

Air France in de VS, KLM in Azië



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

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

Nr. 813, 21 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](#) 

### *Verkiezing van de leden van de raad van toezicht van het spaarplan voor werknemers van de groep Air France*

**Als u spaargeld bezit** in een van de volgende spaarfondsen voor werknemers van de groep Air France: Aéroactions, Majoraction, Horizon Epargne Actions, Horizon Epargne Mixte, Horizon Epargne Taux, wordt u **uitgenodigd om de personen te kiezen die toezicht zullen houden op het beheer van uw spaargeld.**

Kiezers, actieve of voormalige werknemers, ontvangen momenteel per e-mail of per post een brief met bijzonderheden over hoe zij op internet kunnen stemmen. Bewaar het op een veilige plaats.

In elk van deze fondsen zijn er verschillende lijsten met kandidaten.

**Ik leg de betrokken kiezers de lijsten "Union-Experience met François Robardet" opnieuw voor en nodig hen uit op deze lijsten te stemmen.**

Er kan worden gestemd van woensdag 30 juni tot en met maandag 19 juli.

## Redactie

*Beste lezers,*

*Aan het eind van deze brief publiceer ik de achtste infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Het is de laatste in de reeks.*



*Deze infografieken zijn gemaakt door specialisten met wie ik heb samengewerkt. Ze zijn elk door meer dan 100.000 mensen gezien op sociale netwerken*

*Tot ziens op onze lijnen.  
François*

## Persoverzicht van maandag

### Air France in de VS, KLM in Azië en het Midden-Oosten

(bron Air Journal) 18 juni - Air France biedt deze zomer meer dan 100 vluchten per week aan tussen Parijs en 12 Amerikaanse luchthavens, terwijl KLM een vrijwel identiek schema laat zien voor 2019 naar het Midden-Oosten en Azië.

Terwijl de VS net op de "groene lijst" zijn geplaatst, waardoor hun toeristen zelfs zonder ingeënt te zijn tegen Covid-19 naar de zeshoek mogen komen, en wereldwijd het aantal vluchten voor het eerst sinds december 2019 de 200.000 op één dag heeft overschreden, brengt de Franse nationale luchtvaartmaatschappij haar trans-Atlantische aanbod op Parijs-CDG weer in slagorde. Air France zal deze zomer ongeveer 100 vluchten per week aanbieden naar de luchthavens van New York-JFK, Washington, Boston, Miami, Atlanta, Detroit, Chicago, Minneapolis, Houston, Denver (nieuw vanaf 2 juli), Los Angeles en San Francisco. Twaalf bestemmingen zijn opnieuw gelanceerd, waarbij alleen Dallas nog ontbreekt op de lijst van het netwerk van vóór de pandemie.

(...)

Bij zustermaatschappij KLM Royal Dutch Airlines zijn de netwerken naar Azië en het Midden-Oosten "vrijwel hetzelfde als in 2019" wat betreft het aantal bestemmingen dat wordt aangedaan, waarbij de frequenties net

als bij Air France duidelijk blijven dalen - en sommige routes worden gewijzigd. De Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij somde de belangrijkste veranderingen ten opzichte van 2019 op vanaf haar basis in Amsterdam-Schiphol:

KLM vliegt deze zomer op 17 bestemmingen in Azië, tegenover 19 in 2019.

(...)

In de zomer van 2021 vliegt KLM op 7 bestemmingen in het Midden-Oosten, evenveel als in 2019. Riyadh in Saudi-Arabië is een nieuwe bestemming, met vluchten die tweemaal per week vertrekken in de zomer en dan drie deze winter; vluchten naar Abu Dhabi zijn opgeschort maar blijven aangeboden als een codeshare met Etihad Airways. KLM verwacht dat de VAE-hoofdstad "in de winter van 2021 opnieuw als bestemming zal worden geïntroduceerd", waardoor haar bestemmingen in het Midden-Oosten op acht komen.

***Mijn commentaar:*** De positieve effecten van vaccinatie tegen Covid-19 zijn merkbaar.

*In de meest gevaccineerde landen komt de economische en sociale activiteit geleidelijk weer op gang. Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zien een toename in boekingen.*

*Tijdens een rondetafelgesprek op het Paris Air Forum, georganiseerd door La Tribune, zei Ben Smith maandag: "Ik ben aangenaam verrast door de snelheid waarmee de vraag naar vrijetijdsbesteding terugkeert. De boekingen vanuit onze thuismarkten naar Griekenland, Italië, Spanje en Portugal zijn sterk, en de groep ziet ook een sterke terugkeer van klanten uit de VS sinds de EU-grenzen weer zijn opengesteld voor Amerikaanse burgers.*

## **Pascal de Izaguirre heeft kritiek op de strategie van Air France voor de verbindingen met de Franse overzeese gebiedsdelen**

(bron Le Journal de l'Aviation) 21 juni - In een toespraak op het door La Tribune georganiseerde Air Forum van Parijs heeft **Pascal de Izaguirre de strategie van Air France met betrekking tot de dienstverlening op overzeese bestemmingen aan de kaak gesteld**. De CEO van Corsair herinnerde eraan dat de maatschappij capaciteitsverhogingen van 55% op Reunion en 65% op West-Indië had aangekondigd ten opzichte van de zomer van 2019, evenals andere aanzienlijke verhogingen voor het winterseizoen.

"Deze capaciteitsverhogingen zijn totaal niet gecorreleerd met de

realiteit van de markt. Het is duidelijk dat het verkeer deze zomer niet zo sterk zal toenemen in vergelijking met een normale situatie van vóór de komst van Covid. "Hoewel hij sinds mei een oplevingseffect heeft waargenomen, meent Pascal de Izaguirre dat dit niet zo groot kan zijn omdat de reisbeperkingen blijven bestaan.

**"Het risico bestaat dat de situatie van overcapaciteit zal leiden tot een verslechtering van de algemene economie van alle maatschappijen die deze bestemmingen bedienen"**, vanwege de prijzenoorlog die dit onvermijdelijk met zich mee zal brengen.  
(...)

***Mijn commentaar:** In het begin van de gezondheids crisis zeiden luchtvaartdeskundigen dat het niet het moeilijkst zou zijn om tijdens de crisis te overleven, maar om de concurrentie het hoofd te bieden wanneer de zaken weer aantrekken.*

*De CEO van Corsair begreep dit.*

## **Zweedse subsidie voor KLM in zoektocht naar duurzame brandstof**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 17 juni - **Het Zweedse energieagentschap Energimyndigheten heeft een subsidie van 500.000 euro toegekend aan een consortium met onder meer KLM en SkyNRG.** De subsidie zal worden gebruikt om de mogelijkheden van duurzame brandstofproductie in de regio Växjö te onderzoeken. KLM is een van de partners in het project, dat tot doel heeft een Fischer-Tropsch SAF-productiefaciliteit op te zetten **om bosbouwafval om te zetten in hernieuwbare brandstof, genaamd Sustainable Aviation Fuel (SAF).**

Deze eerste Fischer-Tropsch SAF-productiefaciliteit, geïntegreerd met de bestaande energieproductie op basis van residuen, heeft het potentieel om hernieuwbare brandstoffen van hoge kwaliteit te produceren en de CO<sub>2</sub>-emissies in de luchtvaartsector te verminderen. **De bouw van de installatie kan dienen als "proof of concept" voor vele toekomstige installaties.** De fabriek zou tegen 2026 operationeel kunnen zijn, met een productievolume van 16 kiloton SAF per jaar. De huidige generatie vliegtuigmotoren werkt op vloeibare brandstoffen. Deze vliegtuigen kunnen niet op korte termijn overschakelen op alternatieve energiebronnen zoals waterstof of elektriciteit, evenmin als de luchthaveninfrastructuur dat kan. FAS is, als "drop-in"-brandstof, de oplossing om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de luchtvaart op korte en middellange

termijn

drastisch te verminderen, zonder dat de infrastructuur of de uitrusting moet worden gewijzigd.

(...)

***Mijn commentaar:*** De groep Air France-KLM neemt steeds meer initiatieven om de productie van duurzame brandstof aan te moedigen.

## **KLM: Airbus A320neo is serieuze optie**

(bron Upinthesky, vertaald met Deepl) 16 juni - Houdt KLM vast aan Boeing, of volgt het zijn Franse zusterbedrijf en kiest het voor Airbus?

In een interview met Skift **zei KLM CEO Pieter Elbers dat vlootvernieuwing de belangrijkste manier is om de CO2-uitstoot te verminderen**. Andere middelen, zoals biobrandstoffen en treinen, zijn (nog) niet doeltreffend genoeg. (...) KLM werkt aan vlootvernieuwing. De langeafstandsvloot is in de loop der jaren vernieuwd. Nu is het de beurt aan de korteafstandsvloot.

(...)

**De CEO van KLM heeft aangegeven dat de luchtvaartmaatschappij zou overwegen haar verouderende vloot te vervangen door de A320neo-familie of de 737 MAX-familie**. Momenteel vertrouwt KLM op de 737 NG voor haar behoeften aan single-aisle vliegtuigen, met in totaal 49 van dit type in haar vloot.

(...)

Met name de A321neo zou een goede vervanger kunnen zijn voor de oudere 737-900's. Toen de 737 MAX vorig jaar voor lange tijd aan de grond werd gehouden, leek KLM wel in die richting te denken. De A320neo is ook een favoriet bij de klanten. Overschakeling op Airbus zou echter een revisie van de vloot vergen, wat extra kosten en complexiteit met zich zou brengen. Het zou ook problemen opleveren voor de piloten tijdens de overgangperiode, wanneer de luchtvaartmaatschappij haar 737's geleidelijk zou vervangen door Airbus-vliegtuigen.

Bovendien is de 737 MAX op zijn retour. Boeing heeft onlangs de leveringen van dit vliegtuig hervat. KLM is al jaren een vaste klant van de Amerikaanse vliegtuigbouwer. Als KLM voor Boeing kiest, zouden de piloten ook profiteren van een kortere aanpassingsperiode en zouden zij op grotere schaal kunnen worden ingezet.

***Mijn commentaar:*** Zowel bij Air France als bij KLM wordt de kwestie van de vervanging van de Boeing 737's aan de orde gesteld. Deze toestellen rusten momenteel de vloten van Transavia Nederland en

*Transavia Frankrijk uit.*

*Logischerwijze moet een gezamenlijke aanbesteding worden uitgeschreven om te profiteren van de best mogelijke aanbiedingen van beide fabrikanten.*

## > **Transavia France "zal in juli-augustus hetzelfde aantal stoelen online brengen als in 2019"**

(bron BFM Business) 21 juni - Een zeer goede zomer in zicht voor Transavia? De lagekostenmaatschappij, een dochteronderneming van de groep Air France-KLM, rekent op een zomerverkeer dat gelijk is aan dat van 2019. **"We zien al enkele weken 30 tot 40% meer verkopen [in vergelijking] met dezelfde periode in 2019,"** verzekerde deze maandag Nathalie Stubler, hoofd van Transavia Frankrijk, op de set van Good Morning Business.

"Er is een inhaaleffect, want we hebben een aantal maanden niet verkocht," benadrukte ze, "maar het toont ook aan dat de klanten graag weer willen reizen."

Om haar vluchtschema aan te passen aan de vraag in de zomer, **zal de luchtvaartmaatschappij "hetzelfde aantal stoelen online zetten in juli-augustus als in 2019.** Dit is al een sterke inhaalbeweging: we zitten al enkele maanden op tarieven die ruim onder die van 2019 liggen," voegde Nathalie Stubler eraan toe. **"Wat de bezettingsgraad betreft, zullen wij geleidelijk stijgen, wij zitten reeds in juni op coëfficiënten van de orde van 70%,** terwijl wij in april op 50% zaten tijdens de maatregelen van reisbeperking," vervolgde de directeur, die een "sterk potentieel" voor deze zomer opriep.

Om aan de vraag te voldoen, heeft Transavia haar netwerk aangepast aan de meest populaire bestemmingen in Europa. "Wij hebben ons netwerk bijvoorbeeld uitgebreid tot Griekenland, een regio die zeer populair is bij Franse klanten. In Griekenland zullen onze aanbiedingen 40% hoger liggen dan die van de zomer van 2019", aldus Nathalie Stubler. Spanje en Portugal vervolledigen de top drie van favoriete bestemmingen voor de zomer van 2021.

***Mijn commentaar:*** *Transavia France ziet het einde van de crisis. De meeste bestemmingen hebben hun grenzen weer voor toeristen opengesteld.*

## **Lufthansa moet miljarden euro's aan staatssteun eind september terugbetalen**

(bron Belga) 18 juni - **De Duitse luchtvaartgroep Lufthansa**, moederbedrijf van Brussels Airlines, **wil miljarden euro's overheidssteun terugbetalen die in Duitsland zijn toegekend in het kader van de coronaviruscrisis**. Dit heeft CEO Carsten Spohr vrijdag bekendgemaakt op de Nationale Luchtvaartconferentie in Schönefeld. (...)

Op het hoogtepunt van de crisis hadden Duitsland, Oostenrijk, België en Zwitserland 9 miljard euro overheidssteun aan het concern toegezegd na de ineenstorting van de activiteiten als gevolg van de pandemie. De Belgische regering heeft 290 miljoen euro ter beschikking gesteld van Brussels Airlines.

Op dezelfde conferentie **riep de Duitse bondskanselier Angela Merkel de luchtvaart op om in de nabije toekomst over te schakelen op hernieuwbare energiebronnen. Ze riep op tot een "ontwrichtende vernieuwing". En niet op een bepaald moment, maar zo snel mogelijk, want de productiecycli in de luchtvaartindustrie zijn erg lang."**

Merkel zei dat zij bijvoorbeeld het gebruik van synthetische brandstoffen steunde, maar erkende dat er momenteel capaciteits- en prijsproblemen zijn.

Carsten Spohr merkte op dat brandstoffen gemaakt van groene stroom 10 keer duurder zijn dan conventionele brandstoffen. "We zullen dit alleen aanpakken in samenwerking met de staat," waarschuwde hij.

Angela Merkel

noemde het voorbeeld van zonne-energie en zei er vertrouwen in te hebben dat de prijzen zullen dalen. Zij herinnerde eraan dat toen zij in de jaren negentig minister van Milieu was, zij niet geloofde dat fotovoltaïsche panelen rendabel konden zijn.

***Mijn commentaar:** Van de twee stukken informatie in dit artikel is de verklaring van bondskanselier Angela Merkel over de noodzaak hernieuwbare brandstoffen beschikbaar te stellen aan luchtvaartmaatschappijen het belangrijkste.*

## **Vertraagde start voor luchtvaartmaatschappijen uit de Golf**

(bron Le Figaro) 16 juni - Dezelfde oorzaken, dezelfde gevolgen. Net als de grote historische westerse luchtvaartmaatschappijen, **heeft Emirates in het stof gebeten door de gezondheidscrisis**. Vorig jaar verloor Air France-KLM 7,1 miljard euro, IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus?) 6,9 miljard. **De grootste luchtvaartmaatschappij van de Golf stortte** zich in het boekjaar 2020-2021 in de **rode cijfers voor een bedrag van 4,5 miljard dollar (3,7 miljard euro)**. Dit is een grote klap,

want het in Dubai gevestigde bedrijf had sinds het boekjaar 1987-1988 onafgebroken geld verdiend.

(...)

**De andere luchtvaartmaatschappijen in de regio deden het niet beter:** in het boekjaar 2019-2020, dat eind maart eindigde, precies aan het begin van de pandemie, boekte het in Doha gevestigde Qatar Airways een recordverlies van 1,9 miljard. De kleinste van de Golfmaatschappijen, het in Abu Dhabi gevestigde Etihad, leed in 2020 een verlies van 1,7 miljard.

**In**

feite is de crisis voor de luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten nog dramatischer dan voor hun Europese tegenhangers: terwijl Air France-KLM het aantal passagiers vorig jaar met 67,3% zag dalen, zag Emirates een daling van 88% en Etihad 76%. **De**

**Golfmaatschappijen hebben meer te lijden omdat zij geen binnenlandse markt hebben en in plaats daarvan langeafstandsvluchten exploiteren vanuit hun hubs,"** zegt Marc Durance, een partner bij Indefi. Toch is de lange afstand de zaak die de meeste moeilijkheden ondervindt. »

**Een ander zwak punt: de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten hebben zich nog meer dan de andere gepositioneerd in het premiumsegment door de business class enorm te ontwikkelen.** Maar door de opkomst van telewerken en de wens van bedrijven om geld te besparen op reizen, zal deze zeer winstgevende activiteit niet snel weer van de grond komen. "Zakenreizen zullen er een paar jaar onder lijden," erkende Thierry Antinori, directeur Strategie en Transformatie bij Qatar Airways, een paar dagen geleden.

Bijgevolg zijn **de luchtvaartmaatschappijen van de Golfstaten minder optimistisch dan de Europese nationale luchtvaartmaatschappijen,**

hoewel de vooruitzichten voor het luchtvervoer rooskleuriger worden naarmate de vaccinatiecampagnes vorderen. Lufthansa gokt erop in 2024 winstgevender te zijn dan in 2019. Het Duitse bedrijf "mikt op een operationele marge van ten minste 8% in 2024". Twee jaar geleden was het nog maar 5,6%. Emirates en Etihad doen geen toezeggingen op dit gebied. Zij weten alleen dat de passagiersvraag in het beste geval in 2023 weer normaal zal zijn.

Om deze moeilijke periode door te komen, **nemen de luchtvaartmaatschappijen in het Midden-Oosten drastische maatregelen.** In 2020 heeft Etihad 7.000 van zijn 20.000 werknemers ontslagen. Emirates van zijn kant heeft zijn personeelsbestand met 31% ingekrompen tot 75.100 werknemers. Air France daarentegen schrappt slechts 16% van haar banen (7.500), en dit in de vorm van vrijwillig



vertrek.

Is er in deze onrustige context nog plaats voor drie luchtvaartmaatschappijen van wereldklasse in deze regio? Zou Emirates in 2018 Etihad kunnen overnemen, zoals het gerucht gaat? "Dit is niet actueel, meent een deskundige uit de sector. De stijging van de olieprijs heeft de staten die eigenaar zijn van deze bedrijven weer geld gegeven. Ze willen ze niet loslaten, omdat het een element van nationale soevereiniteit is. »

***Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen kunnen de eerste lessen trekken uit deze crisis.***

*De eerste les is dat de lagekostenmaatschappijen voor de korte afstand de eerste zullen zijn die uit de crisis komen. Hun model, dat sociaal twijfelachtig is, stelt hen in staat zich snel aan te passen aan sterke schommelingen in de vraag.*

*De tweede les is dat luchtvaartmaatschappijen met verschillende evenwichtige langeafstandsnetwerken de meeste kans hebben om snel terug te veren. Dit zou het geval moeten zijn voor Air France, KLM en Lufthansa, maar minder voor British Airways, waarvan de activiteiten sterk geconcentreerd zijn op de Noord-Atlantische Oceaan.*

## **Achter de wapenstilstand tussen Airbus en Boeing gaat een gemeenschappelijke rivaal schuil: China**

(bron AFP) 20 juni - Zal het Airbus-Boeing duopolie plaats moeten maken voor de nieuwkomer Comac? De opkomst van China in de strategische lucht- en ruimtevaartsector, waar het de grootste markt ter wereld is, brengt Europeanen en Amerikanen ertoe de rangen te sluiten. **De Verenigde Staten en de Europese Unie hebben dinsdag voor vijf jaar de strafheffingen opgeschort die zij elkaar opleggen als onderdeel van het langdurige geschil tussen hen over overheidssteun aan hun vliegtuigfabrikanten.**

De Amerikaanse president Joe Biden zei dat **het doel is "samen te werken om China's niet-handelspraktijken in de (luchtvaart)sector, die Chinese bedrijven een oneerlijk voordeel geven, aan te vechten en tegen te gaan"**. De achtergrond hiervan zijn de verwoede pogingen van Peking om zijn nationale vliegtuigbouwer Comac (Commercial Aircraft Corporation of China) uit de startblokken te krijgen. Deze laatste ontwikkelt een

tweemotorig vliegtuig, de C919, dat moet concurreren met de A320 en de B737.

(...)

Het vliegtuig heeft tussen 49 en 72 miljard dollar aan overheidssubsidies ontvangen voor zijn ontwikkeling, veel meer dan de steun die Airbus en Boeing hebben ontvangen, volgens de berekeningen van Scott Kennedy, een specialist in China bij het International Centre for Strategic Studies (CSIS).

(...)

Als Peking het voorlopig niet zonder Boeing of Airbus kan stellen, wil het op lange termijn zijn eigen lot in handen nemen.

(...)

**De C919 is afhankelijk van samenwerking met Europese en Amerikaanse fabrikanten: van de 82 belangrijkste leveranciers van het vliegtuig zijn er 14 Chinees**, waarvan er zeven joint ventures zijn met een buitenlandse onderneming, aldus de heer Kennedy.

De vleugels en de romp zijn Chinees, maar **de nationale bedrijven beheersen de motoren en de avionica nog niet** en Comac lijdt onder zijn bureaucratische organisatie. Maar dat komt nog wel, zegt Michel Merluzeau.

(...)

Zwaarder, het vliegtuig verbruikt meer brandstof en zal dus duurder zijn in het gebruik.

Onder impuls van de regering gaat Comac er prat op dat het 815 bestellingen voor zijn C919 heeft geboekt, bijna allemaal van Chinese bedrijven. Maar dit zijn meestal slechts intenties: China Eastern Airlines was de eerste maatschappij, in maart, die een vaste order plaatste voor vijf toestellen.

(...)

De bazen van Boeing en Airbus bereiden zich hierop voor. Comac "zal geleidelijk uitgroeien tot een speler die deze naam waardig is", aldus Guillaume Faury

, president van de Europese fabrikant. "We zullen tegen het einde van het decennium waarschijnlijk van een duopolie naar een triopolie evolueren, althans wat vliegtuigen met één gangpad betreft.

***Mijn commentaar: Het bouwen van een vliegtuig is geen gemakkelijke taak. De moeilijkheden die Comac heeft ondervonden bij de vervaardiging van zijn module voor enkele gangen zijn hiervan het bewijs.***

*Als Airbus en Boeing hun investeringen richten op een koolstofvrij vliegtuig, kunnen de twee fabrikanten hun toekomstige Chinese*

*concurrent, Comac, op lange termijn voorbijstreven.*

## > De commerciële luchtvaart heeft de drempel van een nieuw tijdperk bereikt

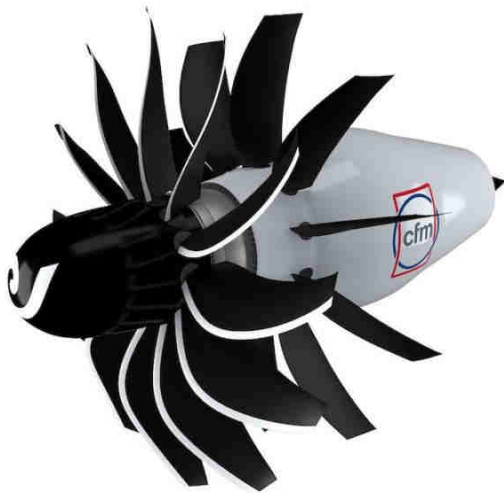
(bron Le Journal de l'Aviation) 15 juni - Gisteren was het begin van een nieuwe grote verschuiving in de geschiedenis van de luchtvaart. **Met de onthulling van het ontwikkelingsprogramma voor de RISE niet-geleide ventilatormotor voor de commerciële luchtvaart, hebben Safran en GE Aviation eenvoudigweg een echte verandering van tijdperk voor de wereld van het luchtvervoer aangekondigd.**

De volgende generatie single-aisle vliegtuigen die Airbus en Boeing tegen 2035 zullen aanbieden, zullen voor het eerst kunnen afzien van de traditionele turbofanmotoren, ook al is de RISE-motor met open ventilator duidelijk een rechtstreekse afstammeling. **Afzien van de ventilatorkap was de meest verdedigbare technologische richting op lange termijn**, gezien de steeds nauwere stuwkrachtlagers die gepaard zullen gaan met de onvermijdelijke toename van de omloopsnelheid van de motor om het brandstofverbruik te verminderen. Olivier Andriès,

CEO van de Safran groep, wees er nadrukkelijk op dat dit ontwikkelingsprogramma strikt genomen niet de lancering van een nieuwe motor voor een single-aisle programma voor de twee grote vliegtuigbouwers is. Het is uiteraard aan hen om de nodige beslissingen te nemen bij de keuze van de technologische bouwstenen die het meest geschikt zijn om het brandstofverbruik en de emissies in het vliegtuigsegment, dat in termen van vervoerde passagiers bijna driekwart van de wereldmarkt vertegenwoordigt, te verminderen. Philippe Mhun, EVP Programmes and Services bij Airbus, verwelkomde dit initiatief tijdens een persbriefing.

Maar zonder hen te dwingen, is het gemakkelijk te begrijpen dat het moeilijk zal **zijn de echte oplossing van GE en Safran te missen**. Het zal bijzonder interessant zijn om het toekomstige stappenplan te volgen dat Pratt & Whitney binnenkort zal voorstellen als opvolger van zijn huidige familie van geared turbofanmotoren (GTF). Afwijkende paden zouden ongetwijfeld veel riskanter zijn, vooral in verband met de integratiebeperkingen van niet-geleide ventilatormotoren, met name op vleugelniveau, waardoor in feite een einde zou komen aan het dual-source principe voor single-aisle motoren bij Airbus. Zoals u ziet, **is de bijna aangekondigde introductie van niet-geleide ventilatormotoren in de commerciële luchtvaart gewoon opwindend**. Het is op de drempel van een nieuw tijdperk aanbeland. Zeker is ook dat de nieuwe concurrenten op de markt, namelijk de C919 van COMAC in China en de MC-21 van Rostec in Rusland, die beide

eind jaren 2000 zijn ontworpen en nu, meer dan tien jaar later, nog steeds niet in gebruik zijn, al een flinke klap hebben gekregen.



**Mijn commentaar:** Sinds enkele jaren hebben onze collega's van Air France Industries KLM Engineering & Maintenance mij verteld dat een revolutionair motorproject werd bestudeerd. General Electric en Safran hebben het net aangekondigd.

*Ik maak gebruik van informatie van Safran, de Franse partner van General Electric, waaronder het bovenstaande beeld.*

*Het programma voor open-rotormotoren, dat is ontwikkeld in het kader van het Europese Clean Sky-initiatief, maakt gebruik van een architectuur die een complete technologische breuk betekent met de huidige straalmotoren.*

*Dit nieuwe motortype bestaat uit twee afzonderlijke delen: een conventionele gasgenerator en een turbine die een paar tegen elkaar in draaiende, ongespoelde propellers aandrijft. Deze propellers zorgen voor de voortstuwing van het vliegtuig.*

*In een vliegtuigmotor zijn de efficiëntie en het brandstofverbruik gekoppeld aan de hoeveelheid lucht die bij lage snelheden wordt gemengd en uitgestoten", zegt Pierre Guillaume, hoofd R&T bij Snecma (Safran). Met de open rotor kunnen we deze luchtstroom aanzienlijk verhogen, omdat we geen kuip rond de propellers hebben. Dit betekent een lager brandstofverbruik en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. »*

*Safran heeft een ambitieus maar realistisch doel gesteld voor de open rotor, namelijk de productie van een vliegtuigmotor die 30% minder*

*brandstof verbruikt dan de huidige motoren.*

## **Bonus van de week**

### **Meer dan 70% van de luchthavens zijn grasland en natuurgebieden**

((bron aviationdurable) 15 juni - Luchtvervoersinfrastructuren vergen relatief weinig land: meer dan 70% van de luchtruimten bestaat uit weiden en wateroppervlakken, waardoor de omringende biodiversiteit behouden kan blijven. **In de voorsteden van Parijs bevindt 50% van de graslanden zich in luchtruimzones.**

Deze ruimten, die om veiligheidsredenen omheind zijn, zijn beschermd en worden niet vertrapt, wat goede omstandigheden biedt voor de ontwikkeling en de voortplanting van soorten. De vereniging Aero Biodiversity beoordeelt en bevordert deze biodiversiteit op luchthavens.

**De aanleg van de LGV Bordeaux - Toulouse** (start van de werkzaamheden gepland in 2022) **zal leiden tot de kunstmatige aanleg van 5.000 hectare ruimte** (waarvan 1.240 hectare landbouwgrond en 2.865 hectare bos), wat gevolgen zal hebben voor vele wetlands en rijke natuurlijke milieus. **Ter vergelijking: slechts een klein deel van de 1500 ha van de luchthaven Orly is betegeld...**



**Mijn commentaar:** *Er is hier geen sprake van het vliegtuig tegenover de trein te stellen. Ik wil er alleen maar op wijzen dat het effect van de TGV verschillend is naargelang de nieuwe treinen gebruik maken van bestaande of toekomstige lijnen.*

*De twee vervoermiddelen kunnen elkaar aanvullen.*

*Air France en de SNCF hebben bijvoorbeeld onlangs hun partnerschap uitgebreid met 7 nieuwe "Train+Air"-routes. Een nieuwe stap naar meer intermodaliteit met dit aanbod dat nu 18 Franse steden per spoor verbindt met het wereldwijde Air France-netwerk.*

## **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 21 juni gesloten op **4,498 euro**. Het is deze week met -1,98% gedaald. Sinds de kapitaalverhoging van 19 april heeft het "slechts" 10% verloren.

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 gestegen met \$ 2 tot \$ 75 per vat**. Sinds een dieptepunt eind oktober 2020 (37 dollar) is het gestaag gestegen. Het is boven zijn pre-pandemisch niveau. Sinds eind 2014 heeft het dit niveau slechts enkele maanden overschreden, in 2018.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

**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](#). 10911 mensen ontvangen deze persrecensie online