

# Maatschappij stapelde verliezen op en wisselde om de haverklap van bestemmingen - Air Belgium was nog vóór de eerste vlucht gedoemd om te crashen



**Air Belgium werd opgestart als dé Belgische luchtbrug naar China, maar vloog vooral van het ene sukkelstraatje naar het andere. Perfect te voorspellen, zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde. Het hield de federale en Waalse overheid niet tegen om 28 miljoen in het bedrijf te pompen. Ook het vorstenpaar rekende op Air Belgium voor hun staatsbezoeken.**

België en luchtvaartmaatschappijen: het zijn al vaak mislukte huwelijken geweest. Denk aan Sabena, Sobelair en zeker VG Airlines, van de Antwerpse zakenlui Freddy Van Gaever en Tony Gram. Zij zagen een extra gat in de markt met vluchten naar de VS, maar vestigden vooral het record van kortst bestaande vliegmaatschappij ooit. Vloede de champagne nog rijkelijk bij de maidentrip op 24 mei 2002, dan volgde op 5 november al het faillissement. In dat weinig benijdenswaardige rijtje lijkt ook Air Belgium te belanden. Niet alleen worden vanaf 3 oktober alle passagiersvluchten naar Mauritius en Zuid-Afrika geschrapt, de maatschappij vroeg ook een gerechtelijke reorganisatie en bescherming tegen schuldeisers aan. Een malaise die volgens luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) perfect te voorspellen viel. Meer zelfs: Eigenlijk was Air Belgium al van bij de start een doodgeboren kind, zegt hij zonder aarzelen.

Twee jaar wachten

Air Belgium werd in 2016 met veel bombarie én 5 miljoen euro Chinees startkapitaal opgericht als nieuwe luchtbrug naar China. Toch zou het twee jaar duren voor het eerste vliegtuig in april 2018 daadwerkelijk van de grond ging. In eerste instantie zou vanuit Zaventem meerdere keren per week naar Hongkong worden gevlogen, om nadien geleidelijk ook andere Chinese grootsteden aan te doen. Alles zou in goede banen worden geleid door CEO Niky Terzakis, eerder manager bij vrachtmaatschappij ASL Airlines. Maar hoe hard hij en zijn 500 werknemers ook probeerden, Air Belgium zou

nooit in de buurt van succes geraken. De voorbije jaren stapelde de vliegmaatschappij de miljoenenverliezen op en wisselde ze om de haverklap van bestemmingen — tot Guadeloupe en Martinique toe — terwijl er van China al lang geen sprake meer was. Intussen bleven enkel nog Mauritius en Johannesburg als bestemmingen over voor passagiersvluchten.

## Flink miskeken

Wat voor een kleine Belgische luchtvaartmaatschappij sowieso al vreemd is, zegt Van de Voorde. Zeker kleinere maatschappijen denken het best lokaal en wat niche-achtig, als ze niet te veel risico willen lopen en een redelijke bestaanszekerheid willen. Voor wie bijvoorbeeld in Portugal een nieuwe maatschappij opstart, is het geen slecht idee om enkel op Madeira en de Azoren te vliegen. Maar Air Belgium heeft meteen met grote bakken — Boeings 747 — uitpakket en is in alle richtingen beginnen te schieten. Zonder zich af te vragen of er in België wel voldoende potentiële passagiers beschikbaar waren. Om vanuit Brussel grote toestellen richting Mauritius en Zuid-Afrika te vullen, is de thuismarkt simpelweg onvoldoende groot. Zelfs Brussels Airlines kan haar Afrika-netwerk alleen maar voeden door 's ochtends vanuit alle hoeken van Europa al die passagiers eerst naar Brussel te vliegen, en ze dan in de toestellen richting Afrika te stoppen. Maar als je zonder die aanvoervluchten telkens weer vanuit het niets die vliegtuigen moet vullen, zullen ze grotendeels leeg blijven. Dat vat het verhaal van Air Belgium over al die jaren eigenlijk samen. Niet dat CEO Niky Terzakis niets van luchtvaart kent, integendeel. Maar daarop heeft hij zich toch flink miskeken.

## Pr-offensief

En samen met hem vooral de Waalse overheid. Waar een federale investeringsmaatschappij 7,2 miljoen euro toeschoof, stopt de Waalse overheid via allerlei vehikels de voorbije jaren 21 miljoen euro in Air Belgium. Daardoor is de Waalse overheid in de praktijk voor zo'n 35% eigenaar, naast de Chinese hoofdaandeelhouder Hongyang, goed voor 49% van de aandelen. Het Waals Gewest had dit scenario evengoed kunnen voorspellen. Maar zeker na het faillissement van Sabena was de gretigheid van de Waalse overheid groot om met een eigen prestigemaatschappij te kunnen uitpakken, aldus Van de Voorde. Het zou mij zelfs niet verbazen dat het op Waalse vraag gebeurde om de naam 'Air Belgium' te gebruiken én de tricolore kleuren samen met het kroontje op de vliegtuigen te schilderen. Kwestie van het Waalse pr-offensief in het buitenland nog wat meer cachet te geven.

## De luchtvaart, een casino

De tricolor en het kroontje leken er alvast toe te leiden dat koning Filip en koningin Mathilde de voorbije jaren toestellen van Air Belgium huurden voor staatsbezoeken naar Congo, Litouwen en Zuid-Afrika. Maar veel bracht dat financieel allemaal niet op. Tegen de 228,7 miljoen euro omzet die Air Belgium vorig jaar draaide, prijkt een opgestapeld verlies van 91,6 miljoen euro én schulden voor 114,1 miljoen euro. Of hoe de luchtvaart toch een soort casino blijft waarin je op korte termijn zeer veel geld kan verliezen, zegt luchtvaartprofessor Van de Voorde. Air Belgium is lang niet het enige voorbeeld. In de internationale vakbladen prijken genoeg lijsten van failliete maatschappijen die pas het jaar voordien zijn opgericht. Ze verbranden cash met hopen, alleen al aan kerosine voor quasi lege vluchten. Daarnaast is het ook gewoon veel te makkelijk om een maatschappij op te richten. Zonder al te veel geld kan dat al, zolang je maar aan een AOC-vliegvergunning geraakt. Net zoals je tegenwoordig overal crews vindt én de toestellen zelf gewoon kan huren. Niet dat Jan met de pet morgen een luchtvaartmaatschappij kan opstarten, maar de drempels zouden gerust hoger kunnen.

Voorlopig wil Air Belgium voortdoen met cargovluchten en toestellenverhuur. Als het daarvoor toestemming krijgt van de handelsrechtbank. Is dat niet het geval, dan dreigt het worstcasescenario in de vorm van een faillissement. Alle passagiersvluchten vóór 3 oktober blijven verzekerd. In het geval van een faillissement riskeren 20.000 passagiers die een vlucht na 3 oktober boekten hun centen voorgoed kwijt te zijn.

**STEFAN VANDERSTRAETEN**