

De eerste A220-300 arriveert in de vloot van Air France



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 827, 27 september 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](#)  [.hetfishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactie

Beste lezers,

ENAC Alumni, de alumnivereniging van ENAC, organiseert op donderdag 30 september de tweede editie van de Etats de l'Air 2021 in het hoofdkantoor van DGAC.

Dit is een dag van conferenties en workshops onder leiding van persoonlijkheden uit de luchtvaartsector, waaronder de minister van vervoer, vertegenwoordigers van de DGAC, ADP, Air France, SNCF, het maatschappelijk middenveld en fabrikanten.

Hier volgt een overzicht van het programma:

- . De nieuwe deal in luchtvervoer post-Covid*
- . Gegevens: de nieuwe hefboomen voor waardecreatie*
- . De plaats van het luchtvervoer in de nieuwe mobiliteiten*
- . Delen van de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het luchtvervoer*
- . De aandrijving van morgen, wat zijn de realistische oplossingen ? Vluchtveiligheid, risicobeheer en nieuwe bewakingsmethoden*

Het aantal plaatsen is beperkt, maar u zult deze dag per videoconferentie kunnen volgen.

Nog een fijne week.

Persoverzicht van maandag

> De eerste A220-300 arriveert in de vloot van Air France

(bron actu-aero) 25 september - **De Franse luchtvaartmaatschappij zal binnenkort haar eerste Airbus A220-300 met Pratt & Whitney PW1500G Geared Turbofan-motoren ontvangen** uit een totaal van 60 vliegtuigen (plus 30 opties) die zijn besteld om haar vloot voor middellange afstand te vernieuwen en meer bepaald om de 18 A318's en 30 A319's te vervangen die momenteel in dienst zijn.

Air France is de tweede Franse luchtvaartmaatschappij, na Air Austral, die deze nieuwe generatie vliegtuigen met één gang in haar vloot opneemt, met superieure energie- en milieuprestaties in vergelijking met de vorige generatie.

Ter herinnering: de luchtvaartmaatschappij heeft al zeer recente toestellen in haar langeafstandsvloot (10 Boeing 787's en 11 A350's), maar beschikte tot dusver nog niet over toestellen van de nieuwe generatie, zoals de A320neo-familie die door de Europese majors wordt geëxploiteerd, om haar korte- en middellangeafstandsvluchten uit te voeren.

De eerste Air France A220, msn55134 en met registratie F-HZUA, zal naar verwachting op dinsdag 28 september om 22.25 uur plaatselijke tijd aankomen **op de luchthaven Charles de Gaulle van Parijs**, vanuit de luchthaven Montreal-Mirabel in Canada. **Dit vliegtuig zal een cabineconfiguratie hebben van 145 Eco-stoelen, wat sterk lijkt op de vliegtuigen die het zal vervangen, d.w.z. 131 Eco-stoelen op de A318 en 138 tot 143 Eco-stoelen op de A319.**

(...) Om

het door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde nieuwe vlaggenschip van de vloot onder de knie te krijgen, krijgen **de piloten van Air France die al een opleiding in een simulator hebben gevolgd en een certificaat voor de A220 hebben behaald, de gelegenheid om in de loop van de maand oktober in heel Frankrijk in reële omstandigheden met het toestel te vliegen.**

Gedurende een maand zal de Air France A220 kriskras door Frankrijk rijden en, volgens onze exclusieve informatie, verschillende regionale luchthavens aandoen: **Bordeaux, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Épinal, Nantes, Limoges, Mulhouse (Basel-Mulhouse-Freiburg) en**

Straatsburg. Dit is een gelegenheid voor liefhebbers om de vliegtuigen te zien en te fotograferen.

Volgens het leveringsschema waarover onze redactie beschikt, zal de Franse luchtvaartmaatschappij nog voor het einde van dit jaar 5 bijkomende A220-300's ontvangen: 2 in oktober, 2 in november en 1 in december 2021 [F-HZUF].

De feitelijke datum van de start van de commerciële exploitatie van de A220 op het korte- en middellangeafstandsnetwerk van Air France is nog niet officieel bekendgemaakt, maar zal naar verwachting binnenkort vallen. Volgens onze bronnen is de luchtvaartmaatschappij van plan haar nieuwe toestellen voor het eerst buiten Frankrijk in te zetten om Düsseldorf, Duitsland te bedienen, maar ook hier is de datum nog niet officieel bekendgemaakt.

Mijn commentaar: De komst van een nieuw vliegtuigmodel is een belangrijke gebeurtenis voor een luchtvaartmaatschappij en haar personeel.

Het zal woensdag officieel aan de werknemers en de pers worden voorgesteld.

Dit vliegtuig belichaamt Air France's engagement voor duurzame ontwikkeling: het verbruikt 20% minder brandstof dan het vliegtuig dat het vervangt en de geluidsvoetafdruk is met 34% verminderd.

Het zal een beslissende rol spelen in de verwezenlijking van de doelstellingen van Air France, waaronder een vermindering van de CO2-uitstoot in absolute cijfers met 50% op het binnenlandse netwerk van Parijs-Orly en van regio tot regio tegen 2024, en een vermindering van de CO2-uitstoot per passagier/km met 50% tegen 2030.

Transavia onderzoekt nieuwe thuisbasis in Brussel

(bron FD) 22 september - Transavia Nederland beschikt over een vloot van 44 vliegtuigen, waarvan er 28 op Schiphol zijn gestationeerd.

Transavia Nederland wil vluchten vanuit Brussel gaan aanbieden.

Mede door de onzekerheid rond vliegveld Lelystad is na Schiphol en Eindhoven ook Brussel weer in beeld als thuisbasis. "We zullen zien of we daar een operatie kunnen starten. We willen de komende jaren kunnen blijven groeien", zegt CEO Marcel de Nooijer in een interview met FD.

Volgens hem houdt **de beslissing om naar België te verhuizen niet rechtstreeks verband met het omstreden besluit van Schiphol om**

zijn luchthavengelden aanzienlijk te verhogen. Maar De Nooijer heeft geen begrip voor het besluit van Schiphol om de tarieven de komende jaren met 40% te verhogen. (...) "Dit zal leiden tot een aanzienlijke stijging van onze kosten. We zullen bijna 20 miljoen euro meer betalen dan in 2019. Dat zie je op geen enkele andere luchthaven. Schiphol is onze thuisbasis, maar niet tegen elke prijs.
(...)

Schiphol zal de gebruikers van de luchthaven een covid-19 rekening van 380 miljoen euro opleggen. KLM, die als grootste gebruiker van Schiphol de helft van deze belasting moet betalen, noemde het besluit onaanvaardbaar. De luchtvaartmaatschappij noemde het besluit een dictaat **en overweegt juridische stappen.** Aan het eind van deze maand zal een definitief besluit worden genomen.
(...)

Transavia Nederland zal het jaar afsluiten met een verlies van tientallen miljoenen, aldus de CEO. In de eerste zes maanden boekte Transavia Frankrijk en Nederland een verlies van 218 miljoen euro. Dit bedrag zal in de tweede helft van het jaar niet worden geïnd.
(...)

Toch is **De Nooijer**, die de lowcostmaatschappij sinds begin 2020 leidt, tevreden over het aantal boekingen dat deze zomer en herfst is binnengekomen. In augustus zat het bedrijf op 85% van het aantal vluchten in het topjaar 2019.
(...)

Hij is optimistisch voor volgend jaar. Hij verwacht dat Transavia 95% van het aantal vluchten zal uitvoeren dat het voor de pandemie deed. Hij verwacht een volledig herstel in de tweede helft van 2023.
(...)

Mijn opmerking: Transavia Nederland en Transavia Frankrijk hebben nu een vergelijkbare vloot (elk ongeveer 40 B737's).

Maar als de Franse zijde de middelen heeft om vanuit Frankrijk te groeien, door de slots terug te winnen die door HOP en door Air France op Orly zijn vrijgegeven, kan hetzelfde niet worden gezegd van Transavia Nederland. De Nederlandse luchthavens zijn bijna verzadigd en de opening van het kleine vliegveld van Lelystad wordt voortdurend uitgesteld.

De geografische, economische en politieke nabijheid tussen Nederland en België, met name via de Benelux-landen, is een succesfactor voor de vestiging van een basis in Brussel.

Washington wil samenwerking tussen JetBlue en American Airlines blokkeren

(bron AFP) 21 september - **Het Amerikaanse ministerie van Justitie en aanklagers in verschillende staten zeiden dinsdag dat ze een rechtszaak hadden aangespannen tegen een partnerschap tussen JetBlue en American Airlines op routes vanuit New York en Boston op grond van anti-concurrentiewetten.**

(...)

De twee luchtvaartmaatschappijen hadden in juli 2020 aangekondigd dat zij bepaalde vluchten zouden gaan codesharen, waarbij zij nieuwe opties zouden bieden op het gebied van dienstregelingen, tarieven of non-stopvluchten, en hun respectieve klanten zouden toestaan gebruik te maken van elkaars frequent flyer-programma's.

(...)

Maar het partnerschap tussen "de grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld" en "een lagekostenmaatschappij" zal leiden tot "hogere tarieven, minder keuze en dienstverlening van mindere kwaliteit," vertelde

Richard Powers van de antitrustdivisie van het ministerie van Justitie aan verslaggevers tijdens een conferentie.

De sector is reeds sterk geconcentreerd, zei hij, met American, Delta, United en Southwest die meer dan 80% van het Amerikaanse luchtverkeer controleren.

Volgens de heer Powers kan American niet echt meer fuseren met een andere luchtvaartmaatschappij, zodat de maatschappij andere tactieken gebruikt om de concurrentie te verminderen, zoals partnerschappen. Anderzijds is de komst van een nieuwkomer als JetBlue een manier om de concurrentie opnieuw aan te wakkeren. Maar de alliantie zal de lagekostenmaatschappij waarschijnlijk aanmoedigen om op andere luchthavens niet rechtstreeks met American te concurreren, zei hij.

(...)

In afzonderlijke verklaringen verwierpen de twee maatschappijen de beschuldigingen en zeiden zij dat de alliantie hen in staat had gesteld nieuwe diensten aan te bieden en een derde grote concurrent naar de luchthavens van New York te brengen die voordien door Delta en United werden gedomineerd.

(...)

> British Airways ziet af van plannen om een dochteronderneming op te richten die zich zal specialiseren in korte vluchten, wegens gebrek aan

instemming van piloten

(bron Le Figaro met AFP) 23 september - **British Airways heeft donderdag aangekondigd dat het een maand na de aankondiging van zijn plannen geen dochteronderneming zal oprichten die gespecialiseerd is in korte vluchten vanaf de Londense luchthaven Gatwick, wegens een gebrek aan overeenstemming met zijn piloten.** De Britse luchtvaartmaatschappij had haar plannen eind augustus bevestigd en gezegd dat zij in gesprek was met de vakbonden. Maar **de plannen hebben "niet de steun" gekregen van de pilotenvakbond BALPA van British Airways**, aldus de maatschappij in een verklaring op donderdag.

"Na vele jaren geld te hebben verloren op Europese vluchten vanaf de luchthaven, was het voor ons duidelijk dat wij, toen wij de pandemie te boven kwamen, een plan nodig hadden om Gatwick winstgevend en concurrerend te maken", aldus British Airways.

"Tot onze spijt zullen wij onze kortereafstandsvluchten op Gatwick nu stopzetten, met uitzondering van een beperkt aantal binnenlandse diensten die verband houden met onze langeafstandsvluchten," voegde de luchtvaartmaatschappij eraan toe.

(...)

> Norse Atlantic bereikt akkoord met Britse piloten

(bron Air Journal) 24 september - **De nieuwe lagekostenmaatschappij Norse Atlantic Airways, die Norwegian Air Shuttle in 2022 zal "vervangen" op de transatlantische langeafstandsroute, heeft een collectieve overeenkomst gesloten met de pilotenvakbond BALPA om "honderden banen te creëren" in het Verenigd Koninkrijk.**

(...)

De overeenkomst met de BALPA-piloten zal "piloten de kans bieden terug te keren naar de cockpit, en honderden nieuwe banen creëren in het Verenigd Koninkrijk, vooral na een moeilijke periode voor de luchtvaartindustrie als geheel," zei Bjorn Tore Larsen

, CEO van Norse Atlantic

, in een verklaring. "De **passie en het professionalisme van het BALPA-team is precies wat we zoeken**, nu we een 'Team Norse'-cultuur aan het opbouwen zijn binnen de luchtvaartmaatschappij, wat ons duurzaam concurrentievoordeel zal zijn," voegde hij eraan toe. Volgens BALPA-directeur Terry Brandon is de overeenkomst een "straaltje hoop voor de noodlijdende Britse luchtvaartindustrie, die daar dringend behoefte aan heeft. Wij zijn verheugd Norse Atlantic in Londen te verwelkomen en de nieuwe banen die zij in deze kritieke periode zullen opleveren, te verwelkomen. Hij voegde daaraan toe: "Ons

onderhandelingsteam was ongelooflijk onder de indruk van het bedrijfsplan van de onderneming, aangezien het onze leden op lange termijn duurzame carrières zal bieden op haar netwerk van transatlantische routes. **Deze collectieve arbeidsovereenkomst zal een succesvolle relatie tussen BALPA en Norse bevorderen om ervoor te zorgen dat Norse een fantastische plek is om te werken.**
(...)

Mijn commentaar: BALPA (British Airline Pilots Association) is de Britse tegenhanger van SNPL France ALPA.

Het standpunt van de Britse pilotenvakbond is verrassend:
. zij weigert de oprichting van een dochtermaatschappij van British Airways voor goedkope vluchten, waardoor concurrenten de kans krijgen zich te ontwikkelen,
. zij vergemakkelijkt de ontwikkeling van Norse Atlantic, een luchtvaartmaatschappij die met British Airways zal concurreren op de Noord-Atlantische Oceaan.

In beide gevallen is British Airways de verliezer.

Jaarlijkse verliezen Qatar Airways verdubbelen door pandemie en waardevermindering activa

(bron Zonebourse) 27 september - **Qatar Airways Group zei maandag dat zijn jaarlijkse verliezen waren verdubbeld tot 14,9 miljard riyals (3,5 miljard euro)** als gevolg van de ineenstorting van het langeafstandsreizen (COVID-19) en de afschrijving van vliegtuigen.
(...)

Chief Executive Akbar Al Baker waarschuwde dat de A380's, 's werelds grootste vliegtuig, misschien nooit meer terugkeren in de operationele vloot van de luchtvaartmaatschappij vanwege de gevolgen van de pandemie.

Het financiële resultaat voor het jaar tot 31 maart staat tegenover een verlies van 7,3 miljard riyals (**1,7 miljard euro**) het jaar daarvoor, dat ook werd getroffen door een luchtruimverbod door Saudi-Arabië en andere landen dat in januari afliep.

(...)

Het aantal vervoerde passagiers daalde met 82% tot 5,8 miljoen.

Qatar Airways bevestigde ook dat het sinds het begin van de pandemie 2,6 miljard euro aan overheidssteun heeft ontvangen in de vorm van kapitaalinjecties van zijn enige aandeelhouder, de

staat Qatar (...), terwijl de werknemers een tijdelijke salarisverlaging van 15% hebben gekregen en het aantal personeelsleden met 27% is gedaald tot 36.707.

De Emiraten in Dubai verloren in dezelfde periode 4,7 miljard euro en ontvingen tijdens de hele COVID-19-pandemie 2,7 miljard euro aan kapitaalinjecties van de staat.

Qatar Airways en Emirates hebben geen binnenlandse markt die hen beschermt tegen de beperkingen en grenssluitingen die zijn ingevoerd om de verspreiding van COVID-19 een halt toe te roepen

***Mijn commentaar:** De laatste zin van het artikel illustreert wat ik vorige week schreef over de voorgestelde "open skies"-overeenkomst tussen Europa en Qatar:*

Qatar heeft geen binnenlandse markt, in tegenstelling tot Europa. De "open skies"-overeenkomst is in dit stadium een win-win deal, ten nadele van de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Airbus, Vinci Airports en Air Liquide willen samen het gebruik van waterstof ontwikkelen

(bron Le Journal de l'Aviation) 21 september - **Airbus, Vinci Airport en Air Liquide zijn een partnerschap aangegaan om te werken aan de ontwikkeling van het gebruik van waterstof in luchthavens. Vinci Airports heeft Lyon-Saint Exupéry als proefluchthaven voorgesteld.**

Vanaf 2023 zal op het perron een waterstofgasdistributiestation worden geïnstalleerd. Het moet het mogelijk maken voertuigen op de grond, binnen en rond de luchthaven van energie te voorzien. "Deze eerste fase is van essentieel belang om de faciliteiten en de dynamiek van de luchthaven als waterstofhub in haar invloedsgebied te testen", verklaren de partners in een persbericht.

Vervolgens moeten de infrastructuren in verband met het gebruik van waterstof, vloeibaar dit keer, worden ontwikkeld om het bijtanken mogelijk te maken van toekomstige vliegtuigen die in staat zijn met deze technologie te vliegen. Deze fase zou moeten lopen van 2023 tot 2030.

Daarna zijn **de drie partners van plan een volledige waterstofinfrastructuur op te zetten**, die de productie, opslag en massadistributie van vloeibare waterstof op de luchthaven omvat. Op dat moment, en zodra het ontwerp van de installaties is bewezen, zal de mogelijkheid worden onderzocht om dit type infrastructuur over te brengen naar de andere Europese luchthavens van de Vinci-groep, met

het oog op de totstandbrenging van een waterstofnetwerk.

***Mijn commentaar:** Het project voor de distributie van vloeibare waterstof op de luchthaven Lyon Saint-Exupéry is een langetermijnproject.*

Het zal nog lang duren, tot in het volgende decennium.

Bonusartikel

De luchtvaartsector zet regeringen onder druk om de energietransitie te versnellen

(bron La Tribune) 23 september - **Een jaar geleden presenteerde Airbus zijn project voor een vliegtuig voor middellangeafstandsvluchten met nulmissie (ZEROe), met de bedoeling dit in 2035 in gebruik te nemen.** Tijdens de top over de verkenning van duurzame luchtvaart die de Europese vliegtuigbouwer op 21 en 22 september in Toulouse organiseerde, zette zijn uitvoerend voorzitter Guillaume Faury snel de toon toen hem gevraagd werd naar de evolutie van deze ambitie in de afgelopen twaalf maanden: "Wij zijn er steeds meer van overtuigd dat dit vliegtuig een haalbare doelstelling is. Maar tegelijkertijd hebben we ons gerealiseerd, elke dag werkend aan de verschillende aspecten, dat **het beschikbaar hebben van de vliegtuigen in 2035 slechts een deel van de uitdaging is. Het gaat niet alleen om een vliegtuig, het gaat erom de juiste brandstoffen, waterstof, op de juiste plaats, in de juiste hoeveelheid en tegen de juiste prijs te hebben.** Dit is niet iets wat de luchtvaart alleen aankan. Gezien de omvang van de verstoring en verandering die wij teweegbrengen, moeten we ook de regelgevende instanties aan boord zien te krijgen."

Een mening die volledig wordt gedeeld door de andere sprekers, te beginnen met Johan Lundgren. **De CEO van EasyJet aarzelde niet om te verklaren dat de regeringen een belangrijke rol te spelen hebben in het koolstofvrij maken van de luchtvaart en riep op tot meer samenwerking.** Onder de onderwerpen die door de verschillende leiders beurtelings aan de orde werden gesteld, waren de beschikbaarheid van nieuwe energiebronnen, de totstandbrenging van geschikte infrastructuren, de kosten, eerlijke concurrentievoorwaarden of de verbetering van het luchtverkeersbeheer regelmatig terugkerende onderwerpen.

De beschikbaarheid van waterstof staat bovenaan de lijst van eisen die door de luchtvaartindustrie worden gesteld. Voor Johan Lundgren, die

enthousiaster was dan in het verleden over deze oplossing, **is het de verantwoordelijkheid van de regeringen ervoor te zorgen dat de nodige infrastructuur voorhanden is voor de distributie van waterstof op de luchthavens wanneer de eerste vliegtuigen aankomen.**

De invoering van waterstof in de luchtvaart vergt een volledig nieuwe infrastructuur op luchthavens voor de opslag en het bijtanken van vliegtuigen met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften en de operationele eisen van de luchtvaartmaatschappijen, met name wat de omlooptijden betreft - die momenteel voor een lagekostenmaatschappij op een middellangeafstandsvlucht kunnen oplopen tot ongeveer 30 minuten. Een

bijkomende moeilijkheid is dat **deze nieuwe netwerken de werking van de huidige paraffinenetwerken niet in gevaar mogen brengen, die nog verscheidene decennia na de komst van waterstof zullen blijven functioneren - als waterstof op grote schaal ingang vindt** - om de dienst van de vliegtuigen van de vorige generatie te verzekeren tot zij worden vervangen. Johan Lundgren wijst ook op de verbinding tussen de distributienetwerken en de hubs op de luchthavens. Tenslotte is de EasyJet-manager van mening dat de Staten ook de productie van groene waterstof moeten integreren in de dimensionering van installaties voor de productie van hernieuwbare elektriciteit.

Als deze vraag vandaag de dag de boventoon lijkt te voeren, dan komt dat omdat het voorbeeld van de duurzame brandstoffen voor het luchtvervoer (SAF) niet echt sluitend is. Het gebruik ervan is momenteel beperkt tot minder dan één procent van de paraffine die wereldwijd wordt gebruikt. Zoals Guillaume Faury herhaaldelijk heeft opgemerkt, zijn vliegtuigen echter gecertificeerd om tot 50% SAF in hun brandstoftanks op te nemen zonder wijzigingen. Er worden zelfs experimenten uitgevoerd om verder te gaan, waarvoor ook geen grote veranderingen nodig zijn. Het gebruik van deze duurzame brandstoffen wordt vooralsnog beperkt door hun kosten, die 5 tot 7 maal hoger liggen dan die van conventionele paraffine. **Thomas Reynaert, CEO van de A4E-vereniging** (waarvan Air France-KLM, IAG, Lufthansa, Ryanair en EasyJet deel uitmaken), zegt dat hij "echt behoefte heeft aan SAF tegen een betaalbare prijs en zeer snel in grote hoeveelheden".

Het is **dan ook in grote lijnen ingenomen met de maatregelen die de Europese Commissie heeft genomen in het kader van haar deze zomer bekendgemaakte pakket "Fit for 55", en met name met de wens van Brussel om de lidstaten ertoe aan te zetten hun productiecapaciteit te ontwikkelen en inpassingsmandaten vast te stellen (van 2% in 2025 tot 63% in 2050). Deze maatregelen zouden**

de luchtvaart in staat kunnen stellen een uitweg te vinden uit het huidige "kip en ei"-dilemma, d.w.z. een lage vraag van bedrijven als gevolg van hoge kosten en hoge prijzen van producenten als gevolg van een lage vraag. Anderzijds hekelde

Thomas Reynaert de heffingen die parallel zouden kunnen worden toegepast op conventionele paraffine, die hij beschouwde als de minst doeltreffende manier om de emissies terug te dringen. Hij wordt bijgestaan door Johan Lundgren, die van mening is dat sommige politici het probleem van de vervuiling willen oplossen door "de vraag te wurgen".

De meeste belanghebbenden pleiten dan ook voor financiële stimuleringsregelingen om de extra kosten van de inbouw van FAS te drukken, omdat zij menen dat dit de ontwikkeling ervan sterk zou bevorderen. Dit type systeem werd ook in Frankrijk verwacht in het kader van de routekaart die begin 2020 werd gepubliceerd door Elisabeth Borne, toenmalig minister voor Ecologische Transitie en Solidariteit, en Jean-Baptiste Djebbari, haar staatssecretaris voor Vervoer (die intussen gedelegeerd minister is geworden). Tot nu toe, tevergeefs.

Het laatste punt waar vraag naar is, is de verbetering van het luchtverkeersbeheer, die in Europa een vermindering van het brandstofverbruik tot 10% zou kunnen opleveren. **Johan Lundgren uitte zijn ongenoegen over de vertraging die Europa al bijna dertig jaar oploopt bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijk luchtruim**: "Het is absoluut betreuenswaardig dat we op dit gebied nog geen enkele vooruitgang hebben gezien. Het is al zoveel jaren een groot probleem. Alleen al voor ons netwerk hebben we berekend dat als we ons systeem voor het beheer van het luchtruim gewoon hadden hervormd, we onze uitstoot onmiddellijk met 15% hadden kunnen verminderen. Dat is enorm als we op elke vlucht kilo's moeten jagen om ons verbruik te verminderen. Iedereen weet wat er aan de hand is, iedereen praat erover, maar niemand doet iets. Wij hopen dat de besluitvormers er eindelijk iets aan zullen doen.

Mijn commentaar: Kunnen we het ons veroorloven om twee hazen tegelijk te laten lopen?

Eenzijds moedigen de spelers in het luchtvervoer de luchthavens aan om infrastructuur te ontwikkelen waarmee zij in het komende decennium vloeibare waterstof kunnen leveren (zie het vorige artikel Airbus, Vinci Airports en Air Liquide willen samen het gebruik van waterstof ontwikkelen).

Anderzijds pleiten dezelfde actoren voor de ontwikkeling van de sector

duurzame brandstofproductie (SAF).

De twee oplossingen zijn minder onverenigbaar dan ze lijken, althans wat hun voorwaarden betreft: om vloeibare waterstof of duurzame brandstof te produceren, is een grote hoeveelheid groene energie nodig.

Gezien de huidige stand van de wetenschappelijke kennis is het echter onwaarschijnlijk dat de combinatie van zonne- en windenergie voldoende zal zijn. Vooral omdat beide energiebronnen zeer ruimte-intensief zijn.

Volgens

een studie van The Nature Conservancy (die alleen betrekking heeft op installaties in de Verenigde Staten) is er bijvoorbeeld voor één TWh geproduceerd, het volgende nodig

126,9 km² voor windenergie

. 15,1 km² voor fotovoltaïsche zonne-energie

. 16,9 km² voor dammen

. 0,64 km² voor steenkool

. 0,13 km² voor een kerncentrale.

(bron futura-sciences, Les énergies renouvelables ont-elles un impact sur la biodiversité?)

Dus, moeten we gaan met of zonder kernenergie?

Op 11 augustus 2021 heeft de VN een rapport over kernenergie gepubliceerd. Volgens de VN blijft kernenergie een bron van elektriciteitsproductie die dicht bij koolstofneutraliteit ligt.

Voor de VN moet kernenergie worden gebruikt om de opwarming van de aarde tegen te gaan:

"Kernenergie heeft het potentieel om samen met andere koolstofarme energiebronnen verder te worden geïntegreerd in een toekomstige koolstofarme energiemix. UNECE".

De conferentie van de Verenigde Naties over klimaatverandering (COP26) vindt plaats van 1 tot en met 12 november in Glasgow, Schotland. Het is dringend noodzakelijk dat de staten een besluit nemen over het gebruik van kernenergie.

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 27 september gesloten op 4,723 euro. Het is de afgelopen week sterk gestegen, met 23%. Het profiteert van de aankondiging van de Verenigde Staten dat hun grenzen weer worden opengesteld voor gevaccineerde reizigers.

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 gezondheids crisis.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is sterk gestegen van 5 dollar tot 79 dollar per vat.

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

Met 79,36 dollar heeft Brent voor de tweede keer sinds 2014 de grens van 79 dollar doorbroken.

Nu het luchtverkeer aantrekt, met name op de Noord-Atlantische Oceaan, 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](#). 10943 mensen ontvangen dit persbericht live