

Vermoeidheid van Air France piloten



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

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 874, 22 augustus 2022

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

### Redactie

*Beste lezers,*

*Vorige week heb ik het eerste artikel over klimaatverandering gepresenteerd. Het was een interview met JM Jancovici.*

*Om de reeks voort te zetten, vindt u deze week een artikel waarin het Drawdown-project wordt voorgesteld.*

*Het Drawdown-project maakt gebruik van verschillende scenario's om na te gaan hoe een vastberaden, wereldwijde inspanning om de klimaatverandering aan te pakken eruit zou kunnen zien.*

*De twee voorgestelde scenario's zijn plausibel en economisch realistisch. Het scenario Drawdown 1 komt ruwweg overeen met een temperatuurstijging van 2 °C tegen 2100, terwijl het scenario Drawdown 2 ruwweg overeenkomt met een temperatuurstijging van 1,5 °C tegen het einde van de eeuw.*

*Veel plezier bij het lezen*

## > Vermoeidheid van piloten bij Air France: wat zeggen de cijfers?

(bron Le Point) 18 augustus - **Eén ding is zeker, zelfs met het sterke herstel van het verkeer zal geen enkele piloot in 2022 het plafond van ongeveer 900 uur vliegtijd per jaar bereiken, volgens de limieten die zijn vastgesteld door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).**

Rustperiodes na een vlucht zijn in Frankrijk belangrijker dan in Europa dankzij de combinatie van naoorlogse regels in de luchtvaartcode en die van het EASA. Op langeafstandsvluchten hebben de piloten van Air France twee dagen en drie nachten rust, vergeleken met twee nachten voor Lufthansa en British Airways. "De arbeidsvoorwaarden van Air France zijn de beste op de markt", merkt een personeelsdeskundige van de luchtvaartsector op.

Naast deze regels is **de maatschappij proactief op het gebied van de preventie van vermoeidheidsrisico's (SGRF)**, aldus Air France in een persbericht na de open brief van de vakbond Alter waarin "onredelijke chronische vermoeidheid" aan de kaak wordt gesteld. **Elke maand komen belanghebbenden, waaronder vakbondsvertegenwoordigers, bijeen om de feedback van vluchten en bemanning over vermoeidheid te analyseren.** Tot aanvullende rustmaatregelen kan worden besloten. Evenals maatregelen om de samenstelling van de bemanning te verhogen ten opzichte van de door het EASA vastgestelde normen, zoals bij bepaalde rotaties naar de West-Indië. In ieder geval kan een gezagvoerder op bepaalde langeafstandsvluchten een extra copiloot inzetten, indien hij dat gezien de vluchtomstandigheden van die dag nodig acht. **Dit risicobeheersysteem voor vermoeidheid wordt regelmatig gecontroleerd door het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGCA).**

**Vóór Covid-19 vlogen Franse piloten gemiddeld 650 uur per jaar, terwijl Duitse en Britse piloten 850 uur vlogen en dicht bij het wettelijke maximum van 900 uur zaten.** Dat is een verschil van 30%. Deze zomer vlogen de A320-piloten op de middellange afstand gemiddeld 84 uur, minder dan de maandelijkse 90 uur. In lange afstands B777's, vlogen ze 72 uur per maand. In de luchtvaartmaatschappijen van de Golfstaten kan de methode voor het berekenen van de vliegtijd anders zijn en wordt de piloot alleen gecrediteerd wanneer hij of zij daadwerkelijk aan de stuurknuppel zit, "on stick", zoals het gezegde luidt. De tijd die wordt doorgebracht met rusten in de daarvoor bestemde ruimte van het vliegtuig wordt niet meegerekend. Anders zou het kunnen gaan om 1.200 uur per jaar, volgens de Franse manier van tellen.

(...) Er zij

aan herinnerd dat **deze controverse aan het ontstaan is midden in de voorbereidingen van de verkiezingen van de beroepsorganisaties** die voor november aanstaande zijn gepland. Eind juni, in deze periode vóór de verkiezingen, riep Alter op tot een staking van de piloten van Air France en Transavia. Tien stakers

reageerden... Er werd geen verstoring waargenomen in de vluchten van de twee maatschappijen.

***Mijn commentaar:*** Midden augustus, wanneer het nieuws over het luchtvervoer traag is, heeft het persbericht van een minderheidsvakbond van Air France-piloten de aandacht getrokken.

*Zijn de piloten van Air France vermoeider dan hun collega's?*

*In het begin van het jaar, toen de activiteit in het luchtvervoer weer aantrok, was het herstel bij alle luchtvaartmaatschappijen moeilijk voor de piloten, maar ook voor het overige personeel.*

*Er werd een opleiding aangeboden, en sindsdien lijkt alles weer normaal te worden.*

*Er zijn echter andere factoren naar voren gebracht om te verklaren waarom vliegtuigbemanningen moe kunnen zijn.*

*Sommigen van hen wonen bijvoorbeeld ver van hun werkplek. Dit is bijvoorbeeld het geval bij KLM (zie het volgende artikel), ook al is het marginaal voor onze Nederlandse collega's.*

*Bij veel andere luchtvaartmaatschappijen is het percentage vliegtuigbemanningen dat naar hun thuisbasis moet vliegen veel hoger.*

*Dit kan soms tot onverwachte problemen leiden. Bij Air France heeft de sluiting van routes of de overdracht van routes aan Transavia moeilijkheden veroorzaakt voor vliegtuigpersoneel dat in Bordeaux of Montpellier woont en naar Orly moet reizen.*

*Sommige (zeldzame) luchtvaartmaatschappijen eisen dat het vliegend personeel minder dan anderhalf uur van hun werk woont. EasyJet, bijvoorbeeld, heeft als voorwaarde voor het inhuren van cabinepersoneel: "Woon binnen 90 minuten van de gekozen basis".*

*Deze limiet van 90 minuten is ingevoerd bij een Europese bepaling (GM1 CS FTL.1.200 Thuisbasis - REISTIJD): "Bemanningsleden moeten overwegen regelingen te treffen voor tijdelijk onderdak dicht bij hun thuisbasis indien de reistijd tussen hun woonplaats en de thuisbasis gewoonlijk meer dan 90 minuten bedraagt".*

*Deze bepaling is niet bindend. Uiteindelijk is het aan de zeelieden die ver van hun thuisbasis wonen om extra vermoeidheid te vermijden.*

## > 4% loonsverhoging voor KLM-piloten

(bron Luchtvaartnieuws) 15 augustus - **De pilotenvakbond VNV en KLM hebben een principeakkoord bereikt** over een nieuwe cao die tot 1 maart 2023 van kracht zal zijn. **De overeenkomst voorziet in een loonsverhoging van 4% in twee fasen. Dit zou het verlies aan koopkracht als gevolg van de hoge inflatie gedeeltelijk moeten compenseren.**

Daarnaast is voor alle KLM-medewerkers een eenmalige uitkering overeengekomen, zodra de financiële marge toereikend is en KLM niet langer beschikt over een kredietfaciliteit met overheidsgaranties. **Beide partijen zijn ook overeengekomen dat de huidige thuiswerkregeling voor werknemers die in het buitenland wonen, zal worden afgeschaft. Als gevolg daarvan zullen piloten die in het buitenland wonen, moeten betalen voor het pendelen.**

Deze pendelovereenkomst was al eerder bekritiseerd door KLM's staatsagent Jeroen Kremers, die toezicht houdt op de afspraken die KLM en de overheid hebben gemaakt in verband met staatssteun. Hij was van mening dat dit belastingontduiking vergemakkelijkte.

(...)

***Mijn opmerking:*** Ongeveer 2,9% van het vliegend personeel van KLM woont in het buitenland en maakt gebruik van gratis vervoer naar hun thuisbasis.

*Naast de piloten omvat dit ook het cabinepersoneel.*

## > MSC-Lufthansa zou 853 miljoen dollar kunnen bieden voor ITA, volgens Messaggero

(Bloomberg bron) 20 aug -- **Een investeerdersgroep geleid door containergigant MSC Mediterranean Shipping Co. en de Duitse luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG bieden mogelijk ongeveer 850 miljoen euro (853 miljoen dollar) voor de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij ITA Airways,** volgens de krant Il Messaggero.

De groep zou maandag een bod kunnen uitbrengen **op 80 procent van ITA**, met als doel een wereldleider in vracht- en passagiersvervoer te creëren door de activa van MSC te integreren, aldus de krant, die niet zei waar het de informatie vandaan had.

**Een andere groep onder leiding van Certares Management LLC, een Amerikaanse investeringsmaatschappij die gespecialiseerd is in reizen en toerisme, biedt tussen de 600 en 650 miljoen euro voor 60% van ITA, terwijl de rest in handen blijft van het Italiaanse ministerie van Financiën, voegde de krant eraan toe.**

Een succesvolle verkoop van ITA, de opvolger van de in moeilijkheden verkerende nationale luchtvaartmaatschappij Alitalia, zou een belangrijke overwinning zijn voor

waarnemend premier Mario Draghi, na een reeks mislukte desinvesteringen door vorige regeringen gedurende meer dan een decennium.

De verkoop "zal niet aan de volgende regering worden overgelaten, we moeten onze plicht doen", zei Draghi op 4 augustus tegen verslaggevers. Minister Daniele Franco van Financiën zei destijds dat de bidders om nieuwe voorstellen was gevraagd, maar dat geen van hen tot dusver volledig aan de eisen van de regering had voldaan.

**Delta Airlines Inc. wil mogelijk een belang in ITA verwerven als onderdeel van het bod van de groep waartoe ook Certares en Air France-KLM behoren, zo meldde Repubblica op 19 augustus.**

***Mijn commentaar:** Als wij de indiscreties van de Italiaanse krant Messaggero mogen geloven, liggen de aanbiedingen van de twee concurrenten dicht bij elkaar.*

*Het verschil zou kunnen zitten in de kwaliteit van de samenwerking (bv. via SkyTeam of Star Alliance) en niet zozeer in het geboden bedrag.*

*Als Lufthansa druk uitoefent op de Italiaanse regering, is dat misschien omdat haar bod minder aantrekkelijk is dan dat van Air France-KLM.*

## > **IAG zet haar lening aan Globalia om in een belang van 20% in Air Europa**

(bron La Tribune) 16 augustus - **De koopovereenkomst tussen IAG en Air Europa zal een nieuwe wending nemen. De moedermaatschappij van British Airways en de Spaanse luchtvaartmaatschappij Iberia zal haar lening aan de eigenaar van deze maatschappij, Globalia, uiteindelijk omzetten in een aandeel van 20% in Air Europa.** De Britse luchtvaartgroep "heeft zijn optie uitgeoefend om de lening van 100 miljoen euro" aan Globalia te ruilen tegen een belang van 20% in Air Europa, aldus een dinsdag vrijgegeven verklaring.

IAG is de derde grootste luchtvaartgroep in Europa na Ryanair en Lufthansa, terwijl Air Europa de derde maatschappij is met de sterkste aanwezigheid in Spanje, na IAG en Ryanair.

**In maart had IAG deze zevenjarige lening aan de Spaanse groep aangekondigd, als onderdeel van een geplande fusie met Air Europa** ter waarde van 1 miljard euro, die in 2019 zou worden aangekondigd. De Britse maatschappij, die ook eigenaar is van de Spaanse lagekostenmaatschappij Vueling, wil haar banden met het Amerikaanse continent aanhalen en van Madrid een van de belangrijkste Europese hubs maken.

In 2019 werd een overeenkomst bereikt om 100% van het kapitaal van Air Europa van IAG te kopen. In december 2021 kondigde IAG echter aan dat zij "besprekingen" was begonnen om een einde te maken aan dit overnameproject,

nadat zij reeds gedwongen was haar oorspronkelijke bod te halveren. Zoals de hele luchtvaartsector heeft de groep zijn zakelijke en economische prestaties zwaar getroffen door de pandemie. Zij moest ook het hoofd bieden aan de terughoudendheid van de Europese Commissie ten aanzien van haar project, die bezorgd was over een vermindering van de concurrentie op de Spaanse markt.  
(...)

**Mijn opmerking:** het bod van Iberia om Air Europa te kopen dateert van november 2019.

*Sindsdien is het dossier in handen van de Europese Commissie. De Commissie vreest dat de voorgenomen transactie tot concurrentieproblemen kan leiden op zo'n 70 routes waar Iberia en Air Europa de belangrijkste of zelfs de enige maatschappijen zijn, met name tussen Spanje en Amerika.*

*Het is waarschijnlijk dat er besprekingen of zelfs onderhandelingen aan de gang zijn tussen Iberia en de Europese Commissie. In dit soort gevallen moet de Commissie beperkingen opleggen om de mededinging in stand te houden.*

*De tijd die de Europese Commissie heeft genomen om zich over deze zaak te beraden is ongebruikelijk, hetgeen erop wijst dat Iberia aarzelt gezien de omvang van de beperkingen.*

*Dit zou een kans kunnen betekenen voor een andere luchtvaartmaatschappij om Air Europa te beconcurreren. Indien deze andere luchtvaartmaatschappij buiten Spanje zou zijn gevestigd, zou zij het gemakkelijker hebben om goedkeuring van de Europese Commissie te verkrijgen.*

## > Turkish Airlines komt als grote winnaar uit de crisis in het Europese luchtruim

(bron Les Echos) 15 augustus - **Van alle traditionele luchtvaartmaatschappijen in Europa is Turkish Airlines de grote winnaar van de crisis.** Turkish Airlines, de eerste internationale luchtvaartmaatschappij die vanaf 2021 opnieuw winst maakt, stevent af op een recordwinst in 2022, na halfjaarresultaten die werden gekenmerkt door een nettowinst van 737 miljoen dollar, bij een omzet van 7,58 miljard. En als het wereldwijde verkeer in de eerste helft van het jaar nog niet was teruggekeerd naar het niveau van 2019, dan is dat nu deze zomer wel het geval, met de massale terugkeer van toeristen.

(...)

Een dynamiek die Turkish Airlines nog steeds tot de **meest actieve van de traditionele luchtvaartmaatschappijen in Europa**

maakt, met begin augustus gemiddeld 1.506 dagelijkse vluchten in het Europese luchtruim, volgens Eurocontrol, tegenover 1.202 voor Lufthansa en 1.065 voor Air

France. Alleen Ryanair en Easyjet voeren meer vluchten uit dan Turkish Airlines in Europa.

**Turkish Airlines profiteert meer dan ooit van de vrije toegang tot de Europese markt en van de vertienvoudiging van de capaciteit van de nieuwe internationale luchthaven van Istanbul, die eind 2018 is geopend.**

(...)

Dit is reeds het geval op de luchtvrachtmarkt, waar Turkish Airlines volgens de Internationale Luchtvervoersvereniging van de tiende naar de vierde plaats in de wereld is

opgeklommen, met een toename van het aanbod met 60%. Haar inkomsten uit vrachtvervoer zijn sinds 2019 meer dan verdubbeld, tot 2 miljard dollar in de eerste helft van het jaar, en overtreffen nu die van Air France-KLM. Wat het passagiersverkeer betreft, is het nog te vroeg om een definitieve rangschikking te maken, maar de luchthaven van Istanbul lag in mei en juni jongstleden nog voor op Londen Heathrow, Roissy-CDG, Amsterdam en Frankfurt wat het internationale verkeer betreft.

Het luchtruim boven Turkish Airlines is echter niet blauw. De economische crisis in Turkije, die gepaard gaat met een devaluatie van de Turkse lira en een inflatie van 79% in juni over een jaar, weegt zwaar op de nationale consumptie. **De binnenlandse markt, die een van de grote voordelen van Turkish Airlines ten opzichte van de Golfmaatschappijen was, blijft zeer zwak.**

(...)

Ten slotte **is een groot deel van het succes van Turkish Airlines meer dan ooit gebaseerd op de vrije toegang tot de Europese markt, die gepaard gaat met een relatieve bescherming tegen concurrentie van Europese lagekostenmaatschappijen.** Deze in 2010 ondertekende overeenkomst verhindert bijvoorbeeld Ryanair om Turkije te bedienen vanaf een andere luchthaven dan Dublin. Dit is een voordeligere situatie voor de Turkse zijde, waarin de pan-Europese ondernemingen graag verandering zouden zien komen.

***Mijn opmerking:*** Turkish Airlines profiteert van de nieuwe luchthaven van Istanbul, de op één na grootste luchthaven ter wereld, en van de zeer (te) hoge subsidies van de Turkse staat.

*De geografische positie van Turkije, op de route tussen Europa en Azië, en zelfs Afrika, geeft Turkish Airlines een voordeel.*

*Hierdoor kan zij een maximaal aantal routes aanbieden door bijna uitsluitend vliegtuigen met één gangpad in te zetten. Dit is een duidelijk voordeel ten opzichte van zijn Europese, Aziatische of Golfconcurrenten.*

**> In Toulouse bouwt Universal Hydrogen ATR-vliegtuigen om op**



## waterstof

(bron Les Echos) 17 augustus - In de race naar een koolstofvrije luchtvaart heeft **Universal Hydrogen, in 2020 in Californië mede opgericht door voormalig technisch directeur van Airbus Paul Eremenko, zojuist een werkplaats van 3.000 vierkante meter en zijn Europese hoofdkantoor geopend naast de start- en landingsbanen van de luchthaven Toulouse-Blagnac.** Het bedrijf, dat sinds oktober in Toulouse is gevestigd, heeft voormalige leidinggevenden van Airbus aangeworven **om verwijderbare tanks voor gasvormige of vloeibare waterstof te ontwerpen voor Bombardier's Dash 8 regionale vliegtuigen en Airbus en Leonardo's ATR 72. De turbopropmotoren in deze propellervliegtuigen met 45 tot 78 zitplaatsen zullen worden vervangen door elektromotoren die worden aangedreven door brandstofcellen.**

"Waterstof levert prestaties die gelijkwaardig zijn aan die van paraffine, terwijl batterijen te zwaar zouden zijn om een elektrisch vliegtuig voor 60 passagiers aan te drijven," legt Pierre Farjounel, directeur van de Europese dochteronderneming, uit. **De vervanging van de tanks zal de toevoer van waterstof vereenvoudigen, een zeer vluchtig gas dat moet worden samengeperst tot meer dan 700 bar of vloeibaar gemaakt bij -253 graden** om de actieradius te vergroten. De modules van elk twee tanks zullen op luchthavens worden verwisseld en worden opgeladen in toekomstige groene waterstoffabrieken, die worden geproduceerd door elektrolyse van water met hernieuwbare elektriciteit. "Met onze oplossing willen we de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen vereenvoudigen en de kapitaalinvesteringen verlagen", zegt CTO Mark Cousin.

(...)

**De tanks voor vloeibare waterstof, die gemaakt zijn van een dubbele aluminiumhuid, moeten de temperatuur van de brandstof vier dagen lang op peil houden.** "Vloeibare waterstof brengt beperkingen met zich mee, maar stelt de ATR 72 in staat 1.000 kilometer af te leggen met 400 kg brandstof, vergeleken met 350 km met 200 kg gasvormige waterstof, die volumineuzer is," legt Mark Cousin uit. De installatie van vier modules in plaats van drie rijen zitplaatsen achterin zal de capaciteit van de ATR 72 terugbrengen van 72 tot 56 zitplaatsen. Het vliegtuig zal twee 2-megawatt elektromotoren en 12 brandstofcellen hebben.

**Universal Hydrogen ontwerpt ook de aandrijflijn door brandstofcellen en motoren van het Amerikaanse bedrijf MagniX te integreren.** Het heeft al een 1-megawatt voortstuwingssysteem gebouwd dat aan het eind van het jaar vluchttests zal ondergaan op een Dash 8, met het oog op certificering in 2025. Wat nog moet gebeuren is het omlaag brengen van de kosten van groene waterstof, die twee en een half keer zo duur zijn als paraffine. "Volgens een studie zullen de prijzen van de twee brandstoffen elkaar in 2025 kruisen", zegt Pierre Farjounel.

De start-up biedt luchtvaartmaatschappijen de conversie van hun vliegtuigen en een brandstofleveringscontract aan (...) Tot de klanten behoren Amelia, Air Nostrum en



American Connect Airlines, dat in juni de conversie bestelde van 75 ATR 72-600's tegen 2025 en 25 als optie! De fabrikant ATR daarentegen heeft de conversie niet gekocht en vertrouwt op de brandstof van de SAF-fabriek.

**Mijn commentaar:** Deze informatie is onverwacht, maar geeft hoop aan luchtvaartmaatschappijen die kleine modules gebruiken.

Het is echter moeilijk voor te stellen dat deze oplossing, indien zij wordt toegepast, wordt uitgebreid tot vliegtuigen voor de middellange of lange afstand.

## Bonusartikel

### > DrawnProject

(bron: drawdown org) - **Onze missie is de wereld te helpen zo snel, veilig en rechtvaardig mogelijk de 'drawdown' te bereiken - het punt waarop de broeikasgasniveaus in de atmosfeer niet langer stijgen maar gestaag beginnen te dalen, waardoor een einde komt aan catastrofale klimaatveranderingen.**

(...)

De oplossingen

Om de "Drawdown" te

verwezenlijken, moeten we werken aan alle aspecten van de klimaatvergelijking: de bronnen stoppen en de putten ondersteunen, maar ook de maatschappij helpen om bredere transformaties door te voeren. Met andere woorden, er zijn drie onderling afhankelijke actieterreinen, die wij op wereldschaal, gelijktijdig en doortastend moeten aanpakken. 1

.

Terugdringing van bronnen - uitstoot tot nul terugbrengen

Ondersteuning van de putten - versterking van de natuurlijke koolstofcyclus.

3. Verbetering van de samenleving - bevordering van gelijkheid voor allen

**Binnen elk actiegebied zijn er diverse sectoren en subgroepen van oplossingen - praktijken en technologieën die de wereld kunnen helpen om de broeikasgasniveaus in de atmosfeer te stabiliseren en vervolgens te beginnen verminderen.** Samen vormen zij het Drawdown-kader voor klimaatoplossingen.

**Mijn commentaar:** Dit is het tweede deel van de serie over klimaatverandering.

Om inzicht te krijgen in de bijdrage van het luchtvervoer aan de klimaatverandering, stel ik de studie voor die in het kader van het [Drawdown-project](#) is uitgevoerd.

De auteurs hebben hun werk samengevat in een tabel met oplossingen, waarin de 80 belangrijkste gebieden zijn opgesomd die zullen bijdragen tot de vermindering

van broeikasgassen.

*Er zijn twee scenario's ontwikkeld, volgens een opwarmingsdoelstelling van +1,5°C of +2°C in 2100.*

*Voor elke sector worden het te besparen CO2-volume, de mogelijke kosten en de wegen die moeten worden bewandeld om de doelstelling te bereiken, in detail aangegeven.*

*In het +1,5°C-scenario zijn de drie sectoren die het meest moeten bijdragen - Grootschalige fotovoltaïsche zonne-energie  
- Vermindering van voedselverspilling.*

*In het +2°C-scenario zijn de drie sectoren die de grootste bijdrage moeten leveren: - vermindering van voedselafval - Vermindering van voedselverspilling,  
- Gezondheid en onderwijs,  
- Plantaardig voedsel.*

*In elk van de scenario's staat het luchtvervoer op de 40e plaats. De bijdrage van deze sector is 15 tot 20 maal lager dan die van de eerste drie bovengenoemde sectoren.*

*Links naar de genoemde documenten vindt u op mijn website onder [Duurzame Luchtvaart](#).*

## **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.

## > **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:*** Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction](#), rubriek [Air France-KLM employee shareholding](#).

## > **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM is op maandag 22 augustus gesloten op 1,45 euro. Het is deze week met -7,64% gedaald, na in de voorgaande weken met +26% te zijn gestegen.**

De halfjaarlijkse resultaten, die beter waren dan wat analisten hadden verwacht, hebben de aandelenkoers een boost gegeven.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,50 euro.** Het hoogste koersdoel is 1,90 euro, het laagste 0,85 euro. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

## > **Mijn commentaar op de evolutie van de** brandstofprijzen

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof.** Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.

### Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten was deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan één enkel brandstofbeleid dat erop gericht is alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

*Straalbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) op 12 augustus 2022*

### Jet Fuel Prices

New York (Platts)--12Aug22/0504 pm EDT/ 2104 GMT

**\$329.75** cts/gal

	SHARE IN WORLD INDEX	CTS/GAL	\$/BBL	\$/MT	INDEX VALUE 2000=100%
<b>Platts Global Index</b>	100%	329.75	138.49	1093.65	378.59%
<b>Platts Regional Indices</b>					
<b>Asia &amp; Oceania</b>	22%	311.10	130.66	1032.22	373.33%
<b>Europe &amp; CIS</b>	28%	339.83	142.73	1126.13	384.55%
<b>Middle East &amp; Africa</b>	7%	314.70	132.17	1043.61	394.71%
<b>North America</b>	39%	333.91	140.24	1107.90	372.83%
<b>Latin &amp; Central America</b>	4%	345.59	145.15	1146.65	402.08%

**Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$5 gestegen tot \$148. Het is \$34 gedaald in anderhalve maand. Het stond een jaar geleden nog op 79 dollar.**

**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$2 gestegen tot \$97. Sinds midden februari schommelde het tussen \$100 en \$120.**

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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

**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 aandeelhouder 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 UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer 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](#).

11275 mensen ontvangen dit persbericht live

