is).*

Er zijn veel obstakels te overwinnen. Het zal nodig zijn om vloeibare waterstof in voldoende hoeveelheden te kunnen produceren in de buurt van de plaats waar het zal worden gebruikt. Het zal ook nodig zijn om vliegtuigen te ontwerpen die net zo veilig zijn als de vliegtuigen die nu in gebruik zijn. Laten we onze ingenieurs vertrouwen om de oplossingen te vinden die het mogelijk maken dat de luchtvaart kan blijven functioneren met behoud van de planeet.

Alle industriëlen zijn het over één punt eens: overheidssteun is

> BP, de eerste grote die een oliedaling aankondigt

(bron Les Echos) 14 september - **Milieuactivisten hopen hier al tientallen jaren op.** Het is een van de grootste oliemaatschappijen, BP, die het maandag aankondigde. **Er wordt niet verwacht dat het wereldverbruik van olie verder zal toenemen, zelfs niet zonder nieuwe maatregelen om de opwarming van de aarde tegen te gaan.**

De vraag zou zich zeker herstellen van de gevolgen van de pandemie, die heeft geleid tot een daling van het aantal auto's en vliegtuigen, de belangrijkste aanjagers van de groei. Maar het zou dan "grotendeels stabiel blijven op ongeveer 100 miljoen vaten per dag voor de komende 20 jaar, alvorens te vallen tot 95 miljoen vaten in 2050", schat BP in zijn jaarlijkse energieverlag. "De vraag naar vloeibare brandstoffen zal blijven groeien in India, andere Aziatische landen en Afrika," maar zal "worden gecompenseerd door een dalend verbruik in de ontwikkelde economieën.

Dit vooruitzicht is gebaseerd op de veronderstelling dat de bestaande milieumaatregelen zonder verdere inspanningen worden gehandhaafd. "De omvang en het tempo van deze daling wordt gedreven door de toenemende energie-efficiëntie en de elektrificatie van het wegvervoer", legt BP uit. **De Britse majoor voorziet nog twee andere scenario's waarin het bewustzijn van de klimaatnoodtoestand zou leiden tot strengere beslissingen van de regeringen en het publiek: een ingrijpende verandering in het gebruik, een hoge koolstofbelasting... Alleen het meest radicale scenario zou het mogelijk maken om het Akkoord van Parijs na te leven door de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graden.**

In beide scenario's zou de vraag naar olie nooit meer terugkeren naar het niveau van vóór de pandemie. Het zou veel sneller en sneller vallen. De planeet zou tot 80% minder olie verbruiken dan nu in het midden van de eeuw. "Olie en gas - die nog tientallen jaren nodig zullen zijn - zullen te maken krijgen met toenemende concurrentie, omdat de maatschappij minder afhankelijk wordt van fossiele brandstoffen", zegt baas Bernard Looney van BP.

Er moet ook rekening worden gehouden met een andere verandering, die betrekking heeft op BP. Sinds februari heeft de nieuwe baas, Bernard Looney, de Britse groep, die voorheen "achter" zijn Europese tegenhangers zoals Shell en Total zat, in een radicale groene beweging gebracht. **Het vroegere British Petroleum voorspelt een daling van de productie van ruwe olie binnen enkele jaren, een stopzetting**

van de olie-exploratie in landen waar deze nog niet aanwezig is, en massale investeringen in hernieuwbare energie (...).

Mijn commentaar: Volgens BP zou alleen een radicaal scenario de opwarming van de aarde beperken tot 1,5 graden.

In een studie die op de website "Project Drawdown" is gepubliceerd, wordt de impact van 81 sectoren op de vermindering van broeikasgassen beoordeeld. In het scenario dat de temperatuurstijging beperkt tot 1,5 graden, verschijnt het luchttransport in de 41e positie.

Volgens deze studie zou het luchtvervoer 850 miljard dollar kosten om de uitstoot met 9 gigaton CO₂ te verminderen.

Dit is veel minder dan het eerste punt van CO₂-reductie: de installatie van onshore windturbines. Tegen een kostprijs van 1660 miljard dollar zou de CO₂-reductie 147 gigaton bedragen.

Beurspersoverzicht ...

> IAG: Berenberg heeft zijn doelwit verlaagd

(bron AOF) 14 september - Berenberg heeft zijn richtprijs voor het aandeel IAG verlaagd van 300 naar 260 pence, terwijl het zijn aanbeveling om te kopen handhaaft.

Mijn opmerking: met uitzondering van Wizz Air hebben alle Europese luchtvaartmaatschappijen sinds het begin van de gezondheids crisis hun marktkapitalisatie zien dalen.

Bedrijf	2017 (€ miljard)	2020 (miljarden euro's)	Variatie
Luchtvaart Frankrijk-KLM	5,8	1,7	-71%
IAG-groep	15	2,4	-84%
Lufthansa	14,5	5,1	-65%
easyJet	5,2	2,7	-48%
Ryanair	18,8	13,6	-28%
Wizz Air	2,7	3,1	15%
Noors	0,58	0,34	-41%

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3,38 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 21 september. **Het is -7,85%** in één week tijd, na een daling van -4,05% in de week ervoor. De hervatting van de epidemie in de meeste Europese landen ligt aan de basis van dit najaar.

Vóór 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 3,24 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$41 per vat. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar.

Eerder deze week stegen de prijzen van ruwe olie vier dagen op rij, gesteund door de voorspelling van Goldman Sachs dat de markt een tekort heeft en door de dreiging van een nieuwe orkaan in de Golf van Mexico.

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](#). 10666 mensen ontvangen dit live persoverzicht