

De beste wensen voor 2023! De beste wensen voor 2023!



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 893, 2 januari 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

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,

Ik wens u het allerbeste voor 2023.



AIRFRANCE 

Zoals u uit deze brief kunt opmaken, heeft 2022 Air France-KLM in staat gesteld een begin te maken met het herstel van haar rekeningen.

Het jaar 2023 wordt een overgangsjaar, voor een mogelijke terugkeer naar normaal in 2024.

In februari zullen de werknemers van Air France worden gevraagd hun vakbondsvertegenwoordigers te kiezen. Ik nodig hen uit om massaal deel te nemen aan de stemming.

Tot slot wil ik hulde brengen aan de Stichting Air France. Zij zet zich al dertig jaar in om de levensomstandigheden van kansarme of gehandicapte kinderen te verbeteren.

Het Bonusartikel is eraan gewijd.

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM: veel uitdagingen in het verschiet in 2023

(bron La Tribune) 29 december 2022 - Net als de luchtvaartsector gaat het **beter met Air France-KLM. Veel beter, in feite**. De handel heeft zich goed hersteld sinds afgelopen voorjaar, en sommige markten hebben het beter gedaan dan in 2019. De inkomsten komen weer binnen en de groep zou winstgevend moeten zijn. Maar, zoals de luchtvaartindustrie ook hier, is het herstel nog niet volledig. **Voor 2023 liggen er nog een aantal belangrijke uitdagingen in het verschiet, zowel op financieel, bestuurlijk als operationeel gebied, met snel naderende deadlines.**

Een van de eerste uitdagingen is het herstel van de balans van Air France-KLM, en meer bepaald die van Air France. Nadat het concern tussen 2020 en 2021 meer dan 10 miljard aan nettoverliezen heeft gecumuleerd, wordt het geconfronteerd met een groot negatief eigen vermogen van 2,8 miljard euro per 30 september. Dit ondanks verschillende herkapitalisatieoperaties in de afgelopen twee jaar en opmerkelijke verbeteringen.

In 2022 is het eigen vermogen met meer dan een miljard euro verhoogd ten opzichte van eind 2021. Dit is grotendeels te danken aan de kapitaalverhoging van bijna 2,3 miljard euro - met de komst van CMA-CGM als referentieaandeelhouder. Met name kon het aandelenkapitaal van de groep met vier worden vermenigvuldigd tot bijna 2,6 miljard euro.

De verbetering van de resultaten heeft ook een positief effect gehad, met een bedrijfsresultaat van meer dan 1 miljard euro voor de eerste negen maanden van het jaar. En voorlopig blijft de verkoop goed lopen, ondanks de tegenwind: stijgende ticketprijzen, wijdverspreide inflatie, de energiecrisis, de oorlog in Oekraïne, enz. Het concern rekent slechts op een resultaat van meer dan 900 miljoen euro voor het hele jaar, maar is tot nu toe zeer voorzichtig geweest in zijn prognoses en heeft het beter gedaan dan aangekondigd. Dit komt tot uiting in de nettowinst, die over de eerste negen maanden van het jaar 232 miljoen euro bedroeg.

Dit is nog steeds onvoldoende. Het bedrag van het eigen vermogen is nog steeds minder dan de helft van het aandelenkapitaal, zoals het geval is sinds het uitbreken van de crisis. Volgens de wet heeft de groep tot eind 2023 de tijd om

de zaken te keren. Tegelijkertijd moet Air France-KLM de tijdens de crisis ontvangen staatssteun blijven terugbetalen en haar schuld verder afbouwen (tot minder dan 6 miljard euro per 30 september). Ook hier staat Air France vooraan, met 2,5 miljard euro aan door de staat gegarandeerde leningen die nog moeten worden terugbetaald - 1,15 miljard euro tegen mei 2024 en 1,35 miljard euro tegen mei 2025 - terwijl KLM haar schuld deze zomer heeft afbetaald.

Dit alles vereist nieuwe kapitaaloperaties in de komende maanden. Ten minste de eerste tekenen worden verwacht tegen de jaarlijkse algemene vergadering in mei. Volgens een insider uit de sector zou Air France-KLM opnieuw moeten overgaan tot een mix van operaties, spelend tussen aandelen en quasi-aandelen. Ten tijde van de derde halfjaarcijfers kondigde Air France-KLM de "mogelijke uitgifte van hybride obligaties tot 1,2 miljard euro, afhankelijk van de marktomstandigheden" aan - wat in november voor 300 miljoen euro is gebeurd - evenals de tegeldemaking van activa om het eigen vermogen te herstellen. Dit zou vergelijkbaar kunnen zijn met de oorspronkelijke operatie met het Amerikaanse financiële fonds Apollo, dat in juli 500 miljoen euro investeerde in een operationele dochteronderneming van Air France, speciaal samengesteld en gewaardeerd dankzij het bezit van reservemotoren.

Dezelfde deskundige waarschuwt echter dat de marges voor een eventuele nieuwe kapitaalverhoging kleiner zijn: de benodigde bedragen zullen ongetwijfeld te hoog zijn om alleen op de markten te worden gefinancierd en het vinden van een nieuwe institutionele of industriële investeerder, zoals bij CMA CGM in juni jongstleden, is niet gebruikelijk. Bovendien voert de Franse staat normaal gesproken een beleid van terugtrekking. Hoe dan ook, met 28,6% van het kapitaal kan het nauwelijks verder gaan: boven de 30% vereist de wet een openbaar overnamebod. Ten slotte zouden andere aandeelhouders zoals Delta Airlines of China Eastern Airlines waarschijnlijk niet blij zijn met een nieuwe verwatering.

Wat het bestuur betreft, zal Air France-KLM de zeldzame parel moeten vinden om Anne-Marie Couderc te vervangen. Hoewel zij volgend jaar zou aftreden wegens de in de statuten van de onderneming vastgestelde leeftijdsgrens (72 jaar), heeft de raad van bestuur besloten de statuten te wijzigen om haar mandaat met een jaar te verlengen terwijl een opvolger wordt gevonden. Onder voorbehoud van goedkeuring door de Algemene Vergadering zullen "de taken van mevrouw Anne-Marie Couderc als voorzitter van de Raad van Bestuur van Air France-KLM worden verlengd tot het einde van haar mandaat als bestuurder, dat wil zeggen tot het einde van de Algemene Vergadering in 2024, die de rekeningen over het jaar 2023 zal goedkeuren", zo werd begin december in een persbericht bekendgemaakt.

Bij haar komst in 2018, na het wankele ontslag van de toenmalige CEO, Jean-Marc Janaillac, zou Anne-Marie Couderc slechts enkele maanden blijven. Uiteindelijk werd ze in 2020 herbenoemd, hoewel ze al 70 jaar oud was en de leeftijdsgrens daardoor al met twee jaar was verlengd. Maar dit was niet genoeg om een vervanger voor haar te vinden. Het is duidelijk dat er onder de kanshebbers geen enkele kandidaat naar voren kwam. Afgelopen juli stond de voormalige minister van Defensie, Florence Parly, op pole position, ook al werd de hypothese van een

terugkeer van de vrouw die verschillende leidinggevende functies binnen het concern bekleedde, intern besproken. En het nieuws leek de vakbonden ook niet te bevallen.

Het goede nieuws op het gebied van governance komt uit Nederland, waar Marjan Rintel haar plaats lijkt in te nemen als nieuwe CEO van KLM. De overgang van de charismatische Pieter Elbers is echter geen gemakkelijke. De betrekkingen tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappij en de groep Air France-KLM, alsook met haar Franse collega, lijken eindelijk te normaliseren, ver weg van de autonomistische neigingen van de vroegere directie.

Op operationeel vlak zal Air France-KLM goed moeten blijven presteren.

Gezien de inspanningen die tijdens de crisis zijn geleverd om de kosten te verminderen, bevindt de groep zich in een vrij goede positie. Zij slaagt erin winstgevend te zijn, ook al heeft zij haar perimeter van vóór de crisis nog niet bereikt. Maar **Air France-KLM zal voorzichtig moeten blijven met kostenbeheersing.** Deze zijn weer gaan stijgen door de stijging van de brandstofkosten, waarbij de prijs van paraffine nog steeds ruim boven die van ruwe olie ligt, maar ook door de pariteit euro/dollar en de inflatie die op de aankopen drukken. Door de inflatie heeft de groep ook een bonus en lineaire verhogingen tot 5% in 2023 toegekend. De kosten van deze salarisverhogingen worden geschat op 180 miljoen euro per jaar.

180 miljoen per jaar. Deze kostenstijging wordt momenteel gedekt door de verhoging van de ticketprijzen. De vraag reageert momenteel goed, maar een trendbreuk kan niet worden uitgesloten, vooral als het risico van een recessie volgend jaar wordt bevestigd. Niet te vergeten dat Air France-KLM te maken heeft met een verscherpte concurrentie. Dit geldt met name voor Lufthansa, die haar jaarprognoses heeft verhoogd, met een verwachte bedrijfswinst van ten minste 1,5 miljard euro, en die ITA Airways wel eens in handen zou kunnen krijgen ten koste van haar Franse rivaal.

Toch **zou de financiële situatie, indien de kosten onder controle worden gehouden en de vraag op peil blijft, nog kunnen verbeteren door de voor volgend jaar geplande capaciteitsuitbreiding:** van 85% van het niveau van 2019 eind 2022 zou de groep volgend jaar tot meer dan 90% moeten stijgen. Aangezien de vaste kosten al gedekt zijn, zou extra verkeer winstgevend kunnen zijn.

Routes naar Noord-Amerika en Overzee liggen al boven 2019, en Afrika bijna op niveau, en Latijns-Amerika blijft nog achter. Maar de grootste onbekende komt uit Azië, waar de capaciteit van Air France-KLM nog steeds de helft is van wat het voor de crisis was. Dit zou tegen 2023 moeten verbeteren tot meer dan 60%. De geleidelijke heropening van de grenzen, met name in Japan en Zuid-Korea, opent in dit opzicht goede perspectieven en India biedt een aanzienlijk groeipotentieel.

China daarentegen baart zorgen. Hoewel het verkeer met het Verenigd Koninkrijk vóór de crisis slechts enkele procenten van het verkeer van Air France-KLM uitmaakte, werd verwacht dat de grenzen opnieuw zouden worden opengesteld. Maar waarschijnlijk niet zo snel en niet op deze manier. **Het uitbreken van de**

Covid-epidemie en de mogelijkheid dat nieuwe varianten opduiken en zich verspreiden bij de hervatting van de vluchten doen bij veel staten, en a fortiori bij de spelers in het luchtvervoer, grote vrees ontstaan.

Mijn commentaar: Dit artikel is een goede samenvatting van het jaar 2022 voor Air France-KLM en een goede samenvatting van wat de Frans-Nederlandse groep in 2023 te wachten staat.

> **Luchtvervoer heeft boven verwachting een comeback gemaakt**

(bron Les Echos) 30 december 2022 - **Voor het luchtvervoer zal 2022 eindelijk de optimisten gelijk hebben gegeven tegen de pessimisten.** Tussen de Omicron-variant en de aanval van Rusland op Oekraïne moest men in het eerste kwartaal optimistisch zijn om in te zetten op een verder herstel van het luchtverkeer in Europa. Maar uiteindelijk **zagen degenen die hadden gewed op een opleving van de vraag zodra de gezondheidsbeperkingen werden opgeheven, door het aanbod van zitplaatsen zoveel mogelijk te vergroten, hun stoutmoedigheid boven verwachting beloond.**

Dit is het geval voor Ryanair, waarvan het aanbod tegen de kerstvakantie van 2021 weer op het niveau van voor de crisis was. Niet alleen is de low-cost luchtvaartmaatschappij in 2022 weer gaan groeien, met 168 miljoen vervoerde passagiers, tegen 149 miljoen in 2019, maar de Ryanair-groep verwacht voor het boekjaar 2022-2023, dat in maart afloopt, een recordwinst van meer dan een miljard euro te genereren.

Dat is ook het geval voor Air France-KLM, dat eveneens had ingezet op een opleving van de vraag vanaf het zomerseizoen 2022, en dat niet is teleurgesteld. Het Frans-Nederlandse concern, dat twee jaar geleden op de bodem van het gat lag, boekte in het derde kwartaal met meer dan een miljard euro een van de grootste operationele winsten uit zijn geschiedenis en zou het jaar voor het eerst sinds 2019 in het groen moeten eindigen.

Dit ondanks de stijgende brandstofprijzen en de chaos op verschillende Europese luchthavens afgelopen zomer, die niet voorbereid waren op een massale terugkeer van reizigers omdat ze er niet in geloofden. Door een vertraging aan het begin van het jaar verloren Lufthansa, IAG en easyJet ook enkele verkeerspunten omdat ze hun volledige vloot te laat weer in gebruik namen.

Maar er was reden om verrast te zijn door de kracht van het herstel. Wie had aan het begin van het jaar gedacht dat de belangrijkste Europese markten voor luchtvervoer - Frankrijk, het VK, Duitsland, Italië, Spanje, enz. - in 2022 met meer dan 50% zouden groeien ten opzichte van 2021? **In Frankrijk zal het aantal beschikbare plaatsen in 2022 met 68,1% zijn gestegen in een jaar tijd, en in Duitsland met 80%, volgens cijfers van onderzoeksbureau OAG. In het Verenigd Koninkrijk bedraagt de stijging 140%!**

En volgens Eurocontrol zou dit herstel van het luchtverkeer zich in 2023 voortzetten, wat dus het jaar van de terugkeer naar het niveau van voor de

crisis zou kunnen zijn... Of niet. Want als de organisatie die verantwoordelijk is voor het Europese luchtruim in haar twee hoge hypothesen rekent op een verkeer tussen 105% en 95% van het niveau van 2019 in augustus 2023, onderstreept dit ook de neiging van veel luchtvaartmaatschappijen om te optimistisch te zijn in hun verkeersprognoses. "In het algemeen is het verkeer sinds het begin van het winterseizoen onder het basisscenario van april gebleven", merkt Eurocontrol op. Ook **de vereniging van Europese luchthavens, ACI Europe, heeft op 20 december**

tot voorzichtigheid opgeroepen. In een persbericht **kondigde de vereniging aan dat zij haar eigen verkeersprognoses naar beneden heeft bijgesteld, waardoor het vooruitzicht van een volledige terugkeer naar de normale situatie in Europa wordt uitgesteld tot 2025.**

(...)

***Mijn commentaar:** Twee organisaties, Eurocontrol en ACI Europe, hebben twee zeer verschillende activiteitenprognoses voor 2023 opgesteld.*

Het is aan het management van de luchtvaartmaatschappijen om de juiste keuzes te maken, zoals bij Air France-KLM in 2022 (zie vorig artikel).

> **ITA Airways' verbintenis met Lufthansa vertraagd**

(bron Les Echos) 30 december 2022 - **De eindeloze saga van de overname van ITA Airways, die voor het einde van het jaar had moeten eindigen, krijgt in 2023 eindelijk een vervolg.** Ondanks de "dwang" van de Italiaanse regering kon de verbintenis van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij met de laatste courtier die nog in de running was - de Lufthansa-groep - niet voor het nieuwe jaar officieel worden gemaakt, zoals de Italiaanse minister van Economie, Giancarlo Giorgetti, graag had gewild.

Ook al lijkt de Duitse groep nu zeker te winnen, bij gebrek aan een tegenstander, zal het formele besluit van de Italiaanse regering pas volgende week of de week daarop worden genomen. En **het huwelijkscontract zelf wordt waarschijnlijk pas over enkele maanden getekend.**

Volgens de Italiaanse pers heeft **Lufthansa haar alliantieaanbod nog steeds niet officieel aangemeld bij de Italiaanse staat, die 100% van het kapitaal van ITA Airways bezit.** Dit ondanks het feit dat over de voorwaarden van dit voorstel maandenlang is onderhandeld. Het Duitse concern wacht op de publicatie in het Italiaanse staatsblad van het speciale decreet van 21 december jl. waarbij de Italiaanse regering toestemming geeft voor de gefaseerde verkoop van ITA Airways. Beginnend met een minderheidsaandeel, maar met de belofte om de volledige controle over het bedrijf af te staan.

Oorspronkelijk voorzag de door de vorige Italiaanse regering van Mario Draghi uitgeschreven aanbesteding, waarbij het consortium gevormd door Air France-KLM, Delta en het Amerikaanse fonds Certares favoriet was, in de verkoop van de meerderheid van het kapitaal van ITA Airways, waarbij de Italiaanse staat slechts een minderheidsaandeel behield. Maar **na de overwinning van de coalitie onder**

leiding van Giorgia Meloni in september had de nieuwe meerderheid aangekondigd de meerderheid van het kapitaal van het Italiaanse bedrijf te willen behouden. Hierdoor moesten de voorwaarden van de aanbesteding worden herzien.

Deze ommezwaai van de Italiaanse regering, gevoegd bij de politieke ruzie tussen Rome en Parijs, heeft het bod van het trio Certares-Air France-KLM-Delta ontmoedigd, maar ook de besprekingen met Lufthansa, die haar belangstelling voor ITA altijd afhankelijk had gesteld van de mogelijkheid om de controle over te nemen, bijna tenietgedaan. Haar Italiaanse partner, de rederij MSC, had zich in januari zelfs teruggetrokken en de toenmalige voorzitter van ITA Airways had de deur dichtgeslagen.

Vandaar de compromisoplossing die in de afgelopen weken is uitgewerkt om het proces te redden en het politieke standpunt en dat van Lufthansa met elkaar te verzoenen. Deze bestaat erin dat de Duitse groep 35 tot 40% van het kapitaal van ITA Airways in handen krijgt, in het kader van een aandeelhoudersovereenkomst die haar de mogelijkheid biedt om dit later tot 100% te verhogen.

Maar ondertussen hebben de Italiaanse autoriteiten en het bedrijf tijd en geld verloren. **Terwijl Certares en haar partners Air France-KLM en Delta vorig jaar augustus bereid waren 850 miljoen euro te bieden voor 80% van ITA Airways, zou Lufthansa uiteindelijk, althans in eerste instantie, minder dan 200 miljoen euro moeten betalen voor 40% van het kapitaal** en de daadwerkelijke controle over de Italiaanse maatschappij.

Naast het verlies van inkomsten voor de Italiaanse financiën heeft ITA Airways ook terrein verloren aan zijn concurrenten, voornamelijk low-cost maatschappijen. **De Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij is de enige in Europa die in eigen land niet het grootste marktaandeel heeft. De nummer één in Italië is nu Ryanair, met 40% van de markt, vóór Easyjet, met ITA pas op de derde plaats, gevolgd door Wizz Air. Een situatie die moeilijk goed te maken zal zijn.**

***Mijn commentaar:** Zoals gewoonlijk is ITA Airways het onderwerp van een artikel.*

En zoals gewoonlijk is het om uit te leggen dat we zullen moeten wachten om de uitkomst van de saga te kennen.

Volgens de journalisten heeft ITA Airways in een paar maanden de helft van zijn waarde verloren. Terwijl het bod van Certares in augustus het bedrijf op 1 miljard euro waardeerde, zou het laatste bod van Lufthansa het bedrijf op 500 miljoen euro waarderen.

> Vliegtuigen van de toekomst: de revolutionaire vleugels in voorbereiding bij Airbus

(bron Les Echos) 29 december 2022 - **Een lang stuk metaal, taps toelopend als de vleugel van een albatros, staande op zijn sokkel als een moderne kunstsculptuur. Aan haar zijde staat een jonge, slanke vrouw, met een grote bril als vliegtuigramen, een en al glimlach... Beiden vertegenwoordigen de toekomst van Airbus en de burgerluchtvaart.**



Laura Montironi, nog geen 30 jaar oud, is een van de spilfiguren van de volgende generatie van Airbus, die de ambitie heeft het luchtvervoer het tijdperk van een koolstofvrije luchtvaart binnen te loodsen. De Italiaanse ingenieur kwam in 2018 bij Airbus en is gespecialiseerd in belastingsbeperkingen en aero-elasticiteit. Haar taak is het helpen ontwerpen van de vleugels van de volgende generatie Airbus vliegtuigen. Het vreemde metalen beeld aan haar zijde is niemand minder dan het meest geslaagde concept tot nu toe, in een schaalmodel, van deze vleugels van de toekomst.

De uitdaging is aanzienlijk. **Om het doel te bereiken om het brandstofverbruik tegen 2035 met minstens 20% te verminderen, moesten Laura en haar collega's revolutionaire vleugels ontwerpen.** "Deze alleen al zouden het mogelijk moeten maken het brandstofverbruik met 5 tot 10% te verminderen," zegt Laura Montironi. Dit lijkt een bescheiden winst, maar in combinatie met nieuwe duurzame vliegtuigbrandstoffen en nieuwe ultraschone motoren, zoals die welke door Safran en GE worden ontwikkeld, zou dit al in 2035 kunnen leiden tot de eerste koolstofneutrale vluchten.

De omvang van deze vleugels zal in verhouding staan tot de uitdaging. Net zoals toekomstige motoren groter zullen zijn om efficiënter te zijn, zullen **de vleugels van toekomstige Airbus-vliegtuigen vooral langer zijn: tot 5 meter langer aan elke kant voor een middellangeafstandsvliegtuig met één gangpad, d.w.z. een totale spanwijdte tot 50 meter, tegenover 35 meter voor de huidige A320**, aldus Alain De Zotti, Airbus' directeur Vliegtuigarchitectuur en -integratie.

Maar langere vleugels betekenen ook meer opstoppen op luchthavens en grotere vervormingen tijdens de vlucht. Net als bij de vogels zal **de echte revolutie dus bestaan uit het vermogen van deze vleugels om van vorm te veranderen naar gelang van de vluchtfasen, in een nooit eerder bereikte mate.**

"De vleugeltips zullen op de grond, maar ook tijdens de vlucht, door middel van een gemotoriseerd scharnier kunnen worden ingeklapt," legt Laura Montironi uit. Aan de randen van de vleugels zullen intrekbare achtervleugels en beweegbare kleppen het ook mogelijk maken de oppervlakte en de lift te wijzigen, zoals bij de huidige vliegtuigen, maar met een veel ruimere keuze aan configuraties. "Dit alles zal het

mogelijk maken de verdeling van de lasten te optimaliseren volgens de vluchtfasen, aangezien de huidige vleugels in 80% van de situaties breder zijn dan nodig", legt de jonge Airbus-ingenieur uit.

De winst blijft niet beperkt tot het brandstofverbruik. In combinatie met een Lidar-achtige radar zullen **deze "intelligente" vleugels zich van tevoren kunnen aanpassen aan turbulentie en luchtgaten**. Dit betekent ook meer automatisering. "Onze vluchtbesturingssystemen zullen niet alleen het vliegtuig kunnen besturen, maar ook de vervorming van de structuur van het vliegtuig," zegt Alain De Zotti.

Dit is geen science fiction. **De in Toulouse gepresenteerde modelvleugel heeft de eerste windtunneltests al doorstaan**. De volgende stap zijn de eerste vliegproeven van een complete vleugel op een aangepaste Cessna Citation in de zomer van 2024. Het vliegtuig is al in voorbereiding in Toulouse. En voor het eerst zal dit kleine testvliegtuigje op afstand vliegen, zonder iemand aan boord, zodat het tot het uiterste kan worden gedreven.

Maar zodra de verschillende concepten zijn gevalideerd, moet nog het beste compromis worden gevonden tussen de optimale vleugel en de door de motorfabrikanten ontworpen motoren. Voorlopig lijkt Airbus zijn keuze nog niet helemaal bepaald te hebben. De enige zekerheid is dat **deze motoren veel groter zullen zijn dan de huidige modellen**. De diameter van een "open ventilator" zoals die welke door Safran is bestudeerd, zou tot 4 meter kunnen bedragen, bijna de grootte van de romp van een A320. **Het zal dus niet mogelijk zijn om ze onder lage, horizontale vleugels onder te brengen**.

(...) Om

de voordelen van een lage vleugel en grote motoren te combineren, hebben **de ingenieurs van Airbus meer gestroomlijnde vleugels bedacht**. "Deze lage vleugels kunnen een beetje omhoog gaan zodra ze de romp verlaten om plaats te maken voor de grotere motoren, alvorens terug te keren naar een meer horizontale positie, een beetje zoals een meeuwenvleugel," legt Alain De Zotti uit.

Dit betekent dat een ander probleem moet worden opgelost: dat van de motorschok die zowel onder als over de vleugels gaat, met gevolgen voor de lift. "Een 'geblazen' vleugel heeft een voordeel bij lage snelheid, maar niet bij kruissnelheid, bij hoge snelheid", vervolgt de Airbus-directeur. Het is ook onverenigbaar met het laminaire vleugelconcept met een dikker profiel aan de achterkant dan aan de voorkant, dat Airbus in 2017 heeft onderzocht.

Airbus heeft daarom een derde mogelijkheid niet volledig uitgesloten, namelijk om de twee grote motoren aan de achterkant van de romp te plaatsen, zoals McDonnell Douglas tot de jaren negentig deed. "Dit zou het gebruik van grotere, niet beklede motoren mogelijk maken, met minder lawaai en trillingen in de cabine en dus minder isolatie. Maar dit levert andere problemen op voor het algemene evenwicht van het vliegtuig," zegt Alain De Zotti. Vooral als de vliegtuigbouwer meer of minder uitgebreide versies van hetzelfde vliegtuig wil ontwikkelen.

De keuze van het beste compromis lijkt des te moeilijker omdat de verschillende mogelijke motorfabrikanten - Safran-GE, Pratt & Whitney en Rolls-Royce - niet op dezelfde golflengte lijken te zitten. Terwijl het Safran-GE

duo aandringt op een niet-geleide motor, lijken hun concurrenten vast te willen houden aan de buismotor, die kleiner is en gemakkelijker onder een vleugel past. Ook tussenoplossingen, zoals een gedeeltelijke kuip, worden overwogen.

Voor Airbus is er, net als voor Boeing, geen dringende noodzaak om het ontwerp te bevriezen. We zijn nog niet in het stadium van het definitieve ontwerp van het vliegtuig," bevestigt Alain De Zotti. De volgende aangekondigde fase is de vliegende testbank voor de motor in 2026, op een A380, met een motor en een stuk vleugel erachter. Daarna hebben we geen haast. We moeten zo'n technologische sprong maken dat het enige tijd zal kosten om de nodige technologieën te valideren en te industrialiseren. We hebben het over 2035, maar als het nog een jaar of twee duurt voordat de nodige technologieën beschikbaar zijn, is het de moeite van het wachten waard.

Mijn commentaar: In de afgelopen jaren heeft Boeing een reeks tegenslagen gehad (zie het volgende artikel).

Dit was niet het geval voor Airbus, voor wie de grootste uitdaging erin bestond de Bombardier CSeries (nu de A220) te integreren zonder het A320-gamma te kannibaliseren.

Airbus heeft nu de vrije hand om te werken aan een toekomstig vliegtuigmodel voor de middellange afstand. Er worden twee zeer verschillende nieuwe vliegtuigtypes overwogen.

Het eerste is een door waterstof aangedreven vliegtuig voor de korte afstand, dat ongeveer 100 mensen over 1.000 km kan vervoeren.

Het tweede, het onderwerp van het artikel, is een vliegtuig met een meer conventionele motor maar een innovatieve vleugel.

Vanuit mijn standpunt (dat ook dat van de baas van Airbus is) lijkt het hier gepresenteerde type vliegtuig geloofwaardiger dan het waterstofvliegtuig.

Tot in 2035 voor de bevestiging.

> **Waarom de start van Boeing nog steeds fragiel is**

(bron Le Figaro) 27 december 2022 - **Na drie jaar crisis heeft de Amerikaanse reus eindelijk goed nieuws genoteerd. En dit op alle gebieden.**

In de commerciële luchtvaart "is de 737 Max nu over de hele wereld opnieuw gecertificeerd, ook in China," zegt Rémy Bonnery, expert bij Archery Strategy Consulting. De destocking van vliegtuigen die tijdens de maanden van het vliegverbod (van maart 2019 tot december 2020, na twee dodelijke ongevallen in oktober 2018 en maart 2019, noot van de redactie) zijn geproduceerd maar niet geleverd, is begonnen, net als het opvoeren van het productietempo.

De levering van de 787 Dreamliner werd in augustus hervat na een onderbreking van achttien maanden wegens productieproblemen.

(...)

Ook **in de ruimte** zijn de lichten weer aan. **De Starliner-capsule, een concurrent van SpaceX's Crew Dragon, voltooide afgelopen mei met succes zijn tweede testvlucht.** Starliner, die het ISS zal bevoorraden en astronauten zal vervoeren, moet in 2023 zijn derde vlucht maken. De groep heeft met succes de overstap naar herconfigureerbare digitale satellieten gemaakt met zijn nieuwe 702X-reeks en breedbandinternetconstellaties.

Bij defensie is het KC-46 tankvliegtuig, dat lange tijd door het Pentagon werd bekritiseerd wegens vertragingen en fabricagefouten, opnieuw gelanceerd. Het heeft nieuwe klanten gewonnen: Japan, Israël en Italië. Boeing profiteert ook van de stijging van de militaire budgetten, met name in Europa, zoals blijkt uit het besluit van Duitsland in juni om 60 CH-47F Chinooks te kopen om zijn vloot van transporthelikopters te moderniseren.

2022 lijkt het startpunt te zijn voor de comeback van Boeing. **Maar deze "comeback" is in veel opzichten nog kwetsbaar, vooral in de luchtvaart. In het bijzonder in de vliegtuigen.** In de fabrieken is **de productie niet in overeenstemming met de productiecapaciteit en zijn de kwaliteitsproblemen niet volledig gestabiliseerd.**

(...)

Op commercieel gebied heeft Boeing de 777X, de verbeterde versie van de jumbojet, nog steeds niet gecertificeerd. "In het eerste kwartaal van 2022 kondigde Boeing een nieuw uitstel van de ingebruikname aan tot 2025, in plaats van 2023, en moest het 1,5 miljard uitgeven aan dit programma", herinnert Pascal Fabre, managing director bij AlixPartners zich. **In het middellangeafstandssegment (70% van de markt in volume) is Boeing tot stilstand gekomen. "Het besluit van David Calhoun, de CEO van Boeing, om niet te investeren in een nieuw vliegtuig (de NMA, noot van de redactie) laat het veld voor bijna tien jaar open voor Airbus op deze markt.**

Dit, in een context waarin Airbus al sinds 2019 dominant is, met name dankzij de A321neo", analyseert Pascal Fabre.

"Deze dominantie zal ongetwijfeld toenemen met de verwachte lancering van de A220-500, die de kleinere Max 7 en 8 zal uitdagen. **Op middellange termijn zal Airbus, die 60% van de middellangeafstandsmarkt in handen heeft, de kloof zeker nog groter maken en minstens 70% van het totaal in handen hebben," vervolgt de consultant. Het evenwicht van het duopolie is verbroken.**

Na verschillende versies van de NMA bestudeerd te hebben, heeft Boeing het opgegeven. "Er is te weinig 'bandbreedte' beschikbaar, omdat het management zich richt op operationele problemen", zegt Rémi Bonnery. **En het heeft niet de middelen om dat te doen na "sinds 2014 11,5 miljard voorzieningen te hebben getroffen in de divisie defensie en veiligheid alleen, waarvan 4,4 miljard in de eerste drie kwartalen van 2022, en 6,6 miljard voor de KC-46 alleen. En niets zegt**

dat dit de laatste zijn," voegt Pascal Fabre toe. **Om nog maar te zwijgen van de Max-crisis, die** volgens verschillende schattingen **minstens 20 miljard** aan extra kosten en schadevergoedingen aan bedrijven en de families van slachtoffers van ongevallen heeft **opgeslokt**.

Boeing zet daarom de volgende stap: tegen 2035 een gloednieuwe generatie ultrazuinige, of zelfs emissieloze, vliegtuigen in gebruik nemen. Boeing heeft dan een kwart eeuw geen nieuw vliegtuig ontwikkeld, sinds zijn laatste model, de 787, in 2004 werd gelanceerd en in 2011 in gebruik werd genomen. Een primeur in zijn geschiedenis. "Dit roept belangrijke vragen op met betrekking tot engineering en programmabeheer. Om een nieuw vliegtuig vanaf nul op te bouwen en te certificeren, heb je ingenieurs en technici nodig die dat eerder hebben gedaan en ervaring hebben. Boeing moet ervoor zorgen dat het over de vaardigheden en technische mogelijkheden beschikt," benadrukt Pascal Fabre.

Sommige waarnemers wijzen er echter op dat "de wetenschappelijke en technische cultuur en de aandacht voor kwaliteit lange tijd zijn opgeofferd aan marketing en financiën. De Max-crisis was een symptoom van de beperkingen van het model van Boeing sinds de fusie met McDonnell Douglas in 1997. Weer op het goede spoor komen kost tijd. Daarom legt David Calhoun de nadruk op interne training.

Maar in de luchtvaartwereld heerst verwarring. "Aan de ene kant heeft David Calhoun het over het stabiliseren van het productiesysteem, het verhogen van vaardigheden en het teruggeven van het primaat aan ingenieurs; aan de andere kant richt hij zich op het genereren van cash en winstgevendheid, waarbij hij belooft tegen 2025-2026 10 miljard aan cash te genereren, wat overigens 30% minder is dan in 2018 (15,2 miljard). Wat is de prioriteit?" vraagt Pascal Fabre. **Het management zal zijn doelstellingen moeten verduidelijken. En vergeet niet dat er zonder ervaren ingenieurs en goede producten geen winst of waardecreatie voor de aandeelhouder is.**

De beslissing van David Calhoun, de CEO van Boeing, om niet te investeren in een nieuw vliegtuig, laat het veld bijna tien jaar open voor Airbus," zegt Pascal Fabre, managing director bij AlixPartners.

***Mijn commentaar:** Sinds 2019 heeft Boeing veel problemen, waardoor het veld open ligt voor Airbus.*

De problemen lijken te verdwijnen. Het jaar 2023 zal cruciaal zijn voor Boeing, dat zichzelf de middelen moet geven om terug te veren.

> **Koolstofcompensatie in de luchtvaartsector: de contouren van de toekomstige biodiversiteitsbonus**

(bron: AgraPresse) 2 januari 2023 - In toepassing van de klimaatwet, die de luchtvaartsector verplicht zijn broeikasgasemissies op het nationale grondgebied te

compenseren, voornamelijk via land- en bosbouw, heeft de regering zopas een ontwerpdecreet ter raadpleging voorgelegd dat de voorwaarden vastlegt voor het verkrijgen van "biodiversiteits"-bonussen voor deze koolstofkredieten.

Voor landbouwprojecten worden de volgende subsidiabiliteitscriteria voorgesteld: "het moet gaan om grond die als biologisch of in omschakeling is gecertificeerd, er moet voor worden gezorgd dat permanent grasland niet wordt omgewoeld en dat de agro-ecologische infrastructuur naar behoren wordt onderhouden, en het moet gebaseerd zijn op een plan voor duurzaam beheer van de heggen".

In het ontwerpdecreet, waarover tot 16 januari overleg wordt gepleegd, wordt voorgesteld het percentage van de "biodiversiteits"-bonus op de bedragen van de koolstofkredieten vast te stellen op 50% per project. Voor elk bedrijf is een maximum vastgesteld voor de mogelijke vermindering van de compensatieverplichtingen door de "biodiversiteits"-bonus* (-15%).

(...)

Mijn opmerking: In 2021 had het OMNES-team waarvan ik medevoorzitter ben, actief deelgenomen aan de oprichting van het Observatorium voor duurzame luchtvaart, dat eind 2021 door de minister van Vervoer werd opgericht.

In 2022 hebben we ons werk voortgezet, met name door een conferentie te organiseren over het thema "Air France-werknemers geconfronteerd met ecologische kwesties".

We hebben ook nagedacht over de vraag hoe we de landbouwwereld kunnen betrekken bij acties om de koolstofvoetafdruk van luchtvaartmaatschappijen te beperken.

Een van de wegen die wij onderzochten was de vervaardiging van biokerosine, bekend als biodiesel van de eerste generatie, uit in Frankrijk geproduceerde bieten en granen. Deze oplossing wordt al gebruikt voor de productie van bio-ethanol (E85 voor auto's, ED95 voor vrachtwagens en bussen).

De Verenigde Staten staan luchtvaartmaatschappijen toe dit type biobrandstof te gebruiken, door het zeer zwaar te subsidiëren.

In Europa zijn luchtvaartmaatschappijen verplicht de voorkeur te geven aan biobrandstoffen van de tweede generatie, gemaakt van landbouw- of huishoudelijk afval. Dit is om concurrentie met de voedselproductie te vermijden.

Biobrandstoffen van de tweede generatie zijn duurder en (voorlopig) zeldzamer dan biobrandstoffen van de eerste generatie.

Daarom is het in bovenstaand artikel genoemde decreet welkom. Het moet de

Franse luchtvaartmaatschappijen in staat stellen op gelijke voet te concurreren met hun Amerikaanse concurrenten.

Bonus artikel

> Een terugblik op de Stichting Air France in 2022, het jaar van haar dertigste verjaardag

(bron Air Journal) 28 december 2022 - **De Air France Foundation vierde in 2022 haar 30e verjaardag** en organiseerde wereldwijd een reeks evenementen om **haar inzet voor de verbetering van de levensomstandigheden van kansarme en gehandicapte kinderen onder de aandacht te brengen.**



Hoewel de **Stichting heeft** aangekondigd dat zij haar activiteiten in 2023 zal uitbreiden met "projecten voor duurzame ontwikkeling en bewustmaking van milieuitdagingen", **keerde zij terug naar de "momenten van delen en solidariteit" die dit jaar mogelijk werden gemaakt door de inzet van de werknemers-vrijwilligers van de Franse nationale luchtvaartmaatschappij, die in alle aanloophavens aanwezig waren.** Gedurende de hele zomer konden kinderen die door partnerverenigingen werden gevolgd unieke ervaringen opdoen

:

Op de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle konden 120 kinderen van de vereniging Envol (die reizen en activiteiten op maat organiseert voor zieke kinderen en hun familie) een rondleiding achter de schermen krijgen van de belangrijkste luchthaven van Frankrijk en een Airbus A350-900 van Air France ontdekken in gezelschap van de Franse astronaut Thomas Pesquet.

In Antananarivo (Madagaskar) vierde de Stichting Air France haar verjaardag samen met de kinderen van de vereniging Akamasoa tijdens een populaire bijeenkomst georganiseerd door pater Pedro. Deze vereniging, opgericht door pater Pedro, wordt al vele jaren gesteund door de Stichting Air France. Zij zet zich met name in voor de sociale reïntegratie van de armsten, toegang tot duurzame materiële omstandigheden voor iedereen en toegang tot gezondheidszorg.

In Dakar (Senegal), waar de Stichting van oudsher zeer actief is, nam Anne Rigail, uitvoerend directeur van Air France en voorzitter van de Stichting, deel aan de viering van de dertigste verjaardag in aanwezigheid van mevrouw Ndeye Saly Diop, Senegalees minister van Vrouwen, Gezin en Kinderbescherming, de heer Philippe Lalliot, ambassadeur van Frankrijk, en een Air France-bemanning bestaande uit vrijwilligers van **de vereniging Children's Empire**. Deze vereniging **zet zich in voor de sociale reïntegratie en opvang van kinderen die het slachtoffer zijn van geweld**. Veel van de partnerverenigingen van de Stichting waren ook aanwezig.

Dit einde van het jaar 2022 werd ook gekenmerkt door verschillende feestelijke en solidaire momenten: de Stichting presenteerde de resultaten van een reeks werkzaamheden in de Commandant Sanon-school in Abidjan (Ivoorkust). Dankzij de werkzaamheden die sinds 2007 samen met de vereniging Savoir Ivoire zijn uitgevoerd, kan deze school nu in alle veiligheid en onder adequate sanitaire omstandigheden kinderen opvangen. In Fort-de-France heeft de Stichting Air France, ter ondersteuning van de verenigingen Kiwanis en Adapei, bijgedragen aan feestelijke en culturele ontmoetingen tussen een team van ambassadeurs van de Stichting, vergezeld door de journaliste Eglantine Eméyé, en bijna 200 kinderen met een handicap, die ziek zijn of zich in een preciaire situatie bevinden.

Op Roissy tenslotte hebben 120 kinderen "in een magische sfeer" de kerstman uit het vliegtuig zien stappen op initiatief van de Club des Acteurs du Grand Roissy. Ook de Stichting Air France bood geschenken aan die door kansarme kinderen bij de Kerstman waren besteld, gevolgd door de Fondation des Apprentis d'Auteuil in Parijs.

Sinds haar oprichting heeft de Air France Foundation meer dan 1.500 projecten gesteund "uitgevoerd door verenigingen waarvan de expertise en de lokale verankering doorslaggevend zijn. Zij is concreet opgetreden op alle gebieden die een verschil kunnen maken in het leven van kinderen in moeilijkheden: onderwijs, sociale en professionele integratie, culturele ontwikkeling en sportieve en artistieke activiteiten. **Met 500 ambassadeurs die in alle Air France-stations worden ingezet, treedt de Stichting op "zo dicht mogelijk bij de dagelijkse omgeving van kinderen,** om een directe en belangrijke impact te hebben. Het steunt op de nabijheid van de werknemers van het bedrijf op het terrein en hun kennis van de spelers, wat de doeltreffendheid van de ondersteunde acties garandeert".

Mijn commentaar: De Stichting werd in 1992 opgericht door Air France. Als pionier op het gebied van bedrijfsstichtingen koos het voor de zaak van kinderen, die de werknemers van het bedrijf na aan het hart ligt.



Al meer dan negentwintig jaar bestudeert, selecteert en financiert zij projecten voor zieke, gehandicapte of extreem kansarme kinderen in de landen waar Air France actief is.

In Frankrijk financiert de Stichting Air France projecten in de regio Île-de-France en in een jaarlijks gekozen Franse regio.

De volgende projectoproep loopt van 3 januari tot en met 31 maart 2022.

Het is belangrijk eraan te herinneren dat de Stichting Air France alleen langetermijnprojecten financiert die overeenstemmen met haar actieterrein: onderwijs en opleiding voor kinderen en jongeren die ziek, gehandicapt of in grote moeilijkheden verkeren. (0 tot 18 jaar).

Als u een project wilt indienen, ga dan naar de website van de Air France Foundation.

Einde persoverzicht

> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022



De gebeurtenis die dit jaar de grootste invloed had op de aandelenkoers was

de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Dit werd gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en de Nederlandse regering hadden in de mate van hun rechten deelgenomen. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalsverhoging, via een blanco transactie.

Daardoor is de koers van het aandeel, die vóór de operatie rond de 2 euro lag, sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro.

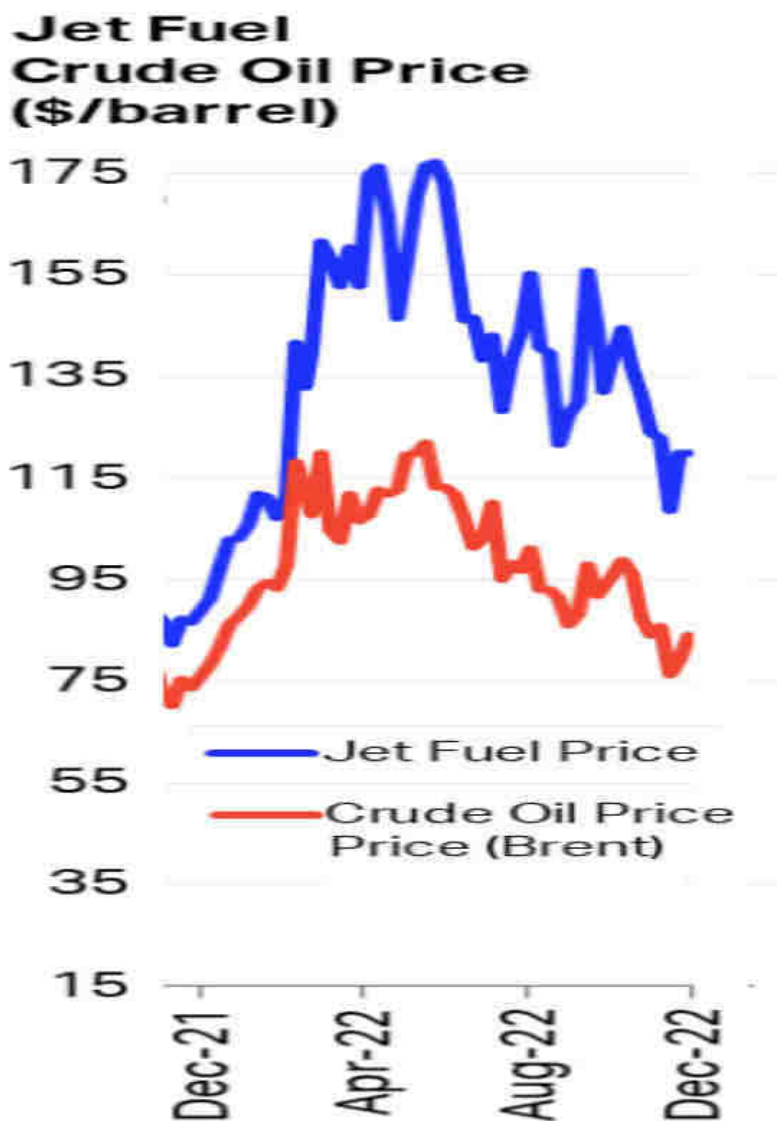
> [Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 2 januari op 1,2525 euro. Het is deze week licht gedaald (-1,26%).

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)



Source: S&P Global,

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode januari 2022 - december 2022. Het verschil tussen beide producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

[> Mijn commentaar op de brandstofprijsontwikkelingen van deze week](#)

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week sterk gestegen van \$20 tot \$134. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Het was 79 dollar iets meer dan een jaar geleden.

Brent (Noordzee) olie is deze week \$2 gestegen tot \$86. Het is op een redelijker prijsniveau. Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien

schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

Terwijl de olie terug is op een niveau dat dicht bij dat van het begin van het jaar ligt, geldt dit niet voor vliegtuigbrandstof, die 50 dollar meer kost. De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

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

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

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

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

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

Details

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM-groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

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

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.369 mensen ontvangen dit persoverzicht live