

Air France opnieuw in de top 10 van de mooiste business class cabines



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en
voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

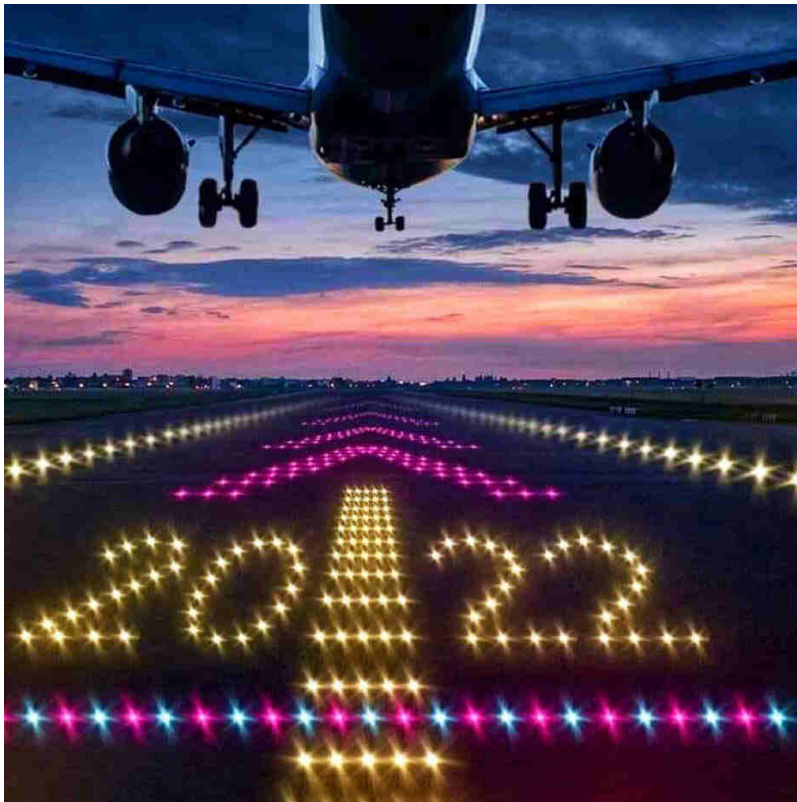
N°841, 3 januari 2022

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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehir](#) 



Redactie

Beste lezers,

Ik wens u het allerbeste voor het jaar 2022.

Eens te meer heeft het afgelopen jaar, met de aanhoudende gezondheids crisis en de opeenvolgende golven van ziekten, zijn tol geëist van ons allen, zowel op persoonlijk als op professioneel vlak. Ik

*hoop dat we over een jaar
niet dezelfde constatering hoeven
te doen.*

*Sta me toe u te bedanken voor uw loyaliteit en steun. Zorg
goed voor uzelf en uw dierbaren.
Ik wens u allen veel leesplezier.
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France terug in de top 10 van mooiste business class cabines

(bron BFMTV) 3 januari - Zoals elk jaar publiceert Skytrax een ranglijst van de luchtvaartmaatschappijen in de wereld op basis van verschillende criteria, zoals veiligheid en hygiënische maatregelen ten overstaan van covid.

Eind 2021 **werd de rangschikking van de mooiste business class cabines bekendgemaakt.** Er zij aan herinnerd dat alle prijzen zijn gebaseerd op meer dan 13 miljoen enquêtes.

Het zal geen verbazing wekken dat de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten en Azië bijna alle plaatsen in de top 10 van deze ranglijst in nemen. Maar dit jaar **heeft Air France een sterke comeback gemaakt door naar de 10e plaats te klimmen. Dit is een positie die de exploitant sinds 1999 niet meer heeft bereikt.**

Het is de enige Europese luchtvaartmaatschappij die bovenaan de ranglijst staat. Virgin Atlantic staat op de 12e plaats, vóór British Airways en Lufthansa op de 13e en 14e plaats.

- 1 - Qatar Airways
- 2 - Singapore Airlines
- 3 - All Nippon Airlines
- 4 - Emirates
- 5 - EVA Air
- 6 - Qantas Airlines
- 7 - Etihad Airways
- 8 - Hainan Airlines
- 9 - Cathay Pacific Airways
- 10 - Air France



Mijn commentaar: Air France is al enkele jaren bezig met een programma ter verbetering van haar cabines, Best genaamd, dat zijn vruchten afwerpt.

Het was met name de bedoeling de business cabines uit te rusten met een nieuwe zitplaats. Deze stoel is ontwikkeld rond het 3 "F"-concept: "Full flat", de stoel wordt een horizontaal bed, "Full access", directe toegang tot het gangpad, en "Full privacy", behouden ruimte.

Eind 2018 hadden 51 langeafstandsvliegtuigen zo'n stoel. Dit is de helft van de langeafstandsvloot van Air France, die bestaat uit 106 breedrompvliegtuigen (vracht niet meegerekend).

Geleidelijk aan zijn ook andere vliegtuigen met deze stoelen uitgerust, met name de B777 COI en de nieuwe A350's.

> De veiligste luchtvaartmaatschappij ter wereld is nog steeds Emirates

(bron Trends Tendances) 3 januari - Emirates is door het Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre (JACDEC) opnieuw gerangschikt als 's werelds veiligste luchtvaartmaatschappij, meldt het persbureau dpa.

De eerste exploitant van de Airbus A380 - het grootste passagiersvliegtuig - heeft opnieuw zijn plaats verdedigd in het onderzoek van het in Hamburg gevestigde centrum onder 25 luchtvaartmaatschappijen.

Met een risico-index van 95,05% **ligt Emirates voor op zijn naaste rivaal, KLM (93,31%)**, gevolgd door JetBlue (91,61%), Delta (91,55%) en easyJet (91,28%).

Voor het eerst heeft het JACDEC ook regionale indexcijfers gepubliceerd. **In Europa staat KLM (93,31%) op de eerste plaats, vóór Finnair (93,16%), Air Europa (93,12%), Transavia Nederland (92,83%), easyJet (91,28%) en Norwegian (90,95%).**

(...)

Mijn commentaar: Goed gedaan aan KLM en Transavia Nederland voor hun toppositie op deze ranglijst.

> Lufthansa: 18.000 vluchten bijna leeg om zijn slots te behouden

(bron Air Journal) 1 januari - **Lufthansa heeft aangekondigd dat het deze winter 18.000 "overbodige" vluchten bijna leeg zal moeten uitvoeren.**

(...) **De Duitse luchtvaartmaatschappij heeft al 33.000 vluchten geannuleerd** - 10% van haar winterdienstregeling - maar zal koste wat kost 18.000 laagfrequente vluchten handhaven, ook als die leeg zijn, **omdat anders Europese regels kunnen leiden tot het verlies van luchthavenslots.**

(...)

De Europese Unie (EU) eist dat luchtvaartmaatschappijen 80% van hun slots gebruiken - de slots die voor hen zijn gereserveerd om op te stijgen en te landen. Luchtvaartmaatschappijen die dit niet doen, kunnen deze beroemde start- en landingsrechten verliezen. Vanwege de milieukosten van deze lege vluchten is deze verordening in maart 2020 door de EU opgeschort. Ze zijn afgelopen voorjaar weer van kracht geworden.

Carsten Spohr, CEO van Lufthansa Group, heeft de EU in een interview met de Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung **gevraagd om een "klimaatvriendelijke afwijking in tijden van pandemie"**. Hij zei dat "dit schadelijk is voor het klimaat en precies het tegenovergestelde is van wat de Europese Commissie wil bereiken met haar milieuprogramma", dat tot doel heeft de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55% te verminderen.

Mijn commentaar: Om te voorkomen dat het aantal lege vluchten toeneemt, heeft de Europese Unie de regels voor het gebruik van slots op luchthavens bij het begin van de pandemie in maart 2020 opgeschort. Zij heeft ze afgelopen voorjaar opnieuw ingevoerd door de minimale bezettingsgraad van de slots te verlagen tot 50%.

Deze beperking geldt voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen. Voorlopig slaagt de groep Air France-KLM erin haar slots op de luchthavens Schiphol en Orly te gebruiken. Daartoe past de groep een duidelijke strategie toe: vliegen met zijn vliegtuigen op voorwaarde dat de inkomsten de variabele kosten dekken.

> Air Caraïbes sluit zich aan bij fusie Air Austral-Corsair

(bron Le Figaro) 29 december - Op 16 november verklaarde Olivier Dussopt, minister van Overheidsrekeningen, dat **een fusie tussen de luchtvaartmaatschappijen Air Austral en Corsair "een optie" was. Marc Rochet, CEO van Air Caraïbes, probeert zich in deze besprekingen te mengen.** "Het verbaast me dat we niet zijn opgeroepen voor dit soort overleg of debat", betreurde hij op BFM Business, woensdag 29 december. Hij wil niet "noodzakelijk de controle over Air Austral overnemen", verzekert hij, maar "zeggen dat zij moet worden uitgehuwelijkt aan een bepaalde onderneming, in dit geval Corsair, lijkt ons een vooroordeel".

De drie luchtvaartmaatschappijen bedienen de overzeese departementen en gebiedsdelen, met een specialiteit op de Indische Oceaan en Réunion voor Air Austral en de West-Indiën voor Air Caraïbes en Corsair. Ze worstelen om uit de Covid-19 crisis te komen. **Air Austral, dat in het boekjaar dat in maart 2021 afliep 76 miljoen euro verloor**, zou terecht komen bij het Ciri, de organisatie die ondernemingen beheert die op de rand van het faillissement staan. En deze laatste lijkt de voorkeur te geven aan een huwelijk met **Corsair**, dat **geen geld meer verdient, maar wel heeft geprofiteerd van een herkapitalisatie**, met de komst van investeerders uit West-Indië, en een lening met staatsgarantie (PGE).

Air Caraïbes zou dit jaar hetzelfde bedrag verliezen als in 2020, namelijk 56 miljoen euro. Maar de familie Dubreuil, meerderheidsaandeelhouder, heeft net weer geld in het bedrijf gestoken. Hierdoor zullen zij kunnen deelnemen aan de reorganisatie van de sector.

"Laten we de dingen op tafel leggen, laten we rationeel werken, laten we onze prestaties, onze kosten, onze beperkingen vergelijken en misschien zijn er oplossingen te vinden, met name op het gebied van commerciële samenwerking, daarom staan we ervoor open", legt Marc Rochet uit. Voor hem "zal er aan het einde van deze reeks een concentratie zijn: onvermijdelijk zullen ondernemingen gedwongen worden zich te verenigen. En hij is van plan hieraan deel te nemen.

Mijn commentaar: Air Austral zit in grote moeilijkheden. De financiële situatie van de Réunionese onderneming was reeds vóór de gezondheidscrisis precair.

Sinds het begin van de crisis heeft zij geen herstructureringsproces op gang gebracht. Om een faillissement te vermijden, moesten de publieke aandeelhouders afgelopen augustus opnieuw een positieve cashflow tot stand brengen.

Een fusie met een andere Franse luchtvaartmaatschappij lijkt onvermijdelijk, tot ongenoegen van de verkozen vertegenwoordigers van Réunion: de regionale raad van Réunion bezit 73,5% van de maatschappij SEMATRA die Air Austral controleert.

> **Boeing 737 MAX: Ethiopian Airlines komt in februari 2022 terug in dienst**

(bron Air & Cosmos) 28 december - **Ethiopian Airlines is van plan haar Boeing 737 MAX-toestellen in februari 2022 weer in de commerciële vaart te brengen.** De beslissing werd genomen na een volledige doorlichting van het vliegtuig voor middellange afstand met de verschillende betrokken personeelsleden en zorgvuldige opleidingssessies met de piloten. "We hebben voldoende tijd genomen om toezicht te houden op de ontwerpwijzigingen en het meer dan 20 maanden durende rigoureuze rectificatieproces... onze piloten, ingenieurs, vliegtuigtechnici en cabinepersoneel hebben vertrouwen in de veiligheid van de vloot", aldus de chief executive van de luchtvaartmaatschappij.

Deze aankondiging en dit besluit dragen een zwaar symbolisch gewicht in zich. Ethiopian Airlines verloor in maart 2019 een van zijn Boeing 737 MAX-toestellen, enkele minuten nadat het was opgestegen van de luchthaven van Addis Abeba. **De ramp eiste 157 levens en kwam kort na de ramp met Lion Air met een soortgelijke keten van oorzaken.**

(...)

Deze twee ongevallen met gloednieuwe vliegtuigen in een tijdsspanne van slechts enkele maanden zullen ertoe leiden dat vanaf april 2019 wereldwijd Boeing 737 MAX-vliegtuigen aan de grond worden gehouden. Het vliegtuig zal zijn vliegvergunning terugkrijgen, voor het eerst in de VS in november 2020, na een reeks corrigerende maatregelen die door de burgerluchtvaartautoriteiten zijn geëist. Alleen China heeft nog geen definitief formeel groen licht gegeven, hoewel het proces van terugkeer van het toestel in het Chinese luchtruim is begonnen.

Mijn commentaar: Drie jaar na het neerstorten van een van haar B737 Max-toestellen bereidt Ethiopian Airlines zich voor om opnieuw met hetzelfde type te gaan vliegen.

Intussen is Boeing geconfronteerd met de ergste crisis uit zijn geschiedenis. De Amerikaanse fabrikant moest talrijke wijzigingen aanbrengen aan de in gebruik zijnde B737 Maxes. Vervolgens moest zij aan alle certificeringsinstanties in de wereld

aantonen dat haar vliegtuigen niet langer een risico op mislukking inhielden.

Nu hebben bijna alle luchtvaartmaatschappijen met B737 Max-toestellen ze weer in gebruik genomen, zonder dat de passagiers ze de rug toekeren.

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 3 januari gesloten op 4,060 euro. Voor de tweede week op rij is er sprake van een sterke stijging, met +3,20%.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 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 gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week licht gedaald met \$1 tot \$78.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag.

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](#). 10992 mensen ontvangen dit persbericht live