

Air France-KLM



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 821, 16 augustus 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](#)  [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Franse luchtvaartmaatschappijen organiseren de terugkeer van toeristen uit West-Indië

(bron Les Echos) 11 augustus - **Het feest is voorbij voor de Franse luchtvaartmaatschappijen, die zwaar rekenden op de overzeese departementen om er weer bovenop te komen.** Aan het begin van het zomerseizoen in juni begonnen de reserveringen te stijgen, maar eind juli waren zij al begonnen te dalen naarmate de gezondheidssituatie verslechterde. De aankondiging door de prefect van een strenge herindeling op Martinique, samen met een oproep aan de toeristen om naar huis terug te keren, betekende het voortijdige einde van het zomerseizoen in West-Indië.

Voor Air France, Air Caraïbes en Corsair is de prioriteit nu de terugkeer van de toeristen te verzekeren, door in de komende dagen indien nodig extra capaciteit ter beschikking te stellen. Naast het gratis uitstellen of annuleren van vluchten voor klanten die nog niet zijn vertrokken, hebben degenen die al in het land zijn nu de mogelijkheid om hun retourdatum gratis te vervroegen, bij vertrek uit Martinique en Guadeloupe.

(...) De

activiteit van de maatschappijen op West-Indië zal dus in de komende dagen zeer op peil blijven, hetgeen hen in staat moet stellen het essentiële van het zomerseizoen te redden.

(...)

Maar zodra de terugkeerperiode voorbij is, verwachten de maatschappijen een sterke daling van het verkeer in september en oktober. "Op Martinique en Guadeloupe zijn de boekingen tot bijna nul gedaald," geeft Marc Rochet toe. Volgens de baas van Air Caraïbes kan dit vroege einde van het seizoen leiden tot een activiteitsverlies van 10 tot 15% in augustus, "maar in september zal de rekening zout zijn", onderstreept hij.

Wat de lange-afstandsbestemmingen betreft die dit najaar en deze winter waarschijnlijk de overhand zullen krijgen, is hun status nog zeer onzeker. (...) De Franse Bee hoopt nog steeds dat de Verenigde Staten in de komende weken de grenzen weer zullen openstellen voor gevaccineerde Europeanen. Corsair zet in op Abidjan, Mauritius en Punta Cana en rekt op een herstel van het toerisme naar West-Indië voor de kerstvakantie. Ondanks de onzekerheid over het herstel van het zakenverkeer blijft Air France zich met haar winterprogramma richten op het toerisme, met nieuwe bestemmingen op proef, zoals Zanzibar (Tanzania), Muscat (Oman) en Colombo (Sri Lanka). Maar geen zekerheden meer.

Meer rust rondom Schiphol door overstap naar satellietnavigatie.

(bron Rtlnieuws) 12 augustus - **Het lawaai dat het vliegverkeer op Schiphol produceert, wordt in de nabije toekomst verminderd door de komst van satellietnavigatie**, die de bakens vervangt die piloten nu gebruiken. De geluidsvermindering zal het meest merkbaar zijn rond de start- en landingsbanen van Zwanenburg, Buitenveldert en Aalsmeer. (...)

"We navigeren vliegtuigen niet langer met fysieke bakens op de grond, maar met een GPS-signaal dat door satellieten van en naar de start- en landingsbanen wordt uitgezonden," legt Michiel van Dorst, hoofd van de luchtverkeersleiding in Nederland, uit. "Dit betekent dat **we in de toekomst het verkeer beter om de woonwijken rond Schiphol kunnen leiden.**

De 29 bakens op de grond in Nederland zullen grotendeels worden vervangen. Volgens Van Dorst zal de nieuwe technologie vliegtuigen in staat stellen nauwkeuriger te vliegen. "Dit zal resulteren in een **vlottere daling van het vliegtuig en minder motorvermogen, wat zal leiden tot minder geluidsoverlast**"

(...)

Eerder werd bekend dat het aantal nachtvluchten moest worden teruggebracht, wat een voorwaarde was voor het verlenen van staatssteun aan KLM. Momenteel bedraagt het maximumaantal nachtvluchten 32.000 per jaar, maar dit aantal zal de komende jaren

moeten worden teruggebracht.

Mijn commentaar: *De luchthaven Schiphol ligt midden in een woonwijk, in de onmiddellijke nabijheid van Amsterdam.*

Het terugdringen van vliegtuiglawaai is van het grootste belang voor de luchtvaartmaatschappijen.

Hierdoor zouden zij aan de vraag van de plaatselijke bevolking kunnen voldoen en tegelijkertijd de activiteit op het niveau van vóór de pandemie kunnen handhaven.

Southwest Airlines gebukt onder Delta-variant

(bron Boursier com) 11 augustus - **Southwest Airlines heeft geschat dat het in het derde kwartaal mogelijk niet winstgevend zal zijn. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij vermeldt de impact van de Delta-variant op de boekingen.**

Het aantal afzeggingen is deze maand toegenomen door de zeer besmettelijke variant. Southwest rekent nu op een daling van de bedrijfsopbrengsten met 15% tot 20% voor het kwartaal in vergelijking met 2019, het jaar vóór de pandemie.

De luchtvaartmaatschappij verlaagt dus voorzichtig de guidance die minder dan een maand geleden werd gegeven. De gevolgen van de epidemie voor de maanden augustus en september zullen het dan ook moeilijk maken om in het derde kwartaal winstgevendheid te bereiken.

Mijn commentaar: *Southwest Airlines is de grootste lagekostenluchtvaartmaatschappij in de Verenigde Staten. Haar activiteiten zijn gericht op de binnenlandse markt.*

Het kondigde een omzetverwachting voor het derde kwartaal aan die drie tot vier procentpunten lager was dan de verwachting die het vorige maand bekendmaakte.

JetBlue gaat de Noord-Atlantische Oceaan op met de A321LR

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 augustus - Zoals gepland **heeft JetBlue op 11 augustus zijn eerste transatlantische vluchten gelanceerd** met een rotatie tussen zijn basis in New York JFK en Londen Heathrow. De nieuwe dagelijkse dienst wordt uiteraard uitgevoerd **met de Airbus A321LR, de langeafstandsversie van de**

A321neo.

De in New York gevestigde luchtvaartmaatschappij zal vanaf 29 september ook een route starten tussen JFK en Londen Gatwick, en zal dit jaar naar verwachting drie A321LR's in haar vloot hebben. De levering van extra vliegtuigen in 2022 zal JetBlue's transatlantische vluchtprogramma uitbreiden.

(...)

Met haar transatlantische diensten bestrijdt JetBlue zeker een zeer concurrerende markt, maar met een belangrijk voordeel, het gebruik van vliegtuigen met één gangpad die op deze routes gemakkelijker rendabel te maken zijn dan vliegtuigen met brede rompen, vooral in deze periode van pandemie.

De A321LR van JetBlue is op dezelfde manier geconfigureerd als haar A321neo-toestellen die zijn uitgerust met het Mint-product voor transcontinentale vluchten, maar met een iets minder dichte indeling: 24 Mint suites en 114 economy seats (in vergelijking met 16 Mint-stoelen en 144 economy seats voor haar A321neo Mint).

(...)

Ter herinnering: de A321LR is de langeafstandsversie van de A321neo (4.000 zeemijlen - 9 uur bereik met 200+ passagiers). JetBlue heeft 13 A321LR's en 13 A321XLR's besteld, de nieuwe versie die in 2019 in Le Bourget wordt gelanceerd (4700 zeemijlen), waarvan de eerste in 2023 worden verwacht.

Mijn commentaar: De A321LR kan theoretisch 206 passagiers vervoeren over een afstand van 7.400 km, dankzij de toevoeging van drie extra tanks in vergelijking met de basisversie, de A321neo.

De A321XLR heeft twee extra tanks. Hij kan tot 8.700 km vliegen. Het is het Airbus single-aisle model met de grootste actieradius.

Van de 2.950 bestelde A321neo-toestellen zijn er 450 A321XLR's.

Het succes ervan is tot dusver niet onverdeeld positief geweest, omdat de luchtvaartmaatschappijen vrezen dat de passagiers het moeilijk zullen vinden om tien uur te vliegen in de beperkte ruimte van een vliegtuig met één gangpad.

CSA Czech Airlines beëindigt Airbus-bestellingen, toekomst meer dan onzeker

(bron Le Journal de l'Aviation) 10 augustus - Het was slechts een kwestie van tijd voordat de annulering van het vliegtuig officieel werd.

De zeven Airbus-toestellen bestemd voor CSA Czech Airlines zijn in de laatste update voor juli uit het orderboek van de Europese vliegtuigbouwer verdwenen.

(...)

Hoewel het Tsjechische bedrijf **zwaar in de schulden zit en failliet is verklaard**, blijft het grotendeels **in handen van de Smartwings-groep, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van het land** en waarschijnlijk de toekomstige Tsjechische nationale luchtvaartmaatschappij. Smartwings werkt alleen met Boeing 737's. Sindsdien is de situatie in een stroomversnelling geraakt en **CSA Czech Airlines heeft** enkele dagen geleden **besloten zich te ontdoen van al haar personeelsleden** (ongeveer 430 werknemers), zodat er slechts een "leeg omhulsel" overblijft van deze voormalige luchtvaartmaatschappij die meer dan 98 jaar geleden werd opgericht. Het lot van het merk CSA, evenals het lidmaatschap van de luchtvaartmaatschappij van de Skyteam-alliantie, blijft voorlopig onbekend. De toekomst van haar ORR-divisie, Czech Airlines Technics (CSAT), wordt voorlopig niet rechtstreeks beïnvloed, afgezien van de daling van de activiteit die het gevolg is van de beëindiging van de vlootactiviteiten van CSA.

(...) **Eurowings** (Lufthansa Group) **heeft zich reeds gepositioneerd tegenover de totale verdwijning van CSA Czech Airlines.**

(...)

De low-cost maatschappij van de Lufthansa groep zal dus een "boost geven aan het Tsjechische luchtverkeer", in de woorden van Jens Bischof, CEO van Eurowings. Maar **de Duitse luchtvaartmaatschappij zal het ook opnemen tegen de low-cost maatschappij Smartwings, een van de snelst groeiende luchtvaartmaatschappijen in Europa.**

> Airbus reorganisatieproject maakt golven in Duitsland

(bron Les Echos) 11 augustus - De wind van herstel die door de luchtvaartindustrie waait, zou wel eens gepaard kunnen gaan met enige turbulentie in Duitsland. Het in 2020 aangekondigde plan om het aantal werknemers met 15 000 te verminderen om de daling van de activiteit op te vangen, heeft nog geen opmerkelijke reacties uitgelokt, maar **de voorgestelde reorganisatie van de assemblageactiviteiten van de vliegtuigstructuren (de structuren waaruit een vliegtuig is opgebouwd) in Frankrijk en Duitsland, waarover momenteel wordt onderhandeld, zorgt nu al voor ophef aan de overkant van de Rijn, en nog steeds voor meer vragen dan antwoorden aan Franse zijde.**

(...)

Dit plan, dat in april jongstleden werd aangekondigd, voorziet **in de hergroepering in twee nieuwe volledige dochterondernemingen, in**

Frankrijk en Duitsland, van de assemblage van subassemblages, zoals de rompsecties, de neuskegel of de vleugelkast van de Airbus, **waarvan de fabricage thans is verdeeld over verschillende vestigingen van de vliegtuigbouwer en zijn twee belangrijkste dochterondernemingen** : Stelia Aerospace in Frankrijk en Premium Aerotec in Duitsland.

Het is **de bedoeling het concurrentievermogen van deze als strategisch beschouwde activiteiten te versterken door rationalisatie en vereenvoudiging van de organisatie.** Dit met het oog op **de lancering van een toekomstig "koolstofvrij" Airbus, waarvoor de integratie van vliegtuigstructuren nog belangrijker zal zijn.**

In Frankrijk zou de nieuwe entiteit, waarvan de naam nog niet is gekozen, de Airbus-fabrieken in Nantes en Saint-Nazaire, waar de voorste en centrale rompsecties van de Airbus A320, A330 en A350 worden vervaardigd, samenvoegen met de Stelia Aerospace-vestigingen in Meaulte, Rochefort, Salaunes en Mérignac. Dat is een totaal van 9.000 werknemers.

In Duitsland zou de toekomstige dochteronderneming de Airbus-vestigingen in Stade en Hamburg combineren met die van Premium Aerotec in Nordenham, Bremen en Augsburg. De nieuwe eenheid met 7.000 werknemers zal de voorste rompsecties van de A330 en A350, de midden- en achterste secties van de A320, en de staarten en staartvinnen van alle Airbus-vliegtuigen produceren. Het probleem **aan Duitse zijde is**

echter **dat een deel van de activiteiten van Premium Aerotec** in Augsburg en Varel - de productie van primaire constructiedelen - **niet in de nieuwe eenheid zou worden opgenomen.** Het zou dus aan een koper kunnen worden verkocht. Dit komt de betrokken werknemers uiteraard niet goed uit.

Volgens Reuters heeft Airbus zonder succes geprobeerd de Duitse vakbondsleiders te overtuigen van de verdiensten van zijn plan, met het argument dat bijna 1.000 banen verloren zouden gaan als Premium Aerotec binnen het concern zou blijven zoals het nu is. Volgens Franse vakbondsbronnen zouden de verliezen meer dan een miljard euro bedragen.

Aan Franse zijde blijft wantrouwen bestaan ten aanzien van dit project, waarvan het doel nog steeds niet erg duidelijk lijkt. De vakbonden vragen zich af hoe dit de efficiëntie van deze activiteiten zou verbeteren.

***Mijn commentaar:** Airbus heeft de ambitie om tegen het einde van het decennium een koolstofvrij vliegtuig te produceren.*

Vermindering van het aantal produktievestigingen is één van de manieren om dit te bereiken; de fabrikant zou aldus het vervoer van de verschillende onderdelen van het vliegtuig en bijgevolg de veroorzaakte CO2-uitstoot beperken.

Airbus en Safran botsen over productieverhoging single-aisle

(bron Les Echos) 11 augustus - **Het komt zelden voor dat twee industriële partners openlijk blij geven van hun meningsverschillen.** Dit is echter wat de hoofden van Airbus en Safran, Guillaume Faury en Olivier Andriès, hebben gedaan bij de presentatie van de halfjaarlijkse resultaten van de twee groepen eind juli. Centraal in het debat tussen de twee Franse zwaargewichten in de burgerluchtvaart stond niets minder dan de evolutie van de A320-familie van eenbaansvliegtuigen, die het leeuwendeel van de inkomsten van de Europese vliegtuigbouwer vertegenwoordigt.

Eind mei had de CEO van Airbus zijn belangrijkste toeleveranciers, in de eerste plaats Safran, publiekelijk verzocht zich voor te bereiden op de verhoging van het productietempo van de A320, om van de huidige 40 vliegtuigen per maand te komen tot 64 tegen medio 2023 en eventueel 70 tegen het eerste kwartaal van 2024. Guillaume Faury noemde zelfs de mogelijkheid om in 2025 naar 75 single-aisle vliegtuigen per maand te gaan.

(...)

Maar tijdens de presentatie van zijn halfjaarlijkse resultaten aan analisten op 28 juli, **toonde de CEO van Safran zich meer dan gereserveerd over de ambities van Airbus voor de A320, waarvan hij de belangrijkste motorfabrikant is, naast het Amerikaanse GE, binnen hun joint venture CFM international.**

"Wij luisteren naar wat onze klanten, luchtvaartmaatschappijen en leasemaatschappijen, ons vertellen en wij zijn er niet zeker van dat de markt voldoende trek heeft in dergelijke tarieven en dat tarieven ver boven de 60 vliegtuigen per maand houdbaar zijn," verklaarde Olivier Andriès.

Volgens de **CEO van Safran** ontcrachten de ongeveer 500 737 Max-bestellingen die Boeing in het eerste halfjaar in de wacht heeft gesleept, de theorie van een aanzienlijk en duurzaam gebrek aan evenwicht in het marktaandeel tussen Airbus en Boeing in dit segment van de eendeksvliegtuigen, dat een dergelijke sterke stijging van de Airbus-productie zou rechtvaardigen. **Een herstel van het evenwicht tussen**

de twee vliegtuigfabrikanten op de markt voor vliegtuigen met één gangpad, waarvan de behoeften worden geraamd op ongeveer 1.600 leveringen per jaar in de komende twintig jaar, **zou derhalve neerkomen op een maandelijkse productie van ongeveer 66 vliegtuigen met één gangpad voor elk van de twee vliegtuigfabrikanten.**

Deze prognose heeft als bijkomend voordeel dat zij overeenstemt met de doelstellingen van Safran en GE voor de productie van Leap-motoren (ongeveer 2.000 motoren per jaar), die 60% van de A320 Neo aandrijven, maar ook 100% van de Boeing 737 Max, alsmede de nieuwe C919 van China, die momenteel wordt gecertificeerd. In 2018 hadden Airbus en Safran al een akkoord bereikt, op basis van 63 A320's per maand.

Deze argumenten hebben Guillaume Faury niet kunnen overtuigen.

Voor de CEO van Airbus is de versnelling van de productie van A320's van essentieel belang om binnen een redelijke termijn te kunnen voldoen aan de enorme orderportefeuille van de vliegtuigbouwer.

We hebben een A320 orderboek van bijna 6.000 vliegtuigen," vertelde hij financiële analisten op 29 juli. Bij een tempo van 40 vliegtuigen per maand zal het 15 jaar duren om ze te leveren en ongeveer 10 jaar bij een tempo van 60.

Indien Airbus er niet in slaagt de leveringstermijnen te verkorten, loopt het het risico een groot aantal orders te verliezen aan Boeing en zijn 737 Max. Sommige van de recente grote orders van Boeing zouden aan Airbus zijn verloren omdat het bedrijf niet in staat is vliegtuigen op tijd te leveren.

(...)

Bovendien is er een fundamenteel verschil in het bedrijfsmodel tussen vliegtuig- en motorfabrikanten. Terwijl Airbus het grootste deel van zijn inkomsten haalt uit de verkoop van nieuwe vliegtuigen, voornamelijk de A320-reeks van vliegtuigen met één gangpad, haalt Safran het grootste deel van zijn marges uit het onderhoud van motoren en reserveonderdelen, zelfs wanneer dit betekent dat het zijn nieuwe motoren tegen kostprijs of zelfs met verlies moet verkopen.

Mijn commentaar: De houding van Safran kan op twee manieren worden geïnterpreteerd.

Eenzijds is het begrijpelijk dat het Franse bedrijf huiverig is voor investeringen die niet rendabel zouden zijn indien Boeing snel marktaandeel van Airbus zou overnemen in de sector van de vliegtuigen met één gangpad.

Anderzijds zou Safran, door zijn eigen productie voor Airbus te

beperken, de leveringscapaciteit van Airbus beperken. Dit zou Boeing bevoordelen.

Safran en zijn Amerikaanse partner GE Electric, die 100% van de motoren voor de B737 Max levert maar slechts 60% van de motoren voor de A320, zouden een duidelijk voordeel hebben.

Rangschikking van de beste luchthavens ter wereld in 2021, Frankrijk ver achter

(bron Le Figaro) 9 augustus - Skytrax heeft zopas zijn jaarlijkse rangschikking van de beste luchthavens ter wereld gepubliceerd (World Airport Awards 2021). Deze Britse organisatie is een referentie op dit gebied en stelt elk jaar een lijst op van de 100 beste luchthavens ter wereld, een soort Oscar voor de luchtvaartsector.

Terwijl Doha-Hamad in Qatar in 2021 de eerste plaats innam, **blijft de top 10 grotendeels gedomineerd door luchthavens in de regio Azië-Stille Oceaan**, waaronder Tokio (Haneda en Narita), Singapore Changi en Seoul Incheon. Drie Europese luchthavens staan in de top tien, namelijk München, Zürich en Londen Heathrow. Er zij op gewezen dat **slechts twee Franse luchthavens in de rangschikking zijn opgenomen: Paris-Charles de Gaulle op de 15e plaats en Paris-Orly op de 73e plaats**. De Parijse luchthavens zijn echter een paar plaatsen gestegen ten opzichte van de rangschikking voor 2020. Parijs-CDG is nu de 6e beste luchthaven van Europa en de 7e in de categorie "Beste luchthavenpersoneel van Europa". De belangrijkste Parijse luchthaven staat ook op de derde plaats in de categorie van luchthavens die in 2020 tussen 20 en 25 miljoen passagiers zullen vervoeren.

Top 10 beste luchthavens ter wereld, volgens de World Airport Awards 2021

- . Doha Hamad²
- . Tokyo Haneda³
- . Singapore Changi⁴
- . Seoul Incheon⁵
- . Tokyo Narita⁶
- . Munich⁷
- . Zurich⁸
- . Londen Heathrow⁹
- . Kansai¹⁰
- . Hong Kong

Wachttijden bij de veiligheidscontrole, toegankelijkheid van de luchthaven, prijzen bij de verkooppunten, aanwezigheid van

speelterreinen voor kinderen... Verschillende tientallen criteria werden beoordeeld door reizigers die van augustus 2020 tot juli 2021 deelnamen aan de Skytrax-enquête op de website worldairportsurvey.com. Gezien de daling van het luchtverkeer in de afgelopen 18 maanden heeft Skytrax bepaalde subklassementen niet opgesteld, met name die met betrekking tot winkelen, catering, hotelfaciliteiten of bagageafhandeling.

Er werd ook gewezen op punten in verband met de bestrijding van de Covid-19-epidemie, zoals de beschikbaarheid van hydroalcoholische gel of de signalisatie van sociale afstand. **Skytrax heeft zelfs een prijs in het leven geroepen, de "Covid-19 Airport Excellence Awards", waarmee de 40 luchthavens worden beloond die de strengste hygiëneprotocolen hebben vastgesteld. Dit was een harde klap voor de Franse terminals, die ook niet werden gegund.**

***Mijn opmerking:** Amsterdam Schiphol staat op de twaalfde plaats (3 plaatsen gezakt)*

Op de lijst van 40 luchthavens met de strengste hygiëneprotocolen staan 11 Europese luchthavens. Noch de Franse luchthavens, noch Schiphol komen in deze lijst voor.

Oproep tot het indienen van projecten voor een Franse biobrandstofindustrie

(bron Air Journal) 28 juli - De Franse regering heeft op dinsdag 27 juli de lancering aangekondigd van een oproep tot het indienen van projecten voor de ontwikkeling van een Franse sector voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), met een budget van maximaal 200 miljoen euro.

De vervoerssector staat voor "ingrijpende veranderingen in verband met het koolstofvrij maken van de sector", maar het luchtvervoer vergt bijzonder grote inspanningen op het gebied van O&O en productieve investeringen. In januari 2020 had de regering al een ambitieuze routekaart voor de integratie van duurzame biobrandstoffen in de luchtvaart opgesteld, vergezeld van een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling. Tijdens **een bezoek van Jean-Baptiste Djebbari, gedelegeerd minister van Vervoer**, aan de demonstratie-installatie BioTfuel in Venette (Oise) op 27 juli 2021, hebben **hij en Agnès Pannier-Runacher, gedelegeerd minister van Industrie, deze oproep tot het indienen van projecten aangekondigd om de ontwikkeling van de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaart in Frankrijk te versnellen**. Volgens hun persbericht maakt dit deel uit van het "vierde programma voor toekomstige investeringen

(PIA4) en de nationale strategie voor biogebaseerde producten en industriële biotechnologieën - Duurzame brandstoffen, die binnenkort zal worden gepresenteerd en die wordt gefinancierd door France Relance".

Meer in het bijzonder beoogt **deze oproep tot het indienen van projecten de ondersteuning van door ondernemingen**, alleen of in consortium, **uitgevoerde onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die de** marktintroductie van ambitieuze, innovatieve en duurzame oplossingen versnellen, **vanaf de industriële onderzoeksfase tot de operationele demonstratie**. Het kan ook technische werkzaamheden financieren die voorafgaan aan de investeringsbeslissing.

(...) Er zijn

twee selectierondes gepland, aldus het persbericht van het ministerie: tussentijdse sluiting op 15 oktober 2021, en definitieve sluiting op 29 april 2022.

Jean-Baptiste Djebbari verklaarde bij deze gelegenheid: "Vandaag zetten wij een essentiële stap in de richting van de opkomst van een Franse duurzame industrie voor biobrandstoffen voor de luchtvaart. Enkele dagen nadat de Europese Commissie een Europees incorporatietraject heeft voorgesteld, **zal deze oproep tot het indienen van projecten het mogelijk maken** steun te verlenen aan de productie van duurzame biobrandstoffen uit biomassa en synthetische brandstoffen, **de bouw van demonstratiemodellen** en, voor de meest rijpe projecten, upstream engineering-werkzaamheden. Wat het koolstofvrij maken betreft, geven wij onszelf de middelen om onze ambities te verwezenlijken.

Agnès Pannier-Runacher voegde daaraan toe: "De ontwikkeling van duurzame biobrandstoffen voor de luchtvaart is van cruciaal belang voor een geslaagde energietransitie van het luchtvervoer en om de hele waardeketen van de luchtvaart in de voorhoede van de technologie te houden. Door innoverende initiatieven binnen de sector te steunen, **zullen wij de beste opties vinden** om deze omschakeling naar een koolstofarme economie tot een goed einde te brengen en werkgelegenheid en knowhow te ontwikkelen".

(...)

Mijn opmerking: De projecten die uit deze uitnodiging tot het indienen van projecten zullen voortvloeien, zijn alleen bedoeld om operationeel aan te tonen dat het mogelijk is een duurzame vliegtuigbrandstof te produceren.

Pas dan zullen de middelen worden gevonden om deze nieuwe brandstof in grote hoeveelheden te produceren. Het probleem van de kosten van deze nieuwe brandstof zal dan worden aangepakt.

Deze oproep tot het indienen van projecten lijkt onverenigbaar met de ontwikkeling van een waterstofvliegtuig.

Gezien de investeringen die nodig zijn om de luchthavens van een tweede soort brandstof te voorzien, lijkt de parallelle ontwikkeling van een derde sector, de waterstofsector voor vliegtuigen, een illusie.

Bonusartikel

Lapland: Air France opent rechtstreekse route Parijs-CDG - Rovaniemi

(bron Yonder) 12 augustus - **Goed nieuws voor reizigers op zoek naar Arctische landen en wijde open ruimten.** Vanaf 4 december 2021 vliegt Air France rechtstreeks naar Rovaniemi, de grootste stad in Fins Lapland, vanaf haar hub Parijs-Charles de Gaulle.

(...)

Hoewel **de grootste stad van de regio**, gelegen op de poolcirkel op 66°NB, **haar faam dankt aan het "Kerstman-dorp"**, is zij bovenal de toegangspoort tot een immens Arctisch gebied met ontelbare mogelijkheden. Of het nu gaat om het bekijken van het noorderlicht in de winter of de middernachtzon in de zomer, rendieren of hondensleeën, sneeuwschoenwandelen of skiën, ijsvissen, het ontdekken van de Sami-cultuur, verblijven in unieke huttenhotels of glazen iglo's, de activiteiten en ervaringen in Fins Lapland gaan veel verder dan de folklore van "kerstmagie".

Het zal nu mogelijk zijn om rechtstreeks naar Rovaniemi te vliegen vanaf Parijs-CDG. Air France zal twee vluchten per week aanbieden op woensdag en zaterdag van 4 december 2021 tot 5 maart 2022, uitgevoerd door een Airbus A319 met 143 zitplaatsen. Dit is de eerste rechtstreekse lijndienst tussen Frankrijk en de hoofdstad van Lapland (chartervluchten niet inbegrepen).

(...)

Mijn commentaar: *In deze moeilijke tijden willen we allemaal in de kerstman geloven. Nu kan iedereen gaan kijken of hij bestaat.*

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die

aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u 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**. Deze 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, 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 16 augustus gesloten op **3,959 euro**. Het is deze week met -2,69% gedaald. De aankondiging van nieuwe beperkende gezondheidsmaatregelen in West-Indië en op Réunion kan deze daling verklaren.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 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 \$70 per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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](#). 10921 mensen ontvangen dit persbericht live