

Air France-KLM wil sterker uit een historische crisis komen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 808, 17 mei 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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactie

Beste lezers,

Als u aandeelhouder van Air France-KLM bent, is er nog tijd om mij uw volmacht te geven. U vindt alle informatie in mijn [Flash nr. 85](#).

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 26 mei 2021 zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere vergadergerechtigden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Bovendien publiceer ik vanaf deze week aan het eind van de brief infografieken over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Zij geven antwoord op de vragen die door de tegenstanders van de luchtvaart worden gesteld.

Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM wil sterker uit een historische crisis komen

((bron Le Figaro) 12 mei - "Als ik naar mezelf kijk, heb ik medelijden; als ik mezelf vergelijk, troost ik me. "Ben Smith, baas van Air France-KLM, lijkt Talleyrand's spreuk tot de zijne te hebben gemaakt. **Covid-19 luchtvaartmaatschappijen aan de grond houden sinds maart 2020?** Air France-KLM blijft cash verbranden, na een record nettoverlies van 7,1 miljard euro in 2020 ? De groep dankt zijn voortbestaan alleen aan de Franse staat, die nu bijna 30% van het kapitaal bezit ?

Niet genoeg om Ben Smith te ontmoedigen. De CEO wil deze historische crisis ombuigen tot een bron van kansen. In een interview met Le Figaro **zegt hij ervan overtuigd te zijn dat de groep sterker uit de crisis zal komen.** Op een markt waar de concurrentie zal worden beperkt door faillissementen, zal Air France-KLM in een betere positie verkeren dan haar grote Europese rivalen Lufthansa en IAG (British Airways) om te profiteren van de opleving van het luchtvervoer, ook al zal de terugkeer naar een normale situatie zeer traag verlopen. Na de hervorming is de groep klaar om het op te nemen tegen de lagekostenmaatschappijen.

Waar baseert Ben Smith zijn vertrouwen op? Ten eerste over de omvang van het "binnenlandse" langeafstandsnetwerk van Air France. De Franse maatschappij rekent op een massale hervatting van haar vluchten naar overzeese gebiedsdelen. De CEO is er ook van overtuigd dat de concurrentie op deze bestemmingen zijn marktaandeel zal consolideren.

De **tweede overtuiging is dat Transavia, de door Air France en KLM gedeelde lagekostenmaatschappij, klaar is om de concurrentie aan te gaan met easyJet, Volotea, Vueling en Ryanair.** In de afgelopen maanden is de directie van Air France-KLM erin geslaagd de brandhaarden van het verlies te blussen: het binnenlandse netwerk is ingekrompen, de vloot is vereenvoudigd en de provinciale bases in Marseille, Nice en Toulouse zullen worden gesloten.

Maar **Ben Smith gaat misschien te ver om Lufthansa en British Airways te overtreffen.** IAG, dat sterk afhankelijk is van het transatlantische verkeer, leed in het eerste kwartaal een verlies dat gelijk was aan dat van Air France-KLM en Lufthansa. **IAG, lange tijd de meest winstgevende luchtvaartmaatschappij, heeft een kasreserve van 10,5 miljard euro. Lufthansa van haar kant heeft van haar aandeelhouders het groene licht gekregen voor een**

kapitaalverhoging van 5,5 miljard euro om overheidssteun terug te betalen.

Het Duitse concern aarzelde niet om in één jaar tijd 25.000 banen te schrappen. Maar ook zij heeft zich op de toekomst voorbereid. Begin mei bestelde het vijf A350's en vijf Boeing 787's om zijn langeafstandsvloot te moderniseren. **Air France-KLM zal de strijd met haar grote Europese rivalen voortzetten.**

***Mijn commentaar:** Over een paar weken, als de gezondheidssituatie verbetert, zullen de reisbeperkingen geleidelijk worden opgeheven. Luchtvaartmaatschappijen zullen dan wendbaar moeten zijn om zich snel aan te passen.*

Na meer dan een jaar van gedeeltelijke activiteit, lagere lonen en vaak op het laatste moment gewijzigde werktijden, zullen de werknemers centraal staan bij dit herstel. Zodra de activiteit weer enige vorm van stabiliteit heeft bereikt, moet hun inzet worden beloond.

> **Bonus topman Air France-KLM staat nieuwe steun KLM niet in de weg**

((bron FD en NU, vertaald met Deepl com) 10 mei - FD en NU melden dat minister van Financiën Wopke Hoekstra vragen heeft beantwoord van de Kamerleden Mahir Alkaya (SP) en Eelco Heinen en Ingrid Michon-Derkzen (beiden VVD), en zijn reactie heeft gegeven op de in het parlement breed gesteunde motie van Alkaya (SP), die de regering opriep de steun aan Air France-KLM op te schorten zolang de bonus van de CEO niet is uitgesloten.

FD wijst erop dat **Hoekstra heeft gezegd dat de bonus van Smith geen invloed heeft op de beslissing van de Nederlandse staat om al dan niet extra steun te verlenen aan de onderneming.** Eventuele extra steun zou "vooral KLM ten goede komen, net zoals de Franse staat heeft gedaan met zijn steun aan Air France", zo wordt FD Hoekstra geciteerd.

NU schrijft dat **Hoekstra heeft gezegd dat de Nederlandse staat tegen de bonus zal stemmen omdat er in tijden van crisis "geen ruimte is voor het toekennen en betalen van bonussen"** aan bedrijven die overheidssteun nodig hebben. De website merkt op dat de bonus van de CEO gekoppeld is aan langetermijndoelstellingen en pas zal worden uitbetaald wanneer Air France-KLM driekwart van de

ontvangen overheidssteun heeft terugbetaald.

Mijn commentaar: De CEO van Air France-KLM ontvangt noch een "bonus" noch een "premie".

Evenals de CEO's van KLM en Air France bestaat zijn bezoldiging uit een vast en een variabel deel.

Hoe voelde het om je bedrijf langzaam de muur in te zien gaan?

((bron TravelPro, vertaald met DeepL com) 13 mei - Pieter Elbers, CEO van KLM, was woensdag een van de gasten in de Nederlandse late night show Beau (...). In de show **zei Elbers dat KLM in de afgelopen 48 uur "duizenden boekingen" had ontvangen en dat hij "erg opgelucht was dat we weer kunnen gaan reizen**. Het is een tijd geleden dat we positief nieuws hadden, en dat was nodig: iedereen zag hoe slecht het eerste kwartaal was."

Pieter Elbers gaat verder in op de verschillen in reisbeperkingen van land tot land, de verplichte dubbele test om naar Nederland te mogen reizen, en zijn ervaring als CEO van KLM tijdens de pandemie. Over dat laatste **zei Elbers dat men intern sprak van een "uithoudingsstrijd", met op het hoogtepunt van de pandemie een dagelijks verlies van 10 miljoen euro**. "We hebben van alles gedaan om de situatie in te dammen. Denk aan kostenbesparing, de aanzienlijke inkrimping van het personeelsbestand van de onderneming, het creatieve vervoer van goederen. [...] Het bedrijf is veel kleiner, maar klaar om naar de toekomst te kijken."

Wat de van de Nederlandse regering ontvangen staatssteun betreft, zegt Elbers dat "een goed deel" van de 3,4 miljard euro aan steun nog beschikbaar is. "We hebben 3,4 miljard euro aan leningen en kredietfaciliteiten gekregen. **Daarvan hebben we eind vorig jaar € 940 miljoen opgenomen, wat** betekent dat we nog steeds € 2,4 miljard hebben, dus we zijn stabiel. We werken nu hard om de leningen terug te betalen."

Mijn opmerking: KLM heeft weinig gebruik gemaakt van staatsleningen, aangezien zij rechtstreeks steun ontvangt van de Nederlandse staat via het NOW-programma.

Het NOW-programma, dat sinds het begin van de gezondheids crisis elk kwartaal wordt vernieuwd, compenseert gedeeltelijk het omzetverlies van Nederlandse bedrijven.

Deze steun is van cruciaal belang voor de Nederlandse dochteronderneming van de Air France-KLM groep. Momenteel is de kwestie van de verlenging van het NOW-programma voor de drie zomermaanden nog hangende.

> **Air France-KLM wil aantal Transavia-toestellen in Frankrijk verdubbelen of zelfs verdrievoudigen**

((bron Agefi) 12 mei - De Frans-Nederlandse luchtvaartgroep Air France-KLM is van plan het aantal vliegtuigen van haar in Frankrijk opererende low-cost dochter Transavia te verdubbelen of zelfs te verdrievoudigen, zei haar chief executive Ben Smith woensdag.

De vloot van Transavia telt momenteel 40 vliegtuigen in Frankrijk, memoreerde Ben Smith op BFM Business. "We gaan het aantal vliegtuigen hier in Frankrijk verdubbelen of zelfs verdrievoudigen", aldus de directeur, die **opmerkte dat de vlootuitbreiding betrekking zou hebben op nieuwe vluchten en niet op de overdracht van activiteiten van andere maatschappijen van de groep.**

Air France-KLM heeft in april de eerste fase van haar herkapitalisatie uitgevoerd, via een kapitaalverhoging van 1 miljard euro en de omzetting van de 3 miljard euro aandeelhouderslening van de Franse regering in quasi-aandelenkapitaal.

De groep overweegt verdere transacties om haar eigen vermogen te versterken. Deze tweede stap zou "aan het eind van het jaar of begin volgend jaar" kunnen plaatsvinden, aldus Ben Smith.

Gevraagd of een nieuwe luchtvaartmaatschappij moet worden opgenomen in Air France-KLM - dat al Delta Airlines en China Eastern Airlines onder zijn aandeelhouders telt - zei Ben Smith dat dit "een mogelijkheid" was. "Wat heel belangrijk is, is dat onze aandeelhouders op één lijn zitten met onze strategie" en dat ze voor de lange termijn bij de groep blijven, voegde de topman eraan toe.

***Mijn commentaar:** Ondanks de gezondheids crisis blijft de ontwikkeling van Transavia in Europa de kern vormen van de strategie van de groep Air France om haar middellangeafstandsactiviteiten weer financieel in evenwicht te brengen.*

IAG: lanceert een converteerbare obligatie-uitgifte van 800 ME

((beursbron) 11 mei - **International Consolidated Airlines (IAG) lanceert een emissie van senior ongedekte obligaties die converteerbaar zijn in gewone aandelen voor een initieel bedrag**

van ongeveer 800 miljoen euro.

De eigenaar van British Airways, Aer Lingus en Vueling zal de netto-opbrengst van de transactie gebruiken om zijn balans te versterken en zijn totale liquiditeit te vergroten, gezien de aanhoudende onzekerheid in de sector als gevolg van de pandemie. IAG zal de bijeengebrachte middelen ook gebruiken om haar operationele en strategische flexibiliteit te vergroten, zodat zij kan profiteren van het herstel van de vraag.

Lufthansa werkt met banken aan kapitaalverhoging van €3 miljard

((bron Bloomberg, vertaald met Deepl com) 11 mei - **Deutsche Lufthansa AG werkt samen met banken aan een plan om ongeveer 3 miljard euro aan eigen vermogen op te halen** om te helpen bij de terugbetaling van zijn reddingsoperatie door de staat, volgens mensen die bekend zijn met de zaak.

Het tijdstip en de omvang van de kapitaalverhoging zullen afhankelijk zijn van de marktvoorwaarden en zouden al in juni kunnen plaatsvinden, aldus de personen.

Europa's grootste luchtvaartmaatschappij kreeg vorig jaar een financiële injectie van 9 miljard euro van de staat nadat de pandemie van het coronavirus een einde had gemaakt aan een decennialange hausse in het luchtvervoer. De nieuwe financiering zou voldoende cash opleveren om een deel van het stille belang van 5,5 miljard euro dat de Duitse staat nog in handen heeft, terug te betalen. De beloning van het topkader van Lufthansa en fusie- en overnameactiviteiten worden beperkt totdat de onderneming de staat heeft terugbetaald.

(...

)Vorige week hadden de aandeelhouders ingestemd met een mogelijke kapitaalverhoging van 5,5 miljard euro. Lufthansa had eerder gezegd dat het niet het volledige beschikbare bedrag zou gebruiken en in plaats daarvan zou streven naar "een zo klein mogelijke verhoging".

Lufthansa blijft geld verliezen nu de pandemie van het coronavirus het reizen over de hele wereld aan banden legt. De luchtvaartmaatschappij **heeft haar maandelijkse cashverlies in het eerste kwartaal teruggebracht tot 235 miljoen euro en verwacht dat dit cijfer in de lopende periode zal krimpen tot 200 miljoen euro per maand, waardoor** haar operationele verlies zal dalen van 5,5 miljard euro vorig jaar. (...)

Mijn commentaar: Het is duidelijk dat noch IAG, noch de Lufthansa groep, noch de Air France-KLM groep van plan zijn de tijdens de gezondheids crisis opgelopen schulden zelf af te lossen.

De drie grootste Europese luchtvaartgroepen zien zich genoodzaakt zich tot hun huidige of toekomstige aandeelhouders te wenden.

IAG heeft zich reeds tot Qatar Airways gewend, Lufthansa tot de Duitse regering, Air France-KLM tot de Franse regering en China Eastern. Voor de drie concurrerende groepen ligt een tweede fase van herkapitalisatie in het verschiet.

Ryanair boekt zwaar jaarlijks verlies, maar ziet herstel in het verschiet

((AOF bron) 17 mei - De Covid-19 crisis heeft de jaarrekening van **Ryanair** in het diepe rood doen belanden. **Tijdens haar boekjaar 2021, dat eind maart afliep**, boekte de Ierse lagekostenluchtvaartmaatschappij **een nettoverlies (exclusief uitzonderlijke elementen) van 815 miljoen euro**. Een verlies dat lager is dan het door de consensus verwachte verlies (-834 miljoen euro). Ter vergelijking: in het vorige boekjaar bedroeg de nettowinst één miljard euro.

De omzet daalde met 81% tot 1,64 miljard euro en het **aantal passagiers daalde met 81% tot 27,5 miljoen**.

(...)

Voor het lopende boekjaar hoopt de groep op een heropleving van het verkeer deze zomer dankzij de voortgang van de vaccinatiecampagnes en de geleidelijke opheffing van de verkeersbeperkingen. Een solide opleving wordt verwacht in de tweede helft van het boekjaar 2022, wanneer het merendeel van de Europeanen zal zijn gevaccineerd. De sterke wekelijkse boekingen sinds begin april wijzen erop dat het herstel al is ingezet. Tegelijkertijd bevestigde de luchtvaartmaatschappij dat het passagiersaantal **voor het lopende boekjaar, dat in maart 2022 afloopt, waarschijnlijk lager dan 80 à 120 miljoen zal liggen. Financieel verwacht Ryanair dicht bij breakeven te zitten**.

In ieder geval zal de groep, om de aanhoudende turbulenties van de komende maanden te doorstaan, kunnen steunen op een solide kaspositie die eind maart meer dan 3,15 miljard euro bedroeg, tegenover 3,5 miljard euro eind december. (...)

Mijn commentaar: het optimisme van Ryanair lijkt gerechtvaardigd.

Het is op haar belangrijkste markt, het intra-Europese vervoer, dat de luchtvaartsector zich het eerst moet herstellen.

> **Boeing: Rolls-Royce bevestigt thesis over nieuwe vliegtuigen**

((bron Les Echos) 14 mei - Het is een van de vragen die de liefhebbers van de lucht bezighoudt. Gaat Boeing binnenkort een nieuw vliegtuig lanceren? **Rolls-Royce heeft zojuist de geruchtenmolen van Chicago op gang gebracht**, nu de baas van de Britse motorenbouwer op de jaarvergadering van donderdag aan de aandeelhouders heeft verklaard dat hij inderdaad met de Amerikaanse rivaal van Airbus in gesprek is over een nieuw programma. **"Net als andere motorfabrikanten, ben ik er zeker van dat we het onderwerp met Boeing bespreken,"** zei Warren East. Volgens Bloomberg is **het de eerste keer dat een grote motorfabrikant officieel melding maakt van het potentiële vliegtuig, dat in het gamma van Boeing tussen de 737 MAX voor de middellange afstand en de kleinere 787 Dreamliner zou komen te staan.**

Voor de Amerikaanse groep staat er veel op het spel. Het gaat erom niet te worden achtergelaten door Airbus in het segment van de vliegtuigen met één gangpad. De Europese fabrikant verzamelt orders voor zijn vliegtuigen met één gangpad en heeft thans ongeveer 60% van dit cruciale marktsegment in handen. Boeing is al bijna tien jaar bezig met het plannen van de lancering van dit nieuwe vliegtuig, dat in de pers de "797" wordt genoemd. Het moet gezegd worden dat een dergelijk project miljarden waard is - minstens tien - en dat de groep in twee jaar tijd bijna 20 miljard dollar heeft verloren.

(...)

Dave Calhoun verklaarde enkele dagen geleden aan analisten dat zijn groep meer rekent op de evolutie van zijn ontwerp- en fabricagemethoden en zijn beheersing van koolstofcomposietstructuren om in de toekomst concurrerende vliegtuigen aan te bieden, dan op de komst van een nieuwe generatie motoren. De directeur, wiens mandaat is verlengd tot zijn 70e verjaardag - de raad van bestuur heeft voor hem de regels van de groep herzien - heeft nog enkele jaren om deze voorschriften in de praktijk te brengen en de "797" op het asfalt te brengen.

***Mijn commentaar:** De laatste twee jaar heeft Boeing verlies geleden, hetzij door de gezondheids crisis, hetzij door het B737 Max-debacle.*

Voor de uitvoering van haar nieuwe vliegtuigproject zal Boeing kunnen profiteren van de steun van de Amerikaanse regering, die onlangs grote

orders voor militaire vliegtuigen heeft geplaatst.

> Airbus blaast project A320-assemblage lijn in Toulouse nieuw leven in

((bron Le Journal de l'Aviation) 12 mei - De gezondheids- en economische crisis in verband met de Covid-19 pandemie had het project weliswaar in de ijskast gezet, maar niet ten grave gedragen.

Airbus heeft op 12 mei aangekondigd dat het zijn project voor de installatie van een assemblage lijn voor de A320-familie in Toulouse nieuw leven zal inblazen. Het zal worden gevestigd op de voormalige productielocatie van de A380 (Lagardère-site) en zou tegen eind 2022 operationeel moeten zijn.

Door de oprichting van deze nieuwe lijn zullen de faciliteiten in Toulouse ook A321's kunnen assembleren - die momenteel alleen in Hamburg en Mobile worden geproduceerd. Het zal Airbus ook in staat stellen zijn productieapparaat te moderniseren, aangezien het een van de huidige A320 FAL's in Toulouse zal vervangen door een gemoderniseerde en gedigitaliseerde FAL.

Airbus verwacht klaar te zijn om aan de vraag naar de vliegtuigfamilie te voldoen als de single-aisle markt zich herstelt.

Nadat de vliegtuigbouwer gedwongen was zijn productie in 2020 met 40% te verminderen ten opzichte van zijn oorspronkelijke prognoses, verwacht hij dat de productie van zijn A320-vliegtuigen tussen 2023 en 2025 weer het niveau van voor de crisis zal bereiken. Volgens Reuters **heeft de onderneming reeds contact opgenomen met haar leveranciers om zich voor te bereiden op een verhoging van de productie met 18% tegen eind 2022.**

Momenteel worden maandelijks ongeveer veertig vliegtuigen met één gang door Airbus geproduceerd. Een versnelling van de productie is reeds aan de gang om tegen het einde van het jaar vijfenveertig toestellen per maand te bereiken. Vóór de crisis verlieten maandelijks meer dan zestig vliegtuigen van de A320-familie de fabriek.

***Mijn commentaar:** Airbus ziet het einde van de crisis. Dit is goed nieuws voor de inwoners van Toulouse, van wie velen voor de vliegtuigbouwer of zijn onderaannemers werken.*

Airbus en Air France kunnen terechtstaan voor doodslag bij crash in Brazilië

((bron Bloomberg, vertaald met Deepl com) 12 mei -- **Airbus SE en Air France-KLM kunnen worden aangeklaagd wegens doodslag in verband met de dodelijke crash van een vliegtuig met bestemming**

Parijs voor de kust van Brazilië meer dan tien jaar geleden.

Het hof van beroep van Parijs oordeelde woensdag dat de zaak voor de rechter moet komen, aldus een ambtenaar van het hof, die volgens de regels niet bekend wilde worden gemaakt. **Het besluit komt terug op een eerder besluit om de aanklachten tegen de maatschappijen in de crash waarbij 228 mensen om het leven kwamen, te laten vallen.**

Vlucht 447 van Air France stortte in juni 2009 in drie minuten tijd van 38.000 voet in de Atlantische Oceaan bij Brazilië, de dodelijkste crash in de geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de inzittenden van de Airbus A330 heeft het overleefd.

In een rapport uit 2012 concludeerden onderzoekers dat de crash werd veroorzaakt door de verwarde reactie van de piloot op onnauwkeurige snelheidsmetingen, terwijl ze wezen op problemen met de opleiding en de displays van de A330.

Airbus en Air France hadden te kennen gegeven dat zij tegen het besluit in beroep zouden gaan bij het hoogste gerechtshof van het land.

Na een strafrechtelijk onderzoek dat tien jaar geleden begon, hadden de onderzoeksrechters besloten de zaak tegen Airbus en Air France in 2019 te laten vallen. De aanklagers en aanklagers in de zaak hadden beroep aangetekend tegen de beslissing.

Sebastien Busy, een advocaat die de families van de slachtoffers vertegenwoordigt, zei dat het hof van beroep in Parijs van mening was dat Airbus de ernst van de tekortkomingen in zijn snelheidsinstrumenten had onderschat en dat Air France zijn bemanningen niet goed had opgeleid.

De beslissing van de rechtbank "weerspiegelt op geen enkele manier de conclusies van het onderzoek dat heeft geleid tot het seponeren van de zaak," zei Airbus-woordvoerder Guillaume Steuer.

Air France zei dat het "geen enkele criminele fout heeft begaan die tot dit tragische ongeval heeft geleid."

***Mijn commentaar:** De civiele partijen hebben steeds aangedrongen op een strafproces om de verantwoordelijkheid voor het ongeluk in Rio-Pairs duidelijk vast te stellen.*

Het is belangrijk op te merken dat, ondanks het ontbreken van een proces, de meeste families van de slachtoffers schadevergoeding hebben ontvangen van Air France of van de

Bonus van de week

De CO2-uitstoot die nodig is om een passagier te vervoeren, is in de afgelopen 30 jaar gehalveerd

((bron #aviationdurable) 27 april - De luchtvervoersector heeft niet gewacht op het bewustzijn van de samenleving over de opwarming van de aarde om zijn ecologische voetafdruk te verkleinen, en **vliegtuigen stoten 80% minder CO2 uit dan gelijkwaardige vliegtuigen uit de jaren zestig.**

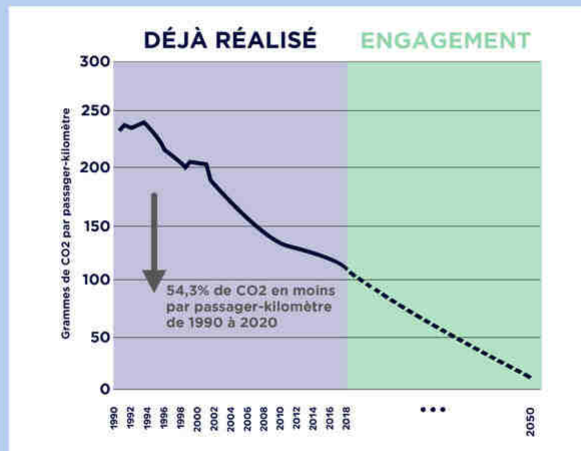
Deze verbetering van de brandstofefficiëntie heeft het mogelijk gemaakt de toename van de broeikasgasemissies los te koppelen van de toename van het verkeer. Daardoor zijn **het brandstofverbruik per vervoerde passagierskilometer en de bijbehorende CO2-uitstoot in de afgelopen 30 jaar met meer dan 50% gedaald.**

Elke nieuwe generatie vliegtuigen verbruikt ongeveer 20% minder brandstof dan de vorige generatie, en nieuwe vliegtuigen verbruiken ongeveer 2 liter per passagier over 100 km.

De hele luchtvaartsector heeft zich er al sinds 2009 toe verbonden zijn milieuvoetafdruk te blijven verkleinen door middel van energieverbeteringen van meer dan 1,5% per jaar, teneinde tegen 2020 koolstofneutraal te kunnen groeien. De verbintenis bestaat erin de netto CO2-emissies van de luchtvaartsector tegen 2050 te halveren ten opzichte van 2005.

#AVIATIONDURABLE

LES ÉMISSIONS DE CO₂ NÉCESSAIRES AU TRANSPORT D'UN PASSAGER ONT ÉTÉ DIVISÉES PAR 2 CES 30 DERNIÈRES ANNÉES.



LE SECTEUR AÉRIEN S'EST ENGAGÉ À DIVISER ENCORE PAR 3 SES ÉMISSIONS NETTES DE CO₂ SUR LES 30 PROCHAINES ANNÉES

SABRINA D'AUDIGIER

***Mijn commentaar:** Ja, luchtvaartmaatschappijen zijn al tientallen jaren bezig om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.*

Is dit genoeg om de CO₂-reductiedoelstellingen van de akkoorden van Parijs te halen? Nee, natuurlijk niet.

Een van de belangrijkste wegen die worden verkend is de levering van synthetische brandstoffen, die met name worden vervaardigd uit CO₂ dat aanwezig is in de atmosfeer.

Volgende week zal ik een infografiek over dit onderwerp voorstellen.

2,2% van de vluchten genereert 80% van het stralingseffect van contrails

((bron #aviationdurable) 4 mei - Het effect van het "luchtverkeer" op de klimaatverandering is afkomstig van de CO₂-emissies in verband met de verbranding van kerosine, maar ook van de niet-CO₂-emissies.

Contrails (witte strepen die soms zichtbaar zijn aan de achterkant van vliegtuigen) kunnen in sommige gevallen hooghangende wolken vormen die geïnduceerde cirruswolken worden genoemd.

Volgens de laatste ramingen zouden deze contrails **en geïnduceerde cirruswolken verantwoordelijk kunnen zijn voor meer dan de helft**

van het effect van de sector, waarbij CO2 ongeveer een derde van het effect voor zijn rekening neemt.

In een Britse wetenschappelijke studie, gepubliceerd in 2020, wordt geschat dat 2,2% van de vluchten bijdraagt aan 80% van het stralingseffect van contrails. Een aanpassing van het traject van deze vluchten met 1,7% zou het opwarmingseffect van deze routes met 59,3% verminderen.



Mijn commentaar: Ik was verrast toen ik ontdekte hoe belangrijk het stralingseffect van condensatiesporen is.

Met behulp van big data is het mogelijk de trajecten van vliegtuigen tegen lagere kosten aan te passen om de uitstoot van deze sporen aanzienlijk te verminderen.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#)

vindt u hoe u toegang krijgt 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**. Het 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, en 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 17 mei gesloten op **4,581 euro**. Het is licht gedaald met -1,04% over een week.

Sinds de aankondiging van de herkapitalisatie is de koers van het aandeel met 14% gedaald.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,27 euro. Het hoogste koersdoel is 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 \$69 per vat**. Het is boven zijn pre-pandemisch niveau.

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 betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het

werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [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](#). 10902 mensen ontvangen dit persbericht live