

Air France-KLM laat Boeing vallen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

nr. 839, 20 december 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze voorlaatste brief van het jaar 2021 geeft mij de gelegenheid om u prettige feestdagen te wensen.

Mijn gedachten gaan uit naar de medewerkers van de Air France-KLM groep die aan het werk zullen zijn om onze klanten in staat te stellen veilig te reizen.

Ik wens jullie allemaal fijne feestdagen.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM laat Boeing vallen: middellangeafstandsvloot wordt 100% Airbus

(bron La Tribune) 16 december - De A320 NEO maakt eindelijk zijn debuut in de groep **Air France-KLM**. En op een grote manier. De Franse groep heeft zopas Airbus als winnaar aangewezen van zijn volledige aanbesteding voor de vernieuwing van de middellangeafstandsvloot van drie van zijn luchtvaartmaatschappijen: **KLM, Transavia Holland en Transavia France**, drie maatschappijen die tot

dusver bijna uitsluitend met Boeing 737's werkten. **De bestelling betreft 100 A320 NEO's en A321 NEO's, met nog eens 60 vliegtuigen als optie.** Hoewel een mix een mogelijke optie leek, hebben Boeing en zijn 737 MAX niets opgeleverd.

(...)

Hoewel Air France een trouwe klant is van Airbus en de A320 CEO-familie (huidige motoroptie, de oorspronkelijke versie van het toestel), **is dit een echte revolutie aan Nederlandse zijde.** KLM is erg gehecht aan Boeing (...). De maatschappij heeft zich alleen met Airbus gewaagd aan het langeafstandssegment en exploiteert momenteel een vloot van 49 Boeing 737-700/800/900. Dit is ook het geval bij Transavia Holland, met 39 737-800's.

Transavia France heeft een grotere vloot dan haar Nederlandse tegenhanger, met 50 vliegtuigen op dit moment en 61 gepland voor het voorjaar van 2022, maar is minder gehecht aan Boeing: de strategie van de groep om twee vliegtuigtypes te hebben voor Air France en Transavia (om de twee luchtvaartmaatschappijen gescheiden te houden) is verbroken sinds Ben Smith de leiding overnam. Smith heeft met de piloten van Air France verschillende overeenkomsten gesloten en hen verzekerd dat zij niets zouden verliezen door een low-cost aanbod te ontwikkelen. De piloten van Transavia komen bijna allemaal van Air France en hebben dus dubbele kwalificaties, Airbus en Boeing. De overschakeling op een Airbus-vloot voor Transavia France zal dus geen probleem vormen.

(...)

Feit blijft dat de overstap van een volledig Boeing-vloot naar een volledig Airbus-vloot niet triviaal is en dat voorbeelden van deze omvang zeldzaam zijn, zoals easyJet in het begin van de jaren 2000.

(...)

De verdeling tussen de luchtvaartmaatschappijen is niet bekendgemaakt. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de twee Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hun vloot in gelijke mate vervangen, d.w.z. ongeveer 50 vliegtuigen voor **KLM** en 40 voor **Transavia Holland**. Door het beperkte aantal slots op de luchthaven Amsterdam-Schiphol kunnen zij geen aanzienlijke toename van het aantal vliegtuigen voorzien. Zij **zullen** echter **de omvang van de modules kunnen vergroten door A321's in plaats van 737's te integreren, hetgeen** een winst van verscheidene tientallen zitplaatsen per vlucht zou kunnen betekenen. De 737's van KLM hebben 142 tot 188 zitplaatsen en die van Transavia tot 189, afhankelijk van het model, terwijl de A321's 180 tot 220 zitplaatsen bieden, afhankelijk van de configuratie.

Dit betekent dat er ongeveer 70 vliegtuigen overblijven voor Transavia France, wat een groeipotentieel van 15% betekent voor de

lagekostenmaatschappij. Hoewel dit cijfer niet enorm lijkt, mag niet uit het oog worden verloren dat de maatschappij aan het begin van het jaar slechts 40 vliegtuigen in bedrijf had. Het kan nog iets verder gaan, aangezien het vlootplan voorziet in een verdubbeling van het aantal vliegtuigen in 2025 ten opzichte van 2020.

"Dit is een belangrijke stap voorwaarts voor KLM, Transavia en Air France, die de best beschikbare vliegtuigen zullen inzetten om aan hun behoeften te voldoen. **De uitstekende prestaties van de Airbus A320neo Family en de A350 Cargo, die stiller en zuiniger zijn en lagere stoelkosten hebben, maken ze tot de beste keuze voor de groei van onze vloot op lange termijn.** Zij zullen een sleutelrol spelen bij het bereiken van onze ambitieuze doelstellingen, waaronder een netto CO2-uitstoot van nul in 2050", aldus Benjamin Smith, CEO van de Air France-KLM Group.

(...)

Leveringen worden verwacht vanaf medio 2023. De timing is krap gezien de reeds volle orderportefeuille voor de A320 NEO-familie. De exacte timing is op dit moment nog niet bekend. Een gespreid schema zou ook geen slecht nieuws zijn voor Airbus, dat nu probeert zijn orderportefeuille in de tijd te spreiden om zijn ramp-up strategie vol te houden.

De kers op de taart voor Airbus is dat ook Air France zich bij de partij heeft gevoegd met een intentieverklaring (LoI) voor vier vaste A350F's en vier extra toestellen als opties. Als deze order wordt uitgevoerd, zou dit de grootste order zijn die het toekomstige vrachtschip, dat eind 2025 in de vaart moet komen, tot dusver heeft ontvangen.

Dit is een radicale verandering van strategie voor de Franse luchtvaartmaatschappij, die haar vrachtvloot sinds enkele jaren grotendeels heeft ingekrompen - tot het punt waarop zij thans nog slechts twee 777F's heeft - ten gunste van bunkertransport. Air France had de mogelijkheid bestudeerd om oude 777's om te bouwen tot vrachtvliegtuigen, maar de bestelling van nieuwe vliegtuigen komt als een verrassing.

(...)

Mijn commentaar: Het veranderen van vliegtuigtype in een vloot komt zelden voor. Tot nu toe was EasyJet de uitzondering. In het begin van de jaren 2000 koos het voor Airbus om zijn Boeing-vliegtuigen te vervangen.

Dit jaar besloot de Britse lagekostenmaatschappij Jet2 com over te stappen van Boeing op Airbus en 36 A321neo-toestellen te bestellen.

Dat was voor de twee 'schokkende' aankondigingen van vorige week. Eerst kondigde Qantas aan dat zij de B737's in haar middellangeafstandsvloot en die van haar lagekostendochter Jetstar zou vervangen door A220's, A320's en A321's.

Enkele uren later verklaarde de groep Air France-KLM dat zij Airbus had geselecteerd voor de uitrusting van de middellange-afstandsvloten van KLM, Transavia Nederland en Transavia France.

Het besluit ten gunste van Airbus was gebaseerd op verschillende factoren: de betere milieuprestaties (lawaaï en brandstofverbruik) van de A320neo en de A321neo, alsmede de beschikbaarheid van de A321neo.

Terwijl enkele honderden A321neo-toestellen in bedrijf zijn, is de certificering van zijn concurrent, de B737-10 (het grootste model van de B737 MAX-familie), nog in volle gang.

Over de keuze van de motor voor de door de Air France-KLM groep bestelde vliegtuigen is nog geen beslissing genomen. Twee fabrikanten zijn in de running, Pratt & Whitney met de PW1100G-JM, en het consortium CFM International (dat voor gelijke delen bestaat uit Safran Aircraft Engines en General Electric) met de LEAP-1A.





> Pieter Elbers: 'Berlijn met de trein kost 7 uur, Milaan 13 uur, met het vliegtuig één uur'

(bron Algemeen Dagblad) 17 december - Terwijl de fotograaf zijn apparatuur klaarzet, checkt Pieter Elbers zijn e-mails. (...) Elbers gaat graag efficiënt met zijn tijd om.

En zijn zakenklanten ook, dus stappen ze op het vliegtuig. **Politici zoeken naar manieren om korte Europese vluchten te ontmoedigen.** Zo kondigde de Europese Commissie deze week aan dat treinen tegen 2030 op afstanden tot 500 kilometer beter moeten presteren dan vliegtuigen door de inzet van snelle treinen. **Rutte [de minister-president] voert ook het beleid om korte vluchten te ontmoedigen en kondigt onder meer een hogere vliegtaks aan.**

Elbers is hier niet koud of warm over. **Niets is zo flexibel als het vliegtuig, zegt hij, en daar kan geen trein tegenop. Wat Europa wil, vergt een enorme investering in infrastructuur. Je krijgt het alleen terug als er genoeg passagiers zijn.** Er zijn een aantal routes waar dit mogelijk is. Rome-Milaan, in hetzelfde land. Het werkt ook in Frankrijk. Dat is goed. Maar het is een ander verhaal als de reis over nationale grenzen gaat met verschillende spoorbreedtes, technologieën en voorschriften. Je kunt je afvragen of hier de grootste milieuwinst kan worden geboekt.

De snelste en gemakkelijkste manier om CO2 te besparen is één Europees luchtruim te creëren in plaats van de twintig die we er nu hebben," zegt Elbers. Zijn vliegtuigen moeten zigzaggen naar Athene, bijvoorbeeld, omdat elk land een andere vliegroute heeft. **Als we maar één Europees luchtruim zouden hebben, zouden we in één keer 10% CO2 besparen.** (...) Hij zucht. We praten hier al 20 jaar over,

terwijl er in feite geen infrastructurele limiet is. Luchtverkeersleiders moeten onder één leiding staan.

"Ik ben niet tegen de trein, maar het moet een goed alternatief zijn. Ik neem de trein als ik naar Brussel ga. Parijs? Ik ga met het vliegtuig. Londen? Met het vliegtuig. Ik heb een keer de Eurostar naar Londen genomen. Het heeft lang geduurd. Vier en een half uur. De zakenreiziger, die 's morgens naar Londen wil gaan en 's avonds terug wil komen, heeft die tijd niet, hij kan alleen met het vliegtuig naar Londen-Stad.

En de 'langzame' treinreis naar Londen gaat met een hogesnelheidstrein. Naar Berlijn is het 7 uur met de trein, naar Milaan 13 uur, een uur met het vliegtuig. En stel dat er een snelle treinverbinding Amsterdam-Milaan komt en het economisch centrum verhuist of het aantal treinreizigers daalt. Wat dan? We kunnen gemakkelijk de bestemmingen en de frequentie veranderen. We hebben maar twee luchthavens nodig en die zijn er al. Deze flexibiliteit komt ook tot uiting in de prijs van het ticket.

Natuurlijk **moet er iets worden gedaan aan de CO2-uitstoot van vliegtuigen**. Daar is iedereen het over eens. Elbers is een van hen, en zo niet, dan hoort hij het wel van zijn kinderen aan de eettafel, maar gewoon stoppen met vliegen is volgens hem niet de oplossing. De vraag is waarom je het doet. Als KLM ga ik niet minder vliegen en in de hoek zitten wachten tot het beter wordt. **KLM is blij deel uit te maken van de wereldwijde zoektocht naar een oplossing om de luchtvaart duurzamer te maken.**

(...)

Nieuwe, zuinigere vliegtuigen en duurzame brandstof moeten in de komende jaren zorgen voor CO2-reductie. De brandstofverslindende 747's zijn gesloopt.

Het aandeel van duurzame biobrandstoffen moet toenemen.

Vandaag gebruiken we minder dan 1%. Over tien jaar zal het meer dan tien procent moeten zijn. Er is nu vraag naar duurzame brandstof, dus de producenten weten dat er een markt is. KLM en veel andere luchtvaartmaatschappijen zeggen nu dat we in 2050 klimaatneutraal zullen zijn. **Wij volgen de Overeenkomst van Parijs. Weten we al precies hoe we dit gaan bereiken? Nee, maar we weten wel wat we de komende tien jaar kunnen doen.** Nieuwe vliegtuigen, duurzame brandstof, één luchtruim - dit alles kan in tien jaar worden bereikt en kan nu al leiden tot een vermindering van de CO2-uitstoot met 30%.

Niemand weet welke innovaties nog in het verschiet liggen; wie had zich vijftien jaar geleden kunnen voorstellen wat wij vandaag met onze telefoons kunnen doen? Bedrijven als Airbus investeren bijvoorbeeld miljarden in de ontwikkeling van vliegtuigen die op waterstof rijden.

(...)

Ik schaam me er niet voor om met onze klanten te vliegen. Wat ik zie is de noodzaak om zo bewust mogelijk te vliegen. Reizen zit in het DNA van mensen. We hebben behoefte aan mobiliteit. **Wij zijn nieuwsgierig naar andere landen en culturen.** (...) We hebben dit uitgesteld vanwege Covid-19, maar het is voorbij. U zag het toen Amerika op 8 november na 600 dagen weer openging. De volgende dag hadden we 98% bezetting op onze vluchten. Nu, met Kerstmis, hebben we 30% meer vluchten naar het Caribisch gebied, de Canarische Eilanden. Mensen willen reizen.

(...)

2021 was een moeilijk jaar. Met de komst van de vaccins, dachten we dat we uit de problemen waren. Het had het jaar van herstel moeten worden, maar alle KLM-collega's moesten ongelooflijke veerkracht tonen. Het is erg moeilijk voor ons personeel. Bemanningen die naar Singapore gaan, moeten na de vlucht 24 uur in de hotelkamer blijven. Ze mogen niet weggaan. En het is al bijna twee jaar zo.

Toch begon de zon weer te schijnen voor de luchtvaartmaatschappij aan het begin van de tweede helft van dit jaar. Het derde kwartaal was weer winstgevend na anderhalf jaar van verliezen en het laatste kwartaal ziet er niet slecht uit (...). **De vluchten beginnen weer vol te lopen.** De zakenreiziger kan zien dat niet alles mogelijk is met online vergaderingen. Volgend jaar zullen we voorzichtig nieuw cabinepersoneel aannemen, als het herstel doorzet.

Mijn opmerking: KLM is zeer toegewijd aan het gebruik van duurzame brandstoffen en aan onderzoek in het algemeen.

In 2019 lanceerde KLM een project voor de eerste Europese fabriek die duurzame vliegtuigbrandstof produceert, samen met SkyNRG (wereldleider in duurzame vliegtuigbrandstoffen) en SHV Energy (wereldleider in LPG-distributie), die de geproduceerde bioLPG zal kopen. KLM had toegezegd 75.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof per jaar in te kopen.

KLM werkt ook samen met de Technische Universiteit Delft aan een nieuw vliegtuigconcept, de "Flying-V", een V-vormig vliegtuig, waarvan een model werd gepresenteerd ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij.



> Delta Airlines investeert in haar partners Virgin Atlantic, Aeromexico en LATAM

(stock market source) 13 december - **Delta Airlines gaat investeren in haar partners Virgin Atlantic, Aeromexico en LATAM nu de luchtvaartmaatschappijen hun bedrijven transformeren om sterker en veerkrachtiger uit de wereldwijde pandemie te komen.** "Deze strategische investeringen in onze partners zullen ons vermogen om de reiservaring van onze klanten te verbeteren transformeren, waardoor we een naadloze reiservaring kunnen leveren terwijl we onze klanten voorzien van een ongeëvenaard netwerk tussen Noord-Amerika en belangrijke markten over de hele wereld," aldus Delta CEO Ed Bastian. Om haar wereldwijde toekomst te ondersteunen, zal Delta investeren in Virgin Atlantic, Aeromexico en LATAM. Na voltooiing van hun respectieve herstructurerings- of herkapitalisatieprocessen streeft Delta naar een aandeel van 20% in Aeromexico en een aandeel van 10% in LATAM. Bovendien behoudt Delta haar 49%-belang in Virgin Atlantic. **Het belang van het Amerikaanse bedrijf in deze maatschappijen zal in totaal ongeveer 1,2 miljard dollar bedragen. Delta is echter niet van plan nieuw geld te steken in haar partners Air France KLM, Korean Air en China Eastern.**

***Mijn commentaar:** Onze aandeelhouder Delta Air Lines kiest ervoor te investeren in zijn meest problematische partners.*

Dat Air France-KLM daar niet bij is, kan als goed nieuws worden beschouwd.

> IAG en Air Europa geven zichzelf één maand om een nieuwe fusieovereenkomst te vinden

(bron AFP) 16 december - **IAG en Air Europa zeiden donderdag dat ze zichzelf een maand de tijd zouden geven om een nieuwe vorm van fusie te vinden**, na het beëindigen van een plan dat ze twee jaar

lang hadden gepusht.

"IAG is met Globalia een intentieovereenkomst aangegaan om voor eind januari 2022 andere structuren te evalueren die voor beide bedrijven interessant kunnen zijn", aldus IAG, moedermaatschappij van Iberia en British Airways, in een verklaring.

De luchtvaartgroep heeft niet gespecificeerd welke vorm deze nieuwe fusie zou kunnen aannemen. Volgens het Spaanse dagblad El Pais zou het erom kunnen gaan dat IAG een belang van minder dan 50% in het kapitaal van Air Europa neemt.

De twee bedrijven hadden woensdag aangekondigd dat zij "onderhandelingen" waren begonnen om "de overeenkomst" voor de overname van november 2019 te beëindigen, omdat de voorwaarden niet langer "gunstig" waren voor dit project.

(...)

Als gevolg van de beëindiging van deze overeenkomst is IAG voornemens 75 miljoen euro aan Air Europa te betalen, aldus de verklaring. **Deze bedragen zullen in aanmerking worden genomen "om de mogelijke aankoopprijs te verminderen" ingeval een nieuwe overeenkomst wordt bereikt**, zo wordt uitgelegd.

(...)

***Mijn commentaar:** Het fusieproject leek op losse schroeven te staan nadat de Europese Commissie een diepgaand onderzoek naar de deal had ingesteld.*

De Europese Commissie heeft de fusie tussen Air Europa en Iberia ervan beschuldigd te leiden tot een vermindering van de concurrentie op de Spaanse markt, hetgeen zou kunnen resulteren in hogere prijzen voor de passagiers.

> **Corsair lanceert haar routes Nantes - Fort-de-France en Lyon - Pointe-à-Pitre**

(bron Aeroweb) 17 december - **Corsair is begonnen met een rechtstreekse route tussen Nantes en Fort-de-France op Martinique**. Sinds 16 december heeft de Franse luchtvaartmaatschappij haar dienst naar West-Indië versterkt door deze nieuwe route te lanceren.

Deze route zal worden geëxploiteerd met een Airbus A330, van 16 december 2021 tot 21 april 2022, met **twee vluchten per week**.

(...)

(bron Aeroweb) 18 december - **Corsair is** sinds 17 december van **start gegaan met haar nieuwe rechtstreekse route tussen Lyon en Pointe-à-Pitre**. De Franse luchtvaartmaatschappij zal Guadeloupe **eenmaal per week bedienen** met rechtstreekse vluchten vanaf de luchthaven van Lyon.

De luchtvaartmaatschappij zal deze vluchten eenmaal per week inplannen van 17 december 2021 tot 29 april 2022. Deze aankondiging versterkt de aanwezigheid van Corsair op de luchthaven van Lyon. De luchtvaartmaatschappij biedt inderdaad al vluchten Lyon/Reunion/Mayotte aan sinds 21 juni en Lyon/Mauritius sinds 23 oktober.

***Mijn commentaar:** De gezondheidscrisis heeft veel vliegtuigen aan de grond gehouden.*

Om te voorkomen dat deze vliegtuigen voor lange tijd buiten dienst zijn, gebruiken luchtvaartmaatschappijen (in dit geval Corsair) ze om de rentabiliteit van nieuwe routes te testen.

> **Luchtvervoer: Hong Kongs strenge gezondheidsregels 'dodelijk' voor Cathay Pacific**

(bron AFP) 18 december - **De CEO van Qatar Airways** (de op twee na grootste aandeelhouder van Cathay) **heeft zich uitgesproken tegen een grenscontroleregel die luchtvaartmaatschappijen die besmette passagiers hebben binnengebracht, tijdelijk verbiedt.**

De strikte toepassing van de "zero covid"-strategie door Hongkong verlamt de luchtvaartindustrie van de stad en "doodt" Cathay Pacific,
(...)

Qatar Airways is de op twee na grootste aandeelhouder van Cathay, met een belang van 9,6% dat in 2017 voor HK\$ 5,16 miljard (\$ 661 miljoen) werd gekocht.

In navolging van Peking heeft Hongkong een van de strengste quarantainemaatregelen en reisbeperkingen ter wereld gehandhaafd, waardoor de stad vrij van het coronavirus is gebleven, maar internationaal wel geïsoleerd.

(...)

Eerder deze maand meldde AFP dat Cathay was getroffen door een golf van piloten die ontslag namen, waarbij werknemers uitputting en groeiende wrok aanvoerden.

Sommige Cathay-vluchten werken met een "gesloten-lus"-systeem waarbij de piloten wekenlang moeten pendelen tussen de bubbels van het vliegtuig en die van het hotel om te voorkomen dat de quarantaine bij hun terugkeer in werking wordt gesteld.

(...)

> Is de afschaffing van de Franse binnenlandse vluchten legaal? Brussel onderzoekt

(bron La Tribune) 17 december - **De fameuze afschaffing van binnenlandse trajecten wanneer er een TGV-alternatief is in minder dan 2,5 uur** (aansluitende vluchten niet meegerekend) is nog niet in werking getreden en dreigt nu **al nooit het daglicht te zien**. Deze vrijdag kondigde de Europese Commissie aan een onderzoek in te stellen tegen dit onderdeel van de klimaatwet die in augustus vorig jaar werd gestemd.

De Europese Commissie "heeft besloten een grondige analyse van de zaak te maken en zal een formele dialoog met de Franse autoriteiten aangaan," vertelde een woordvoerder, Stefan De Keersmaecker, aan AFP. Dit is een procedurele stap die niet vooruitloopt op de uiteindelijke beslissing over het al dan niet verbieden van de maatregel, zei hij.

(...)

Dit besluit komt op een moment dat tegen de maatregel in Brussel een klacht is ingediend door een vereniging van Franse luchtvaartmaatschappijen, Scara (de unie van autonome luchtvaartmaatschappijen), waartoe Air France niet behoort, maar ook door de Unie van Franse luchthavens en de vereniging van Europese luchthavens (ACI Europe).

Zij hekelen alle discriminatie en concurrentievervalsing ten opzichte van andere takken van vervoer, met name het spoor, en betwisten het besluit van de Franse regering om de dienst eenzijdig en zonder enige studie af te schaffen. Dit is, zo zeggen zij, "in strijd met de Europese beginselen". Een dergelijk verbod is normaal gezien toegestaan krachtens artikel 20 van de EU-verordening 1008-2008, "wanneer er ernstige milieuproblemen zijn".

Artikel 20 van de Europese verordening waarop de wet is gebaseerd, voorziet in "een uitzondering op het beginsel van vrij verkeer en vrije mededinging in geval van ernstige milieuschade", verklaarde UAF-voorzitter Thomas Juin aan La Tribune. **"Geen enkele effectstudie heeft echter aangetoond dat het milieu ernstige schade wordt toegebracht**. En als dat het geval zou zijn, dan zou de rondweg om Bordeaux ook gesloten moeten worden! Bovendien is er geen onderzoek gedaan naar het effect van alternatieve

vervoermiddelen: trein, auto, privé-vliegtuig? We weten er niets van", vervolgde hij.
(...)

Mijn commentaar: *Legaal, niet legaal het verbod op bepaalde binnenlandse vluchten?*

De echte vraag is de rentabiliteit van de betrokken routes. Het verbod wordt van kracht in maart 2022, maar de meeste routes zijn al opgegeven door de luchtvaartmaatschappijen die ze exploiteren.

Geen enkele concurrent heeft geprobeerd de vacature in te vullen. Toch hebben de luchtvaartmaatschappijen ongebruikte vliegtuigen.

> Emirates ontvangt zijn nieuwste A380, de laatste van de Super Jumbo's



(bron Le Journal de l'Aviation) 16 december - **De laatste nieuwe A380 is afgeleverd. MSN 272 werd op 16 december overgedragen aan Emirates, met zijn definitieve registratie A6-EVS. Dit is de 123ste A380 van de luchtvaartmaatschappij. Het is ook de laatste A380 die door Airbus wordt geproduceerd.**

Hoewel alle feestelijkheden vanwege de gezondheids crisis zijn afgelast, wil Emirates met deze levering een boodschap van optimisme uitzenden, waarmee het laat zien dat het gelooft dat een herstel van de luchtvaartindustrie in zicht is.

Het **in Dubai gevestigde bedrijf** steunt het programma al 21 jaar. Het was de in Dubai gevestigde onderneming die het allereerste contract voor de A3XX tekende op de Farnborough Airshow in 2000, een deal die van cruciaal belang was voor de lancering ervan. Het was ook de maatschappij die **haar aankopen in de**

daaropvolgende jaren opvoerde en de grootste klant voor de A380 werd, met bijna de helft van het orderboek. Het was echter ook de onderneming die het doodvonnis van het programma tekende door het laatste deel van haar bestelling niet te verwerven.

Deze 123ste A380 is uitgerust in een vier-klasse configuratie, met alle kenmerken die Emirates' vliegtuigen speciaal maken: eerste-klas suites, spa douches, een bar in business class en de gloednieuwe Premium Economy geïnstalleerd aan de voorkant van het hoofddek. Het systeem is nu al beschikbaar op zes vliegtuigen en zal vanaf 2022 op meer dan 50 A380's worden geïnstalleerd als onderdeel van een retrofit-programma.

(...)

Mijn commentaar: Nu de productie van de A380 ten einde loopt, rijzen twee vragen.

1. Waarom is de A380 een mislukking?

Allereerst een opmerking: de A380 is een prachtig vliegtuig dat passagiers doet dromen.

Maar het lijdt aan vele handicaps.

Het is erg (te) zwaar. Terwijl een B777-300ER 85T kan vervoeren voor 168T leeggewicht, kan een A380 102T vervoeren voor 270T leeggewicht.

Met andere woorden, de A380 weegt 100 ton meer dan een B777 en vervoert slechts 17 ton meer! Bovendien heeft hij vier motoren, tegen twee voor zijn concurrent. Dit betekent een hoger brandstofverbruik en hogere onderhoudskosten.

Het toestel is ontworpen om door luchtvaartmaatschappijen te worden gebruikt om de congestie op hun hubs te verlichten, maar het gewicht en de afmetingen hebben de deuren gesloten van veel luchthavens, die zich niet de aanpassingen kunnen veroorloven die nodig zijn om plaats te bieden aan dit dubbeldeksvliegtuig.

Tenslotte heeft de komst van de nieuwe generatie tweemotorige vliegtuigen (de A350 en de B787), die veel efficiënter zijn, zijn tol geëist van het laatste geproduceerde viermotorige model.

2. Waarom exploiteert Emirates zoveel A380's?

Het eerste antwoord dat in me opkomt is dat de luchtvaartmaatschappij

van de Golf verzadigde luchthavens met elkaar verbindt. Dat is soms waar.

Maar er is nog een andere, even belangrijke reden. De drie grote Golfmaatschappijen (Emirates, Etihad en Qatar Airways) hebben hun hubs binnen 200 km.

De verwachte groei op middellange termijn van het luchtverkeer in deze regio is van dien aard dat deskundigen een verzadiging van het luchtruim voorspellen voordat de drie luchthavens van Dubai, Abu Dhabi en Doha vol zijn.

Het is deze situatie die Emirates ertoe heeft gebracht uitsluitend B777's en A380's te exploiteren, in gelijke aantallen.

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 20 december gesloten op **3,769 euro**. **Het is deze week gedaald met -1,18%**. Het uitbreken van de Covid-19 epidemie is waarschijnlijk de reden voor deze daling.

Vóór de uitbraak van het coronavirus stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 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 (Noordzee)

olie is deze week sterk gedaald van -\$5 tot \$70 per vat. Volgens AFP "daalden de ruwe prijzen in de vroege Europese handel op maandag, gedrukt door zorgen over de vraag naar zwart goud als de Omicron-variant en de gezondheidsbeperkingen vorderen.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober vorig jaar had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De aankondiging van de komst van de Omicron variant leidde tot een daling van bijna \$10.

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](#). 10982 mensen ontvangen dit persbericht live