

AF-KLM haalt 800 miljoen euro op op de obligatiemarkt



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°814, 28 juni 2021 **Indien** u deze pagina niet goed 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](#)  [, het is hier, vindt](#)  [udez hier](#) 

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 negende infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Het gaat over in formatie vliegen om het kerosineverbruik te verminderen.



Deze infografieken zijn gemaakt door deskundigen 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-KLM** heeft 800 miljoen euro opgehaald op de obligatiemarkt

(bron AOF) 25 juni - **Air France-KLM** heeft een senior **obligatie-uitgifte geplaatst** voor een totaal van € 800 miljoen in twee tranches. De eerste tranche is voor **300 miljoen euro**, heeft een looptijd van **3**

jaar en een coupon van 3% per jaar. De tweede tranche obligaties heeft een waarde van 500 miljoen EUR, een looptijd van 5 jaar en een coupon van 3,875% per jaar.

De netto-opbrengst van deze emissie zal worden gebruikt om de terugbetaling van de marktschuld van de onderneming te financieren en geleidelijk een deel van de in mei 2020 toegekende staatssteun te financieren.

Deze transactie maakt deel uit van het lopende plan om de balans te versterken, het herstel voor te bereiden en de groep opnieuw op een duurzaam financieel pad te brengen.

***Mijn commentaar:** De emissie was een groot succes: terwijl de groep Air France-KLM mikte op 600 miljoen euro, ontving zij 2,2 miljard euro aan verzoeken.*

Dit succes bewijst het vertrouwen van de beleggers in het herstelplan van de Frans-Nederlandse groep.

Transavia France: 49e vliegtuig en aanbod gelijk aan 2019

(bron Air Journal) 22 juni - Low-cost luchtvaartmaatschappij **Transavia France heeft haar 49e Boeing 737-800 in ontvangst genomen**, die deze zomer zal worden ingezet op een netwerk dat is uitgebreid tot 150 routes, waaronder 37 nieuwe - met een stoelcapaciteit die vergelijkbaar is met die van de zomer van 2019, vóór de Covid-19 pandemie.

De 737-800 met registratie F-HTVZ (MSN6088 voorheen bestemd voor Norwegian) die op 21 juni 2021 werd geleverd, is de zesde en laatste die door de in goedkope vluchten gespecialiseerde dochtermaatschappij van Air France wordt geleased van leasemaatschappij Jackson Square Aviation; de eerste was in januari jongstleden gearriveerd.

(...)

Deze 737-800, die net als de andere is geconfigureerd voor 189 passagiers, brengt het aantal door Transavia France geëxploiteerde vliegtuigen op 49, tegen 37 in de zomer van 2019 - het laatste "normale" zomerseizoen vóór de komst van de gezondheids crisis.

Haar algemeen directeur Nathalie Stubler herinnerde er gisteren aan dat de lagekostenmaatschappij in juni en juli een aanbod in stoelen zal aanbieden dat gelijkwaardig is aan dat van twee jaar geleden, zoals gepland sinds eind april: "Het is al een sterke inhaalbeweging," verklaarde ze op de set van BFM Business. "We

hebben gedurende enkele weken 30 tot 40% meer verkopen waargenomen [in vergelijking met] dezelfde periode in 2019", er is "een inhaaleffect omdat we gedurende een aantal maanden niet verkochten", maar het toont ook "een sterke honger van klanten om weer te willen reizen", benadrukte de directeur die een geleidelijke stijging van de bezettingsgraad oproept "in de orde van grootte van 70% in juni, terwijl we in april op 50% zaten tijdens de reisbeperkende maatregelen".
(...)

Mijn commentaar: De vloot van Transavia France groeit volgens de prognoses.

Er zij op gewezen dat, aangezien de Air France-groep zich ertoe heeft verbonden haar CO2-uitstoot op haar binnenlandse netwerk tegen 2024 te verminderen, de nieuwe vliegtuigen van Transavia France hoofdzakelijk zullen worden gebruikt om Frankrijk met het Middellandse-Zeebekken te verbinden.

Airbus test zijn waterstoftanks aan boord van een A380

(bron Les Echos) 24 juni - Het "ZeroE" waterstofvliegtuigproject heeft bij **Airbus** een nieuwe stap voorwaarts gezet. Minder dan een jaar na de onthulling van drie waterstofaangedreven vliegtuigconcepten, waarvan het eerste al in 2035 het levenslicht zou kunnen zien, **heeft** de vliegtuigfabrikant **de oprichting aangekondigd van twee "zero-emission ontwikkelingscentra"**, intern bekend als ZEDC's. Deze twee centra van uitmuntendheid, gevestigd in Nantes en Bremen, zullen verantwoordelijk zijn voor de fabricage van het meest kritische onderdeel van de toekomstige waterstofvliegtuigen: de cryogene tanks. Samen met het brandstofsysteem is de opslag van waterstof aan boord van een vliegtuig de belangrijkste technologische uitdaging voor de vliegtuigbouwer. Vanwege zijn lage dichtheid vereist **de vloeibare vorm van waterstof, die het meest compact is, tanks die vier keer zo groot zijn als die van kerosine, voor hetzelfde bereik. En om in vloeibare toestand te blijven, moet het ook bewaard worden bij een temperatuur van -253°C.** Dit betekent dat cryogene tanks moeten worden ontworpen die goed geïsoleerd, robuust, groot en toch licht zijn, om het vliegtuig niet te zwaar te maken. Ondanks de moeilijkheden lijken de ingenieurs van Airbus erin geslaagd te zijn al deze vereisten met elkaar te verzoenen, aangezien de vliegtuigbouwer van plan is deze waterstoftanks al in 2023 in Nantes en Bremen te gaan produceren. Volgens een interne mededeling zou de ZEDC in Nantes **tussen 2023 en 2025** - de datum

waarop **Airbus zijn eerste experimentele vlucht aan boord van een A380 wil maken - een** dozijn tanks per jaar moeten leveren.

De A380 voor vliegproeven zou een waterstoftank en een elektrische motor in zijn cabine hebben, om hybride aandrijfoplossingen te testen. Naast het gebruik van vloeibare waterstof als brandstof ter vervanging van kerosine, heeft Airbus ook belangstelling voor brandstofcellen om apparatuur of elektromotoren aan te drijven.

Het doel is waterstoftanks te vervaardigen die niet alleen veilig maar ook concurrerend geprijsd zijn, door de know-how van de vestiging in Bremen op het gebied van cryogene draagraketten en die van Nantes op het gebied van de centrale vleugelkast en tanks te combineren.

Airbus lijkt echter meerdere ijzers in het vuur te houden. De groep heeft ook verscheidene miljoenen dollars geïnvesteerd in een Californische start-up, opgericht door zijn vroegere innovatiedirecteur, Paul Eremenko, rond een project voor verwijderbare waterstofvullingen die in vliegtuigen kunnen worden geladen.

> Vliegtuigen aangedreven door waterstof: Airbus, Air Liquide en ADP Groep bundelen krachten om de luchthavens van morgen te bedenken

(bron industrie-techno) 22 juni - Op maandag 21 juni hebben **Air Liquide, Airbus en Aéroports de Paris via een persbericht de lancering aangekondigd van engineeringstudies met het oog op de aanpassing van de luchthaveninfrastructuur aan de komst van waterstofvliegtuigen tegen 2035.**

(...)

Er zal eerst een algemene studie worden uitgevoerd op een **dertigtal luchthavens in de wereld** om "de ontwikkeling en de leveringsconfiguraties van vloeibare waterstof te bepalen", aldus het persbericht. Op basis van dit onderzoek zullen vervolgens "gedetailleerde scenario's en plannen om de vereiste infrastructuur, omvang en uitvoering te definiëren" worden opgesteld voor de twee belangrijkste Parijse luchthavens, namelijk Parijs-Charles de Gaulle en Parijs-Orly.

Dit soort studie is van essentieel belang, gezien de technologische uitdagingen van vloeibare waterstof. Aangezien deze brandstof kookt zodra de temperatuur boven de -253°C komt, is cryogene technologie vereist om de waterstof in vloeibare vorm op te slaan of te vervoeren. En **elk lek, vergemakkelijkt door de kleine omvang van de molecule, moet absoluut worden voorkomen: het zou immers een**

explosie kunnen veroorzaken.

Wat de infrastructuur betreft, is het vervoer van cryogene waterstof van de luchthavenfaciliteiten naar de vliegtuigtanks een van de grootste uitdagingen. "Waterstof transporteren bij -253°C in pijpen is een hele technologische uitdaging," zei Thierry Poinot van het Europees Centrum voor Onderzoek en Geavanceerde Opleiding in Wetenschappelijk Rekenen (Cerfacs), die werd geïnterviewd in het kader van ons onderzoek naar waterstofaangedreven vliegtuigen, gepubliceerd in ons verslag over het koolstofvrij maken van de luchtvaart.

De rest van het waterstof-ecosysteem zou kunnen worden geïntegreerd in een meer traditionele regeling. **"We zullen waarschijnlijk een soort hub hebben in de buurt van de luchthaven, waar we de vloeibare waterstof produceren die nodig is voor een hele regio om luchthavens, waterstofgasstations en treinstations te bevoorraden,"** anticipeerde Pierre Crespi, de directeur innovatie van Air Liquide Advanced Technologies, geïnterviewd tijdens hetzelfde onderzoek. "Sommige grote luchthavens kunnen tegen 2050 met pijpleidingen zijn uitgerust. Maar in het begin zullen er niet genoeg vliegtuigen zijn om een productie-installatie en pijpleidingen binnen de luchthaven te installeren," vervolgde de heer Crespi.

***Mijn commentaar:** Uit de twee voorgaande artikelen blijkt de inzet van Franse bedrijven in de strijd tegen de opwarming van de aarde.*

Het gebruik van vloeibare waterstof in een commercieel vliegtuig is een grote uitdaging. De ruimtevaartsector heeft er al gebruik van gemaakt, aangezien vloeibare waterstof wordt gebruikt als brandstof voor de Ariane-raket.

Boeing 737 Max: 500 miljoen voor de families van de Amerikaanse slachtoffers

(bron Capital) 23 juni - Een Amerikaans fonds van 500 miljoen dollar om nabestaanden van 346 mensen die omkwamen bij twee **Boeing 737 Max**-crashes te compenseren is geopend, zo hebben de beheerders dinsdag (22 juni) aan Reuters laten weten. De Amerikaanse vliegtuigbouwer **stemde er in januari mee in om 500 miljoen dollar te betalen om de families van Amerikaanse passagiers te compenseren die omkwamen bij de crashes van Lion Air 610 en Ethiopian Airlines 302 in 2018 en 2019.**

Elk in aanmerking komend gezin ontvangt bijna 1,45 miljoen dollar. Het geld zal worden uitbetaald naarmate het binnenkomt nadat de

aanvraagformulieren zijn ingeleverd, aldus de beheerders Ken Feinberg en Camille Biros in een gezamenlijke verklaring. Gezinnen moeten de ingevulde documenten uiterlijk 15 oktober inleveren. Noch Boeing, noch het ministerie van Justitie wil op dit moment commentaar geven op de informatie.

Het fonds maakt deel uit van een schikking van 2,5 miljard dollar die **in januari**

werd getroffen tussen het ministerie van Justitie en Boeing.

Aanklagers beschuldigen de Amerikaanse vliegtuigbouwer van fraude bij de certificering van de 737 Max, meldde Reuters. "Boeing verkoos winst boven openheid door belangrijke informatie voor de FAA achter te houden over de exploitatie van haar 737 Max-vliegtuigen en door te trachten een misleiding te verbergen," aldus het ministerie van Justitie destijds. **De schikking stelde Boeing niettemin in staat strafvervolgning te vermijden, maar had geen invloed op de civiele procedures die door de familieleden van de slachtoffers waren aangespannen.**

(...)

Boeing heeft weliswaar een schikking getroffen in de rechtszaak tegen Lion Air, maar wordt nog steeds in verschillende zaken voor de federale rechtbank in Chicago gedaagd door de families van de slachtoffers van de crash van Ethiopian Airlines.

(...)

> **Bedrijven staan voor de uitdaging om duizenden opgeslagen vliegtuigen weer in de lucht te krijgen**

(bron Les Echos) 25 juni - De hervatting van het luchtverkeer deze zomer stelt de **luchtvaartmaatschappijen en de vliegtuigbouwers voor een nieuwe uitdaging: de heringebruikname van duizenden vliegtuigen**, waarvan sommige al sinds het begin van de crisis in opslag staan, en die snel en vooral veilig uit hun winterslaap moeten worden gehaald. Dit is een ongekende situatie, die niet alleen de onderhoudsteams van de luchtvaartmaatschappijen, maar ook de vliegtuigfabrikanten mobiliseert.

Hoewel de opslag- en opvraagprocedures welbekend zijn en op zich geen problemen opleveren, is de omvang van de taak ongekend voor de onderhoudsafdelingen van luchtvaartmaatschappijen.

Op het hoogtepunt van de crisis afgelopen voorjaar werd meer dan de helft van de wereldvloot - **meer dan 16.000 vliegtuigen**, waaronder 8.000 Airbussen - **aan de grond gehouden**, sommige permanent, zoals de A380's van Air France. Alleen al in Europa werden tussen april en mei 2020 tot 7.168 vliegtuigen aan de grond gehouden, volgens cijfers van Eurocontrol, soms voor meerdere maanden.

(...)

De hervatting van de boekingen in mei heeft reeds veel van hen nieuw leven ingeblazen. Ongeveer 75 procent van de Airbus-vloot wereldwijd is al weer in dienst", zegt Claire Kauffmann, hoofd van de onderhoudsdiensten bij Airbus, dat teams heeft gestuurd om de luchtvaartmaatschappijen te helpen. "Over het algemeen **is het vrij goed gegaan,**" zegt ze. **"We hebben relatief weinig incidenten gehad na de terugkeer naar de dienst," bevestigt haar collega Nicolas Bardou, die bij Airbus verantwoordelijk is voor de communicatie over veiligheidskwesties.**

Op 1 juni telde Eurocontrol echter nog 3.384 rustende vliegtuigen, waarvan twee derde weer aan het werk moet om aan de vraag in de zomer te voldoen. Dit betekent dat er bijna 2.000 vliegtuigen moeten worden "gewekt", soms met een paar verrassingen in petto.

Gewoonlijk worden vliegtuigen opgeslagen in goed gecontroleerde, stabiele en droge omgevingen, zoals woestijnen," legt Claire Kauffmann uit. **Maar hier kwamen de vliegtuigen op de grond op heel andere en soms ongeschikte plaatsen. "Dit leidde tot ongewone ontdekkingen in sommige vliegtuigen, zoals nesten van knaagdieren, vogels of insecten die** het elektrische netwerk zouden kunnen beschadigen, bewegende onderdelen zouden kunnen blokkeren of bepaalde apparatuur zouden kunnen belemmeren, zoals de Pitot-sondes die worden gebruikt om de incidentiegraad te meten. "Er zijn nogal wat gevallen geweest van defecte Pitot-sondes," geeft Claire Kauffmann toe.

Zoveel incidenten en onvoorziene gebeurtenissen die speciale waakzaamheid vereisen van de piloten voordat ze weer gaan vliegen. "We hebben luchtvaartmaatschappijen geadviseerd om extra training te geven om de veerkracht van de bemanning te versterken, met briefings en aangepaste simulatorsessies", benadrukt Xavier Pépin, verantwoordelijk voor de opleiding van piloten bij Airbus.

(...)

Veel luchtvaartmaatschappijen, zoals Air France, hebben ervoor gezorgd dat alle piloten om de beurt vliegen, ten minste één keer per maand. En de voorschriften vereisen ten minste drie starts en landingen in een periode van 90 dagen. Maar sommigen stelden zich tevreden met het voorgeschreven minimum van één simulatorsessie per maand.

> Zomerherstel: sommige luchtvaartmaatschappijen stijgen weer op in wanorde

(bron Air Journal) 26 juni - **In deze periode van herstel van het zomerverkeer starten sommige luchtvaartmaatschappijen opnieuw met de grootste improvisatie, waarbij ze hun vluchtschema zonder ophouden veranderen, soms van de ene dag op de andere.**

Vluchten die de dag voordien werden geannuleerd voor de dag nadien omdat er geen toestemming was om te landen, andere die werden uitgesteld omdat de bemanningen niet bereikbaar waren of vliegtuigen die slecht voorbereid waren om na weken aan de grond te blijven, opnieuw op te stijgen... **In de reisbureaus zijn de telefooncentrales verzadigd met telefoontjes van klanten die niet gelukkig zijn met de opgelegde wijzigingen op het laatste moment.**

Een van de slechte leerlingen is Royal Air Maroc, dat zijn vluchtprogramma voor de zomer heeft gereorganiseerd na de annuleringen van reserveringen in verband met de preferentiële tarieven. Bij **Alitalia zijn de vluchten zo verstoord** dat niet alleen de dienstregelingen worden gewijzigd, maar ook de luchthavens (bij voorbeeld tussen Rome-Fiumicino en Rome-Ciampino), met volledige heruitgave van de tickets. De low-cost maatschappijen **Ryanair en Vueling** zijn niet te verslaan...

Tot de best presterende landen behoren Air France en haar lagekostendochter Transavia, die volgens de touroperators zeer stabiele programma's aanbieden.

Nu de grote vakantiebestemmingen naderen, besteden de reisbureaus, in plaats van tickets te verkopen, hun tijd aan het beheer van deze massa wijzigingen - de TSC (Time Schedule Change) in het jargon van de luchtvaartmaatschappijen.

(...)

Dit verschijnsel doet zich ook voor bij luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten. American Airlines heeft afgelopen weekend 400 vluchten moeten annuleren omdat er te weinig monteurs waren om de vliegtuigen op tijd weer in de lucht te krijgen, en is van plan om in de eerste helft van juli ongeveer 950 vluchten opnieuw in te plannen.

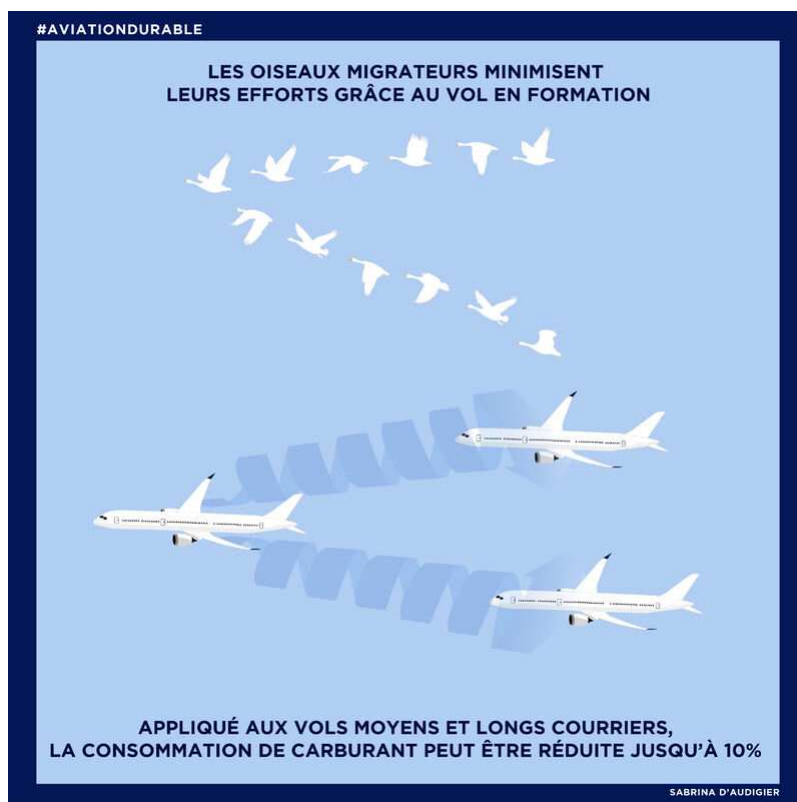
Mijn commentaar: Voor de luchtvaartmaatschappijen is het herstel van de activiteit op alle gebieden een uitdaging. De groep Air France-KLM is een van de goede presteerders.

Bonus van de week

> **Trekvogels minimaliseren hun inspanningen door in formatie te vliegen**

((bron aviationdurable) 22 juni - Er worden tal van hefbomen ontwikkeld om het verbruik van vliegtuigen te verminderen. **Airbus bestudeert bijvoorbeeld de mogelijkheid om vliegtuigen in "eskaders" te laten vliegen om te profiteren van de werveling die door de vliegtuigen wordt gegenereerd, zoals bij trekvogels het geval is.**

In 2003 behaalde de NASA een winst van 29% op het brandstofverbruik door toepassing ervan op militaire vluchten, en **de verwachte brandstofbesparing zal 10% bedragen voor volgvliegtuigen op langeafstandsvluchten**, met een tussenafstand van 1,5 nq (3 km). Er bestaan reeds partnerschappen met luchtvaartmaatschappijen zoals French Bee en SAS Scandinavian Airlines, en de totale besparing zal 3 tot 4 miljoen ton CO2 bedragen die niet wordt uitgestoten.



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 28 juni gesloten op **4,143 euro**. Het is deze week gedaald met -7,89%. De daling is deze week gestaag geweest. Op dit moment, heb ik geen rationele verklaring.

Vóór 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 vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **stabiel op 75 dollar 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](#). 10910 mensen ontvangen dit persbericht live