

Air France beperkt tot 40% op Parijs-Tianjin



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

Nr. 811, 7 juni 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,*

*Aan het eind van deze brief publiceer ik de zesde infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Het geeft nieuwe antwoorden op de vragen die door de tegenstanders van de luchtvaart zijn gesteld.*



*Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.*

*Veel plezier met het lezen*

*François*

## Persoverzicht van maandag

> **Air France: beladingsgraad beperkt tot 40% op Parijs-Tianjin**

((bron Air Journal) 5 juni - **De burgerluchtvaartadministratie van China (CAAC) zal de beladingsgraad van de vluchten Parijs-Tianjin van Air France met ingang van 7 juni gedurende vier weken**

**beperken tot 40%**, zo heeft zij gisteren bekendgemaakt, nadat onder de passagiers Covid-19 infecties waren ontdekt.

In januari had de CAAC de vluchten van Air France tussen Parijs-CDG en de luchthaven Tianjin-Binhai reeds twee weken geschorst, nadat bij aankomst van een vlucht uit de Franse hoofdstad vijf gevallen van Covid-19 waren ontdekt. De route Parijs-Shanghai, die tweemaal werd geschorst omdat passagiers positief testten op Covid-19, zal op 9 juni worden hervat, maar ook met een capaciteit die gedurende vier weken tot 40% is beperkt.

**Volgens de regels die de Chinese autoriteiten bij de opening van de luchtgrenzen van het land hebben vastgesteld, leiden positieve tests van passagiers bij aankomst op Chinees grondgebied automatisch tot schorsing van de vlucht of beperking van het aantal passagiers. Alleen passagiersvluchten worden door deze maatregel getroffen, luchtvaartmaatschappijen zullen nog steeds vrachtluchten kunnen uitvoeren.**

*Mijn commentaar: Dit besluit van China zou een kleine invloed moeten hebben op de activiteiten van Air France-KLM.*

*Het verschijnen van een Indiase variant (bekend als Delta) is zorgwekkender. Volgens de BBC zijn de Britse autoriteiten van plan het reizen van toeristen in de komende weken te beperken.*

*Een dergelijke maatregel zou onvermijdelijk de hervatting van de activiteit vertragen. Het zou een nieuwe klap zijn voor de luchtvaartmaatschappijen.*

## **> Schiphol-topman Benschop verwacht dat Lelystad Airport nodig zal zijn**

((NU bron vertaald met DeepL) 6 juni - **Dick Benschop, voorzitter van Schiphol, gaat ervan uit dat Lelystad Airport wordt geopend.**

Volgens hem is het logisch dat een nieuwe regering hiertoe besluit, omdat het een voortzetting is van eerdere besluiten. De opening van Lelystad was al uitgesteld tot november 2021 als gevolg van de kronacrisis en het leek erop dat de trage vorming van een coalitieregering tot nog meer vertraging zou leiden.

Benschop zei zondag in de Buitenhofshow dat hij verwacht dat het aantal vliegbewegingen van voor de Covid-19 crisis weer gehaald zal worden, waardoor Lelystad noodzakelijk wordt. Daarnaast is de combinatie van Lelystad, dat deel uitmaakt van de Schiphol Group, en Schiphol belangrijk voor de internationale verbinding van het bedrijfsleven, aldus de leider.

**In het vorige regeerakkoord was afgesproken dat Lelystad de leisurevluchten van Schiphol zou overnemen**, waardoor de luchthaven meer mogelijkheden zou krijgen om zich als internationaal knooppunt te ontwikkelen. Dit zal de spreiding van het luchtverkeer verbeteren, aldus Benschop.

**De Schiphol CEO gaat er ook van uit dat het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen verplicht wordt gesteld.** Volgens milieuorganisaties is Schiphol een van de grootste vervuilers in Nederland. Benschop denkt dat in 2030 zo'n 14% van de door Schiphol gebruikte brandstoffen duurzaam kan zijn.

Hij denkt dat het koppelen van ontwikkelingen op het gebied van duurzame brandstoffen aan de luchtvaart banen kan opleveren: "In Rotterdam en Delfzijl worden al fabrieken voor duurzame brandstoffen gebouwd", aldus de hoge ambtenaar.

"Het enige perspectief dat aanvaardbaar is, is het maken van grote stappen in de richting van duurzaamheid. Ik denk dat dit mogelijk is en ook een voorwaarde zal zijn voor de toekomstmogelijkheden van Schiphol." Om de klimaatdoelstellingen in 2050 te halen, is **volgens Benschop ook innovatie nodig en een nationaal onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma voor elektrisch vliegen en waterstof.** "We zullen dit allemaal nodig hebben," zei hij.

***Mijn commentaar:** De opening van het vliegveld in Lelystad is nog onzeker.*

*In 2019 had de Europese Commissie aangegeven dat slots op Lelystad voorrang zouden krijgen voor luchtvaartmaatschappijen die een landingslot op Schiphol zouden laten staan.*

*De Commissie had bepaald dat de vrijgekomen ruimte op Schiphol moest worden gebruikt voor vluchten met veel aansluitende passagiers, zoals intercontinentale vluchten. Deze aanbeveling wekte de woede op van andere luchtvaartmaatschappijen, die zich benadeeld voelden ten opzichte van de KLM-Transavia-groep.*

*Bovendien had de Nederlandse regering begin 2021 nog steeds haar goedkeuring niet gegeven. Het resultaat van deze verkiezingen pleit niet voor een snelle beslissing; de groei van de Groene Partij (van de derde naar de tweede plaats in het Nederlandse politieke spectrum) noopt tot voorzichtigheid.*

*Er zij op gewezen dat de opening van Lelystad een kleine impact zal*

*hebben op de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen: in het eerste jaar zal het gemiddelde aantal vluchten zes per dag bedragen, waarna het regelmatig zal toenemen.*

## > **Montpellier: bezoek van de CEO van Transavia France en goed nieuws voor de luchthaven**

((bron Actu fr) 3 juni - Het minste wat we kunnen zeggen is dat de inwoners van Hérault de keuze zullen hebben: **bijna 20 bestemmingen** (18 om precies te zijn) **in Europa gedurende de hele zomer, bediend door Transavia**. Om er maar een paar te noemen: Stockholm, Heraklion, Djerba, Tunis, Palermo, Lissabon, Calvi, Ajaccio, Athene en Santorini. **"Wij zijn zeer verheugd dat wij kunnen rekenen op de solide basis van Montpellier Méditerranée om de ontwikkeling van Transavia te ondersteunen", aldus Nathalie Stubler.**

(...)

"Montpellier wordt een echte toegangspoort tot Zuid-Europa met directe toegang vanuit de lucht tot de culturele rijkdom van de mooiste steden", aldus Nicolas Hénin, Executive Vice President Sales & Marketing van Transavia, die herinnerde aan de nieuwe ambitie van de groep na de herstructurering van het netwerk voor middellange afstand van Air France: macht verwerven en een "billijk aandeel" van de Franse markt veroveren. "Transavia blijft zich dus ontwikkelen en zal geleidelijk haar binnenlands netwerk uitbouwen.

(...) De

installatie van Transavia in Montpellier, die afgelopen voorjaar met veel pracht en praal had moeten plaatsvinden (en die werd afgeblazen als gevolg van de Covid-19-epidemie), zal door de crisis de ambities van de luchthaven en van Transavia voor Montpellier niet op losse schroeven zijn komen te staan. "We knarsen onze tanden, passen onze diensten aan en doen er alles aan om de zaken weer vlot te trekken", zegt Emmanuel Brehmer, voorzitter van de raad van bestuur van de luchthaven Montpellier Méditerranée (AMM), en verzekert ons van de stabiliteit van AMM en van zijn vermogen om deze "schokgolf" te boven te komen.

Aan de kant van Transavia (...) houden we de indicatoren in de gaten.

"En ze zijn zelfs beter dan de in het verleden geregistreerde boekingspercentages", analyseert Nicolas Hénin. De reserveringen zijn erg laat voor het seizoen, maar zijn de laatste paar dagen sterk gestegen. "De mensen wachten op de regels die door de landen worden meegedeeld", zegt hij, erop wijzend dat dit de reden is waarom **Transavia ervoor heeft gekozen de vrije vluchtwijziging, zonder reden, tot 2 uur voor vertrek te globaliseren.** "Flexibiliteit, flexibiliteit,

flexibiliteit", dringen Nicolas Hénin en Nathalie Stubler aan (...)

**Mijn commentaar:** De opening van een Transavia-basis in Montpellier, die hoofdzakelijk op buitenlandse bestemmingen is gericht, past in de strategie van de groep Air France.

Zij houdt rekening met de milieueisen (na de toekenning van staatssteun in 2020) die de Air France-groep verplichten haar koolstofvoetafdruk op haar binnenlandse netwerk te verminderen.

### > Delta Air Lines verwacht winst tweede helft 2021

((AOF bron) juni - Op een beleggersconferentie zei **Delta Air Lines dat het in de tweede helft van 2021 een winst voor belastingen zou rapporteren** dankzij het herstel van het luchtverkeer. Delta verwacht ook een verlies van \$1 miljard tot \$1,2 miljard in juni (eerder voorspeld \$1 miljard tot \$1,5 miljard verlies), en een daling van de inkomsten in het tweede kwartaal van 50% tot 52% (eerder voorspeld -50% tot -55%) tot \$6 miljard tot \$6,2 miljard.

Bovendien zullen de **binnenlandse vakantiereizen in juni naar verwachting weer meer dan 100% bedragen, tegen 60% in maart.**

Ten slotte verwacht Delta Airlines dat de gemiddelde brandstofprijs tussen \$2,10 en \$2,15 per gallon zal bedragen, in vergelijking met haar vorige prognose van \$1,85 tot \$1,95.

**Mijn commentaar:** Hoe kunnen Delta Air Lines en andere Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen verwachten dat ze in de tweede helft van 2021 winstgevend zullen zijn, in tegenstelling tot Europese luchtvaartmaatschappijen?

Het antwoord ligt in het verschil in rentabiliteit van hun netwerken: voor de Europese luchtvaartmaatschappijen is het **meest rendabele netwerk** het transatlantische netwerk, het minst rendabele het netwerk op middellange afstand (intra-Europees).

Voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is het transatlantische netwerk het **minst winstgevend**, terwijl het netwerk op middellange afstand (intra- VS) het meest winstgevend is.

Het is echter de middellangeafstandsactiviteit die zich sneller zou moeten herstellen dan de langeafstandsactiviteit, ongeacht het continent. Het volledige herstel van het luchtverkeer in China is het beste voorbeeld.

### > Duitse staat wil deelnemen in kapitaalverhoging

## Lufthansa, zegt Scholz

((Reuters bron) 2 juni - **De Duitse staat overweegt deel te nemen aan een mogelijke kapitaalverhoging bij Lufthansa**, vertelde minister van Financiën Olaf Scholz woensdag aan Reuters.

Hij voegde eraan toe dat een besluit daartoe door de directie van de groep goed moet worden voorbereid en niet overhaast kan worden genomen.

De Duitse luchtvaartgroep, die eigenaar is van Lufthansa, Eurowings, Swiss, Brussels Airlines en Austrian Airlines, werd vorig jaar door de Duitse regering gered met een bedrag van 9 miljard euro.

Getroffen door de coronaviruscrisis leed Lufthansa in 2020 een record nettoverlies van 6,73 miljard euro.

***Mijn commentaar:** De aanpak van Duitsland lijkt de beste manier voor de Europese regeringen om de aan hun luchtvaartmaatschappijen verleende steun terug te vorderen: de staten stemmen ermee in de schulden van de maatschappijen in te ruilen voor aandelen, en vervolgens verkopen zij deze aandelen op de markt. De Europese Commissie heeft aangegeven dat de staten geen geld mogen verliezen bij de operatie.*

*De grootste moeilijkheid zal zijn kopers te vinden die de toekomst van de zogenaamde "nationale" luchtvaartmaatschappijen in stand willen houden.*

## Falcons in 2001, supersonische jets in 2021: United Airlines: een kampioen in tegendraadse aankondigingen

((bron La Tribune) 4 juni - **United Airlines** houdt ervan om aankondigingen te doen die tegen de stroom van de luchtvaartmarkt ingaan. In juni 2001 baarde de onderneming opzien door bij Dassault Aviation 100 Falcon jets en 35 Gulfstreams te bestellen om haar zakenluchtvaartactiviteiten te lanceren, een project dat enkele maanden later werd opgegeven door de crisis die volgde op 9/11.

Twintig jaar later **heeft het in Chicago gevestigde bedrijf een spectaculair project onthuld. Dat van het opnieuw lanceren van supersonische commerciële vluchten**, achttien jaar nadat Air France en British Airways de Concorde uit de vaart namen, **met Boom Supersonic, een start-up uit Denver, die sinds 2014 bezig is om deze razendsnelle vliegtuigen nieuw leven in te blazen.** Een hyperambitieuze project in een luchtvaartsector waar het toegangsticket extreem hoog is. Een project dat bovendien niet strookt met het feit dat

de vraag van bedrijven de laatste twintig jaar niet meer gericht is op snelheidswinst, maar op kostenverlaging en CO2-uitstoot. Dit constateerde Boeing in het begin van de jaren 2000, toen het een einde maakte aan het Sonic Cruiser-project voor de lancering van de B787 Dreamliner.

Deze donderdag kondigde United Airlines de aankoop aan van 15 exemplaren van dit vliegtuigproject met de naam "Overture", met 35 opties. Als het aan alle normen voldoet, zou het in 2029 passagiers kunnen vervoeren met een snelheid van Mach 1,7, tweemaal de snelheid van de snelste vliegtuigen van vandaag. Hierdoor zou United Airlines in de helft van de tijd kunnen vliegen: een vlucht van Newark, bij New York, naar Londen zou drie en een half uur duren. Newark en Frankfurt zouden in vier uur met elkaar verbonden zijn. Dit alles met een capaciteit variërend van 65 tot 88 passagiers.

(...)

**In een tijd waarin ecologie een steeds belangrijkere plaats inneemt in ons collectief bewustzijn, wil Boom Supersonic vliegen op duurzame brandstof.**

De start-up heeft tot dusver 270 miljoen dollar opgehaald bij verschillende investeerders en is een partnerschap aangegaan met de fabrikant van vliegtuigmotoren Rolls-Royce. De "**Overture**" zou in 2025 **moeten** worden geïntroduceerd, in 2026 voor het eerst moeten vliegen en in **2029 passagiers moeten gaan vervoeren**.

Tegen **die tijd zal het vele hindernissen moeten overwinnen**, waaronder bezorgdheid over het lawaai van een vliegtuig dat de geluidsbarrière doorbreekt. Boom Supersonic zal ook groen licht moeten krijgen van de autoriteiten om op een hoogte van ongeveer 18 kilometer te mogen vliegen, vergeleken met ongeveer 12 kilometer voor een straalvliegtuig.

**Mijn commentaar:** *United Airlines heeft aangekondigd dat het 3 miljard dollar investeert in de deal.*

*De meeste waarnemers bekijken dit project met scepsis.*

## **Boeing's \$15 miljard dilemma**

((bron Zonebourse) 2 juni - De crisissen waarmee Boeing te kampen heeft, hebben een dieper liggend risico op langere termijn voor de commerciële passagiersactiviteiten van het bedrijf overschaduwd. Volgens Agency Partners en andere analisten is **het aandeel van Boeing op de markt voor vliegtuigen met één gangpad, waar het**



**met Airbus concurreert in een wereldwijd duopolie, gedaald van ongeveer 50 procent tien jaar geleden tot ongeveer 35 procent na de lange stillegging van de 737MAX.**

De A321neo met één gangpad van Airbus heeft miljarden dollars aan orders binnengeharkt in een recent ontluikend marktsegment waar de grotere MAX-varianten moeite hebben om aan te slaan.

**Zonder een nieuw vliegtuig voor dit segment waarschuwen analisten dat Amerika het risico loopt een groot deel van deze markt - door vliegtuigfabrikanten geschat op zo'n 3,5 triljoen dollar over 20 jaar - af te staan aan Europa.**

**Maar Boeing is nog niet klaar om het eens te worden over een plan om een nieuw vliegtuig te ontwikkelen als tegenhanger van de A321neo**, en de twee belangrijkste opties - nu doorgaan of wachten tot later - brengen financiële en strategische risico's met zich mee, aldus verschillende personen die op de hoogte zijn van de besprekingen.

"Ik heb er vertrouwen in dat we op langere termijn ons doel zullen bereiken en ik heb vertrouwen in de productlijn," zei Calhoun in april toen Boeing nieuwe MAX-bestellingen boekte. Gevraagd naar de besprekingen en opties van het bedrijf voor een mogelijk nieuw vliegtuig, zei een woordvoerder van Boeing dat er geen onmiddellijk commentaar was buiten de opmerkingen van Calhoun aan investeerders.

*Twee opties*

Een verzwakt Boeing heeft weinig ruimte voor fouten, vooral wanneer het de industriële problemen aanpakt die andere luchtvaartmaatschappijen hinderen. **De eerste optie voor Boeing is om relatief snel toe te slaan en tegen 2029 een vliegtuig op de markt te brengen met één gangpad en een bereik van 5.000 mijl, met een brandstofefficiëntie die 10 procent hoger ligt.** De bestellingen zouden in 2023 kunnen vertrekken. "Er is geen betere manier om zijn imago op te poetsen dan nu te investeren in de toekomst, heel simpel," zegt Richard Aboulafia, een analist bij de Teal Group.

Een nieuw eenbaansvliegtuig zou de 757, die niet langer in productie is, vervangen en een leemte opvullen tussen de MAX en de 787, wat een ommekeer betekent ten opzichte van eerdere plannen voor het middensegment van de markt. Aan het begin van de pandemie kwam het idee op een laag pitje te staan, voordat het weer aan kracht won. Het zou ook een anker zijn voor een eventuele volledige vervanging van de 737-familie.

**Een andere optie is te wachten op de volgende sprong voorwaarts in motortechnologie, die naar verwachting pas begin 2030 zal plaatsvinden. Het zou kunnen gaan om open-rotormotoren met**



## **zichtbare wieken die gebruik maken van een mix van traditionele turbines en elektrische aandrijving.**

Boeing wil zijn strategie niet laten bepalen door kortetermijnbeslissingen over producten en geeft daarom ook voorrang aan een meer diepgaande analyse van de investeringen of bedrijfsveranderingen die nodig zijn om de toepositie te heroveren, aldus analisten.

*Welke timing?*

**Beide benaderingen houden risico's in.** Als het te snel gaat, kan Boeing een relatief eenvoudige tegenaanval krijgen. Volgens Europese bronnen geeft Airbus er de voorkeur aan niets te doen en een gunstige status quo te handhaven. Maar de Europeaan heeft een opgevoerde A321 in de maak, voor het geval het een tegenaanval moet inzetten op een Amerikaans offensief.

Een dergelijke upgrade zou Airbus zo'n 2 à 3 miljard dollar kunnen kosten, maar veel minder dan de 15 miljard dollar die Boeing zou uitgeven voor een nieuw vliegtuig. En dan tel ik de risico's niet mee die inherent zijn aan de ontwikkeling van een gloednieuw vliegtuig. Aan de andere kant, als het te langzaam gaat, kunnen beleggers een decennium lang een gevaarlijk laag marktaandeel in de categorie van de eenpersoonsvliegtuigen, de winstmotor van de sector, moeten verdragen. Voorstanders van terughoudendheid, waaronder de binnenkort afgetreden CFO Greg Smith, hebben een eenvoudig argument, zeggen insiders.

Boeing heeft een schuldenberg opgebouwd en 20 miljard dollar aan contanten verbrand terwijl het van crisis naar crisis ging. "Het is een andere wereld," zegt een insider. "Hoe kun je een nieuw vliegtuig bedenken?"

Toch roepen sommige ingenieurs in het commerciële hoofdkwartier van Boeing in Seattle om doortastende maatregelen om de technische dominantie van het bedrijf te bevestigen na de slechtste periode in zijn 105-jarige geschiedenis. "Dit zou nu een prioriteit moeten zijn voor Boeing," zei Tom McCarty, een voormalig senior Boeing avionica ingenieur. "Duidelijk terug naar de voorhoede van de technologische vooruitgang."

**MOTORDISCUSSIONS**

**In de afweging of Boeing verder zal gaan, heeft Boeing de eerste technische gegevens opgevraagd van de motorfabrikanten** Rolls-Royce, Pratt & Whitney en CFM International, de joint venture van General Electric en Safran, aldus bronnen uit de industrie.

China, waar het staatsbedrijf COMAC nog steeds werkt aan de C919 met één gangpad, dat achter de B737- en A320-families aan wil, houdt het besluit van Boeing vanaf de zijlijn in de gaten.

Met een netto kaspositie van \$7 miljard, een gevestigde positie en troeven in de mouw, **lijkt Airbus volgens analisten het meest comfortabel, hoewel het ook zijn deel van de industrieproblemen kent.**

De toenemende druk op het milieu, die tot uiting komt in de prioriteiten van elke vliegtuigfabrikant, is een belangrijke factor in de beraadslagingen.

**Airbus wil het eerste kleine commerciële waterstofvliegtuig lanceren in 2035. Het uitstootvrije programma weerspiegelt de overtuiging van de CEO dat disruptieve technologieën een rol zullen spelen in de volgende generatie jets.** Maar bronnen in de industrie zeggen dat het geen toeval is dat deze retoriek Boeing ervan weerhoudt een interim-vliegtuig te lanceren.

**Boeing heeft de nadruk gelegd op de vroege voordelen van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).** Volgens mensen die met het project vertrouwd zijn, zou elk nieuw 757-vliegtuig op 100% SAF kunnen lopen.

Boeing steunde de brandstof om technische redenen, maar liet zichzelf voldoende speelruimte om te argumenteren dat een relatief vroeg nieuw vliegtuig nog steeds in overeenstemming zou zijn met de milieudoelstellingen van de industrie.

Airbus hield de druk op de ketel door vorige week voor te stellen de productie van een single-aisle in vier jaar tijd bijna te verdubbelen. Hoewel sommige toeleveranciers zich afvroegen hoe snel het plan uitvoerbaar was, merkte een topman uit de sector op dat het een "boodschap is dat Airbus als nummer één uit de crisis komt en van plan is dat te blijven".

Op de vraag of hij dacht dat de uitbreidingsplannen van Airbus Boeing ertoe zouden kunnen aanzetten een nieuw vliegtuig te lanceren, bagatelliseerde Airbus CEO

Guillaume Faury het vooruitzicht van een nieuwe wapenwedloop in de sector.

"Als zij vertrouwen hebben in de MAX en de inhaalvraag die zij zien voor vliegtuigen met één gangpad, zie ik niet in waarom zij haast zouden hebben om de MAX te vervangen. Als zij in een andere situatie verkeren, komen zij misschien tot andere conclusies," zei Faury tegen Reuters.

***Mijn commentaar: Hier is een lang artikel dat duidelijk de moeilijkheden schetst die Boeing heeft om een geloofwaardige strategie te ontwikkelen voor vliegtuigen met één gangpad.***

*Als Boeing besluit door te gaan met een nieuw vliegtuig, kan het te laat*

*zijn, aangezien Airbus (en mogelijk China's Comac) de meeste orders voor een eendekker zal hebben binnengehaald en geleverd.*

*Maar als Boeing liever inzet op een nieuw B737 max model, heeft Airbus laten doorschemeren dat het iets heeft om de Amerikaanse fabrikant tegen te werken.*

*Uiteindelijk zou de beslissing kunnen afhangen van de motorfabrikanten. Indien zij in staat zijn zeer snel motoren te leveren die veel efficiënter zijn dan de huidige generatie, dan zou Boeing zich waarschijnlijk vastleggen op een nieuw vliegtuig.*

## **Augustin de Romanet, CEO van ADP, "hoe gaat u de gezondheidspas op uw luchthavens controleren?"**

((bron Le Parisien) 7 juni - Gevraagd naar de controles op de Parijse luchthavens als het verkeer deze zomer weer op het gebruikelijke niveau komt, antwoordt de CEO van ADP.

Augustin de Romanet, CEO van Aéroports de Paris, stelt in een preambule gerust **over de invoering van de gezondheidspas. "Op basis van blockchain-technologie garandeert het de certificering van gezondheidsgegevens** (resultaten van screeningtests, vaccinatiecertificaat) en zal het, voor iedereen die het zal krijgen, de meervoudige certificaten in papieren vorm vervangen. **Dankzij een QR-code zal de informatie gemakkelijker te controleren zijn, moeilijker te vervalsen, en aanzienlijk sneller te verwerken.** De passagier zal gemakkelijk de door de verschillende landen vereiste gezondheidsbewijzen kunnen voorleggen. "

De controle op de gezondheidssituatie en zo nodig de gezondheidspas is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. "Bij aankomst in Parijs wordt deze uitgevoerd door het Rode Kruis of de Civiele Veiligheid, en vervolgens door de grenspolitie tijdens de paspoortcontrole, volgens de huidige regels, waarvan de laatste door de Defensieraad op 2 juni zijn vastgesteld. De classificatie van de landen waarvan de officiële regels zullen worden afgeleid, wordt elke week bijgewerkt. "

Augustin de Romanet hoopt veel van de komst van de pas, vooral in een context van herstel van het luchtverkeer deze zomer "op 60% van het niveau van 2019". "Het moet helpen om de wachttijden voor gezondheidscontroles vanaf deze zomer te beperken. **Het gebruik van dit instrument mag in geen geval de inzet van passende personele en logistieke middelen door de bevoegde overheidsdiensten,**

**waaronder de grenspolitie bij aankomst, vrijstellen.** Wij vragen om versterkingen op het terrein voor deze zomer, en dit is momenteel mijn eerste zorg. Hoewel wij dit niet kunnen garanderen, zijn al onze inspanningen erop gericht de wachttijden zo kort mogelijk te houden en de passagiers een vlottere reis door de verplichte formaliteiten te garanderen. Wij dringen erop aan dat bij vertrek meer controles worden uitgevoerd en dat bij aankomst al het mogelijke wordt gedaan om ervoor te zorgen dat wij klaar zijn voor de zomervakantie.

***Mijn commentaar:** Het antwoord van de ADP CEO, als het goed is overgeschreven, is dubbelzinnig.*

*Veiligheid/beveiligingsdiensten worden betaald door de luchtvaartmaatschappijen, maar zijn niet de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. In feite is het een overheidsfunctie die door de staat moet worden betaald, zoals in de meeste andere landen.*

## **Een ongeken**de bedreiging voor het mondiale luchtvervoer

((bron Le Journal de l'Aviation) 1 juni - **De echte politieke kaping van de 737-800 van Ryanair door Wit-Rusland is een zeer ernstige gebeurtenis die een blijvende invloed zal hebben op het luchtvervoer in de wereld.** Uiteraard zullen de gevolgen van de nieuwe vliegbeperkingen om het Wit-Russische luchtruim te mijden grote gevolgen hebben voor de luchtvaartmaatschappijen in de regio of op sommige langeafstandsroutes tussen West-Europa en Azië, met langere vliegtijden, een hoger brandstofverbruik en soms zelfs de noodzaak van meer technische bemanningen om aan de vermoeidheidswetgeving te voldoen.

Het overvliegen van bepaalde grensgebieden met Rusland is al jaren sterk gereguleerd, bijvoorbeeld in Oost-Oekraïne, in de Donbass, of boven de Krim, en de recente annuleringen van vluchtplannen door Rossaviatsia, het Russische federale luchtvaartagentschap, zelfs als die te wijten zijn aan eenvoudige "technische problemen", zijn niet geruststellend voor de toekomst.

**Maar dit is niet het ergste.**

Door zijn luchtruim voor politieke doeleinden te gebruiken, **heeft Wit-Rusland een symbool aangevallen, namelijk dat van het internationale luchtrecht dat in 1944 met het Verdrag van Chicago tot stand is gebracht.** Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht over een land te vliegen zonder er te moeten landen. **De door de Wit-Russische autoriteiten bedachte regeling vormt duidelijk een schending van de wet die een ongeken**de bedreiging zou kunnen

**vormen voor het mondiale luchtvervoer, indien zij door andere staten van de wereld om uiteenlopende redenen in praktijk zou worden gebracht.**

Ondanks de huidige geostrategische context heeft Frankrijk, gesteund door verscheidene andere Europese landen, zich onmiddellijk tot de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) gewend om licht te werpen op de opeenvolging van gebeurtenissen en de juridische kwalificatie daarvan. De eerste resultaten van het onderzoek worden eind juni verwacht en moeten uitwijzen of Belarus het Verdrag van Chicago heeft geschonden en de nodige consequenties trekken. De luchtvaartsector in de wereld verdrinkt al vijftien maanden in de onzekerheid van de reisbeperkingen. Het was echt niet nodig om nieuwe toe te voegen.

***Mijn commentaar:** Het is te hopen dat dit evenement een uniek evenement blijft.*

## **Bonus van de week**

**> Elektrisch aangedreven vliegtuigslepen vermindert de CO2-uitstoot met 5%.**

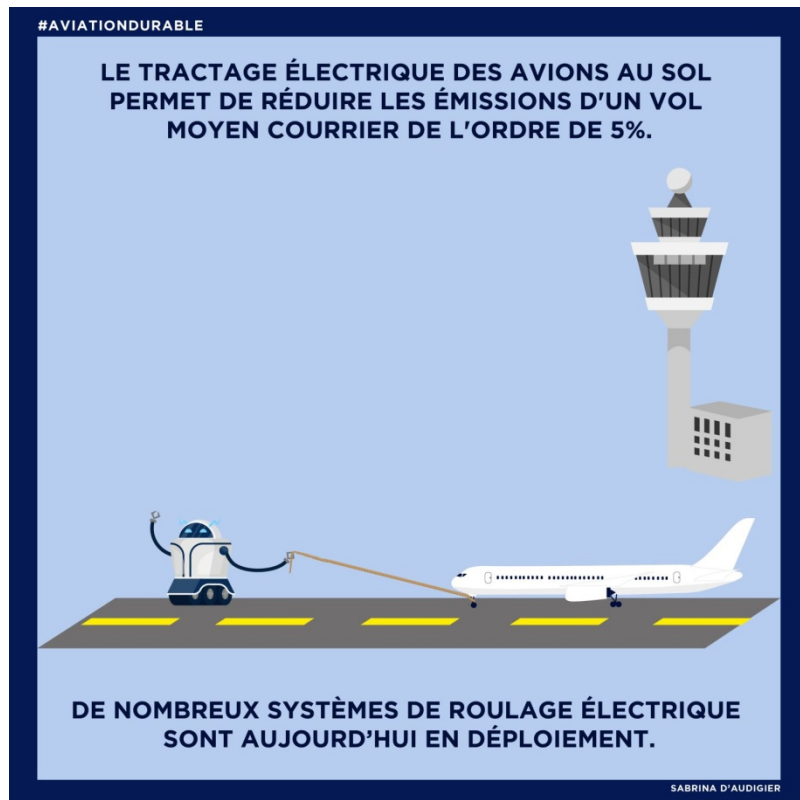
((bron #aviationdurable) 1 juni - Wist u dat? Om zich op de grond voort te bewegen, gebruiken vliegtuigen hun motoren die daarvoor niet geoptimaliseerd zijn.

**Elektrische taxisystemen kunnen het brandstofverbruik met 5% verminderen voor vluchten op korte en middellange afstand.**

**Er worden talrijke oplossingen toegepast, zoals het gebruik van geëlektrificeerde sleepuitrusting of de installatie van een motor in het voorwiel van vliegtuigen.** Luchthavens zetten zich ook in voor een overgang naar duurzame elektriciteit, hetzij uit hernieuwbare, hetzij uit nucleaire bronnen.

Deze goede praktijk wordt geleidelijk de norm op alle luchthavens, evenals de invoering van infrastructuur om het gebruik van APU te vermijden.

Hoe duurzame luchtvaart te bereiken met huidige en toekomstige projecten, andere infographics zullen spoedig volgen ... en een verrassing!



***Mijn commentaar:** De installatie van een motor in het voorwiel van een vliegtuig is interessant voor vliegtuigen voor middellange afstanden, maar wordt niet overwogen voor vliegtuigen voor lange afstanden.*

*Gezien de duur van de vlucht zou de vermindering van het brandstofverbruik op de grond voor een lange-afstandsvliegtuig kleiner zijn dan het extra verbruik ten gevolge van het gewicht van de uitrusting.*

## **Einde van het persoverzicht**

### **> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn [navigatiesite](#) 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**. 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 7 juni gesloten op **4,590 euro**. Het is -0,78% gedaald in een week.

V or de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,30 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 v or het begin van de gezondheids crisis.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) is **2 dollar per vat gestegen tot 71 dollar**. Het is boven zijn pre-pandemisch niveau. Sinds eind 2014 heeft het in 2018 slechts een paar maanden boven dat niveau gelegen.

**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](#). 10907 mensen ontvangen dit persbericht live