

Air France onthult de meest Franse veiligheidsinstructievideo's



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

Nr. 797, 1 maart, 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct 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

> Air France onthult de meest Franse veiligheidsinstructie video's

(bron LCI) 24 februari - Het is een opgelegd cijfer, een verplichte passage voor de maatschappijen en ook voor hun passagiers. Voor het opstijgen worden geen veiligheidsinstructies afgesneden, kleine folies die lange tijd zeer functioneel zijn gebleven, maar die voor veel bedrijven een deel van hun identiteit zijn geworden. **Bij Air France is de video die vandaag na elke instap wordt getoond, gemaakt in 2015** en moest worden bijgewerkt, en niet alleen om de vermoeidheid van de meest frequente reizigers te verlichten. Maar terwijl de vorige video al volledig de Franse touch omarmde, verdubbelt de video die passagiers vanaf 1 maart zullen ontdekken de inzet. "Bienvenue à bord", resoluut in het Frans in de tekst.

In een paar minuten is het een adembenemende rondleiding van de groothertogen van het driekleurentoerisme, als een best-of van onze emblematische plaatsen, die als achtergrond dient voor de twee "cabinemedewerkers" die u eraan herinneren dat een veiligheidsgordel kan worden vastgemaakt, en dat alle Air France vluchten al 20 jaar rookvrij zijn. Van de trappen van de Opéra Garnier tot de wijngaarden van Bordeaux, van het Château de Versailles tot de galerijen van het Louvre, volgen de schilderijen elkaar op, om te komen kleden met aanwijzingen die in wezen al bekend zijn, waarbij de hier geleverde

tekst inhoudelijk weinig is veranderd. Zoals Catherine Villar, directeur Customer

Experience bij Air France,

aan LCI uitlegt (...) "De video is langer (43 seconden) dan de vorige, om een **aantal** redenen: **we moesten tien nieuwe instructies opnemen**", **onder andere over het beheer van elektronische apparaten en de komst van nieuwe driepuntsgordels**.

Wat daarentegen niet veranderd is, is Dorcas Coppin, de actrice die de hostess speelt, en die ook al de hoofdrol had in de vorige film. "Als link wilden we dit element van continuïteit en geruststelling voor onze klanten", verzekeren we u bij Air France. Nog een detail perfect aangenomen, het Franse accent van de acteur die de Engelse advertenties verzorgt... "We hebben ook op die snaar gespeeld, buitenlanders vertellen ons allemaal dat het zo charmant is...".

(...)

"60% van onze klanten zijn buitenlanders, en zij zijn degenen die de Eiffeltoren en het Château de Versailles gaan bezoeken. Wij wilden hun een begerlijk, modern Frankrijk laten zien, waar het goede leven deel uitmaakt van onze cultuur," legt Catherine Villar uit.

Vertrouwend op het eeuwige Frankrijk om te wedden op een betere toekomst, na het meest verschrikkelijke jaar voor de luchtvaartmaatschappij. "Tot 2019 waren we de belangrijkste toeristische bestemming ter wereld, en we hopen dat weer te worden."

Om de video van 5:29 af te sluiten, stijgt de camera op van de tweede verdieping van de Eiffeltoren, waar we een volledige Air France bemanning aantreffen, geen acteurs deze keer. Voor Catherine Villar "was het een manier om dank te zeggen aan het personeel van Air France, dat het moeilijk vindt om het licht aan het eind van de tunnel te zien, en dat dit met grote trots heeft gedaan".

Tenslotte, als Air France met geen woord rept over de precieze kosten voor het maken van de film, (...) hoefde de **maatschappij niet** (...) te **betalen voor de huur - gewoonlijk onbetaalbaar duur - van deze uitzonderlijke sets**. En wat het bedrag ook is, de uiteindelijke kosten van de film moeten worden afgezet tegen het verwachte aantal toeschouwers. Verwacht wordt dat de nieuwe toestellen in de vijf tot zes jaar van hun levensduur door bijna 150 miljoen passagiers zullen worden gezien.

Mijn commentaar: Deze zeer geslaagde video doet nu al de ronde op de sociale netwerken. Als u dat nog niet gedaan hebt, nodig ik u uit het te ontdekken op de website Air France corporate.airfrance.com.

> **KLM** ontvangt haar eerste Embraer E2

(bron Le Journal de l'Aviation) 24 februari - **Embraer vierde op 23 februari de levering van de eerste KLM E2. Het vliegtuig, een E195-E2, werd op leasebasis gekocht van ICBC Aviation. Het toestel, dat de registratie PH-NXA krijgt, zal worden geëxploiteerd door KLM Cityhopper en brengt het aantal Embraer-toestellen in de vloot op vijftig.**

De **introdactie van KLM's eerste Embraer E2 gaat ook gepaard met de komst van de eerste Pratt & Whitney GTF-motoren binnen de Air France-KLM groep.** De meest capabele versies van de E-Jet E2-familie (E190-E2 en E195-E2) worden aangedreven door PW1900G-motoren, die tot 102 kN (23.000 pond) aan stuwkracht kunnen leveren. De E195-E2 van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij zal 132 passagiers kunnen vervoeren: 20 in business class, 8 in Premium Economy en 104 in economy class.

Daardoor zal de capaciteit van de luchtvaartmaatschappij, die momenteel zeventien E175's en tweeëndertig E190's in gebruik heeft met in totaal ongeveer 100 zitplaatsen, toenemen.

KLM Cityhopper verwacht vijftientig E195-E2's om haar vloot te upgraden (en heeft opties op tien extra toestellen). Alle toestellen zullen worden geleased, waarvoor contracten zijn gesloten met ICBC (voor tien vliegtuigen) en Aircastle (voor vijftien).

"De nieuwe E2 zal echt een verschil maken", zegt Warner Rootliep, directeur van KLM Cityhopper, en voegt eraan toe: "De toevoeging van de E195-E2 aan de vloot is een essentieel onderdeel van het plan om de milieuvoetdruk van [de luchtvaartmaatschappij] in 2030 met ten minste 50% per passagier per kilometer te verminderen. »

Mijn commentaar: De KLM Cityhopper-vloot is al de grootste Embraer-vloot in Europa.

De nieuwe 195-E2 is een vliegtuig dat 9% minder brandstof verbruikt per vlucht en 31% minder CO² uitstoot per passagier in vergelijking met de kleinere en oudere E-190.

Het enige nadeel is dat Wifi niet onmiddellijk beschikbaar zal zijn. Wegens de gezondheids crisis is de certificering van de Wifi-bult op de romp nog niet afgerond.

KLM verklaarde dat "de vliegtuigen van binnen zijn voorzien van de nodige bekabeling, hetgeen betekent dat wij binnenkort in staat zullen zijn de nodige systemen door onze eigen technische dienst op Schiphol

te
laten aansluiten".

> **KLM wil toonaangevende touroperator in Nederland en België worden**

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met DeepL) 19 februari - **KLM heeft vrijdag de reiswereld verrast door een meerderheidsbelang te nemen in touroperator Airtrade**. Beide partijen hebben grote plannen. "We willen een toonaangevende touroperator worden", zegt Harm Kreulen, directeur van KLM Nederland.

Airtrade verzorgt al jaren reisboekingen via KLM Package Deals en Transavia Vakanties. Door in het bedrijf te investeren hoopt KLM meer controle te krijgen over de ontwikkeling van de technologie achter de package deals.

(...)

Het plan is erop gericht KLM niet alleen te positioneren als een sterke luchtvaartmaatschappij maar ook als een belangrijke touroperator in Nederland en België. "De toeristische markt zal zich sneller herstellen dan de zakelijke markt, dus we zien kansen. Ik verwacht dat mensen pakketreizen bij ons zullen boeken naar Europese bestemmingen en bijvoorbeeld het Caribisch gebied," aldus Kreulen.

(...)

KLM werkt reeds met verschillende touroperators die stoelen op KLM-vluchten kopen. KLM zal nu met hen concurreren. "Ze hadden al tijd om aan het idee te wennen toen we de Package Deals introduceerden," zegt Kreulen.

(...)

KLM speelt al enige tijd met de gedachte om KLM Holidays te lanceren, in navolging van Transavia Holidays. Als gevolg van de Covid-19 crisis zijn deze plannen opgeschort.

Mijn commentaar: Het gaat slecht met de positionering van KLM als touroperator in Nederland.

Touroperators die met de KLM werken, gaan naar de niche: zij stellen de wettigheid van de operatie ter discussie. Zij vinden dat de miljarden euro's aan staatsleningen niet kunnen worden gebruikt om een touroperator over te nemen.

> **Air France Industrie bouwt een nieuwe onderhoudslocatie in Orly**

(bron: Usine Nouvelle) 26 februari - **Air France Industrie (AFI)**, de

onderhoudsdivisie van Air France, **start in maart 2021 met de eerste werkzaamheden van het project "één dak" voor de** bouw van een nieuw gebouw op het luchthavenplatform van Orly, dat de Essonne en de Val-de-Marne doorkruist.

Het **doel van de operatie is activiteiten die thans over drie afzonderlijke en ver van elkaar verwijderde werkplaatsen verspreid zijn, in één gebouw onder te brengen.** 80 technici en monteurs zullen in deze nieuwe lokalen worden tewerkgesteld, van de 800 werknemers van de motorenactiviteit van Air France Industrie te Orly. De werkzaamheden zullen twee jaar in beslag nemen en de oplevering is gepland voor het tweede kwartaal van 2023.

"Single roof", dat een investering van 30 miljoen euro **vertegenwoordigt**, heeft 800.000 euro aan steun ontvangen uit de France relance enveloppe die bestemd is voor industriële regio's. Het programma heeft ook 1 miljoen euro ontvangen van de Franse regio voor innovatie.

Het project heeft verschillende doelstellingen. "De afschaffing van de lastpauze tussen de verschillende vestigingen, de vereenvoudiging van de organisatie en de digitalisering van de processen zullen **Air France Industrie in staat stellen de verwerkingstijd voor de motoren van Air France en haar klanten met 15% te verminderen**", aldus een woordvoerder van de onderhoudsdivisie van de luchtvaartmaatschappij. "AFI zal ook zijn verwerkingscapaciteiten voor de laatste generatie motoren ontwikkelen en met name **zijn aanbod uitbreiden tot het onderhoud van de Pratt & Whitney GTF-motoren die de Airbus A220 aandrijven**, waarvan Air France in september 2021 het eerste exemplaar van haar bestelling van 60 vliegtuigen zal ontvangen". Dankzij de door de nieuwe site mogelijk gemaakte vermindering van de stilstand van de motoren tijdens onderhoudswerkzaamheden, zal Air France ook aanzienlijk kunnen besparen op de huur van vervangingsmotoren. **Dit project zal ons in staat stellen de werkgelegenheid in de industriële activiteiten op Orly te handhaven, met de hervatting van de aanwervingen aan het einde van de crisis,** " voegde AFI eraan toe. In het kader van haar steun aan de Franse regio heeft Air France zich er ook toe verbonden haar bijdrage aan de professionele integratie van jongeren in de werkgelegenheidszones Roissy en Orly te versterken, met name door de ontwikkeling van een inclusieve sector "onderhoud van motoren".

> Air France: gerechtelijke stappen wegens fraude met

arbeidstijdverkorting

(bron Libération) 26 februari - Er vliegen problemen in het squadron voor Hop, de dochteronderneming van Air France die gespecialiseerd is in kortereafstandsroutes. De onderneming is al bijna een jaar bezig met een herstructureringsplan dat gericht is op het schrappen van 1 020 arbeidsplaatsen op een personeelsbestand van 2 600 werknemers. Deze personeelsinkrimping wordt echter aangevochten door het ministerie van Arbeid. De voorwaarden voor herindeling van ontslagen werknemers binnen de moedermaatschappij Air France worden niet toereikend geacht. Bovendien zal volgens de **door Libération verkregen informatie door de arbeidsinspectie een strafrechtelijke procedure tegen Hop worden ingeleid wegens ... frauduleus gebruik van de voordelen van arbeidstijdverkorting**. Het parket van het gerechtelijk hof van Nantes zal zich de komende dagen over de zaak buigen.

Het geschil heeft betrekking op de bezoldiging van de Hop-piloten, die vorig jaar gedeeltelijk in dienst zijn gesteld wegens de ineensstorting van het luchtverkeer als gevolg van de gezondheids crisis. Sommige piloten werken echter nog steeds in een gestaag tempo. "Aangezien wij over kleine vliegtuigen beschikken, waarvan de kosten lager zijn, hebben wij veel van de vluchten die gewoonlijk door Air France worden uitgevoerd, vervangen door grotere toestellen, maar waarvan het niet rendabel is met weinig passagiers te vliegen," aldus een piloot. Vanaf een **bepaalde drempel - 67 uur vliegtijd per maand - worden Hop-piloten echter betaald volgens een systeem van verhoogd overwerk. De arbeidsinspectie heeft er dus op gewezen dat het onwettig is dat de dochteronderneming van Air France staatssteun ontvangt voor de deelactiviteit en tegelijkertijd een deel van haar piloten overuren uitbetaalt.**

"De directie was niettemin op het bestaan van dit probleem geattendeerd, maar zij voerde een beleid van de kop in het zand steken", aldus dezelfde kapitein, die op voorwaarde van anonimiteit sprak. Wanneer de officier van justitie van Nantes wordt ingeschakeld, kan hij een vooronderzoek instellen en een politiedienst belasten met het ophelderen van het systeem, of hij kan besluiten de zaak te seponeren. Noch de directie van Hop, noch die van Air France hebben, op verzoek van Libération, op deze informatie willen reageren. De kwestie van de beloningwijze van de piloten zal echter waarschijnlijk ook door de arbeidsinspectie aan de orde worden gesteld bij twee andere entiteiten van de Air France-groep: **de dochteronderneming**

Transavia, die gespecialiseerd is in goedkope vluchten, en de moedermaatschappij Air France. Hebben zij soortgelijke beloningssystemen opgezet, met onder meer arbeidstijdverkorting en overwerk plus coëxistentie? De kwestie is een zaak van belang voor de bevoegde diensten van het Ministerie van Arbeid. Temeer daar Air France, waarvan de Staat voor 3 % aandeelhouder is, een van de meest massaal gesteunde ondernemingen is sinds het begin van de pandemie : de onderneming in grote moeilijkheden heeft 3 miljard euro rechtstreekse steun van de Staat ontvangen en een gegarandeerde lening van 4 miljard... In de komende weken zal de regering Air France ook herkapitaliseren voor een bedrag van 3 miljard euro, om de lei van deze lening grotendeels schoon te vegen.

Bovendien zou er zeer binnenkort een ander juridisch front moeten opengaan voor de luchtvaartmaatschappij. Bij de rechtbank van Bobigny zal een kort geding worden aangespannen door de werknemers van de dochteronderneming Hop tegen de directie van Air France. Deze keer betreft het geschil 116 toekomstige piloten die door de nationale luchtvaartmaatschappij zullen worden aangeworven. Ze komen allemaal van andere bedrijven. **De vertegenwoordigers van de Hop-werknemers protesteren tegen het feit dat bijna 200 piloten van wie de functie bij hun maatschappij zal worden opgeheven, niet met hun anciënniteit bij hun moedermaatschappij Air France kunnen worden heringedeeld, terwijl deze laatste zich tegelijkertijd opmaakt om deze 116 piloten van buiten de maatschappij in dienst te nemen.** "Het is de hoogste tijd dat Air France het arbeidsrecht respecteert", aldus Joël Rondel, secretaris van het Sociaal-Economisch Comité van de Hop (SEC).

Achter de schermen van dit conflict, lijkt het, staat veel geld op het spel. De beloning van verkeersvliegers wordt berekend op basis van het vliegtuig waarmee zij vliegen. Hoe groter ze zijn, hoe hoger hun emolumenten zijn. Maar om de ladder te beklimmen, zijn piloten afhankelijk van een bevorderingsmechanisme dat bekend staat als de "anciënniteitslijst". Degenen bij Air France zouden het niet op prijs stellen dat hun collega's van de Hop-dochter met anciënniteitsklassen binnenkomen en een paar promotierangen van hen stelen. En dus salarisverhogingen. Een antwoord op deze verschillende geschillen voor de rechtbanken van Nantes en Ile-de-France over enkele weken.

Mijn commentaar: als de informatie van Libération juist blijkt te zijn, zal er uitleg moeten worden gegeven: hoe hebben de piloten van HOP, of zelfs van Air France of Transavia, midden in een gezondheids crisis

meer dan 67 uur per maand kunnen vliegen?

> China: de benijde maar broze opleving

(bron Le Journal de l'Aviation) 27 februari - (...) Na een duizelingwekkende daling van het verkeer in februari 2020 als gevolg van de ontdekking en de op hol geslagen uitbraak van SARS-CoV-2 en de daarmee gepaard gaande inperking, **kende het Chinese luchtvervoer een V-vormig herstel en bereikte het dit najaar bijna weer het niveau van 2019.** Over het hele jaar bedroeg het verkeer 61,7% van dat van 2019, genoeg om andere regio's in de wereld groen van jaloezie te maken (...).

Maar ook de **Chinese luchtvaartmaatschappijen ondervinden grote moeilijkheden, ook al worden zij door de staat gesteund.** Het meest recente voorbeeld is de heropleving begin 2021 van een epidemie die enkele maanden onder controle leek te zijn geweest. De ontdekking van uitbraken in het noordoosten van het land bracht de autoriteiten ertoe om, met name in Peking, opsluitingen op te leggen en de bevolking te ontmoedigen om te vliegen. Voor het tweede opeenvolgende jaar hebben de luchtvaartmaatschappijen een streep moeten zetten onder de reispijk die gepaard gaat met het Chinese Nieuwjaar (...).

Zij hebben ook allemaal aangekondigd dat zij voor 2020 nettoverliezen zullen bekendmaken. Dat van de drie grote Chinese groepen - China Southern, China Eastern en Air China - zou kunnen oplopen tot zes miljard dollar. Dit betekent dat zij nog steeds minder zouden moeten verliezen dan de Air France-KLM groep alleen. Anderzijds is de HNA-groep, de moedermaatschappij van verschillende ondernemingen waaronder Hainan Airlines, sinds een maand failliet en zou tegen 2020 tussen negen en tien miljard dollar kunnen hebben verloren.

Dat China erin geslaagd is snel weer over een capaciteit te beschikken die vergelijkbaar is met die van 2019, komt doordat de Chinese luchtvaartmaatschappijen kunnen terugvallen op een zeer grote en dynamische binnenlandse markt, die al vóór de pandemie verzadigd was en waarop zij de capaciteit die zij voorheen in de internationale sector hadden, snel hebben kunnen herschikken.

Vandaag de dag zijn de vloten voor het overgrote deel in gebruik. De vraag is zeker gedaald, maar zodra de beperkingen worden opgeheven, gaan mensen verhuizen. En dit is het patroon dat voor het verkeer in de komende weken wordt verwacht: voor maart wordt een opleving verwacht. Anderzijds zijn

volgens OAG **de meest winstgevende markten nog steeds de internationale markten op minder dan zes vliegreizen afstand, aangevoerd door Japan, Zuid-Korea en Taiwan. Momenteel**

oefenen de Chinese autoriteiten echter strenge controle uit op internationale vluchten en hebben zij deze in sommige gevallen zelfs beperkt tot één vlucht per week per land.

(...)

Het meest positieve punt is nog steeds vracht. De vraag is nog nooit zo groot geweest en in de afgelopen maanden zijn volgens Zheng Lei zes startende ondernemingen opgericht om van deze levendige sector te profiteren. Alleen al tijdens het lentefeest zijn de vrachtluchten meer dan verdrievoudigd in vergelijking met 2019 en 2020. In januari is het vervoerde vrachtvolume met 10,5% gestegen ten opzichte van januari 2020 (4,4% binnenlands en 24,7% internationaal).

***Mijn commentaar:** Alle grote luchtvaartmaatschappijen staan voor hetzelfde probleem: hun rentabiliteit zal afhangen van het herstel van de internationale activiteit, en dus van de beheersing van de pandemie.*

Om te kunnen reizen, kan een bewijs van inenting tegen Covid-19 worden geëist. Dit is reeds het geval met het vaccin tegen gele koorts, dat verplicht is voor reizen naar tropische gebieden in Afrika en Zuid-Amerika.

> IAG doet het slechter dan Air France-KLM met een recordverlies van 6,9 miljard voor 2020

(bron Les Échos) 26 februari - IAG is in 2020 zwaar van zijn voetstuk gevallen. **De meest winstgevende van de grote Europese luchtvervoersgroepen publiceerde vrijdag de slechtste resultaten in zijn geschiedenis, maar waarschijnlijk ook in Europa, in afwachting van die van Lufthansa.** Het moederbedrijf van British Airways, Iberia, Vueling en Aer Lingus boekte een nettoverlies van 6,9 miljard euro (tegenover 1,7 miljard winst in 2019), bijna gelijk aan zijn omzet van 7,8 miljard euro, een daling van 69,4%. Het bedrijfsverlies bedroeg 7,426 miljard euro, waarvan 1,47 miljard in het vierde kwartaal. **Slechter dan Air France-KLM met een nettoverlies van 7 miljard euro, maar voor 11 miljard euro aan inkomsten!** En geen enkele maatschappij van de IAG-groep is er om de anderen uit te kopen. British Airways, voorheen de eerste in zijn klasse, heeft een operationeel verlies van 4,378 miljard euro, bij een omzet van 4,5 miljard. Iberia doet het iets beter, met een verlies van 1,41 miljard euro en inkomsten van 2,25 miljard euro. Vueling, de Spaanse lagekostendochter, staat daarentegen onderaan, met 875 miljoen verlies op 574 miljoen omzet. De Ierse maatschappij Aer Lingus doet het iets beter met 199 miljoen verlies en 658 miljoen omzet. Tot slot is Level, de in 2017 gelanceerde low-cost dochteronderneming voor lange afstanden, van de tabellen

verdwenen... en van de luchthavens.

Het strekt IAG tot eer dat zij door deze crisis is gehinderd. **In tegenstelling tot Air France-KLM is de Spaans-Britse groep nauwelijks aanwezig in de twee marktsegmenten - binnenlandse kortereafstandsvluchten en vrachtvervoer - die het best bestand zijn tegen de crisis. Haar belangrijkste entiteit, British Airways, was het meest blootgesteld aan de transatlantische markt, die als een van de eersten werd gesloten.** Het had ook te lijden onder drie opsluitingen in het Verenigd Koninkrijk, het Europese land dat het meest door de pandemie was getroffen. Zijn verkeer bleef ver achter bij dat van zijn concurrenten: in het vierde kwartaal was slechts 26% van zijn dienstenaanbod in gebruik.

Bovendien heeft IAG niet zoveel steun van de Britse staat ontvangen als Air France-KLM en Lufthansa. De groep kreeg slechts 2 miljard pond aan gegarandeerde leningen van de regering van Boris Johnson, minder dan de middelen die op de financiële markten (2,7 miljard pond) en van zijn aandeelhouders werden verkregen.

Al bij al blijft **IAG echter een even sterke groep als Air France-KLM of Lufthansa, met 10,3 miljard euro liquide middelen op 31 december.** 10,3 miljard op 31 december, voldoende om de crisis te doorstaan, op voorwaarde dat het verkeer deze zomer weer aantrekt. In haar persbericht doet IAG geen voorspellingen voor 2021. Maar de aankondiging afgelopen maandag door Boris Johnson van een mogelijke opheffing van de beperkingen op internationaal reizen vanaf 17 mei was al voldoende om een golf van boekingen voor deze zomer en een verdubbeling van het aantal verbindingen op de website van British Airways te veroorzaken.

Mijn commentaar: 6,9 miljard verlies voor IAG, 7 miljard verlies voor Air France-KLM, waarschijnlijk evenveel voor de Lufthansa groep (waarvan de resultaten deze week worden gepubliceerd): de cijfers zijn verbijsterend. Toch hebben de drie grootste Europese luchtvaartgroepen drastische besparingsplannen doorgevoerd.

Het moeilijkste moet nog komen: de hervatting van de vluchten zal geleidelijk gebeuren, van land tot land, hetgeen een grote reactiviteit van de luchtvaartmaatschappijen zal vergen.

> **EasyJet boekt meer boekingen dankzij deconfinanceplan**

(bron AFP) 23 februari - De Britse luchtvaartmaatschappij **EasyJet kondigde een 337% stijging van het aantal boekingen vanuit het Verenigd Koninkrijk aan binnen enkele uren na de aankondiging**

van de regering dat de economie weer open zou gaan dankzij de eb van het virus. (...) EasyJet merkt in haar verklaring van maandagavond laat ook op dat het aantal vakantieboekingen met 630% is gestegen ten opzichte van de afgelopen weken, dankzij klanten die een "inhaalslag" willen maken.

De Britse premier Boris Johnson zei maandag dat hij voor de zomer een terugkeer naar een bijna normale situatie wil zien, en presenteerde een deconfinetiestrategie die hij "voorzichtig" maar "onomkeerbaar" wil laten zijn en die zal beginnen met de heropening van de scholen begin maart. In **het kielzog van deze aankondigingen stegen de reisaandelen dinsdag sterk op de Londense beurs.** De luchtvaartsector is een van de zwaarst getroffen sectoren door de pandemie en de maatregelen ter beperking van de activiteit, die hebben geleid tot een ineenstorting van het verkeer sinds afgelopen maart, met een kort herstel deze zomer.

EasyJet (...) verwacht in het lopende kwartaal slechts 10% van zijn capaciteit te gebruiken, als gevolg van de inkrimping in het Verenigd Koninkrijk en de meervoudige beperkingen op internationale reizen. Het Verenigd Koninkrijk, het meest rouwende land van Europa met bijna 121.000 doden, kreeg begin dit jaar voor de derde maal te maken met een explosie van de epidemie als gevolg van een besmettelijker variant die opdook in het zuiden van Engeland, waardoor ziekenhuizen op de rand van de afgrond kwamen te staan.

***Mijn commentaar:** De snelheid waarmee de boekingen bij easyJet binnenstromen geeft reden tot optimisme; het herstel van het luchtvervoer zou sterker kunnen zijn dan verwacht.*

> **Czech Airlines ontslaat al zijn personeel**

(bron La Quotidienne) 1 maart - De nationale luchtvaartmaatschappij van de Tsjechische Republiek, **Czech Airlines (CSA)**, die zeer zwaar getroffen is door de gezondheids crisis bij Covid, **heeft zopas het ontslag van al haar werknemers aangekondigd.**

(...)

Voorlopig is de Tsjechische luchtvaartmaatschappij, lid van de Skyteam-alliantie, met als thuisbasis de luchthaven Praag-Václav-Havel, door een rechterlijke uitspraak beschermd tegen surseance van betaling, maar aan deze bescherming is gisteren, op de laatste dag van februari, een einde gekomen. Hieruit kan dus worden afgeleid dat, niet in staat om de schulden aan te kunnen, zonder gerechtelijke bescherming, de toekomst niet veelbelovend is.

In oktober 2017 opgekocht door Smartwings (Travel Service), **Czech Airlines is geboren in 1923**, (het is dus 98 jaar oud) **en heeft de ramp echt niet zien aankomen**.

Onlangs nog verklaarde Roman Vik, de baas van Smartwings, publiekelijk: "Toen 2020 begon, leek het erop dat we afstevenden op het beste jaar in onze geschiedenis. In plaats daarvan leden we onder de grootste crisis in de geschiedenis van het bedrijf. Wij hebben zeer harde maatregelen moeten nemen om deze diepe crisis het hoofd te bieden".

***Mijn commentaar:** Hoe langer de gezondheids crisis duurt, hoe groter het risico dat de luchtvaartmaatschappij failliet gaat.*

> Volotea zal deze zomer minstens vijftien Airbus A320's inzetten.

(bron Le Journal de l'Aviation) 23 februari - Zoals wij in januari hebben aangekondigd, **heeft Volotea besloten vliegtuigen te kopen met meer capaciteit dan haar A319's. De maatschappij heeft bevestigd dat zij naar het volgende niveau gaat door A320's in haar vloot op te nemen.** Zij kondigde aan dat zij reeds vijftien vliegtuigen heeft aangekocht, met name uit de vloot van Vueling, Aeroflot en Alaska Airlines, en dat zij er tegen de zomer nog vier zou kunnen invoeren indien de vraag dit toelaat.

Volotea had zijn overgang naar een volledig Airbus-vloot al in januari voltooid, toen het zijn laatste Boeing 717's uit dienst nam - de laatste 13 toestellen werden tussen oktober 2020 en januari 2021 uit dienst genomen, waarvan acht alleen al in januari. Hun uitdienstneming, oorspronkelijk gepland voor 2023, moest een vereenvoudiging van de vloot mogelijk maken door hun vervanging door de A320's.

Naast een **capaciteitsverhoging van 15% dankzij deze vliegtuigen met 180 plaatsen** (tegenover 125 voor de 717's en 156 voor de A319's), **zal de invoering van de A320's en de creatie van een homogene vloot de Spaanse maatschappij in staat stellen haar opleidings- en onderhoudskosten te verminderen**, haar activiteiten te vereenvoudigen en haar ecologische voetafdruk te verbeteren (in termen van CO2-uitstoot per passagier maar ook van geluidsemisies). Carlos Munoz, de oprichter en CEO van Volotea, verklaart dat de bedrijfskosten van de A320 20% tot 25% lager liggen dan die van de Boeing 717: "Dit sterke concurrentievermogen zal nodig zijn in een post-Covid-19-omgeving die in de komende jaren een daling van de vraag kan betekenen. Deze **verandering zal ons ook in staat stellen in de beste omstandigheden te profiteren van nieuwe toekomstige mogelijkheden, zoals die welke in Spanje worden gecreëerd met de**

overname van Air Europa door Iberia en in Frankrijk met de herstructurering van het binnenlandse netwerk. »

***Mijn commentaar:** De gezondheids crisis zal de vernieuwing van de vloot van Volotea hebben versneld. De Spaanse maatschappij, die sterk aanwezig is in Frankrijk, zal een serieuze concurrent zijn voor Transavia France.*

De 787 defecten, Boeing's andere crisis

(bron Les Échos) 28 februari - Bij Boeing kan de ene crisis de andere verbergen. Terwijl de vliegtuigbouwer net uit de lange crisis van de 737 Max is gekomen en net weer in het nieuws is geweest na een spectaculair incident met een van de Pratt & Whitney-motoren van een United 777-200, groeit het **probleem van de fabricagefouten die in augustus 2019 bij sommige 787's zijn ontdekt. De leveringen van de Dreamliner, die in oktober werden stopgezet om de vliegtuigen te kunnen inspecteren, zijn nog niet hervat.**

(...)

Het verhaal begint in augustus 2019, toen Boeing-ingenieurs twee defecten ontdekten aan de verbinding tussen rompsecties van sommige 787's die begin 2019 waren geproduceerd. Deze gebreken vormen geen onmiddellijk veiligheidsrisico en worden stilletjes gecorrigeerd. Maar een jaar later, in augustus 2020, werd een nieuw probleem ontdekt bij acht 787's, die toen ook werden geproduceerd: het composietoppervlak van sommige rompsecties vertoonde onregelmatigheden. De discrepantie is ongeveer een mensenhaar breed, maar het is genoeg om een nieuwe fase van inspectie van de 787's nodig te maken, onder toezicht van de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit.

Dan begint een lang en delicaat werk, waarbij zo'n 80 reeds geassembleerde en opgeslagen vliegtuigen rond Seattle en Charleston moeten worden gestript, om de minuscule onvolkomenheden op te sporen. In de tussentijd moeten de leveringen worden stopgezet. En Boeing is niet de enige betrokkene. Eind januari kondigt de hoogste baas van de vliegtuigbouwer, David Calhoun, aan dat de controles worden uitgebreid tot de onderaannemers van de vliegtuigconstructie, in de eerste plaats de American Spirit, die de neuskegel en de cockpit van alle 787's vervaardigt.

(...)

Maar de problemen duren voort. Op 18 februari eist een andere richtlijn van de FAA, de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit, dat Boeing een ander structureel onderdeel in de vrachtruimen van 222 Boeing 787's controleert. Tegelijkertijd legde de FAA de

vliegtuigfabrikant een extra boete van 6,6 miljoen dollar op omdat hij zijn toezeggingen inzake veiligheidstoezicht voor 2015 niet volledig was nagekomen, opnieuw in het kader van de onderzoeken naar de problemen met de 787. Dit zal de rekening doen stijgen. **Volgens sommige analisten zou Boeing, dat reeds miljarden dollars aan voorzieningen opzij heeft moeten zetten voor de 737 Max en de 777X, gedwongen kunnen worden nieuwe voorzieningen te treffen voor de 787.**

(...

) Om voorraden te kunnen verkopen, terwijl de vraag naar langeafstandsvliegtuigen

is gedaald, **heeft Boeing besloten de productiesnelheid voor de 787 terug te brengen tot slechts 5 toestellen per maand in 2021, vergeleken met 10 in 2020 en 14 in 2019, en slechts één assemblagelijijn in Charleston, South Carolina te behouden.**

Deze daling van de productie zal gevolgen hebben voor de rekeningen van Boeing, maar ook voor die van haar leveranciers, waaronder de groep Safran, die verantwoordelijk is voor enkele miljoenen dollars aan uitrusting op elke 787 die door Boeing wordt verkocht. Zijn CEO, Olivier Andriès, heeft reeds aangekondigd dat de vermindering van de leveringen zal leiden tot nieuwe besparingsmaatregelen.

Mijn commentaar: Problemen met de B777-200, problemen met de B737 Max, problemen met de B787, er is reden tot bezorgdheid.

De rapporten van de Amerikaanse overheid over elk van deze gevallen leiden tot soortgelijke conclusies voor de twee oudste modellen (de B777-200 en de B737 Max): de door de vliegtuigfabrikant uitgevoerde of aanbevolen controles zijn ontoereikend.

> Tot 30.000 banen kunnen verdwijnen in Roissy-Charles-de-Gaulle

(bron Le Monde) 1 maart - (...) Het uur is ernstig. In Roissy **wil Gibag-SGH**, een dochteronderneming van de 3S-groep die gespecialiseerd is in bijstand en beveiliging op luchthavens, **10% van haar personeelsbestand inkrimpen, d.w.z.** 18 van de 178 werknemers. Enkele weken voor Gibag-SGH was het **Flybus**, een dochteronderneming van de groep Transdev, die gespecialiseerd is in het vervoer van passagiers van de terminal naar het vliegtuig, die de maaimachine tevoorschijn haalde met **als doel 34 van de 96 banen te schrappen**, oftewel een derde van het personeelsbestand", betreft Zainil Nizaraly, secretaris-generaal van de Federatie van materieel,

milieu, vervoer en diensten (FEETS-FO).

Gibag-SGH, Flybus, zijn slechts de voorhoede van wat Nordine Kebbache, afgevaardigde van de CGT en vrachtwagenchauffeur voor Transdev op de hub van Roissy aankondigt als "een genocide op de werkgelegenheid" die de vele onderaannemers van de luchthaven moet decimeren. Een groot aantal bedrijven, naar schatting 700 of 800, die actief zijn op het gebied van bagageafhandeling, veiligheid, assistentie op luchthavens en schoonmaak van vliegtuigen. Een sombere voorspelling die helaas wordt bevestigd door **Marc Deman, adjunct-directeur van Paris CDG Alliance**, een groepering van openbaar belang die openbare en particuliere actoren uit de regio Parijs-CDG en omgeving verenigt, zoals de ADP-groep, Air France, de regio Île-de-France en de departementen die grenzen aan de luchthaven, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis en Val-d'Oise.

De heer Deman **voorspelt "20.000 tot 30.000 banenverlagingen tegen medio 2022"**. Een heuse hecatombe voor de hub Roissy-Charles-de-Gaulle, die volgens de laatste cijfers eind 2019 meer dan 94.000 directe en indirecte werknemers in dienst heeft. (...) De echo van de crisis is voelbaar in alle sectoren van activiteit. Nu de luchthavens in slow motion zijn, voeren autoverhuurbedrijven en hotels plannen uit om de werkgelegenheid veilig te stellen, aldus de manager.

(...)

In tegenstelling tot de grote sociale plannen, zoals die van Air France met bijna 7.600 ontslagen, of van de ADP Groep (voorheen Aéroports de Paris), die 1.500 banen wil schrappen, is het **een veelvoud van PES die er in de komende maanden bij zullen komen**.

Telkens zijn het enkele tientallen of meer zelden enkele honderden werknemers die worden weggedrukt. Naast Gibag-SGH of Flybus wijzen de CGT, Sud-Aérien of FO met de beschuldigende vinger naar de onderneming **H. Reinier**, gespecialiseerd in het vervoer van bagage in transit, die **een vrijwillige vertrekregeling voorbereidt voor 80 werknemers** op een totaal personeelsbestand van 450, of **WFS, waarvan 220 bagageafhandelaars naar verwachting hun baan zullen verliezen nadat de onderneming onder curatele is gesteld**.

De vakbonden vrezen dat het adagium dat "één verloren arbeidsplaats bij Air France zal leiden tot twee of drie verloren arbeidsplaatsen bij onderaanneming" opnieuw bewaarheid zal worden. Met name omdat, zoals Nordine Kebbache opmerkt, **"de twee grote opdrachtgevers op Roissy Air France en ADP zijn en het merendeel van de onderaannemers voor hen werkt"**. "Ik werk voor Transdev, maar in Roissy rij ik vrachtwagens voor Air France. We doen alleen Air France," zegt hij. Volgens

de vakbonden heeft **Air France**

"met de crisis het besluit genomen om opnieuw te onderhandelen over al haar contracten met onderaannemers". Op de terugweg. Om contracten te behouden of terug te krijgen, passen bedrijven zich aan. Zoals CBS (...). Deze bagageafhandelaar, een dochteronderneming van een Amerikaans concern, **zou de regeling voor gedeeltelijke activiteit op lange termijn (APLD) weigeren ten gunste van een gerechtelijke liquidatie. Het middel voor de directie om een nieuw bedrijf op te richten door opnieuw personeel aan te nemen "tegen lagere lonen"**. Het besluit van de ADP-groep om de terminals 1 en 3 te sluiten en de weinige activiteit in terminal 2 te concentreren, heeft rechtstreekse gevolgen gehad voor de onderaanneming: bijna "alle bedrijven van terminal 1 hebben PSE's gelanceerd", betreft de vakbondsman van de CGT. In de praktijk zullen de aangekondigde duizenden ontslagen de economische moeilijkheden van de gemeenten en departementen die aan de luchthaven grenzen, nog vergroten. (...)

Mijn opmerking: Sommige onderaannemers op de hubs Roissy en Orly kunnen niet voldoen aan de specificaties van Air France of Aéroports de Paris, die naar beneden zijn bijgesteld. Ze zijn bijna gedoemd te verdwijnen.

Dit is een ramp voor de betrokken werknemers.

Het is een risico voor de klanten wanneer de activiteit opnieuw wordt opgestart: het is mogelijk dat onderaannemers niet aan hun behoeften kunnen voldoen.

Beurs persoverzicht

> Verdenking van 'short squeeze' op Air France-KLM

(bron Reuters) 25 februari - **Het aandeel Air France-KLM behoorde donderdagochtend tot de sterkste presteerders in de SBF 120 index, omdat analisten een nieuwe episode van gedwongen liquidatie van shortposities ('short squeeze') in een van de best verkopende aandelen in de luchtvaartsector vermoedden.**

(...)

"Een short squeeze is het enige dat zin heeft," zei Goodbody-analist Nuala McMahon, die de sprong van 10% van Air France-KLM verklaarde. Een analist van Bernstein is het daar ook mee eens.

(...)

Het fenomeen van de "short squeeze" heeft de volatiliteit op de

Amerikaanse en Europese markten sinds eind januari een hoge vlucht doen nemen. De prijzen van verschillende noodlijdende bedrijven, zoals GameStop, die het doelwit waren van beleggingsfondsen die gespecialiseerd zijn in short selling, schoten omhoog na een golf van aankopen die werden aangemoedigd door individuele beleggers die zich verzamelden op fora van sociale netwerken. (Sarah Morland, Franse versie Laetitia Volga, bewerkt door Jean-Michel B lot)

> **Hoe short selling werkt**

(bron L'internaute) 23 augustus 2011 - Op de aandelenmarkt is **short selling het verkopen van een effect zonder het te bezitten en het later terug te kopen**. Deze transactie is alleen mogelijk voor aandelen die in aanmerking komen voor de uitgestelde afwikkelingsdienst (SRD). **Het doel van deze manoeuvre is uiteraard een effect tegen een bepaalde prijs te verkopen en het tegen een lagere prijs terug te kopen om een meerwaarde te verkrijgen.**

In tegenstelling tot een traditionele beursorder wordt de transactie niet contant betaald, maar pas aan het einde van de maand komt de aandeelhouder zijn verplichtingen na, zoals bij een bankkaart met uitgestelde debitering. Op de aandelenmarkt staat dit bekend als de liquidatiedag. Alle in de loop van de maand geplaatste orders worden geregistreerd om de verschillen tussen de koop- en verkoopposities in hetzelfde effect te bepalen. Het feit dat de datum waarop de orders worden geplaatst, niet meetelt voor de afwikkeling, verklaart waarom het mogelijk is te verkopen v or de aankoop. De aankoop wordt verrekend wanneer het geld pas tegen het einde van de maand op de rekening beschikbaar zal zijn.

***Mijn commentaar:** Zoals hierboven aangegeven, is de sterke stijging van de koers van het aandeel Air France-KLM in de afgelopen dagen waarschijnlijk te wijten aan de "gedwongen liquidatie van shortposities". In feite was het handelsvolume gedurende drie dagen twee tot drie keer hoger dan normaal.*

Sommige beleggers hadden ingezet op een koersdaling van het aandeel van de Frans-Nederlandse groep na de bekendmaking van de resultaten voor 2020. Dat was niet het geval.

Een soortgelijke episode was waargenomen aan het einde van de vorige beursmaand, op 27 en 28 januari 2021.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders

De **jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale worden momenteel verzonden**. Standaard worden deze afschriften per post verzonden.

Op mijn [navigaction-website vindt u de](#) voorwaarden voor toegang tot de websites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM noteert bij het sluiten van de beurs op maandag 1 maart **op 5,624 euro**. In een week tijd is het met 12,39% gestegen (zie hierboven voor een verklaring van deze stijging). Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 65 dollar. Hij is sinds eind oktober 2020 gestaag gestegen.

Het staat op het punt om terug te keren naar het niveau van voor de pandemie, 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...

Ik zie je snel weer.

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

Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS. Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Indien

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor Francois Robardet](#). 10841 mensen ontvangen dit persbericht live