

Gelukkige verjaardag Air France



**Ik 90 jaar Air**

**France  
... en elegantie**

**Nieuwsflits van François** Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(Raison d'être van de Air France-KLM groep)

#duurzame luchtvaart

**voormalig directeur Air** France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC



**N°100, 5 oktober 2023**

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

***Gelukkige Verjaardag Air France ... Gelukkige verjaardag Air France ... Gelukkige verjaardag Air France !***

**> 1933-2023: de ongelooflijke saga van Air France**

(bron La Tribune) 30 september - De Concorde markeerde bijna drie decennia lang de geschiedenis van Air France. Aan het einde van een drukke en financieel veelbelovende zomer is Air France net begonnen met de festiviteiten voor haar 90e verjaardag. Hier blikken we terug op enkele mijlpalen in de geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij.

Air France staat op het punt om haar 90e verjaardag te vieren. Hoewel de officiële datum tot nu toe 7 oktober is, lanceerde de nationale luchtvaartmaatschappij de festiviteiten op woensdag 26 september in Galeries Lafayette. De festiviteiten zullen de komende weken

doorgaan, met een tour langs de internationale bestemmingen van Air France.

La Tribune kijkt terug op negen decennia van een rijke maar bewogen geschiedenis, waarin Air France de ambassadeur van het land is geworden op elk continent, maar ook het symbool van een luchtvaartmaatschappij die moeilijk te veranderen is tegenover nieuwe concurrenten die even wendbaar als formidabel zijn. Na op afstand te zijn gehouden door de staat tijdens de gezondheids crisis, is Air France nu weer op weg naar winstgevendheid en surft het op de huidige dynamiek van het luchtvervoer om enkele recordprestaties

neer te zetten. Hier is een terugblik op de belangrijkste data in de geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij.



### **1933: Geboorte van Air France**

Op 7 oktober 1933, meer dan twee jaar na het schandaal van de liquidatie van het prestigieuze Aerospostale, werd Air France opgericht door de beslissing van de Minister van Luchtvaart, Pierre Cot, om vier Franse luchtvaartmaatschappijen die in moeilijkheden verkeerden na de crisis van 1929 samen te voegen. Air Orient was de ruggengraat van het nieuwe bedrijf en voorzag het van zijn embleem, het gevleugelde zeepaardje, dat binnen Air France de bijnaam "de garnaal" kreeg. Veertien jaar na de oprichting van de eerste Franse luchtvaartmaatschappijen legde de staat - de absolute meester in het toekennen van exploitatieconcessies voor luchtvaartmaatschappijen - het monopolie op van één enkele luchtvaartmaatschappij, weliswaar privé, maar met als roeping te vliegen "voor de dienst en de eer van ons land". Air France werd gelanceerd met een vloot van 225 vliegtuigen die werden ingezet in Europa, het oostelijke Middellandse Zeegebied, Zuid-Amerika en vervolgens het Verre Oosten.

### **1948: Max Hymans, voorzitter van**

#### **Air France Reconstruction,**

komt droog uit de oorlog. In 1945 kwam het bedrijf onder controle van de staat, terwijl de burgerluchtvaart (DGAC) werd genationaliseerd. Drie jaar later, in 1948, werd Air France een nationale luchtvaartmaatschappij. Max Hymans werd benoemd tot voorzitter. Hij was het die het bedrijf heropbouwde en het tot een van 's werelds toonaangevende luchtvaartmaatschappijen maakte.

Naast het netwerk naar de koloniën opende hij een aantal prestigieuze routes, waaronder Tokio, Mexico City, Rio de Janeiro en Lima, en richtte hij zich op Noord-Amerika. De route Parijs-New York, gelanceerd in 1946, werd al snel gevolgd door Boston en Montreal. Tegen het midden van de jaren 50 beschikte Air France over "het meest uitgebreide netwerk ter wereld".

Het verkeer volgde. Tussen 1946 en 1963 steeg het met 14% per jaar. Tegelijkertijd realiseerde

Max Hymans zich dat het luchtvervoer aan de vooravond stond van een echte revolutie: het jet-tijdperk, dat de weg zou vrijmaken voor de democratisering van het luchtvervoer. Hij bestelde twaalf Caravelles en tien Boeing 707's, waarvan de eerste eind jaren 1950 in de vloot van Air France werden opgenomen. De verschuiving naar modern vervoer was in volle gang.

### **1963: UTA landt in het Franse luchtruim, Air Inter doet zijn intrede De**

financiële steun van de staat als aandeelhouder van Air France (de eerste winst werd pas in 1966 gemaakt), weerhield de opkomst van nieuwe privéspelers in het Franse luchtruim niet. Onder hen zijn Air Inter in 1960 en UTA in 1963 onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van Air France.

Deze twee onruststokers vielen Air France uiteindelijk in de schoot in de jaren 1990. Het beroemde UTA (Union des transports aériens) ontstond in 1963 uit de fusie tussen TAI (Transports aériens intercontinentaux) en UAT (Union aéromaritime des transports) en groeide uit tot een succes dankzij zijn netwerk naar Afrika, het Verre Oosten en de Stille Oceaan. In 1963 veroverde Air Inter, een andere privémaatschappij, het luchtruim boven Frankrijk. Drie jaar na de echte start in 1960 (een eerste poging was mislukt in 1958) was de maatschappij op weg om haar riskante gok om het nationale grondgebied te bedienen, dat door Air France in de steek was gelaten, te winnen. Met zijn gratis service, de voorloper van de huidige lagekostenmaatschappijen, democratiseerde Air Inter het Franse luchtvervoer. Het was een commercieel succes. Het verkeer groeide met 50% per jaar. In 1970 vervoerde Air Inter 2,7 miljoen passagiers met 40 vliegtuigen.

### **19 mei 1968, de overwinning van de piloten**

Piloten van Air France, UTA en Air Inter staken drie dagen lang. Ze eisten dat hun loon berekend zou worden op meer dan alleen de tijd die ze in de lucht doorbrachten. Het management reageerde overdreven. Alle vliegtuigen werden aan

de grond gehouden. De staking sleepte zich 26 dagen voort. De regering Chaban-Delmas drong er bij de drie voorzitters op aan om de dialoog te hervatten. De piloten wonnen hun zaak. En ze werden een krachtig tegenwicht.



### **1976: De Concorde gaat van start**

Op 21 januari 1976 lanceert Air France de Concorde op de route Parijs-Dakar-Rio de Janeiro, terwijl op dezelfde dag BOAC (het latere British Airways) de supersonische vlucht lanceert tussen Londen en Bahrein. Parijs-Caracas en Parijs-Washington volgen een paar maanden later. Dan een jaar later tussen Parijs en New York, wat om economische redenen al snel de enige route van de Concorde werd. Als symbool van luxe en uitzondering voegde de Concorde een "plus" toe aan het imago van Air France waar alleen British Airways, de andere maatschappij die het toestel exploiteerde, aan kon tippen.

In juli 2000 bezegelde de crash in Gonesse bij Roissy, waarbij 144 mensen omkwamen, het lot van de mooie witte vogel. In november 2003 werd de verlieslatende exploitatie stopgezet.

### **12 januari 1990: overname van UTA**

In de eerste helft van de jaren 1980 zette Air France zijn opmars voort. In 1984, toen Pierre Giraudet na tien jaar terugtrad als voorzitter, was Air France de op drie na grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld in termen van verkeer en maakte het bedrijf winst.

Zeker uit angst dat UTA zou worden overgenomen door een buitenlandse luchtvaartmaatschappij, met name British Airways, betaalde Air France op 12 januari 1990 de som van 7 miljard frank (1,06 miljard euro) om de controle over deze steeds agressievere rivaal over te nemen. De transactie heeft nog een ander strategisch aspect. Het stelde Air France in staat om het belang van 35,8% van UTA in Air Inter over te nemen, waardoor het meer dan 75% van het kapitaal van de binnenlandse luchtvaartmaatschappij in handen kreeg voordat het deze in 1997 opslokte.

Deze meervoudige zet gaf Air France controle over het binnenlandse netwerk op een moment dat de luchtvaartmaatschappij haar hub-strategie aan het implementeren was. Dit alles terwijl het de offensieven van de nieuwe concurrenten AOM en Air Liberté

verpletterde. Maar de aankoop van UTA was ook het beginpunt van een afdaling naar de hel die Air France destijds bijna aan de rand van de afgrond bracht. De overname vond plaats zonder kapitaalverhoging, terwijl Air France investeerde in vlootvernieuwing, aan de vooravond van een hevige terugval in de sector met de Golfoorlog in 1991.

Het ene bezuinigingsplan volgde op het andere. Het mocht niet baten. De verliezen liepen op. De schuld bereikte 36 miljard frank in 1993. Air France verloor marktaandeel. In de zomer van 1993 lanceerde Bernard Attali, die sinds 1988 aan het hoofd stond van Air France, het zoveelste besparingsplan. De maat was vol voor het personeel, dat ging staken. Demonstraties, botsingen met de CRS op de landingsbanen Orly en Roissy - Air France was een kruitvat. De Balladur-regering trok het plan op 24 oktober in. Bernard Attali nam ontslag.

### **27 juli 1994, 20 miljard frank voor een Perestroika**

Drie dagen na het aftreden van Bernard Attali werd Christian Blanc op 27 oktober 1994 voorzitter van een klinisch dood bedrijf. Hij betrok het personeel bij de redding van het bedrijf door hen te vragen oplossingen voor te stellen.

Op basis van deze raadpleging stelde hij een compromisloos bedrijfsplan op: een productiviteitsverhoging van 30% over drie jaar, 5000 ontslagen en een loonstop van twee jaar..... De tekst werd in april 1994 aan een referendum onderworpen. De "ja"-stem won.

Christian Blanc kon de revolutie van Air France ontketenen. Maar om dit te begeleiden, eiste en kreeg hij financiële steun van de staatsaandeelhouder. Op 27 juli gaf Brussel het groene licht aan de Franse regering om Air France te herkapitaliseren voor een bedrag van twintig miljard frank (3,05 miljard euro).

### **2 april 1996: de hub Roissy, het wapen van de herovering**

Op 2 april 1996 opende Air France haar hub Roissy. De hub, een echt strategisch wapen, is een maximaal geoptimaliseerd systeem van verbindingen. Het vluchtschema is zo georganiseerd dat een groot aantal vliegtuigen op vrijwel hetzelfde moment op de luchthaven aankomt om in zeer korte tijd aan te sluiten op een golf van vertrekkende vliegtuigen. Een waar luchtballet.

Op die manier maken deze "afspraken", verspreid over de dag, het mogelijk om in zeer korte tijd een maximaal aantal aansluitingen te realiseren, over het algemeen tussen middellange- en langeafstandsvluchten, waarbij de eerste passagiers levert aan de tweede. Vanaf het zomerprogramma 1996 heeft Air France dankzij de hub haar aanbod van aansluitende diensten op Roissy met 145% kunnen uitbreiden. Air France heeft zichzelf de middelen gegeven om te slagen. Christian Blanc deed een beroep op twee experts op dit gebied. Steven Wolf, voormalig CEO van United Airlines, die de uitvinder van de "hub", de Indisch-Amerikaanse Rankesh Gangwal, heeft meegenomen. Rankesh Gangwal zet het vluchtschema op muziek. Het credo: standaardiseer vluchtschema's, standaardiseer vliegtuigen op dezelfde bestemming, verhoog frequenties, verhoog het aantal directe vluchten, schaf hop-on hop-off af en

sluit de minst winstgevende tussenstops... Een ware culturele revolutie.

### **22 februari 1999, de beursgang**

Ondanks de staking van de piloten in juni 1998 aan de vooravond van het wereldkampioenschap voetbal in Frankrijk, boekte Air France, sinds de herfst van 1997 geleid door Jean-Cyril Spinetta, positieve resultaten. Sterk genoeg om de Franse regering ertoe aan te zetten haar aandeel in Air France te verminderen. Meer dan 24,4% van haar aandelenbezit of dat van publieke aandeelhouders wordt op de markt gebracht, terwijl 12% wordt opengesteld voor werknemers, waaronder 8% voor piloten als onderdeel van een salaris-aandelenruil. Uiteindelijk is het aandeel van de staat teruggebracht tot 54,4%.

### **20 juni 2000: Air France een pijler van Skyteam**

Jean-Cyril Spinetta neemt de teugels van Air France over, bouwt voort op de fundamenten die door Christian Blanc zijn gelegd en lanceert Air France in een fase van winstgevende groei. Geïsoleerd op het internationale toneel overtuigde Air France in juni 1999 Delta Airlines om een sterk commercieel partnerschap aan te gaan.

Deze overeenkomst leidde op

20 juni 2000 tot de oprichting van de Skyteam-alliantie, waar ook Aeromexico en Korean Air deel van uitmaken, gevolgd door Czech Airlines, Alitalia, KLM, Northwest, Continental (dat de alliantie nu heeft verlaten), Aeroflot en China Southern.

Vandaag is Skyteam de tweede van de drie allianties na Star Alliance (Lufthansa, United) en vóór Oneworld (British Airways, American...).

### **3 mei 2004: overname van KLM**

Op 9 april 2003 werd de wet die de privatisering van Air France mogelijk maakt gepubliceerd in het Journal Officiel. Wanneer de marktomstandigheden het toelaten, zal de Franse staat zijn belang in Air France terugbrengen van 54,4% tot "iets minder dan 20%". Air France bevrijden van de staat is essentieel als het kapitaalallianties wil aangaan met andere particuliere Europese luchtvaartmaatschappijen, die vijandig staan tegenover het idee om onder controle van een overheidsbedrijf te komen.

Vijf maanden later, op 16 september, ondertekenden Air France en KLM een fusieovereenkomst. Op 3 mei 2004, na een succesvol openbaar ruilaanbod, werd de fusie effectief. Het belang van de staat in de nieuwe entiteit verwaterde automatisch tot 44% (28,6% vandaag). Air France werd geprivatiseerd. Samen met KLM werd het de grootste luchtvaartgroep ter wereld in termen van omzet. De stap was perfect. KLM is een goudklompje. De prijs (800 miljoen euro) was bespottelijk voor een bedrijf met meer dan 200 vliegtuigen, waarvan de herstructurering al in gang was gezet.

De fusie komt op een moment dat het verkeer sterk aantrekt. De groep heeft winstniveaus bereikt die nog nooit eerder zijn vertoond in de geschiedenis van Air

France. In 2007-2008 boekte Air France-KLM een operationele winst van €1,4 miljard, ondanks de hoge olieprijs. Helaas maakte de crisis die volgde op het faillissement van Lehman Brothers in september 2008 een einde aan deze gouden periode. In 2008-2009 leed Air France voor het eerst sinds de fusie met KLM en voor het eerst in 13 jaar verlies. Een jaar later waren de verliezen vertienvoudigd tot €1,3 miljard. Air France verkeert in een crisis. Het trauma van de crash van de AF 447 voor de kust van Brazilië op 1 juni 2009, die 228 levens eiste, versterkte alleen maar de twijfels die in het bedrijf waren geslopen. De valse opleving van 2010 en de bestuurscrisis die volgde in 2011 zullen de maatregelen die genomen moeten worden om het herstel in te zetten vertragen.

### **1 juni 2009, het ongeval met de AF447**

Op 1 juni 2009 stortte een Airbus A330 van Air France op de route Rio-Parijs neer in de zuidelijke Atlantische Oceaan tussen Brazilië en Senegal, waarbij 228 mensen om het leven kwamen.

Op 10 oktober 2022, na twee jaar zoeken naar het wrak en de vluchtreorders (de beroemde zwarte dozen) op de bodem van de oceaan, drie jaar technisch onderzoek en tien jaar rechtszaak, stonden Air France en Airbus terecht voor onvrijwillige doodslag. Op 27 april 2023, tien dagen nadat de fabrikant en de luchtvaartmaatschappij waren vrijgesproken, ging de openbare aanklager in beroep tegen het vonnis.

### **Januari 2012, het reddingsplan Transform 2015**

De situatie van de Franse luchtvaartmaatschappij is catastrofaal. Eind 2011 was het eigen vermogen zo laag (minder dan de helft van het aandelenkapitaal) dat later in het jaar, zoals bepaald in de Franse handelswet, een vergadering van de raad van bestuur zou moeten worden gehouden om te beslissen of de activiteiten zouden worden voortgezet of gestaakt. Air France heeft twee jaar de tijd om te herkapitaliseren of het aandelenkapitaal te verlagen. Hoewel symbolisch, zegt dit veel over de staat van Air France.

Op 12 januari 2012 lanceerde Air France-KLM het Transform 2015 plan, dat als doel heeft om de schuld tegen 2015 met €2 miljard te verminderen tot €4,5 miljard, door €2 miljard aan kasstroom te genereren (exclusief investeringen). Het plan combineert onmiddellijke maatregelen om de lonen te bevrozen, de investeringen te verminderen en de productiviteit te verbeteren. Dit laatste houdt in dat de collectieve overeenkomsten met alle personeelscategorieën worden herzien met als doel de economische efficiëntie van Air France met 20% te verhogen. Deze maatregelen hebben geleid tot een overbezetting die zal worden aangepakt door een vrijwillig afvloeiingsplan voor 3.400 mensen. Dit was echter niet genoeg.

Op 18 september 2013 kondigde het management aanvullende maatregelen aan om de Transform-doelstellingen te bereiken. Om de middellangeafstands- en vrachtactiviteiten om te buigen, zullen deze een vermindering van het aanbod en een groter gebruik van onderaannemers op luchthavens inhouden. Er is een nieuw afvloeiingsprogramma aangekondigd.

Deze keer gaat het om 2.800 mensen. Tegen het einde van 2014 zal Air France bijna 10.000 banen hebben geschrapd sinds 2010.

### **September 2014, de verontwaardiging van de piloten Aan het**

begin van 2014 hoopte

Alexandre de Juniac dat Air France zijn zwarte brood had gegeten en van plan was om tegen het einde van het jaar over te stappen van een herstelfase naar een ontwikkelingsfase. De belangrijkste focus van de Air France-KLM CEO is de versnelde groei van Transavia, de low-cost dochteronderneming van de groep die bestaat uit twee entiteiten: Transavia Holland, opgericht in 1965 en eigendom van KLM, en Transavia France, eind 2006 gelanceerd door Air France. Het doel is om een Transavia Europe op te zetten met bases in heel Europa, zoals Easyjet of Ryanair, en om de vloot tegen 2017 te verdubbelen tot 100 vliegtuigen. De activiteiten moeten in de zomer van 2015 van start gaan, met bases in Portugal en Duitsland.

In een toch al gespannen sociaal klimaat hebben de piloten van Air France het niet. Onder

impuls van het Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) met een ultralegale meerderheid werd op 15 september een staking uitgeroepen. Ze wilden met name één contract voor piloten van vliegtuigen met meer dan 110 zitplaatsen - wat niet verenigbaar is met de kostenbeheersingsdoelstellingen van dit project - en garanties over de reikwijdte van het project. De harde staking duurde twee weken, de langste in de geschiedenis van het bedrijf.

### **5 oktober 2015, het hemd van het lijf**

De staking bleef niet zonder gevolgen. Het kostte Air France 500 miljoen euro, de luchtvaartmaatschappij boekte een zesde jaar op rij verlies en het Transavia Europe project werd opgegeven. De sfeer was nog steeds gespannen het volgende voorjaar toen Alexandre de Juniac onderhandelingen startte over het nieuwe strategisch plan Perform, dat Transform 2015 moest opvolgen. In september lanceerde het management, bij gebrek aan een akkoord met de vakbonden, een "plan B" voor afvloeiing, met de aankondiging van een vermindering van de langeafstandsactiviteiten met 10%, de annulering van vliegtuigorders en het vertrek van 1.000 werknemers in 2016 en 1.900 in 2017, met de dreiging van gedwongen ontslagen.

Het nieuws veroorzaakte een vuurstorm: leden van het management werden aangevallen door woedende werknemers buiten het hoofdkantoor in Roissy. De beelden van twee directieleden van Air France die over een hek klommen om van hen weg te komen, waaronder HR-directeur Xavier Broseta, gingen de hele wereld over. De onthulling was desastreus voor het bedrijf.

Ondanks deze episode waren zowel Air France-KLM als Air France uiteindelijk weer winstgevend. Begin 2016

lanceerde het management het Perform-plan

opnieuw. Terwijl het vertrek van 1.000 werknemers voor het lopende jaar is



bevestigd, krijgt een groeiscenario voor de toekomst vorm. In grote lijnen is het een replica van het plan dat een jaar eerder werd voorgesteld, maar met een nieuwe methode die de plaats van de sociale dialoog herstelt.

### **16 augustus 2018, de benoeming van Benjamin Smith**

Het klimaat blijft niet lang rustig. Alexandre de Juniac nam in april 2016 ontslag om de functie van directeur-generaal van de Internationale Vereniging voor Luchtvervoer (IATA) op zich te nemen, zichtbaar uitgeput door de onmogelijkheid om Air France grondig te hervormen. Jean-Marc Janaillac volgde hem op aan het hoofd van Air France-KLM. Hoewel hij uiteindelijk werd geaccepteerd voor zijn Trust Together-plan - dat leidde tot de lancering van de lagekostenmaatschappij Joon, die in 2019 uitliep op een fiasco - volgden er industriële acties. Jean-Marc Janaillac trad uiteindelijk op zijn beurt af in mei 2018, na het referendum dat hij zelf had gelanceerd om een loonconflict met de vakbonden te beslechten.

Na drie maanden wikken en wegen werd de Canadees Benjamin Smith - bij iedereen bekend als "Ben" in die tijd, of zelfs "Ti Ben" - gekozen. De nu voormalige nummer 2 bij Air Canada is de eerste buitenlandse baas aan het hoofd van Air France-KLM. Zijn keuze weerspiegelt de groeiende invloed van Delta Airlines binnen de groep. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij is sinds 2009 partner in een trans-Atlantische joint venture en verwierf in 2017 samen met China Eastern Airlines een belang van 10% in Air France-KLM. Terwijl de Franse regering, die traditioneel aandringt op de selectie van een driekleurige manager, Ben Smith steunt, zijn de vakbonden in het geweer gekomen uit naam van economisch patriotisme.

Ondanks deze aanvankelijke tegenstand heeft de nieuwe baas het salarisconflict in minder dan een maand opgelost. Een tovenaar, zouden sommigen zeggen. Hij haalde zeker het chequeboekje boven, maar het gewicht van de verhogingen bleef redelijk, vooral in vergelijking met wat de vorige staking had gekost. Tegelijkertijd verkreeg Benjamin Smith van de piloten de ontwikkeling van Transavia France boven het plafond van 40 vliegtuigen dat in 2014 was vastgesteld. De luchtvaartmaatschappij heeft nu 70 vliegtuigen en zal tegen het einde van het jaar haar eerste Airbus A320 NEO ontvangen.

Het andere grote project van Benjamin Smith is de creatie van een meer geïntegreerde groep, met een bestuursstructuur die in staat is zijn strategie op te leggen aan Air France onder leiding van Anne Rigail enerzijds en vooral aan KLM onder leiding van de onbuigzame Pieter Elbers anderzijds. Deze laatste aarzelt niet om de autonomie van zijn bedrijf met hand en tand te verdedigen en de Nederlandse belangen boven die van de groep te stellen. Dit is een situatie die Air France-KLM al jaren parten speelt. En dit alles met de steun van de Nederlandse staat, die in het grootste geheim de overname van 14% van het kapitaal van de groep lanceerde, tot groot ongenoegen van de Fransen. Maar uiteindelijk won Ben Smith met het vertrek van Pieter Elbers, onthuld door La Tribune in januari 2022.

### **Maart 2020, de Covid-19 pandemie**

2019 is een recordjaar voor het luchtvervoer en Air France-KLM profiteert van de

groei, ook al blijft de winstgevendheid laag, vooral bij Air France.

Maar in maart 2020 kwam alles tot stilstand toen de Covid-19-epidemie een wereldwijde pandemie werd. Luchtvaartmaatschappijen annuleerden massaal hun vluchten, grenzen gingen dicht en de eerste indammingsmaatregelen kregen vorm. De klap kwam hard aan bij Air France-KLM. Zonder inkomsten verliest de groep €25 miljoen per dag en Air France heeft maar genoeg geld om het tot juni uit te houden.

De Franse regering schoot te hulp. Parijs verstrekte Air France een aandeelhouderslening van € 3 miljard, ondersteund door een lening met staatsgarantie (PGE) van € 4 miljard in april. Den Haag doet hetzelfde voor KLM met een directe lening van €1 miljard en €2,4 miljard aan bankgaranties. Gesterkt door de steun heeft de groep de horde genomen en is het verkeer vanaf de zomer van 2021 geleidelijk hervat, ondanks talrijke uitbraken van het virus. Dankzij langdurige werktijdverkorting herstelt Air France-KLM zich zelfs beter dan haar traditionele concurrenten zoals Lufthansa.

Air France-KLM heeft in twee jaar tijd meer dan 10 miljard euro verloren en moet haar eigen vermogen, dat enkele miljarden euro negatief is, weer opbouwen. In april 2021 vindt een eerste operatie van 4 miljard euro plaats, grotendeels gesteund door de Franse staat (via de omzetting van zijn lening in quasi-aandelen) en China Eastern Airlines. De Nederlandse staat en Delta Airlines verwaterden. Een tweede transactie vond plaats in mei 2022 voor €2,3 miljard. CMA-CGM (sindsdien aandeelhouder van La Tribune)

stormde het kapitaal binnen en nam een belang van 9%. De Franse en Nederlandse overheid behielden hun belang, respectievelijk 28,6% en 9,3%. Delta en China Eastern zijn verwaterd.

### **September 2023, Air France viert haar 90e verjaardag**

Air France viert haar 90e verjaardag in uitstekende operationele vorm. Na de terugkeer naar winstgevendheid in 2022, dankzij een recordzomer, is Air France-KLM 2023 zeer solide begonnen met een sterke stijging van de winstgevendheid. En voor één keer is het inderdaad de Franse luchtvaartmaatschappij die de groep omhoog trekt met de hulp van Transavia France, terwijl KLM het moeilijker heeft. En de toekomstige financiële resultaten zouden de zeer sterke vraag van deze zomer moeten weerspiegelen. Benjamin Smith heeft er in ieder geval vertrouwen in. Als bewijs van dit vertrouwen heeft Air France-KLM zojuist een recordorder geplaatst voor 50 Airbus A350's om een groot deel van haar langeafstandsvloot te vernieuwen.

**Air France-KLM staat echter nog steeds voor een aantal uitdagingen, waaronder het verder versterken van haar eigen vermogen, dat nog steeds grotendeels negatief is, het verder terugdringen van haar schulden en natuurlijk het versneld koolstofvrij maken van de vloot, de echte uitdaging voor de komende jaren.**

**Mijn commentaar:** Van al deze belangrijke data voor onze nationale luchtvaartmaatschappij wil ik er één uitlichten: 3 mei 2004, de geboorte van de Air France-KLM groep.

Dit is wat ik schreef in mijn [Flash nr. 81](#), gewijd aan 100 jaar KLM:

De fusie tussen Air France en KLM werd geleid door vier mensen: twee bij Air France (Jean-Cyril Spinetta en Pierre-Henri Gourgeon) en twee bij KLM (Leo Van Wijk en Peter Hartman).

In het voorjaar van 2019, op het hoogtepunt van de bestuurscrisis, spraken Jean-Cyril Spinetta en Peter Hartman met de media. Beiden wezen er graag op hoezeer Air France en KLM hadden geprofiteerd van de fusie in 2004.



*Jean-Cyril Spinetta en Leo Van Wijk - 30 september 2003*

*Het is nu aan het kwartet Ben Smith, Anne Rigail, Marjan Rintel en Steven Zaat om de uitdagingen die voor ons liggen aan te gaan.*

***De eerste is om van de Air France-KLM groep de wereldleider in duurzame luchtvaart te maken.***



*Ben Smith, Anne Rigail, Marjan Rintel en Steven Zaat - 2023*

## **Einde flits**

Je kunt op deze flits reageren door een [bericht](#) te sturen [naar François](#) Robardet

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze flits leuk vindt, geef hem dan door.**

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

## **| François Robardet**

**voormalig Air France-KLM directeur die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.**

**U kunt mij vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.555 mensen ontvangen dit persoverzicht live

