

KLM weer een echt Nederlands bedrijf maken



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°777, 12 oktober 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*

#### > **Maak KLM weer echt Nederlands bedrijf**

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 9 oktober - De luchtvaartmaatschappij **KLM dreigt haar vluchten, cash en cash management en een deel van haar onderhoudsactiviteiten te verliezen aan Air France als gevolg van de Covid-19-crisis**. Bronnen melden dit aan de Telegraaf.

Op woensdag vierde de luchtvaartmaatschappij KLM haar 101ste verjaardag. Meestal presenteerde CEO Pieter Elbers het nieuwe huis van KLM, maar de Covid-19 lokte achter de schermen een nieuwe machtsstrijd uit. Air France KLM staat nu volledig onder controle van het Elysée Paleis en de Franse minister van Financiën Bruno Le Maire. De invloed van de Franse regering was al vóór Covid-19 groot. "Het management heeft geen recht om in te grijpen", zegt een senior bron in Parijs. Het doel van Le Maire is om zo min mogelijk banen te verliezen bij Air France, terwijl het wetsvoorstel de KLM verplicht duizenden banen te schrappen.

**Maar nu het plan om de twee luchtvaartmaatschappijen te steunen in uitvoering is, dreigt er een monopolie op de lijnen te ontstaan.**

Parijs wil meer frequenties, omdat we in dit land grotere en snellere vervoersstromen kunnen verwachten, gezien het feit dat Air France een grotere binnenlandse markt heeft. **Dit kan ten koste gaan van de KLM.** "DG Ben Smith zal doorgaan met het afbouwen van KLM en het

afbouwen van onze hub. Hij wil ook cash, netwerk en onderhoudsbeheer naar Parijs brengen. KLM wordt dan alleen nog maar een door Frankrijk beheerd luchtvaartmerk. Daarom **is het belangrijk dat premier Rutte zo snel mogelijk een akkoord bereikt met president Macron**", zegt luchtvaartdeskundige Pim den Hartog, net als minister Hoekstra, een voormalig McKinsey-deskundige.

Het is geen geheim dat het hoofd van de holding, Ben Smith, bezig is om KLM en Air France om te vormen tot werkmaatschappijen, zodat hij alles zelf kan beslissen op holdingniveau. Vorig jaar werd minister Hoekstra (Financiën) aandeelhouder van Air France-KLM om ervoor te zorgen dat KLM haar onafhankelijke operationele en cashmanagement kon handhaven. Hoewel de opzegtermijn voor de zogenaamde staatsgaranties in dit verband recentelijk is vastgesteld op vijf jaar, is de omvang van het netwerk op Amsterdam Airport Schiphol niet gecontracteerd. (...) **"Minister Hoekstra zal binnenkort moeten deelnemen aan een herkapitalisatie, dus het geld zal naar Frankrijk gaan. Het is nog niet te laat. Hij kan dit geld beter gebruiken om de KLM echt Nederlands te maken.** Anders draaien we de KLM om door een hoge prijs te betalen, waarna Smith over vijf jaar de edelstenen zal kiezen", zegt Den Hartog. Hij geeft er de voorkeur aan dat minister Hoekstra Air France-KLM van de beurs haalt en vervolgens Air France weer aan de Fransen verkoopt.

De ontwikkelingen worden nauwlettend gevolgd. "Minister Hoekstra moet reageren omdat het risico bestaat dat de routes naar Parijs worden omgeleid". Dit KLM-netwerk, met zijn 185 verbindingen, is economisch zeer belangrijk voor Nederland", aldus **Reinier Castelein, voorzitter van de vakbond De Unie. De aandacht is nog steeds gericht op de KLM, terwijl bij Air France geen enkele cent is bespaard.**

(...) "Het overbrengen van vluchten van Schiphol naar Parijs is als het weggooiën van de baby met het badwater", legt luchtvaarteconoom Jaap de Wit uit over het risico van kannibalisatie. "KLM heeft een lagere kostenstructuur dan Air France en haar medewerkers zijn efficiënt. Ik heb in dit opzicht niets indrukwekkends gezien bij Air France. Door de vermindering van het aantal vluchten via Schiphol lopen passagiers bovendien het risico te kiezen voor Frankfurt, Istanbul en Dubai. Als ze in Frankrijk slim zijn, zullen ze profiteren van het reddingsplan in Nederland".

Air France KLM verklaarde dat er "niets" was veranderd in de netwerkstrategie. De KLM gaf geen commentaar.

**Mijn commentaar:** De gezondheids crisis verergert de spanningen tussen de Fransen en de Nederlanders. Ieder heeft zijn eigen argumentatie en negeert (onvrijwillig?) de realiteit van de feiten.

*Ik zal twee thema's aansnijden die in het artikel aan bod komen.*

*1 - Bestaat het risico dat KLM-lijnen naar Air France worden overgeheveld?*

*Deze vraag komt in Nederland regelmatig aan de orde. Voor de Fransen is het ook een vraag die in tegengestelde richting gaat: is er een overdracht van de Air France routes naar de KLM?*

*Als we kijken naar de ontwikkeling sinds de overname van KLM door Air France, zijn er meer transfers van routes van Air France naar KLM geweest dan andersom.*

*Dit is geen verrassing. In het fusieproces tussen twee bedrijven van verschillende grootte is het meestal de kleinere die het meest profiteert. Maar pas op: de grootste van de twee heeft ook voordelen. Zowel KLM als Air France hebben geprofiteerd van de fusie die in 2004 in gang is gezet.*

*2 - De aandacht is nog steeds gericht op de KLM, terwijl bij Air France geen enkele cent is bespaard?*

*Vóór de gezondheids crisis heeft Air France aanzienlijke besparingen gerealiseerd. Eén cijfer illustreert dit: in de afgelopen jaren zijn meer dan tienduizend arbeidsplaatsen bij Air France geschrapt.*

*Sinds het begin van de gezondheids crisis zijn zowel bij Air France als bij KLM besparingen gerealiseerd. De overleving van beide luchtvaartmaatschappijen was tegen deze prijs.*

*Werknemers zijn niet gespaard gebleven. Zowel bij KLM als bij Air France zijn enkele duizenden medewerkers uitbesteed.*

*Bij KLM zijn enkele duizenden medewerkers met een tijdelijk contract ontslagen.*

*Bij Air France, Transavia en Hop werden alle werknemers vanaf het begin van de crisis in deeltijd tewerkgesteld, wat resulteerde in loonsverlagingen van meer dan 10%.*

*Bij KLM en Air France hebben vrijwillige ontslagprogramma's ertoe geleid dat medewerkers in alle categorieën (grondpersoneel, cabinepersoneel, piloten) het bedrijf hebben verlaten.*

*Deze lijst is niet volledig. Het heeft alleen maar de verdienste te laten*

*zien dat elke entiteit van de Air France-KLM-groep, elke personeelscategorie, op zijn eigen manier bijdraagt aan de bescherming van de in 2004 opgerichte groep.*

*Dit alles roept een vraag op: waarom is er zestien jaar na de oprichting van de Air France-KLM-groep nog steeds zoveel onwetendheid over elkaar binnen KM en Air France?*

### > **KLM waarschuwt voor 'slechte timing' vliegtaks (KLM met en garde contre le "mauvais timing" de la taxe sur les vols)**

(bron DFT vertaald met Deepl) 6 oktober - **De invoering van de vliegtaks op 1 januari komt op het slechtst mogelijke moment.** Dit werd gemeld door luchtvaartdirecteur Pieter Elbers tijdens een Senaatshoorzitting op dinsdag over de omstreden vliegbelasting. Verschillende belanghebbende partijen en deskundigen werden daar gehoord. (...)

De Tweede Kamer heeft afgelopen voorjaar voor deze belasting gestemd, toen de Covid-19-crisis al een feit was. Hoewel staatssecretaris D66, Hans Vijlbrief (Financiën), de mogelijkheid open liet om de belasting op een later tijdstip in te voeren, bleek dat hij deze toch wilde toepassen. De geraamde inkomsten werden echter verlaagd van 200 miljoen euro tot 80 miljoen euro. De luchtvaartsector heeft met ontzetting gereageerd, aangezien de crisis deze sector ernstig treft. **De Senaat heeft nog niet over het voorstel gestemd.** De vergadering van het Comité van Financiën was surrealistisch, omdat de plannen werden gemaakt op een moment dat het goed ging met de economie. Zelfs in dit scenario zou de vliegbelasting Nederland minstens 6500 banen kosten. (...) "Nederland is het enige land ter wereld dat vrachtluchten wil belasten", aldus Steven Lak van de Logistics Alliance. Hij noemde de belasting op vluchten zelfs illegaal. (...) Als handelsland met een kleine interne markt is Nederland volgens een vorig jaar door de Europese Commissie uitgevoerde studie zeer gevoelig voor belastingen op vluchten.

Tijdens de **hoorzitting benadrukte de heer Elbers de opeenstapeling van verschillende belastingstelsels (...).** De leden van de **Eerste Kamer waren ook verbaasd dat er al een geluidsheffing is via de luchthavenbelasting van Schiphol en een Europese belasting op CO2-uitstoot via de ETS-belasting.** Volgens Elbers zal de KLM 60% van de geplande vliegbelasting moeten betalen. "Volgend jaar wordt ook de VN-Corsia regeling van kracht, en we zullen binnenkort meer betalen vanwege de verplichting om biokerosine toe te voegen. Het gaat in

totaal om enkele honderden miljoenen per jaar", aldus het hoofd van de KLM.

**Elbers antwoordde op de vraag wat een goede timing voor de vliegtaks zou zijn: "Het zal pas over een paar jaar zijn, wanneer de markt hopelijk weer normaal is.** We hebben ons erbij neergelegd dat dit onvermijdelijk is, maar **we blijven pleiten dat dit geld moet worden gebruikt voor investeringen die vluchten duurzamer maken**". De luchtvaartmaatschappij heeft zich ertoe verbonden om tegen 2030 14 procent duurzame brandstof te gebruiken. Volgens deskundigen kan dit niet zonder steun van de overheid (...).

***Mijn opmerking:** In Nederland en Frankrijk probeert de Air France-KLM-groep de politici duidelijk te maken dat luchtvaartmaatschappijen al worden belast op geluid en CO2-uitstoot. Eventuele plannen voor een nieuwe belasting moeten hiermee rekening houden.*

*Bovendien, zoals Pieter Elbers, Anne Rigail en Ben Smith herhaaldelijk hebben gezegd, moet de opbrengst van deze belastingen, als er nieuwe belastingen worden ingevoerd, worden bestemd voor "ondersteuning van onderzoek en ontwikkeling in de ontwikkeling van een biobrandstofindustrie voor vliegtuigen".*

*Dit voorstel is in deze termen geformuleerd door het Burgerklimaatverdrag.*

### **> KLM-extraatje piloten onverstandig (privileges zijn onvoorzichtig toegekend aan KLM-piloten)**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 12 oktober - Het kost het bedrijf niets meer. En het maakt de onderhandelingen gemakkelijker. Toch is het **KLM-management onverstandig geweest om haar piloten voor de komende vijf jaar privileges te geven voor familiale reizen en business class upgrades.** De 20 procent verlaging van de salarissen van de 3.000 piloten, pijnlijk als het is, doet weinig aan de situatie veranderen.

De KLM is hard getroffen door de krooncrisis en kan alleen overleven met overheidsgeld. Onder bepaalde voorwaarden heeft de regering 3,4 miljard euro aan steun toegezegd in de vorm van een lening en staatsgaranties voor bankleningen. Minister van Financiën Wopke Hoekstra (...) heeft politiek gefundeerde eisen gesteld aan de KLM op het gebied van nachtvluchten, bezuinigingen en nivellering. (...)

In een tijd waarin de belastingbetaler de KLM een handje gaat helpen, leert de ervaring dat terughoudendheid geboden is. In plaats van het aantal privileges te verhogen, had het bedrijf deze ontwikkeling voor het

personeel beter kunnen afremmen. Het **feit dat extra reisprivileges alleen aan piloten worden toegekend, zet ook de interne relaties onder druk**, zoals blijkt uit de kritiek van andere KLM-bonden. **De gekozen concessie is sociaal en politiek moeilijk te verdedigen en** brengt minister Hoekstra daarom in een lastig parket. Totdat de onderhandelingsovereenkomst definitief is ondertekend, zouden de partijen er goed aan doen deze passage te schrappen.

**Mijn commentaar:** De onderhandelingen met de KLM-pilotenbond (de VNV) verliepen bijzonder moeizaam. Ze eindigden vier uur voor de deadline van 1 oktober, ten koste van vele concessies.

Aanstaande donderdag onderhandelt de KLM met de vakbonden over de vermindering van de arbeidsvoorwaarden. Dit zal een gelegenheid zijn voor de grond- en cabinepersoneelsvakbonden om hun mening te geven over deze concessies.

### > **Air Canada reduceert zijn aanbod om Air Transat te kopen aanzienlijk**

(bron AFP) 10 oktober - De luchtvaartmaatschappij **Air Canada heeft haar aanbod om touroperator Air Transat te kopen scherp herzien van C\$720 miljoen naar C\$190 miljoen vanwege** de "ongekende impact" van de pandemie van het coronavirus op het luchtvervoer.

**Air Canada heeft zaterdag aangekondigd dat het een "gewijzigde transactie" met Air Transat is aangegaan** die voorziet in de overname door Air Canada van alle aandelen van Transat en de "combinatie van de twee bedrijven".

**De nieuwe transactie "houdt rekening met het ongekende effect van Covid-19 op de wereldwijde luchtvaartindustrie, die geconfronteerd wordt met een scherpe daling van de luchtvaart" sinds de eerste overeenkomst tussen de twee bedrijven werd bereikt en goedgekeurd door de aandeelhouders van Air Transat in augustus 2019**, Air Canada zei in een persbericht.

**De waarde van de transactie bedroeg destijds C\$720 miljoen ('465 miljoen). De gewijzigde versie is nu getaxeerd op \$190 miljoen ('122 miljoen) (...).**

De goedkeuring van de transactie blijft afhankelijk van de goedkeuring door de aandeelhouders en de regelgevende instanties in Canada en de Europese Unie. De Europese autoriteiten hadden geschat dat de combinatie van de twee bedrijven zou kunnen leiden tot hogere prijzen en een afname van het aanbod (...).

**Mijn commentaar:** Nadat Iberia haar aanbod om Air Europa te kopen

*heeft herzien, is het de beurt aan Air Canada om haar voorstel om Air Transat te kopen te herzien.*

*Merk op dat Air Canada sterke posities zal innemen met Air Transat op verschillende routes tussen Canada en Europa, met name naar Frankrijk. De mededingingsautoriteiten zouden dus voorwaarden kunnen stellen aan de overname.*

## **> IAG's nieuwe baas verandert het hoofd van British Airways**

(bron Reuters) 12 oktober - **IAG's nieuwe directeur, Luis Gallego, kondigde maandag de promotie van Aer Lingus baas Sean Doyle aan om British Airways te leiden, ter vervanging van Alex Cruz, met onmiddellijke ingang.**

Het besluit van IAG, de moedermaatschappij van British Airways, zal Sean Doyle in staat stellen om een belangrijke terugkeer te maken naar British Airways, waar hij leiding gaf aan het netwerk, de vloot en de allianties voordat hij zich in 2019 bij Aer Lingus aansloot.

Chief Executive Officer van British Airways sinds 2016, Alex Cruz (...) is de afgelopen maanden verzwakt door een plan om 13.000 banen te schrappen, waardoor hij een vast doelwit van de vakbonden is geworden (...).

IAG haalde vorige maand 2,74 miljard euro op om haar schuld te verminderen en te proberen de pandemie te overleven.

***Mijn commentaar: Een paar maanden geleden kondigde British Airways aan dat het de commerciële vlucht en het grondpersoneel dat het wilde behouden zou ontslaan en vervolgens weer zou aannemen op basis van goedkopere contracten. Meer dan 30.000 mensen werden getroffen door deze "brand en huur".***

*Deze procedure, die in Groot-Brittannië legaal is, lokte een protest uit, met zeer ernstige kritiek van een groot deel van de politieke klasse.*

*Het vertrek van de CEO van British Airways volgt op het opgeven van dit project.*

## **> Historische verliezen voor easyJet, waardoor het zeiloppervlak verder afneemt**

(bron Les Echos) 8 oktober - **Voor het eerst sinds de oprichting in 1996 zal easyJet een zwaar jaarlijks verlies aankondigen. Dit zal**

naar verwachting tussen de £815 en £845 miljoen (€894 en €926 miljoen) bedragen voor het boekjaar 2019-2020 dat eindigt op 30 september. De definitieve resultaten worden pas op 17 november bekend gemaakt, maar de oranje luchtvaartmaatschappij heeft besloten de kleur aan te kondigen, samen met een **verdere neerwaartse bijstelling van haar vluchtschema voor deze winter. En het is waarschijnlijk de laatste informatie die het meest verontrustend is, in feite.**

Op basis van de huidige reisbeperkingen **verwachten we ongeveer 25 procent van de geplande capaciteit voor het eerste kwartaal van 2021**", kondigde CEO Johan Lundgren aan. Maar we behouden de flexibiliteit om de capaciteit snel te verhogen, omdat we zien dat de vraag terugkeert en de verwachte boekingsniveaus voor de zomer van 2021 in overeenstemming zijn met de voorgaande jaren," voegde hij eraan toe. Begin september had easyJet zijn vluchtaanbod al moeten verminderen in het licht van de hernieuwde uitbraak van de epidemie en de toenemende gezondheidsbeperkingen. De lowcostmaatschappij, die in juli 2,2 miljoen passagiers had weten te vervoeren en in augustus 4,3 miljoen, zag haar verkeer in september teruglopen tot 2,87 miljoen passagiers. Vandaar het besluit om de spanwijdte te verminderen, om **alleen vluchten te kunnen uitvoeren met een voldoende hoge bezettingsgraad om de exploitatiekosten te dekken.**

Voor easyJet, zoals voor alle luchtvaartmaatschappijen, blijft de prioriteit liggen bij het zoveel mogelijk beperken van de kasuitstroom. Het bedrijf was in staat om het ergste te voorkomen tijdens de inperkingsperiode en slaagde erin om in totaal £2,4 miljard ('2,6 miljard) op te halen en zijn uitgaven met 36% te verminderen.

**Eind september had easyJet nog zo'n 2,3 miljard pond in contanten bij de hand.** Maar het bedrijf verbrandde ook £700 miljoen in het laatste kwartaal van het boekjaar (vergeleken met £774 miljoen in het vorige kwartaal). De zomer is meestal de beste periode voor easyJet, terwijl het winterseizoen meestal verlieslatend is. **Als gevolg daarvan zou easyJet zich in de positie kunnen bevinden dat hij volgende zomer weer een beroep moet doen op investeerders of overheden als het verkeer niet aantrekt.**

**> Italië creëert ITA, de luchtvaartmaatschappij die Alitalia zal opvolgen...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 oktober - **De Italiaanse regering heeft de basis gelegd voor haar volgende nationale**



**luchtvaartmaatschappij.** De ministers van Economie en Financiën, Infrastructuur en Vervoer, Economische Ontwikkeling en Sociaal Beleid hebben allemaal het decreet tot oprichting van de "Newco", dat Alitalia op 9 oktober zal vervangen, ondertekend. **Het heet ITA, voor Italia Transporti Aereo.**

Het zal nog enkele maanden duren voordat het bedrijf van start gaat, met het decreet dat door het parlement moet worden goedgekeurd en het industrieplan dat moet worden opgesteld. Maar de regering hoopt op een start begin 2021.

**ITA is momenteel gepland met een startkapitaal van 20 miljoen euro, maar een eerder decreet (dat dateert van mei) had vastgesteld dat het tot drie miljard euro kon krijgen.**

Onder buitengewoon beheer sinds het voorjaar van 2017 en onder onderzoek van de Europese Unie voor overheidssteun die vóór de crisis voor een cumulatief bedrag van 1,3 miljard euro is ontvangen, zal Alitalia verdwijnen. **De Italiaanse regering staat erop dat de oprichting van ITA "duidelijk uit het verleden" is (...).** Als Newco eenmaal operationeel is, zou Alitalia niet meer dan een lege huls moeten zijn.

Ook het management van de nieuwe onderneming is aangesteld. Het directiecomité bestaat uit negen leden. De voorzitter is Francesco Caio, die dit soort functies in verschillende bedrijven heeft bekleed en in de luchtvaartsector bekend staat als directeur van Avio Aero. Fabio Maria Lazzarini, momenteel directeur commerciële zaken bij Alitalia, wordt CEO van ITA (...).

***Mijn commentaar:*** ITA zal de "nieuwe Alitalia", die zelf Alitalia in 2008 had opgevolgd, opvolgen.

*In 2008 had Alitalia meer dan 170 vliegtuigen in haar vloot. ITA zal slechts de helft van hen hebben.*

**> Emiraten streeft naar "een terugkeer naar de normale situatie binnen achttien maanden."**

(bron: L'Opinion) 8 oktober - *Hoe gaat het met de zaken voor de Emiraten?*

Cédric Renard: Gedelegeerd bestuurder van de Emiraten in Frankrijk. (...) Vandaag bedienen we 90 van onze 157 reguliere bestemmingen, we bereiken 100 in november. **We zijn nooit gestopt met vliegen, met name voor vracht, en ons doel is nu om onze klanten een**

betrouwbare, operationele dienstverlening te garanderen. (...) Dit gezegd zijnde, **hopen we binnen de komende anderhalf jaar terug te keren naar de normale gang van zaken.** Dat is het doel van Emirates CEO Tim Clark. Wij geloven dat de hub van Dubai, waar al onze vluchten doorheen gaan, veelbelovend blijft. De stad is de vierde meest bezochte stad ter wereld (16 miljoen bezoekers) na Bangkok (20 miljoen) en Parijs en Londen (16,5 miljoen). De bestemming is het hart van de wereldwijde stromen en onze talrijke diensten in Azië, India en Oost-Afrika maken er de poort naar de rest van de wereld van. (...)

*De luchtvaartsector verkeert in een rampzalige situatie en de sociale plannen nemen toe. Hebben de Emiraten ook veel last van de gezondheids crisis?*

Natuurlijk **moesten we** al onze investeringen herzien en ook **ons personeelsbestand wereldwijd inkrimpen [een derde van de 105.000 medewerkers voor de crisis]**. (...). We zijn niet teruggekomen op de investeringen van 24 miljard euro (catalogusprijs) die op de Dubai Air Show van 2019 werden aangekondigd: 50 A350's, 30 Boeing 787's en 115.777's. Zij zullen onze vloot uitbreiden tot 257 vliegtuigen, in afwachting van een terugkeer naar een normale situatie op middellange termijn.

*Kunnen we optimistisch blijven over het luchtvervoer, dat onderhevig is aan talrijke aanvallen en pogingen om de bijdrage ervan aan de opwarming van de aarde te beperken?*

**Er is niets mooier dan reizen, dan naar het einde van de wereld te gaan. De luchtvaart wordt veel bekritiseerd, vooral in de Noord-Europese landen, die van oudsher veel hebben gevlogen en nu deze gewoonte, die soms zelfs sociaal gestigmatiseerd wordt, willen veranderen.** Maar voor ons is de luchtvaart nog steeds een wonderlijke wereld en we blijven optimistisch. Niet alleen voor de opkomende landen, die graag willen reizen, maar ook voor Europa. **De beschaving van het contact ligt niet achter ons.**

Het vliegtuig heeft een lange weg afgelegd en zal zich blijven ontwikkelen, met behulp van bijvoorbeeld biobrandstoffen en waterstof. Innovatie komt eraan. De sector is in zijn huidige vorm verantwoordelijk voor 2 tot 3% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de planeet. Het is oneerlijk en onevenredig om je daarop te concentreren. Wat ons betreft is de gemiddelde leeftijd van onze vliegtuigen zeven jaar, de vernieuwing ervan heeft al geleid tot een vermindering van onze uitstoot met 25 procent.

***Mijn commentaar:*** Dit is een optimistische toespraak die in schril contrast staat met de heersende somberheid.

*Laten we dromen: aan het einde van de winter van 2021 zal er een*

*effectief vaccin op de markt zijn, waarbij de passagiers geleidelijk aan terugkeren naar de vliegtuigen, sneller dan verwacht. De luchtvaartmaatschappijen zullen in 2019 tegen de zomer van 2022 terugkeren naar een vergelijkbaar activiteitsniveau.*

*Tussen nu en dan blijft het naleven van de barrièremaatregelen de beste manier om levens te redden.*

## > **Boeing 737 MAX: een hervatting van de vluchten, maar onder welke voorwaarden?**

(bron Le Point) 12 oktober - Hoewel het einde van de tunnel dichterbij lijkt te komen **voor de Boeing 737 MAX**, is de **terugkeer naar de vlucht van de** middelzware vliegtuigen van Boeing onderworpen aan **beperkingen wat betreft de opleiding van piloten en upgrades van de vluchtcontrole**. (...) In totaal 1.000 MAX-vliegtuigen wachten op het tarmac van luchthavens over de hele wereld op instructies van de regelgevende instanties om ze aan de luchtvaartmaatschappijen van de klanten te leveren of om ze terug te brengen naar de vlucht voor 389 van hen. (...)

De conclusie van de groep van deskundigen uit de Verenigde Staten, Canada, Brazilië en de Europese Unie, die onlangs in Londen is bijeengekomen, is dat een **vluchtsimulator verplicht is voor piloten alvorens de Boeing 737 MAX te besturen** (of opnieuw te **besturen**). In de overgang van de 737 NG (de vorige versie) naar de 737 MAX zullen de twee uur durende sessies zich richten op de ontdekking van MCAS in normale en gedegradeerde operaties, evenals de reactie op meerdere cockpitwaarschuwingen in ongewone omstandigheden. Dit is ver verwijderd van de urenlange zelfstudie op basis van de iPad die Boeing aan zijn MAX-klanten heeft gepromoot. Met deze minimalistische initiatie vermijdt de vliegtuigfabrikant dure vluchtsimulatorsessies en verkoopt hij MAX voor minder. Het **probleem** - en een die het terugkeer-naar-vlucht schema van 737 MAX bemoeilijkt - **is het gebrek aan beschikbaarheid van MAX-simulatoren**. Het in Quebec gevestigde CAE, de toonaangevende simu-leverancier, ontving vorig jaar 48 orders en er werden 19 leveringen gedaan. Deze bescheiden cijfers moeten worden afgezet tegen de potentiële vraag naar bijna 15.000 piloten als de 1.000 bestaande 737 MAXs weer in gebruik worden genomen. De wachtrij zal lang zijn. Dus bedrijven als American Airlines hebben al een schema opgesteld met trainingen voor hun piloten.

**De 737 MAX die al gebouwd of geleverd is en de komende generaties zullen moeten worden aangepast**. Zoals Patrick Ky, directeur van het EASA, ons onlangs tijdens een persbijeenkomst heeft

uitgelegd, "heeft het Europese agentschap Boeing en de FAA gevraagd om verder te gaan dan de pure en harde correctie van de factoren die bijdragen aan de ongevallen". Aan de andere kant van de Atlantische Oceaan hadden we graag naar MCAS willen kijken, en niets anders!

**Het EASA heeft een beoordeling van de vluchtbesturingsarchitectuur verkregen. Er werden een aantal storingen vastgesteld**, waaronder een te nauwe nabijheid van elektrische kabels, die tot interferentie hadden kunnen leiden. Zonder de interventie van EASA zou de 737 MAX tijdens de vlucht zijn vertrokken met een kritische vluchtbesturingsconfiguratie.

**Een ander punt is de aanwezigheid van slechts twee incidentie-sondes.** Als er één mislukt, worden de aanwijzingen van de tweede ondervraagd door het MCAS. Het ontbreekt echter aan een oplossing voor de dubbelzinnigheid. **Boeing gaat daarom een derde "virtuele" sonde ontwikkelen**, onafhankelijk van de andere twee, die de incidentiewaarde zal berekenen op basis van andere sensoren. Deze zal over twee jaar op de MAX 10-versie van de 737 verschijnen en vervolgens worden aangepast aan de gehele MAX-vloot die in gebruik is. In de tussentijd worden de piloten getraind in een veiligheidsprocedure "zodat een sensorfout niet tot een ramp leidt", benadrukt Patrick Ky.

**Het beheer van de alarmen in de cockpit is wereldwijd herzien om de bemanning niet te verzadigen.** Een andere upgrade, de inzet van de manuele trim, die wordt gebruikt om de inspanning op de vluchtcontroles te verminderen, is domesticated om te voorkomen dat de twee piloten het samen moeten afhandelen. Nog een onvoorstelbaar concept op een modern, gecertificeerd vliegtuig...

*Mijn commentaar: Beetje bij beetje ontdekken we de omvang van de aan te brengen patches om te proberen een betrouwbare werking van deze B737 Max te garanderen.*

## > **Luchtvaartmaatschappijen vragen om nieuwe staatssteun om de winter door te komen (IATA) in het licht van de kolossale kasbloeding**

(bron La Tribune) 6 oktober - **Met de opleving van Covid-19's en de reisbeperkingen, is de vraag naar reizen piekerend.** De crisis die de luchtvaartmaatschappijen sinds maart vorig jaar doormaken, is nog steeds even heftig als altijd.

(...

) Volgens de International Air Transport Association (IATA) **zal de sector naar verwachting (...) 77 miljard dollar verbruiken over de gehele periode van zes maanden tussen begin juli en eind**

**december. Deze bloeding komt bovenop de \$51 miljard aan contant geld die tussen april en eind juni is verbruikt (...).** Daar komt nog bij dat het door de IATA voor 2021 geschatte kolossale kasverbuik, omdat volgens Alexandre de Juniac, de directeur-generaal van de IATA, "**de luchtvaartsector volgend jaar tussen 60 en 70 miljard dollar zou moeten verbranden** om terug te keren naar een positieve cashsituatie in 2022".

Ondanks het geweld van deze schok zijn faillissementen van luchtvaartmaatschappijen zeldzaam. De massale staatssteun heeft in feite geholpen om storingen te voorkomen.

"Tot nu toe **hebben regeringen over de hele wereld 160 miljard dollar aan steun gegeven,**" zei (...) de hoofdeconoom van de IATA. Een cijfer dat directe steun omvat, "loonsubsidies" zoals compensatie voor arbeidstijdverkorting in Frankrijk, belastingvoordelen voor bedrijven en specifieke belastingvoordelen voor het luchtvervoer. Ondanks de drastische herstructurering is het echter **onwaarschijnlijk dat deze steun voldoende zal zijn (...).**

"Aangezien de regeringen geen tijdschema hebben voor het heropenen van de grenzen zonder quarantaine, wat een domper zet op het reizen, kunnen we niet rekenen op een opleving aan het einde van het jaar om ons wat extra geld te geven om ons tot de lente te laten wachten," klaagt Alexandre de Juniac

" (...) De crisis is dieper en langer dan iemand van ons zich had kunnen indenken. En de eerste steunprogramma's raken op. Vandaag moeten we weer aan de bel trekken. Als deze steunprogramma's niet worden verlengd, zullen de gevolgen rampzalig zijn (...). **Het is tijd om de regeringen te vragen aanvullende maatregelen te nemen om** deze op langere termijn te vervangen of uit te breiden. Het potentieel voor faillissementen en banenverlies in de komende maanden is enorm," zei hij.

De helft van de luchtvaartmaatschappijen in de wereld heeft minder dan 8,5 maanden contant geld in de kas (...).

**In afwachting van een vaccin zou volgens de maatschappijen één maatregel het mogelijk maken het** activiteitsniveau **te verhogen** zonder terug te keren naar het niveau van voor de crisis: **Covid-tests op luchthavens voor alle vertrekkende passagiers met resultaten voor het opstijgen.** Dit zijn antigeentests die een sneller resultaat (30 minuten) beloven dan PCR (...).

Het is echter nog steeds noodzakelijk om overeenstemming te bereiken over de definitie van een norm die van toepassing is op alle reizigers (...).

## *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 12 oktober af op **3.109 euro**. Het is **+3,74% gestegen** in één week tijd.

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 gezondheids crisis.

**Het vat Brent ruwe olie** (Noordzee) **stijgt met \$1 tot \$42**. 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.

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](#). 10706 mensen ontvangen dit persoverzicht live