

Air France is goed bezig deze zomer



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 825, 13 september 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt 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 heeft zich deze zomer hersteld

(bron Les Echos) 12 september - **Air France heeft de weddenschap gewonnen...** Ondanks alles, zou men geneigd zijn eraan toe te voegen, gezien de tegenwind die deze zomer soms waaide. De Franse luchtvaartmaatschappij, **die had ingezet op het herstel van de vraag deze zomer door een hoger aanbod online te zetten dan haar Europese concurrenten**, is erin geslaagd op 80% van haar capaciteit van vóór de crisis te werken voor de middellange afstand en op 62% voor de lange afstand. **Dat wil zeggen gemiddeld 64% van zijn totale aanbod in augustus**, tegen ongeveer 30% in april en mei (en 30% in augustus 2020).

Op het hoogtepunt van haar zomeractiviteit, in de week van 27 juli tot 2 augustus, bereikte Air France volgens de cijfers van Eurocontrol zelfs 76% van het niveau van 2019 (in termen van aantal vluchten), vóór Lufthansa (55%) en British Airways (36%). **De zomer is vrij goed verlopen," zegt Olivier Piette, programmadirecteur bij Air France.** Ondanks grote onzekerheid bij het opstellen van het programma, hebben wij gegokt op een herstel van de vraag naar vrijetijdsbesteding deze zomer, met een dienovereenkomstig aangepast aanbod en netwerk. We hebben deze zomer 81 seizoensgebonden middellangeafstandsroutes gelanceerd. En over het algemeen was de vraag er," zegt hij.

Op de middellange afstand waren Griekenland, Spanje en Noord-Afrika

de belangrijkste motoren van activiteit, ondanks het feit dat Algerije over het geheel genomen gesloten bleef en dat Marokko en Tunesië in de loop van de zomer weer op de rode lijst kwamen te staan.

Dezelfde tevredenheid heerst op de langeafstandsroute, ondanks het feit dat vele grenzen nog gesloten zijn. Ondanks de opflakking van de epidemie in West-Indië hebben de overzeese departementen zich over het algemeen aan hun belofte gehouden. Gezien het succes van deze bestemmingen met Kerstmis, had Air France haar aanbod op de Antillen en Réunion met 56% verhoogd. "Het verkeer was een achtbaanrit, maar over het algemeen waren de resultaten positief," zegt Olivier Piette.

De resultaten waren ook bevredigend voor de Verenigde Staten, ondanks het feit dat de Amerikaanse grenzen niet opnieuw werden opengesteld voor Europeanen. "De vluchten waren succesvol, alleen met Amerikaanse klanten [die naar Europa mochten komen, noot van de redacteur]," zegt Olivier Piette. Een andere voldoening: de vluchten naar Afrika waren ook vol, met een vrijetijdsklantenkring en vooral affiniteiten van Afrikanen die naar hun land terugkeerden om hun familie te zien.

Anderzijds bleef het verkeer met Azië op een laag niveau, aangezien de meeste landen nog steeds gesloten zijn voor toeristen. Op sommige bestemmingen, zoals India en China, is het aantal toegestane vluchten nog zeer beperkt en is vracht vaak de belangrijkste bron van inkomsten.

Al bij al zou Air France er deze zomer in geslaagd moeten zijn om, zo niet winst te maken, dan toch tenminste haar exploitatiekosten te dekken. Toch is er nog veel onzekerheid voor het einde van het zomerseizoen en nog meer voor deze winter. Met als centrale vraag: zal het herstel van de zakenreizen het overnemen van het herstel van het toerisme?

(...) Intussen blijft

Air France nieuwe bestemmingen voor vrijetijdsbesteding of VFR (bezoek aan vrienden en familie) testen, zoals Zanzibar (Tanzania), Muscat (Oman), Colombo (Ceylon) en Banjul (Gambia).

En dit alles terwijl we flexibel blijven. Het vluchtschema wordt voortdurend herzien en beslissingen om vluchten te wijzigen of te annuleren worden, afhankelijk van het aantal passagiers, tot zes weken voor vertrek genomen. Klanten zullen tot eind maart 2022 vluchten gratis kunnen wijzigen of annuleren.

(...)

Mijn commentaar: Moeten we het glas als half leeg of als half vol beschouwen voor het zomerseizoen?

Voor Air France, evenals voor KLM, is het duidelijk dat de programmateams de vraag van de klanten naar reizen zo goed mogelijk

hebben kunnen beheren.

Daartoe hebben zij een beroep gedaan op het netwerk van Air France-KLM, dat gediversifieerder is dan dat van haar belangrijkste Europese concurrenten.

> Levering Boeing 787's opnieuw uitgesteld, ook KLM is bezorgd

(bron Upinthesky) 6 september - **De Amerikaanse FAA heeft de leveringen van de Boeing 787 in mei van dit jaar stopgezet vanwege problemen met de kwaliteitscontrole** van de nieuw gebouwde toestellen. De FAA werkt samen met de fabrikant aan een oplossing voor deze tekortkomingen. Maar dit lijkt nog niet in zicht te zijn. Dit is niet de eerste keer dat de levering van dit type wordt onderbroken. In 2020 had Boeing al problemen ondervonden. Na ongeveer vijf maanden werd de levering hervat.

De vertraging in de levering levert veel problemen op voor zowel de luchtvaartmaatschappijen als Boeing. Vooral omdat de vraag naar schonere en zuinigere vliegtuigen blijft toenemen. **Boeing riskeert verschillende boetes.** Vertraagde leveringen kunnen betekenen dat de fabrikant compensatie moet betalen aan wachtende luchtvaartmaatschappijen. Boeing schat dat het bedrijf ongeveer 100 787's klaar heeft voor levering zodra de FAA het groene licht geeft.

Ook KLM heeft te lijden onder de aanhoudende problemen. Een gloednieuwe Boeing 787 is klaar voor levering aan de luchtvaartmaatschappij, maar hij zal niet worden geleverd vanwege de FAA. Dit toestel is de zesde 787-10 voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Andere vliegtuigen die nog in aanbouw zijn, lopen ook vertraging op. **KLM is nog in gesprek met Boeing voor een nieuwe leveringsdatum.**

Transavia en haar low-cost vluchten willen hun groei al hervatten

(bron Les Echos) 12 september - **De zomer heeft zijn beloften waargemaakt bij Transavia France.** Ondanks enkele tegenslagen is de lagekostendochter van de groep Air France, zoals verwacht, teruggekeerd naar het activiteitsniveau van voor de crisis. Maar wat al genoeg zou zijn om de meeste luchtvaartmaatschappijen gelukkig te maken, is slechts een eerste stap voor Transavia France, dat nu mikt op een terugkeer naar groei, te beginnen deze winter.

De zomer is vrij goed verlopen, en zelfs zeer goed in augustus,"

benadrukt Nicolas Hénin, adjunct-directeur Verkoop en Marketing bij Transavia France. Aan het einde van de laatste vergrendeling in mei hadden wij voor deze zomer een aanbod gepland dat gelijk was aan dat van 2019, en over het geheel genomen is het verkeer gevolgd. **We zijn erin geslaagd om terug te keren naar ons activiteitsniveau van 2019, met 1,6 miljoen vervoerde passagiers in juli en augustus en een bezettingsgraad van 81% in augustus.**"

(...)

In sommige weekends voerden de 48 Boeing 737-800's van Transavia France tot 220 vluchten per dag uit.

De gok was nog lang niet gewonnen. Net voor de zomer waren we erg laat," zegt Nicolas Hénin. De boekingen voor juli en augustus zijn pas in mei begonnen.

(...)

Het moeilijkste moet echter nog komen voor Transavia France. Het bedrijf wil het niveau van 2019 deze winter niet alleen evenaren, maar zelfs overtreffen, door zijn vloot uit te breiden tot 50 vliegtuigen, "in lijn met het groeipad" dat aan de top van de groep is bepaald. En dit, zonder veel zicht op de evolutie van de vraag. De boekingstermijnen blijven uiterst kort," geeft Nicolas Hénin toe. **We hebben een goede toezegging voor september, maar daarna, is het totale onzekerheid.**

Om haar vliegtuigen de lucht in te krijgen, rekent Transavia France zwaar op de heropening van Algerije, dat haar onlangs 9 vluchten per week heeft toegekend, alsmede Marokko en Tunesië. De maatschappij heeft ook Rome, Stockholm en Berlijn aan haar lijst van Europese hoofdsteden toegevoegd, met name inspeland op de hervatting van de "city breaks" in het najaar. Maar de boekingen voor Allerheiligen zijn nog maar net begonnen.

En in tegenstelling tot anderen, zoals Ryanair, kan Transavia France het zich niet veroorloven tickets te verkopen voor minder dan 15 euro. Wij zullen niet onder het niveau van de belastingen gaan, d.w.z. 35 euro op Orly," verklaart haar commercieel directeur. Maar we zullen een groter aantal tickets aanbieden tegen premium prijzen. Om de pomp weer aan de gang te krijgen, moet je aantrekkelijke prijzen hebben.

***Mijn commentaar:** Zodra vaccins beschikbaar kwamen, hebben Europa, de Verenigde Staten en China een grootschalig vaccinatiebeleid gevoerd.*

Het succes van dit beleid heeft geleid tot een terugkeer van het reizen binnen deze geografische gebieden (maar weinig tussen regio's en nog minder met andere delen van de wereld).

Dit verklaart waarom de best gevestigde luchtvaartmaatschappijen - de majors in de Verenigde Staten, de low-cost maatschappijen in Europa, met inbegrip van Transavia - erin geslaagd zijn opnieuw belangrijke activiteiten te ontplooien.

Delta Airlines: verbindt zich ertoe zich aan te passen aan de Overeenkomst van Parijs

(bron CercleFinance) 9 september - **Delta Airlines kondigde vandaag aan dat het een verbintenisbrief heeft ondertekend om dichter bij het Science Based Target-initiatief (SBTi) te komen en een nieuwe emissiereductiedoelstelling vast te stellen in lijn met de Overeenkomst van Parijs.**

Het bedrijf zegt ook zijn lopende vlootvernieuwing te willen versnellen, de operationele efficiëntie te willen verbeteren en **de ontwikkeling van SAF, de duurzame vliegtuigbrandstof, te willen ondersteunen.**

In 2020 is de brandstofefficiëntie van Delta Airlines met 5,7% per stoelmijl verbeterd ten opzichte van 2019. Het bedrijf voegde eraan toe dat het in 2021 meer dan 300.000 gallon SAF had gekocht en verwacht vanaf 2025 een levering van 70 miljoen gallon per jaar.

(...)

***Mijn commentaar:** Om hun CO2-uitstoot te verminderen, beschikken de luchtvaartmaatschappijen momenteel niet over veel hefboomen om actie te ondernemen.*

Op korte termijn concentreren zij zich op vlootvernieuwing, routewijziging en het gebruik van hernieuwbare energie voor grondoperaties.

Op middellange termijn lijkt duurzame vliegtuigbrandstof de meest geloofwaardige oplossing te zijn om paraffine te vervangen.

Brussel legt Alitalia sancties op maar behoudt zijn erfgenaam

(bron Les Echos) 10 september - Een laatste klap in het gezicht voor de begrafenis. De luchtvaartmaatschappij **Alitalia, die op het punt staat failliet te gaan, is door de Europese Commissie veroordeeld tot terugbetaling aan de Italiaanse staat van twee leningen van in totaal 900 miljoen euro, die in 2017 zijn verstrekt en in strijd werden geacht met de EU-regels inzake staatssteun.**

Destijds moest de staat de onderneming redden, die sinds 2008 verlieslatend was en door haar financiële situatie geen toegang meer had tot particulier krediet. Een dergelijke redding is strikt genomen niet verboden, maar de staat moet dan, op grond van de Europese mededingingsregels, ingrijpen, legt de Commissie uit, "onder voorwaarden die een particuliere ondernemer die zich door marktcriteria laat leiden, zou hebben aanvaard".

Brussel, waarvan het onderzoek in 2018 werd gestart na klachten van concurrerende bedrijven, stelde vast dat niet aan deze voorwaarde was voldaan. Dit was omdat de Italiaanse staat "niet van tevoren de waarschijnlijkheid van terugbetaling van deze leningen heeft beoordeeld". De Commissie benadrukt dat uit het onderzoek van de jaarrekening van Alitalia "is gebleken dat het onwaarschijnlijk is dat de maatschappij voldoende liquide middelen zou kunnen genereren om [...] terug te betalen of dat zij in staat zou zijn haar activa te verkopen om voldoende liquide middelen te verkrijgen". Kortom, **voor Brussel leek de lening van meet af aan op een subsidie.**

Hoeveel van de 900 miljoen euro zal daadwerkelijk worden terugbetaald? Aangezien Alitalia in liquidatie is, moet de terugbetaling volgens Brussel gebeuren "binnen de grenzen van de verkoop van de resterende activa, van zijn vermogen". Het **belangrijkste punt in deze zaak is**

vooral **dat Italia Trasporto Aereo ("ITA"), dat in 2020 is opgericht om Alitalia over te nemen, deze schuld niet zal erven.**

(...)

***Mijn commentaar:** Het meest verrassende aan deze zaak is het standpunt van de Europese Commissie.*

Het heeft vier jaar geduurd voordat duidelijk werd wat alle waarnemers vanaf het begin van de affaire hadden opgemerkt: dat Alitalia nooit in staat zou zijn de Italiaanse overheidssteun terug te betalen.

Piloten van British Airways krijgen minder betaald dan budgetrivalen bij easyJet

(bron: The Telegraph) 5 september - **De piloten van British Airways zullen minder betaald krijgen dan hun collega's van easyJet als onderdeel van een radicale reorganisatie van de kortereafstandsactiviteiten van de Britse nationale luchtvaartmaatschappij op de luchthaven Gatwick.**

(...)

De nieuwe werkmethoden zullen dezelfde zijn als die welke door lagekostenmaatschappijen zoals easyJet, Ryanair en Wizz Air worden

toegepast, waardoor de activiteiten van BA op Gatwick de kosten tijdens de doorgaans slankere wintermaanden aanzienlijk zullen kunnen drukken.

(...

)Dit weekend heeft BA gereageerd op suggesties voor een "no frills" dienst. Een woordvoerder zei dat de diensten onder de merknaam British Airways zouden blijven en dat de klanten "dezelfde kwaliteit van dienstverlening" zouden blijven ontvangen.

De woordvoerder voegde hieraan toe: "British Airways blijft geld verliezen op Gatwick en doet dit al meer dan 30 jaar. We kunnen ons niet veroorloven hiermee door te gaan. Het gaat erom een duurzaam platform te creëren van waaruit we de activiteiten van BA op Londen Gatwick opnieuw kunnen opbouwen. Als we dat niet doen, zal BA de kortereafstandsmarkt op Londen Gatwick niet bedienen.

(...)

"Besparingen op proefprojecten zijn slechts één element van de besparingen die door de nieuwe dochteronderneming worden voorgesteld, naast andere plannen die nodig zijn om dit bedrijf weer op de rails te krijgen."

Balpa, de vakbond van piloten, heeft naar verluidt ingestemd met de wijzigingen en heeft haar leden aanbevolen deze bij een stemming deze maand te steunen.

Unite, dat het cabinepersoneel en het grondpersoneel vertegenwoordigt, die ook zullen worden getroffen, heeft de hervormingen nog niet aanvaard.

Indien de wijzigingen worden goedgekeurd, is BA voornemens om volgende zomer tot 17 Airbus A320's vanaf Gatwick te laten vliegen. De maatschappij is gestopt met kortereafstandsvluchten vanaf de luchthaven in Sussex vanwege de pandemie.

Volgens insiders in de sector zal het basissalaris van een Airbus-kapitein beginnen bij 73.000 pond en stijgen tot 90.000 pond over 12 jaar als onderdeel van BA's deal voor Gatwick. Ze krijgen 30 pond extra voor elk uur dat ze vliegen. Op basis van 800 vliegreizen per jaar betekent dit dat het brutoloon van BA-piloten tussen 97.000 en 114.000 pond (**114.000 tot 134.000 euro**) zal liggen.

Daarentegen **ontvangen easyJet-piloten tussen £108.000 en £148.000 (€127.000 en €173.000), plus een variabele beloning van £34 per sector** - in plaats van per uur, voegden de bronnen toe.

Balpa heeft echter een belangrijke concessie van BA gekregen. Volgens de bepalingen en voorwaarden van de overeenkomst zal **de nieuwe maatschappij slechts in beperkte mate mogen vliegen. Het zal niet in staat zijn routes naar Afrika ten zuiden van de Sahara of**

over de Atlantische Oceaan te bedienen, aldus de Daily Telegraph.

De BA-woordvoerder zei: "**De huidige BA-piloten zullen de keuze hebben om zich bij de nieuwe dochteronderneming aan te sluiten, zij zijn niet verplicht de belangrijkste luchtvaartmaatschappij te verlaten.** Wij hopen dat de pilotengemeenschap zal kiezen voor steun aan dit voorstel, dat banen zal scheppen en het merk BA zal behouden op kortereafstandsvluchten op Gatwick.

(..)

Mijn commentaar: De luchtvaartmaatschappij die British Airways van plan is op Gatwick op te richten lijkt sterk op Transavia France, de maatschappij die vijftien jaar eerder door Air France werd gelanceerd.

> **Poging tot overname van EasyJet: machtige Wizz Air in de running**

(bron La Tribune) 9 september - Geconfronteerd met de schok van de gezondheids crisis, zoals de rest van de luchtvaartsector, lanceert **EasyJet een kapitaalverhoging van 1,2 miljard pond (1,4 miljard euro)**, waarop tot 27 september kan worden ingeschreven. Hoewel financiële manoeuvres werden verwacht (herkapitalisatie, nieuwe uitgifte van obligaties, sale and leaseback van extra vliegtuigen, enz.

Deze herkapitalisatie is grotendeels defensief, zoals tot dusver het geval was bij andere Europese luchtvaartmaatschappijen, te beginnen met Air France. Het moet de oranje onderneming in staat stellen haar eigen vermogen te verhogen en haar balans, die door de gezondheids crisis is aangetast, aanzienlijk te verbeteren.

Met 1,4 miljard euro in het verschiet, wil EasyJet ook offensief gaan. De CEO, Johan Lundgren, is van mening dat deze kapitaalverhoging "ons ook in staat zal stellen ons te positioneren voor groei, zodat we kunnen profiteren van strategische investeringskansen die zich zouden voordoen naarmate de Europese luchtvaartindustrie de pandemie te boven komt

De lagekostenmaatschappij wil profiteren van de moeilijkheden van de traditionele maatschappijen door de slots over te nemen die deze laatste wegens een gebrek aan financiële middelen zouden moeten opgeven. Dit zal haar marktaandeel versterken, waarbij **prioriteit wordt gegeven aan de belangrijkste luchthavens, vooral die met slotbeperkingen. Parijs-Orly, Amsterdam-Schiphol of Milaan-Linate zijn dus potentiële doelwitten.**

(...)

De kaarten zouden echter wel eens op hun kop kunnen worden gezet door de mogelijkheid van een overname van het bedrijf in de komende maanden. Een eerste benadering is geformuleerd. De raad van bestuur "heeft het zorgvuldig bestudeerd alvorens het unaniem te verwerpen. Zij was met name van mening dat **dit voorstel voor een aandelentransactie "de onderneming fundamenteel onderwaardeerde"**. Maar hij heeft natuurlijk niet de deur gesloten voor toekomstige aanbiedingen.

Volgens Bloomberg **zou deze aanpak door Wizz Air worden gevolgd**, maar de Hongaarse maatschappij heeft tot dusverre commentaar geweigerd. Volgens waarnemers zou de stap ook kunnen worden genomen door haar aandeelhouder, het Amerikaanse investeringsfonds Indigo Partners, dat ook belangen heeft in Frontier Airlines in de VS en Volaris in Mexico.

Volgens insiders in de sector **zou een dergelijke fusie zinvol kunnen zijn gezien de netwerken van de twee luchtvaartmaatschappijen, met weinig overlapping tussen Wizz Air, dat een ongeëvenaarde dichtheid in Midden- en Oost-Europa biedt, en EasyJet, dat aanwezig is op de belangrijkste West-Europese markten.**

Ook de homogeniteit van de vloot mag niet over het hoofd worden gezien: beide maatschappijen exploiteren een vloot die voor 100% uit Airbus bestaat en die bestaat uit vliegtuigen van de A320- en A320 NEO-familie (optie nieuwe motoren). Wizz Air exploiteert ongeveer 140 vliegtuigen en heeft 236 orders bij de Europese vliegtuigbouwer, terwijl easyJet 330 vliegtuigen exploiteert en er nog eens ongeveer 100 zal ontvangen.

De kwestie van het model van de twee ondernemingen blijft de belangrijkste hinderpaal voor een eventuele fusie. Enerzijds heeft EasyJet sinds enkele jaren haar praktijken ontwikkeld door zich op de belangrijkste luchthavens te vestigen en door frequenties aan te bieden, met name om naast haar aanbod voor vrijetijdsbesteding ook zakelijke klanten te bereiken. Anderzijds heeft Wizz Air een ultra low cost model, dat dicht bij dat van Ryanair ligt, waarbij de voorkeur uitgaat naar secundaire luchthavens en gratis diensten tot een minimum worden beperkt. Niettemin zou de Hongaarse onderneming zich kunnen ontwikkelen naarmate haar Centraal-Europese markten rijper worden. Zij zou dus op zoek kunnen gaan naar nieuwe groeifactoren om haar activiteiten in stand te houden door zich tot nieuwe klantensegmenten te richten.

(...)

De deal zou dus ook andere spelers dan Wizz Air kunnen interesseren. Er zijn niettemin een aantal hinderpalen. In de eerste plaats blijft de operatie vanuit financieel oogpunt zeer belangrijk:

volgens een analist zou EasyJet, rekening houdend met haar beurskapitalisatie van ongeveer 4 miljard euro, haar schuld van meer dan 2 miljard euro en de aanzienlijke uitgiftepremies, **minstens 7 miljard euro moeten inbrengen om te hopen het bod binnen te halen. Een bedrag dat het grootste deel van de Europese luchtvaartindustrie uitsluit.**

Ondanks een reële belangstelling op operationeel niveau zouden Air France-KLM, die het dossier in 2009 had onderzocht, of Lufthansa moeite hebben om dergelijke bedragen vrij te maken wanneer zij zelf een beroep hebben gedaan op de staten om zich te herkapitaliseren. Als tegenprestatie voor deze overheidssteun heeft Brussel de twee groepen bovendien verboden op grote schaal in aandelen te investeren zolang de staten niet 70% van de door hen toegezegde bedragen (met inbegrip van gegarandeerde leningen) hebben terugbetaald. Dan blijft IAG over, maar de Engels-Spaanse groep is reeds eigenaar van Vueling en heeft geen echte belangstelling voor een dergelijke operatie. (...)

Mijn commentaar: In dit stadium is alleen de informatie over de kapitaalverhoging van easyJet de moeite van het onthouden waard.

Zoals de meeste luchtvaartmaatschappijen verwachtte de Britse luchtvaartmaatschappij een geleidelijk herstel van de activiteit vanaf deze zomer.

De komst van de variant Delta heeft deze prognose op losse schroeven gezet en dwingt de maatschappijen in de luchtvaartsector tot het nemen van nieuwe maatregelen.

> **Air Europa zal nieuwe steun nodig hebben**

(bron Air Journal) 10 september - (...) Air Europa bereidt zich voor om nieuwe overheidssteun te vragen.

In 2020 leed het Spaanse bedrijf, gevestigd op de luchthaven van Madrid-Barajas, een verlies van 427,7 miljoen euro, tegenover een winst van 29 miljoen het jaar daarvoor. Al in november vorig jaar ontving aandeelhouder Globalia 475 miljoen euro overheidssteun van SEPI, die in mei door Europa werd goedgekeurd. Maar deze financiële meevaller, die ongeveer 3.000 banen zou hebben gered, is al opgebruikt. **Air Europa loopt achter op zijn rivalen wat herstel betreft, met een capaciteitsplafond van 50% van het niveau van 2019**, terwijl rivalen Iberia en Vueling hun capaciteit met respectievelijk slechts 28% en 24% zien dalen (en dan hebben we het nog niet over Ryanair). **De**

onderneming verklaarde daarom te verwachten dat "afhankelijk van de behoefte, de onderneming een aanvullend bedrag zal ontvangen om aan haar toekomstige liquiditeitsbehoeften te voldoen, waarvoor de overeenkomstige wijziging van de steun zal moeten worden aangevraagd, afhankelijk van de toepasselijke regelgeving". **De luchtvaartmaatschappij van de SkyTeam-alliantie "werkt" uiteraard nog steeds aan haar overname van 500 miljoen euro door de IAG-groep** (die reeds eigenaar is van Iberia, Vueling en Level). **Maar de CEO van de groep, Luis Gallego, heeft al gezegd dat hij "ten volle" de mogelijkheid overweegt om zich uit de deal terug te trekken,** vooral als de prijs niet wordt verlaagd voordat deze nieuwe schulden worden gemaakt, en als Brussel (waarvan het diepgaande onderzoek voortduurt) geen routes en luchthavenslots ter beschikking stelt...

En als de regering Air Europa ooit nieuwe staatssteun toekent, zal de low-cost maatschappij Ryanair ongetwijfeld opnieuw een rechtszaak beginnen. De CEO Eddie Wilson zei onlangs dat hij niet kon begrijpen waarom Spanje zou blijven investeren in een bedrijf wanneer de vorige poging mislukte...

***Mijn commentaar:** Aanvankelijk had Iberia 1 miljard euro geboden om Air Europa te kopen. Met de crisis werd de prijs verlaagd tot 500 miljoen euro.*

Elke nieuwe schuld van Air Europa zal de prijs waarschijnlijk met hetzelfde bedrag doen dalen. Dit zal de eetlust opwekken van andere luchtvaartmaatschappijen, die in de verleiding zouden kunnen komen om zich te positioneren als tegenwicht voor de door IAG geïnitieerde operatie.

Finnair slaagt erin 99,2% van een Airbus A319 te recycleren

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 september - **Finnair** heeft nieuws over haar project voor de ontmanteling en recycling van vliegtuigen. **In februari jongstleden heeft de maatschappij besloten één van haar Airbus A319's uit dienst te nemen en zelf in Helsinki te ontmantelen** - een primeur voor de maatschappij en het land - om na te gaan of het zinvol is de ontmantelingsactiviteit zoveel mogelijk intern te verrichten. Hoewel het bedrijf geen duidelijk antwoord op deze vraag gaf, was het verheugd het project te hebben voltooid en zijn doelstellingen te hebben overtroffen: **het slaagde erin 99,2% van de vliegtuigen te recycleren.**

De A319 (...) had het einde van zijn levenscyclus bereikt, na 21 jaar in dienst en 54.710 vliegreuren in 32.966 cycli. Finnair en zijn partner Kuusakoski dachten dat zij 90% tot 95% van de structuur konden hergebruiken. Uiteindelijk zijn zij erin geslaagd het afval tot 0,8% te beperken.

De **eerste stap in het project was** dat de onderhoudsteams van Finnair **bijna 2.000 onderdelen, componenten en apparatuur uit het vliegtuig haalden, die ofwel aan de voorraad van het bedrijf werden toegevoegd of werden verkocht**, na inspectie en reparatie waar nodig. Finnair wijst erop dat alleen al dit onderdeel van het werk het hele project economisch levensvatbaar maakte, omdat de kosten voor de aanschaf van reserveonderdelen werden vermeden en er geen sprake was van stilstand die kan ontstaan wanneer een onderdeel ontbreekt. In februari legde Timo Rossi, projectmanager bij Finnair Technical Operations, uit dat het landingsgestel van de A319 net was gereviseerd en dus snel op een ander toestel zou worden geïnstalleerd. Bovendien **kon 49,1% van de structuur worden gerecycleerd**. Ongeveer 15 ton aluminium werd teruggewonnen, dat door de automobielenindustrie zal worden hergebruikt - met name in toekomstige automatische modellen van Mercedes-Benz, aldus het bedrijf.

Kuusakoski slaagde erin 7,4% van het vliegtuig terug te winnen door energie te produceren uit een deel van het afval dat niet kon worden gerecycleerd. Het Finse recyclingbedrijf heeft ook 4,2% van de composietmaterialen van de A319 genomen voor eigen onderzoek op dit gebied.

Timo Rossi verklaarde bij de lancering van het project dat de crisis, te midden van al haar negatieve effecten, werk had gegeven aan de monteurs van Finnair. Zijn oordeel vandaag is dat het project niet alleen een positief lichtpunt was in deze donkere periode, maar vooral dat het de technici en ingenieurs in staat heeft gesteld vaardigheden te verwerven.

Hoewel de ontmanteling van de A319 een verrijkende ervaring was, is het niet zeker dat het bedrijf dit zal herhalen, en wel om één eenvoudige reden: "Wij nemen deze beslissingen voor één vliegtuig per keer. We hebben op dit moment geen plannen om andere toestellen uit dienst te nemen, dus we hebben nog geen beslissingen genomen," legt Timo Rossi uit. Finnair heeft echter nog zes A319's in gebruik, waarvan er vier 21 jaar of ouder zijn. Het is dus mogelijk dat Finnair binnenkort zal overwegen of het experiment moet worden verlengd. "We weten nu dat we de vaardigheden en capaciteiten hebben om het zo nodig opnieuw te doen, aangezien we dit proces al hebben doorlopen".

Mijn commentaar: Hoewel ze niet erg aanwezig zijn op oudere vliegtuigen (zoals de A319 van Finnair), worden composietmaterialen steeds meer gebruikt in vliegtuigen (50% voor een A380) en in windturbines (voor de wieken).

De recycling van composietmaterialen is niet goed ontwikkeld; dat is de reden waarom het Finse recyclingbedrijf ze uit de A319 heeft gehaald zonder ze te verwerken.

Beurs persoverzicht

> Luchtvervoer: wat te doen met aandelen Air France-KLM en ADP?

(bron Le Revenu) 8 september - **ADP en Air France-KLM zijn** in drie maanden tijd met 15% gedaald en **profiteren niet van de gunstige wind die de Parijse beurs drijft.**

De twee luchttransportaandelen staan in contrast met de SBF 120, die dicht bij zijn all-time high vaart. **De reden hiervoor is het uitblijven van een duidelijk herstel van het passagiersverkeer**, na een grote luchtzak vorig jaar met Covid.

De activiteit wordt nog steeds gehinderd door de traagheid van de lucratieve zakenklasse - die blijvend is ondermijnd door de opkomst van videoconferenties - **en door de** talrijke en onstabiele **gezondheidsbeperkingen.** Bestemmingen zoals de Franse overzeese gebiedsdelen, Noord-Afrika, de Verenigde Staten en Azië zijn dus zo goed als afgesloten.

Als gevolg daarvan is de zichtbaarheid beperkt voor de twee belangrijkste spelers in de sector, die bezuinigen op kosten en investeringen. Dit blijkt uit de verlaging, eind juli, van de jaarlijkse doelstellingen van de bestuurders van ADP, waarvan de zeer winstgevende commerciële activiteit het nog steeds moeilijk heeft. Air France-KLM van haar kant (de grootste klant van ADP) heeft geen capaciteitsprognoses voor het vierde kwartaal bekendgemaakt en verwacht een bruto-exploitatieoverschot dat alleen in het derde kwartaal positief is, terwijl het zomerseizoen traditioneel het meest winstgevend is.

In dit weinig rooskleurige klimaat blijven wij voorzichtig voor beide aandelen, waarvan de schuld met de crisis is gestegen. **Een nieuwe verwaterende herkapitalisatie is zelfs in zicht voor Air France-KLM, waarvan het eigen vermogen aanzienlijk negatief is.**

> IAG: Credit Suisse verlaagt koersdoel

(bron CercleFinance) 10 september - **Credit Suisse heeft zijn 'outperform'-rating op IAG herbevestigd, met een koersdoel dat is verlaagd van 256 pence naar 195 pence als gevolg van wat het ziet als het groeiende risico van een kapitaalverhoging door de Brits-Spaanse luchtvaartmaatschappij** (British Airways en Iberia).

De makelaar erkent dat zolang de transatlantische markt niet ongehinderd weer opengaat, IAG een moeilijk geval zal blijven, maar blijft het beschouwen als "een van de beste kaarten in het spel voor het uiteindelijke herstel van het luchtvervoer in de waardeketen".

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites 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**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 13 september gesloten op **3,880 euro**. Het is deze week gedaald met -0,69%.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van

de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **licht gestegen met \$1 tot \$73 per vat.**

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

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

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

François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis 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 contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10934 mensen ontvangen dit persbericht live