

China Eastern Boeing 737 stort neer in China

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

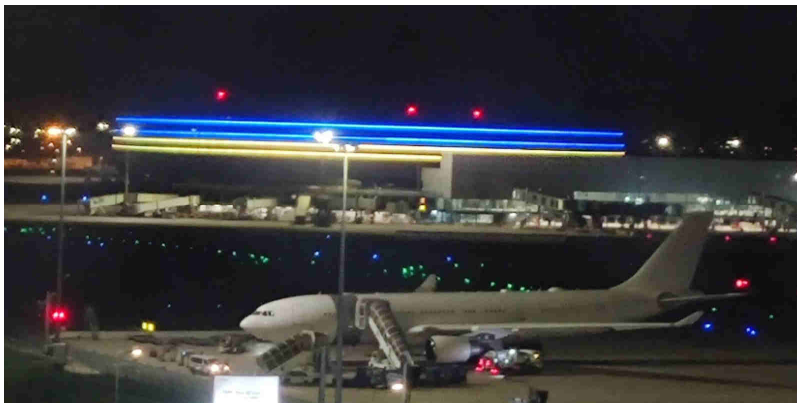
N°852, 21 maart 2022

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](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 



CDG Terminal 1 in de kleuren van Oekraïne

Persoverzicht van maandag

> China Eastern Boeing 737 stort neer in China met 132 mensen aan boord

(bron Les Echos) 21 maart - Een nieuwe klap voor Boeing en de luchtvervoerswereld! Terwijl de Amerikaanse vliegtuigbouwer eindelijk het principeakkoord van de Chinese autoriteiten had gekregen voor de terugkeer naar de dienst van de 737 Max die sinds maart 2020 niet meer in China mag vliegen, stortte **maandagochtend een Boeing 737-800 van de maatschappij China Eastern neer**, met 123 passagiers en 9 bemanningsleden aan boord. Het aantal slachtoffers is nog niet bekend, maar de eerste beelden van het rampgebied geven weinig hoop op het vinden van overlevenden.

Vlucht MU5735, die van Kunming naar Guangzhou zou

vliegen, stortte om een nog onbekende reden kort voor aankomst neer in een gebied met laaggelegen beboste bergen in de buurt van de Zuid-Chinese stad Wuhzou.

(...) Volgens

ADS-B-gegevens **lijkt het vliegtuig vanaf de vlieghoogte van 8.839 meter (29.000 voet) abrupt te zijn gedaald en stortte het drie minuten later neer.** Het deed dit na een korte poging om te stijgen tot 7.000 voet (2.133 meter boven de grond) gedurende ongeveer 10 seconden alvorens terug te vallen op de grond. Twee video's van een vliegtuig tijdens de vlucht, die op sociale netwerken zijn geplaatst, lijken dit scenario te bevestigen.

"We hebben de eerste berichten in de media bekeken en werken aan het verzamelen van meer informatie," zei Boeing nuchter in een eerste verklaring. **De Boeing 737-800 NG, die in juni 2015 in gebruik is genomen, behoort niet tot de 737 Max-familie,** die aan de grond werd gehouden na de crashes van Lion Air en Ethiopian Airlines. Hij wordt dus theoretisch niet getroffen door de MCAS-problemen die bij de 737 Max zijn vastgesteld en die tot wijzigingen hebben geleid. **De 737-800 NG is, samen met de Airbus A320, het meest gebruikte middellangeafstandsvliegtuig met één gangpad ter wereld, met ongeveer 4.900 toestellen in dienst, waarvan 874 in China. China Eastern is een van de drie grote Chinese luchtvaartmaatschappijen (naast Air China en China Southern) en een van de belangrijkste partners en aandeelhouders van Air France-KLM, met bijna 10% van het kapitaal.** China Eastern is dan ook een belangrijke klant voor Boeing. Het bedrijf had sinds 2004 geen zwaar ongeval meer gehad. Het eerste besluit was de exploitatie van al zijn Boeing 737's op te schorten.

Mijn commentaar: Persbericht Air France-KLM:

"Wij staan achter onze partner China Eastern. Onze gedachten zijn bij de families en geliefden van de passagiers en de bemanning van vlucht #MU5735".

> **Air France-KLM verhoogt vliegtarieven**

(bron Capital) 21 maart - Het was een gevolg dat velen vreesden, maar dat onvermijdelijk leek: **de prijs van vliegtickets zal stijgen.** Nu de brandstofprijzen, waaronder die voor paraffine, die worden gebruikt om vliegtuigen te laten vliegen, reeds de hoogte in zijn geschoten als gevolg van het post-sanitaire economische herstel, en sterk zijn gestegen sinds het begin van de oorlog in Oekraïne, zouden de luchtvaartmaatschappijen wel eens een duikje kunnen nemen. Air France en KLM hebben reeds tariefverhogingen aangekondigd voor langeafstandsvluchten buiten Europa. **De verhogingen hebben geen betrekking op reeds verkochte tickets. RTBF meldt een toeslag van 40 euro op een economy class-vlucht Amsterdam-New York,** terwijl Actu.fr, die een woordvoerder van Air France citeert, een soortgelijk bedrag vermeldt voor een vlucht Parijs-La Havana.

"We hebben de ticketprijzen sinds 17 maart 2022 verhoogd, op langeafstandsvluchten, voor een bedrag dat varieert naargelang de bestemming en het reisaanbod," verklaarde een woordvoerder van de Franse maatschappij, doorgegeven door Actu.fr. **Brandstof maakt 20-30% van de totale kosten uit**, zodat de invloed ervan op de prijzen belangrijk is, ook al is er geen volledig verband, samen met andere factoren zoals vraag en aanbod. Er heerst onzekerheid over de toekomst en het is moeilijk om plannen op langere termijn te maken vanwege de onstabiele geopolitieke situatie en de prijzen.

Mijn commentaar: Alle luchtvaartmaatschappijen zullen hun tarieven moeten verhogen.

Zij zullen het echter moeilijk hebben om de stijging van de brandstofprijzen volledig te compenseren.

De meest blootgestelde zijn de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. In tegenstelling tot de Europese luchtvaartmaatschappijen hebben zij ervoor gekozen geen brandstofdekking af te sluiten. Zij zullen de volledige kosten van de brandstofprijsstijging moeten dragen.

> **In-flight maskers: de angst van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen**

(bron Air Journal) 18 maart - **Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben besloten het dragen van maskers na 23 maart niet langer verplicht te stellen, uit angst voor aanvallen van passagiers op vluchtbegeleiders.** Dit is een maatregel die reeds door de meeste vervoerders in Groot-Brittannië wordt toegepast.

Overeenkomstig de Europese regelgeving blijft het dragen van maskers op luchthavens en aan boord van vliegtuigen in Nederland ook na 23 maart 2022 verplicht, de datum die de regering heeft gekozen om een einde te maken aan het gebruik ervan in het overige openbaar vervoer. KLM Royal Dutch Airlines, haar low-cost dochter Transavia, Corendon Airlines en TUI Fly Netherlands, die het besluit als "onverantwoordelijk" bestempelen, zeggen nee. Hun vrees: een toename van onbeschaafdheid aan boord, door passagiers die dit verschil in twijfel trekken.

(...)

Al deze instanties zullen passagiers blijven aanraden maskers te dragen, maar zij zullen geen sancties opleggen als zij weigeren.

Dit is geen probleem aan de overkant van het Kanaal, waar zowel luchtvaartmaatschappijen als luchthavens "het masker hebben laten vallen" na de aankondiging dat de reisbeperkingen zullen worden opgeheven. Na Jet2 begin maart hebben onder meer

British Airways, Virgin Atlantic en TUI Airways (maar niet easyJet of Ryanair), alsmede London-Heathrow een einde gemaakt aan de verplichting om binnen en in de cabines maskers te dragen - hoewel zij het gebruik ervan "sterk aanbevelen". De FAA, bijvoorbeeld, heeft de eis tot half april op zijn vroegst...

> **Air France is van plan een grote order te plaatsen voor Embraer vliegtuigen voor haar Hop dochteronderneming**

(bron Les Echos) 18 maart - Het is lang geleden dat we zulk goed nieuws hoorden uit Hop. Na jaren van herstructurering zou de regionale dochteronderneming van Air France eindelijk een echte toekomst kunnen hebben, in de vorm van een grote bestelling van vliegtuigen

Volgens onze informatie hebben de directies van Air France en Hop informele besprekingen gevoerd met vertegenwoordigers van het personeel over een eventuele bestelling van 35 tot 50 Embraer 190-E2's, de nieuwste versie met nieuwe motor van het Braziliaanse regionale vliegtuig, waarvan Hop reeds met de vorige versie is uitgerust. Dit vertegenwoordigt een potentiële investering van 2 à 3 miljard dollar tegen catalogusprijs voor de Air France-groep, die reeds bezig is met de vernieuwing van haar middellange-afstandsvloot, met de Airbus A220, en die van haar low-cost dochter Transavia France

Evenals bij de vorige bestellingen voor Air France en Transavia heeft de directie van Air France de aankoop van deze vliegtuigen afhankelijk gesteld van de aanvaarding door de verschillende categorieën werknemers - piloten, stewardessen en grondpersoneel - van nieuwe maatregelen ter verhoging van de produktiviteit en vermindering van de aanwervingskosten. Verwacht wordt dat in de komende dagen formele onderhandelingen zullen beginnen om te trachten tot een akkoord te komen. Het definitieve besluit zou in de loop van de zomer kunnen worden genomen. Gevraagd naar haar bedoelingen **weigerde Air France commentaar te geven op deze informatie, maar ontkende deze niet.**

(...)

Een dergelijk bevel zou echter niet gebruikelijk zijn voor Hop. Zelfs indien dit beperkt zou blijven tot 35 vliegtuigen, zou het Hop in staat stellen haar volledige vloot te vernieuwen, die momenteel beperkt is tot een dertigtal Embraer E170's en E190's, waarvan het merendeel meer dan twintig jaar oud is, en tegelijk het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot met 17% te verminderen, in overeenstemming met de milieuvorbintenissen van de groep. Het zou ook een glimlach toveren op de gezichten van de werknemers die hard zijn getroffen door de opeenvolgende besnoeiingen in hun bedrijf.

Nog vóór de Covid-crisis resulteerde **het laatste herstructureringsplan in een vermindering met 40% van de activiteiten van Hop** die namens en onder het merk Air France werden uitgevoerd, met een vloot die van 69 naar 32 vliegtuigen

werd teruggebracht. Het laatste plan voor vrijwillig ontslag, dat in juli 2021 is gevalideerd, heeft geleid tot 1 007 ontslagen op een personeelsbestand van 2 400 in 2020.

Toen dit plan werd afgerond, **bevestigde de directie van Air France opnieuw de noodzaak voor de groep om een regionale luchtvaartmaatschappij in stand te houden om haar hubs in Roissy-CDG en Lyon te bevoorraden.** Om de bezorgdheid weg te nemen, heeft Air France zich er zelfs toe verbonden ten minste tot maart 2026 meerderheidsaandeelhouder van Hop te blijven. Als bonus garandeerde zij de vloot niet terug te brengen tot minder dan 29 vliegtuigen. Dit suggereerde dat vliegtuigen zouden worden opgekocht.

Paradoxaal genoeg is deze periode eerder gunstig voor de aankoop van vliegtuigen, althans voor degenen die het zich kunnen veroorloven. De Covid-crisis heeft regionale luchtvaartmaatschappijen onder druk gezet, evenals de verkoop van Embraer, dat slechts 48 regionale jets heeft kunnen leveren in 2021 en 44 in 2020, tegenover 89 in 2019. Dit zal Air France in staat stellen een mooie korting te bedingen, zoals het met Airbus heeft gedaan voor de A220.

***Mijn commentaar:** Vorige week kondigde HOP aan dat het afstand deed van zijn laatste Bombardier CRJ1000 vliegtuigen.*

Haar vloot bestaat nu uit 15 Embraer E170's en 19 Embraer E190 tweezitters.

In dit stadium is nog geen enkel plan voor de vernieuwing van deze vloot voorgelegd aan de besluitvormingsorganen van de Air France-groep.

> Delta Air en United Airlines stijgen na prognoses

(beursbron) 15 maart - Delta Airlines, de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, heeft haar financiële guidance voor het lopende kwartaal verhoogd nu de vraag zich herstelt. **Delta zei dat het nu verwacht dat de inkomsten in het maartkwartaal zullen herstellen tot 78% van het niveau van 2019, ten opzichte van de eerdere indicatie van 72% tot 76%** die in januari werd afgegeven. De luchtvaartmaatschappij verwacht ook dat de totale inkomsten per beschikbare stoelmijl vlak zullen zijn in vergelijking met maart 2019, volgens een prognose-update voorafgaand aan de JPMorgan Industrials-conferentie in New York.

Delta zei dat het verlies voor belastingen voor het kwartaal in lijn zou zijn met de oorspronkelijke verwachtingen, ondanks de hogere brandstofprijzen. De verwachte aangepaste brandstofprijzen werden opgetrokken tot 2,80 \$ per gallon, terwijl de vorige prognose 2,35 \$ tot 2,50 \$ bedroeg. **De groep verwacht voor maart een "solide" resultaat vóór belastingen omdat de hogere inkomsten de hogere brandstofkosten compenseren.** De luchtvaartmaatschappij wees ook op de sterke vraag naar lente- en zomerreizen in haar bijgewerkte vooruitzichten voor het maartkwartaal, en verwacht een positieve vrije kasstroom

in maart

United Airlines heeft zojuist ook zijn inkomstenramingen voor de conferentie verhoogd en ziet de inkomsten voor het eerste kwartaal van 2022 nu "in de buurt van de hoge kant" van zijn bereik van 20-25% onder het niveau van het eerste kwartaal van 2019. United heeft zijn raming van de brandstofprijs verhoogd tot \$2,99 per gallon, tegen \$2,51 in januari. De maatschappij verlaagde echter haar capaciteitsprognose tot -19% onder het niveau van 2019, in vergelijking met een eerdere marge van 16-18% onder het niveau van 2019. De capaciteit voor het volledige jaar 2022 zal met een hoog percentage van één cijfer dalen ten opzichte van 2019. De groep merkt echter op dat het herstel van het reisverkeer versnelt en meldt een "zeer sterke" vraag naar vrijetijdsbesteding en het hoogste aantal zakenreizen sinds het begin van de pandemie.

> **IAG leent € 100 miljoen aan Globalia en houdt Air Europa in het vizier**

(bron Journal de l'Aviation) 17 maart - **IAG en Globalia hebben een overeenkomst bereikt waarbij IAG aan de Spaanse groep over een periode van zeven jaar een ongedekte lening van 100 miljoen euro zal verstrekken. Daarin is bepaald dat deze lening kan worden omgezet in een deelneming in Air Europa, mits de bevoegde autoriteiten daarmee instemmen.**

In dat geval zou het belang van IAG kunnen oplopen tot 20%. Luis Gallego, CEO van IAG, zegt dat een band met de Spaanse luchtvaartmaatschappij van strategisch belang blijft. Maar aangezien de markt de afgelopen twee jaar sterk is veranderd, "geeft de groep zichzelf de tijd om alternatieve structuren te evalueren die voor beide ondernemingen interessant zouden kunnen zijn en aanzienlijke voordelen zouden kunnen bieden"

De overeenkomst voorziet in een exclusiviteitsperiode van één jaar gedurende de besprekingen en het recht om gedurende de komende drie jaar elk bod van een derde partij op Air Europa te evenaren. Het voorziet ook in een uitstaprecht naast Globalia indien de groep Air Europa verkoopt.

Mijn commentaar: De geplande fusie tussen Iberia en Air Europa leek op losse schroeven te staan nadat de Europese Commissie een diepgaand onderzoek naar de deal had ingesteld.

In december beschuldigde de Europese Commissie de fusie tussen Air Europa en Iberia ervan dat deze zou leiden tot een vermindering van de concurrentie op de Spaanse markt, hetgeen zou kunnen resulteren in hogere prijzen voor de passagiers.

De twee groepen kregen een maand de tijd om een oplossing te vinden.

Het is duidelijk dat dit moeilijker is dan verwacht. De deur staat open voor andere potentiële kopers van Air Europa om zich te melden.

> **Plan Frankrijk 2030: 800 miljoen euro voor de ontwikkeling van het vliegtuig van de toekomst**

(bron AFP) 15 maart - **Het onderdeel luchtvaart van het investeringsplan Frankrijk 2030 bedraagt 1,2 miljard euro, waarvan 800 miljoen euro bestemd is voor onderzoek en technologie om een koolstofarm vliegtuig te ontwikkelen**, zei de minister van Transport Jean-Baptiste Djebbari donderdag. Deze 800 miljoen zullen worden gebruikt voor de financiering van de technologische routekaart van Corac, de Raad voor onderzoek op het gebied van de burgerluchtvaart, waarin de industrie en de staat zijn verenigd, aldus de minister.

(...)

Deze routekaart is gebaseerd op de ontwikkeling van een regionaal vliegtuig, hybride elektrisch of aangedreven door waterstof, dat rond 2030 in gebruik zou worden genomen, met een technologisch demonstratiemodel vanaf 2028.

Dit vliegtuig zou als model dienen voor de ontwikkeling van een vliegtuig voor middellange afstanden dat tegen 2035 rechtstreeks waterstof in zijn motoren zou verbranden.

Ongeveer 78% van de financiering van Corac is bestemd voor het koolstofarm maken van de economie, zei hij.

(...)

Een eerder budget van 1,5 miljard euro over drie jaar was al toegewezen in 2020 als onderdeel van het steunplan voor de luchtvaart om via Corac onderzoek naar het "groene vliegtuig" te financieren.

De overige 400 miljoen euro van het onderdeel luchtvaart van France 2030 zijn bestemd voor "opkomende spelers in de luchtvaartindustrie", voornamelijk startende ondernemingen, en voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen

Wat duurzame brandstoffen betreft, de snelst beschikbare hefboom om de emissies van het luchtvervoer terug te dringen, is vorig jaar een oproep tot het indienen van projecten ter waarde van 200 miljoen gelanceerd voor demonstratieprojecten en pre-industriële studies. "Het zal worden verlengd tot het najaar van 2022 en kan worden opengesteld voor industrialisatie", aldus het kabinet van de minister.

Er is ook een oproep van 100 miljoen euro voor twee jaar gelanceerd voor projecten "gericht op opkomende spelers in de koolstofarme luchtvaart".

"Het doel van deze regeling is innovaties te steunen die snel kunnen voorzien in de koolstofvrije luchtvaartmarkt, zoals elektrische of hybride lichte vliegtuigen, die op kortere termijn kunnen worden ontwikkeld dan koolstofvrije vliegtuigen", aldus het ministerie.

(...)

Mijn commentaar: *Er zullen aanzienlijke bedragen worden besteed aan de ontwikkeling van de vliegtuigen van de toekomst.*

Tijdens een persconferentie heeft de FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) de presidentskandidaten eraan herinnerd dat de tijd van de luchtvaartindustrie niet de tijd is van politici, noch die van de luchtvaartmaatschappijen. De voortstuwingsmethoden van morgen zijn voor overmorgen.

Wat dringend nodig is, is de ontwikkeling van een echte SAF-sector (duurzame vliegtuigbrandstoffen). De FNAM roept de toekomstige regering op om dit op te zetten; het is een politieke beslissing.

De staat legt dit jaar 1% van deze nieuwe duurzame brandstof op in de tanks van Franse vliegtuigen. "Maar we redden het niet en zullen er belasting voor moeten betalen," klaagde Marc Rochet, voorzitter van de FNAM.

En het streefcijfer van 2% voor 2025 is misschien al niet meer haalbaar, ook al denkt Total daar anders over.

Met andere woorden, de totstandbrenging van een Franse SAF-sector staat nog in de kinderschoenen. Het zou echter een krachtige daad van soevereiniteit kunnen zijn in een context van verscherpte concurrentie.

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](#)

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg bij het sluiten van de beurs op maandag 21 maart **3,935 euro. Het is deze week sterk gestegen met +5,35%.**

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



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,31. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 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.

De prijs van Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gestegen met \$11 tot \$116.

De crisis in Oekraïne ligt aan de basis van de stijging van de olieprijsen, die ook gevolgen heeft voor koper en goud.

Aan het begin van de maand bereikte de Brent ruwe olie een niveau van \$132, dicht bij het record van \$150 dat in 2008 werd bereikt.

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



Evolutie van de olieprijsen over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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 aandeelhouder 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 dit persbericht niet langer 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](#).

11095 mensen ontvangen dit persbericht live