

Boeing slaat een bladzijde om in de moderne luchtvaart met de levering van de laatste 747

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



In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen wij mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)

**François** Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 898, 6 februari 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,*

*Met alle respect*

*De voorpagina van deze week is gewijd aan de "koningin van het luchtruim", de Boeing 747.*

*De laatste heeft net de productielijn van Boeing verlaten.*

*Veel leesplezier*

## Persoverzicht van maandag

### > Boeing slaat een bladzijde om in de moderne luchtvaart met de levering van de laatste 747

(bron Les Echos) 31 januari 2023 - **Een bladzijde van de moderne Amerikaanse geschiedenis wordt omgeslagen.** Vanuit de fabriek in Everett bij Seattle (staat Washington) heeft **Boeing dinsdag het laatste 747-toestel afgeleverd**, na bijna 55 jaar productie voor meer dan honderd klanten. **Het 1.574e en laatste vliegtuig is een 747-8 Cargo**, geassembleerd voor de Amerikaanse vrachtmaatschappij Atlas Air Worldwide, die begin 2022 samen met drie andere toestellen werd besteld.

**De Boeing 747, met zijn gebogen voorkant voor een bovendek, is al tientallen jaren de "koningin van het luchtruim":** een symbool van moderniteit, consumentisme en vrije tijd, maar ook van het innovatieve vermogen van de Amerikaanse techniek. "Dit vliegtuig was een kinderdroom voor een jonge piloot," vertelde een piloot van Air France die meerdere jaren op de "klassieke" versie van de Boeing 747 vloog, de 747-200 en 300. Het was het symbool van reizen, het vliegtuig dat je zag in de Amerikaanse series. En het flatteerde het ego van de piloten omdat het erg hoog is, we gingen naar boven naar de cockpit.

**Het werd in 1966 gelanceerd** door de CEO van Boeing en de CEO van Pan Am, die toezegden de eerste vliegtuigen te kopen, en werd **in recordtijd ontwikkeld in een op maat gemaakte fabriek**. De eerste 747-100 vloog voor het eerst het luchtruim in op 9 februari 1969, op weg naar Parijs en de Le Bourget Air Show.

"Het vliegtuig werd nog getest, dus het was een beetje riskant om van Seattle naar Parijs te gaan," zegt Mike Lombardi, een historicus van de vliegtuigbouw. "Er was mist op Le Bourget, die trok op en de 747 verscheen aan het einde van de baan, vlak voor de landing. De communicatieafdeling had zich geen betere introductie in de wereld kunnen wensen!"

**De 747 is het eerste vliegtuig met twee gangen in de cabine, dat 440 passagiers kan vervoeren over een afstand van meer dan 10.000 kilometer.** De 747-400ER zal het bereik uitbreiden tot meer dan 14.000 kilometer. "Het was een enorme lijnboot, maar hij was eigenlijk heel gemakkelijk te vliegen en zeer betrouwbaar, met directe besturingskabels, zoals een Cessna," zegt de Air France-piloot.

Het eerste model en zijn varianten zullen het geheugen en de moderne Amerikaanse beeldspraak hebben opgebouwd, tussen de versie die door de NASA werd aangepast om de spaceshuttles te vervoeren, en die welke in 1990 op verzoek van George Bush werd

omgevormd tot Air Force One. Twee tweedehands 747-8's, die in 2017 door het Pentagon werden gekocht om te worden omgebouwd tot presidentiële vliegtuigen, moeten nog door Boeing worden geleverd.

**Vrachtversies van de 747 staan ook symbool voor het grote tijdperk van globalisering en handel**, van een order van UPS in 2005 tot deze laatste levering aan een luchtvrachtbedrijf, die tot in de jaren 2050 in gebruik zou kunnen zijn. De 747-8 Cargo begon zijn carrière in 2010, terwijl de eerste 747-8 Intercontinental, voor passagiers, twee jaar later werd afgeleverd, maar dit keer met gemengd succes.

**Het zwakke punt van het toestel, dat het einde van zijn carrière zou betekenen, was het ongebreidelde brandstofverbruik en de hoge onderhoudskosten.** De komst van lagekostenmaatschappijen heeft ook bijgedragen tot de daling, met een voorkeur voor kleinere vliegtuigen voor kortere vluchten.

In de loop der jaren hebben de meeste grote luchtvaartmaatschappijen - van Air France tot British Airways, Lufthansa en Qantas - hun 747-vloten verkocht of gesloopt en de romp ingeruild voor metaal.

"We willen allemaal lagere emissies, en dat heeft de 777, we hebben iets beters gebouwd en daarom wordt de 747 niet meer geproduceerd," zegt Boeing-historicus Mike Lombardi. **Het tijdperk van de "Jumbo Jets", deze vliegtuigen met grote capaciteit, heeft nog steeds moeite zich te herstellen. Het Airbus A380-programma duurde slechts enkele jaren en de leveringen van de 777-X, de verbeterde versie van de triple 7 van Boeing, hebben opnieuw vertraging opgelopen.**

Door de ingenieurs en al degenen die de geschiedenis van het 747-programma hebben geschreven uit te nodigen voor de laatste levering op dinsdag, biedt Boeing zichzelf een vleugje nostalgie aan, terwijl het bedrijf nog steeds in zware turbulentie verkeert sinds de 737-Max-crisis. In een deel van de Everett-hangar voor de assemblage van 747's komt ook een extra assemblagelijijn voor de 737-Max, aldus de Seattle Times. Dit opent een nieuwe horizon voor Boeing.

***Mijn commentaar:*** De redenen voor het stopzetten van de productie van de B747 (en de A380) liggen aan de motorzijde.

*De eerste reden is het principe van redundantie.*

*In de jaren vijftig was de technologie van straalmotoren nog zeer recent, en ondanks een betere betrouwbaarheid dan die van zuigermotoren, was het niet ongewoon dat een motor het tijdens de vlucht begaf. Dus door vier motoren te hebben, konden we dit probleem aanpakken zonder de vliegveiligheid in gevaar te brengen.*

*De tweede reden was dat de technologie nog niet volwassen was.*

*Zonder in detail te treden, de straalmotoren van toen waren bijna vijf keer minder*

*krachtig en efficiënt dan de motoren van nu. Om een gelijkwaardige massa te verplaatsen waren destijds meer motoren nodig dan nu.*

*De derde reden betreft het luchtrecht.*

*Volgens de voorschriften moet een vliegtuig boven de oceaan altijd binnen 90 minuten vliegen van een uitwijkvluchthaven zijn. Van deze regel kon echter worden afgeweken als het vliegtuig met meer dan twee motoren was uitgerust. Met vier motoren kon van deze regel worden afgeweken en konden directere en snellere routes tussen beide zijden van de Atlantische Oceaan worden ingesteld.*

*Begin jaren tachtig verschenen krachtigere en vooral betrouwbare motoren. Het concept van de Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards of ETOPS was geboren.*

*ETOPS stond, na evaluatie door de regelgevende instanties, toe dat sommige tweemotorige vliegtuigen meer dan 120 minuten over de oceaan vlogen vanaf een uitwijkvluchthaven. De eerste ETOPS-vlucht vond plaats op 1 februari 1985. Maar deze vliegtuigen hadden een lage passagierscapaciteit.*

*Beetje bij beetje werden de motoren verbeterd. Hun vermogen is toegenomen, hun verbruik is verminderd, hun betrouwbaarheid is verbeterd. Op dezelfde route werden viermotorige vliegtuigen moeilijker rendabel te maken dan tweemotorige.*

*Het tijdperk van het viermotorige langeafstandsvliegtuig is nu voorbij, en het is tijd voor het tweemotorige vliegtuig, met de paradepaardjes van Airbus en Boeing: de A350 en de B777.*

*Opmerking: bovenstaande informatie is hoofdzakelijk afkomstig van de informaero website.*

## **> Flybe: Air France-KLM en Lufthansa klaar om Britse luchtvaartmaatschappij te kopen?**

(bron La Tribune) 30 januari 2023 - Zou dit de epiloog kunnen zijn van een crisis die al voor Covid-19 begon? **Flybe, een bescheiden onderneming met 2.000 werknemers en 8 miljoen passagiers per jaar, verbindt vele Britse regionale steden en een vijftigtal Europese steden - Frankrijk is haar tweede grootste markt.**

Na een eerste redding door het consortium Connect Airways van Virgin Atlantic en de fondsen Stobart en Cyrus, probeert de toenmalige Britse premier, Boris Johnson, het bedrijf vanaf januari 2020 voor een tweede keer te redden door de belasting op vliegtuigpassagiers te verlagen.

**Een eerste faillissement op 5 maart 2020**

Zoer zelfs dat het consortium van aandeelhouders heeft toegezegd de exploitatie voort te zetten met nieuwe aandeelhouders en "naast overheidsinitiatieven", aldus Lucien Farrell, voorzitter van Connect Airways, in een verklaring van het Britse ministerie van Financiën.

Flybe is nog steeds van vitaal belang voor veel Britse regio's, met name Noord-Ierland, dat afgesneden zou zijn als de maatschappij was verdwenen. Behalve dat de maatschappij slechts twee maanden later, op 5 maart 2020, aankondigde haar activiteiten "met onmiddellijke ingang" stop te zetten.

(...)

### **Een tweede faillissement op 28 januari 2023**

Nog een op 28 januari: de Britse luchtvaartmaatschappij Flybe kondigde aan dat zij al haar vluchten had geannuleerd, waardoor passagiers strandden. "We moeten helaas aankondigen dat Flybe onder bewind is geplaatst," twitterde het bedrijf. "Alle Flybe-vluchten van en naar het VK zijn geannuleerd en zullen niet opnieuw worden gepland," ging het verder.

(...)

**Minder dan een week later meldde The Telegraph dat Air France-KLM en Lufthansa geïnteresseerd waren in de aankoop van Flybe, met name vanwege de zeven start- en landingsslots op de Londense luchthaven Heathrow, of de vijf slots op Amsterdam-Schiphol in Nederland.**

(...) De Frans-Nederlandse en Duitse luchtvaartmaatschappijen weigerden commentaar te geven.

(...)

***Mijn commentaar: Het bezit van slots op drukke luchthavens is van cruciaal belang voor luchtvaartmaatschappijen.***

*Drie van de artikelen in deze brief gaan hierover.*

## **> Schiphol waarschuwt voor dreigende verstoringen tijdens mei- en zomervakantie door aanhoudend personeelstekort**

(bron Nederlandse Pers, vertaald met Deepl) 4 februari 2023 - Schiphol moet mogelijk opnieuw een limiet instellen op het aantal passagiers dat dagelijks van de luchthaven mag vertrekken tijdens de meivakantie en de zomerperiode, vanwege **een gebrek aan personeel bij afhandelingsbedrijven**, melden Nederlandse media op grote schaal. **Een woordvoerder van de luchthaven (...) omschrijft de situatie als een "status quo"**. "Het salaris van beveiligers is ongeveer 17 euro per uur, terwijl het op het perron 12 euro per uur is. Als gevolg daarvan vertrekken mensen. De afhandelaars zouden iets moeten doen in termen van compensatie. Maar voorlopig willen ze niet verhuizen. **Het Financieele Dagblad citeert Schiphol Group CEO Ruud Sondag over het nieuws: "We hissen de rode vlag. We grijpen in omdat het niet goed gaat. We hebben met iedereen gesproken om dit**

**personeelstekort op te lossen en er gebeurt niets."** Volgens Sondag zijn **de arbeidsvoorwaarden van de afhandelaars "gewoon niet goed genoeg"**.

In een tweede artikel spreekt

De Telegraaf met **verschillende luchtvaartmaatschappijen**, die zeggen **verrast te zijn door de "ingreep" van Schiphol**. Onder andere **een woordvoerder van Transavia wordt hierover geciteerd**. "Wij herkennen ons niet in het beeld dat Schiphol nu schetst, dat er geen constructief overleg is tussen ons en de afhandelaars. **Ons afhandelingsbedrijf Viggo heeft geen reden om te denken dat de meivakantie niet goed zal verlopen**. We overwegen nog steeds vluchten te verschuiven om de piekuren te verlichten."

(...)

Volgens De Telegraaf zal Kamerlid Daniel Koerhuis (VVD) dinsdag in het parlement vragen stellen aan minister Mark Harbers over de kwestie.

***Mijn commentaar: Zodra Ruud Sondag in oktober 2022 Schiphol overnam, maakte hij van personeelswerving zijn topprioriteit.***

*Ik heb er destijds op gewezen dat de crisis een specifieke oorzaak had: Schiphol had (via langlopende contracten) een aantal gronddiensten, waaronder beveiliging en bagageafhandeling, uitbesteed aan een aantal bedrijven. Deze bedrijven, meestal kleine en middelgrote ondernemingen, werden tijdens de pandemie grotendeels ontslagen. Zij bleven berooid achter en konden niet zorgen voor het gekwalificeerde en vaak zeer slecht betaalde personeel dat zij hadden verloren.*

*Vier maanden later is de situatie weinig veranderd. De CEO van de Schiphol Group heeft geconcludeerd dat de situatie is mislukt.*

## **> Volotea heeft zijn verkeersniveau in Frankrijk van voor de crisis in 2022 met 33% overschreden**

(bron Air & Cosmos) 31 januari 2023 - **De Spaanse lagekostenmaatschappij heeft in 2022 in totaal 4,4 miljoen passagiers in Frankrijk vervoerd, een groei van 70% ten opzichte van 2021 en 33% ten opzichte van 2019.**

(...)

**Volotea geeft aan dat Frankrijk zijn eerste markt is.** Het heeft 50% van zijn activiteit in 2022 bereikt met een totaal van 30.000 vluchten. Volotea is ook de tweede luchtvaartmaatschappij voor binnenlandse vluchten in Frankrijk met 60 geëxploiteerde routes. Met activiteiten in 19 Europese steden, waaronder acht in Frankrijk, bediende Volotea in 2022 meer dan 390 routes, waarvan bijna de helft exclusief.

**Voor het jaar 2023 kondigt Volotea een totale capaciteit van 6,5 miljoen zitplaatsen aan.** Volotea zal tot 26 vliegtuigen stationeren in de Franse steden waar het actief is: Nantes, Bordeaux, Straatsburg, Toulouse, Marseille, Lyon, Lille en



Lourdes (...  
)

**In totaal zal Volotea** meer dan 400 routes exploiteren (waarvan de helft exclusief) en **meer dan 11,5 miljoen zitplaatsen aanbieden** (+41% ten opzichte van 2019). Zij exploiteert een vloot van 41 Airbus A319- en A320-vliegtuigen.

***Mijn commentaar:** Volotea is een concurrent van Transavia France.*

*Om de twee luchtvaartmaatschappijen te vergelijken, moet worden gewacht op de publicatie van de jaarresultaten 2022 van de groep Air France-KLM, op 17 februari.*

### > **Airbus en Qatar Airways hebben een buitengerechtelijke schikking bereikt over de A350**

(bron Les Echos) 1 februari 2023 - De rechtszaak van Qatar Airways tegen Airbus gaat toch niet door. Na twee jaar juridische strijd en strijd in de media hebben de onderneming uit Doha en de vliegtuigbouwer eindelijk een minnelijke schikking bereikt over de aantasting van het lakwerk van een dertigtal A350's.

De gezamenlijke verklaring waarin deze verzoening wordt aangekondigd, gaat niet in detail. **"Qatar Airways en Airbus zijn verheugd dat ze een minnelijke en wederzijds aanvaardbare schikking hebben bereikt van hun juridisch geschil over de aantasting van de oppervlaktecoatings van de A350-vliegtuigen en de uitvaltijd daarvan"**, aldus de verklaring die woensdag werd vrijgegeven. **De details van de schikking zijn vertrouwelijk** en de partijen zullen nu hun juridische claims vrijgeven" en de overeenkomst "is voor geen van beide partijen een erkenning van aansprakelijkheid", aldus de onderneming.

"Ik verwelkom de overeenkomst die is bereikt tussen Airbus en Qatar Airways. Het is het resultaat van aanzienlijke gezamenlijke inspanningen. **Dit is uitstekend nieuws voor de Franse luchtvaartindustrie," reageerde Bruno Le Maire, de minister van Economie.** Bercy herinnert eraan dat het onderwerp is besproken met de Emir van Qatar tijdens de reis van de minister naar de Golf deze week.

#### **Qatar Airways**

, de maatschappij die de A350, het vlaggenschip van Airbus voor de lange afstand, lanceert, **bracht de controverse in mei 2021 naar buiten** door te dreigen toekomstige leveringen van A350's te weigeren als Airbus niet snel een probleem van abnormale aantasting van de lak van sommige van zijn A350's verhelpt. De zaak escaleerde toen de burgerluchtvaartautoriteit van Qatar besloot om in naam van de veiligheid A350's met verslechterde lak te verbieden.

En tot dusver **zijn alle pogingen om tot een minnelijke schikking te komen mislukt, waarbij Airbus met steun van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart aanvoert dat de beslissing om de A350's aan de grond te houden niet gerechtvaardigd was.** Ook de weigering van Qatar Airways om zijn verbintenissen na te komen en het saldo van de laatste twee geleverde A350's te betalen, was niet van toepassing. Totdat uiteindelijk alles geregeld was,

enkele maanden voor een proces voor het High Court of Justice in Londen, waarvan de uitkomst hoogst onzeker was.

Beide partijen hadden hier belang bij. **Dankzij deze overeenkomst kan Qatar Airways de 29 A350's die sinds het begin van het geschil geleidelijk aan de grond zijn gehouden, in november 2020 weer in gebruik nemen**, nadat ze zijn opgeknapt. "Er is nu een reparatieproject aan de gang en beide partijen kijken ernaar uit om deze vliegtuigen weer veilig in de lucht te krijgen", aldus de verklaring. **Dit zal de in Doha gevestigde luchtvaartmaatschappij in staat stellen haar probleem van het tekort aan vliegtuigen op te lossen nu het verkeer in volle gang is.**

Maar deze overeenkomst is ook een reden tot opluchting voor Airbus, die in deze zaak veel risico's liep. Het maakt een einde aan de procedure die Qatar Airways in december 2021 bij het High Court of Justice in Londen tegen Airbus heeft aangespannen en die deze zomer voor de rechter zou komen. De luchtvaartmaatschappij, die 29 van haar 53 A350's aan de grond hield wegens het verfnprobleem, eiste van Airbus een compensatie van 200.000 dollar per aan de grond gehouden vliegtuig per dag, of ongeveer 2,5 miljard dollar eind januari.

**De overeenkomst zou Airbus ook in staat kunnen stellen normale commerciële betrekkingen te hervatten met Qatar Airways, dat een van zijn beste klanten was.** In 2021 moest de vliegtuigbouwer een streep zetten onder een order voor 50 middellangeafstands-A321's die door Qatar Airways was geplaatst, parallel aan orders voor A350's. Airbus moest zelfs naar de rechter stappen om het recht te krijgen deze order, met een waarde van meer dan vier miljard dollar, te annuleren.

***Mijn commentaar:*** Het sterke herstel van het verkeer is een van de redenen waarom Qatar Airways van gedachten is veranderd.

*Het is te hopen dat de oplossing van dit conflict niet gepaard gaat met een quid pro quo in de zaak van de vermeende corruptie van Europese parlementsleden door Qatar.*

*Ik herinner me dat na beschuldigingen dat het Golfemiraat invloed had gekocht in het Europees Parlement, de iets meer dan een jaar geleden (oktober 2021) ondertekende luchtvervoersovereenkomst tussen de Europese Unie en Qatar zou worden opgeschort.*

*Met deze overeenkomst kreeg Qatar Airways meer toegang tot Europese luchthavens, met meer capaciteit voor vluchten tussen de EU en Qatar (mensen en vracht) op verschillende luchthavens.*

**> Luchtvaartmaatschappijen moeten "use it or lose it"-slots op Britse luchthavens terugbrengen naar pre-COVID-regels**



(Reuters bron) 31 januari 2023 - **Luchtvaartmaatschappijen die op Britse luchthavens vliegen zullen 80 procent van hun start- en landingslots moeten gebruiken voor instandhouding**, zei de regering op dinsdag, waardoor de sector terugkeert naar de regels van voor de pandemie.

**De 80/20-regel** "use it or lose it", die werd afgeschaft toen de COVID-19-uitbraak tot een daling van het aantal passagiers leidde, zal **vanaf 26 maart opnieuw worden ingevoerd wegens de** toegenomen vraag naar internationale reizen, aldus het Britse ministerie van Vervoer in een verklaring.

(...)

Luchthavenslots zijn beperkt en waardevol. Zij stellen luchtvaartmaatschappijen in staat om op een bepaalde datum en tijd gebruik te maken van luchthavenfaciliteiten zoals start- en landingsbanen en terminals.

**Een vangnet voor luchtvaartmaatschappijen, dat tijdens de pandemie is ingevoerd, blijft van kracht, waardoor luchtvaartmaatschappijen** als British Airways, EasyJet (EZJ.L) en Ryanair (RYA.I) **5% van hun slots vóór het begin van het seizoen kunnen inleveren om annuleringen op het laatste moment te voorkomen.**

De regering zei dat haar besluit volgde op overleg met de sector over de beste manier om het herstel van de pandemie te ondersteunen. Tegen oktober 2022 zal het aantal passagiers op de Britse luchthavens 85% van het niveau van 2019 hebben bereikt, voegde zij eraan toe.

***Mijn commentaar:*** In Groot-Brittannië, zoals in alle Europese landen, werden de luchthavenregels van 2019 versoepeld tijdens de pandemie van het coronavirus, toen het luchtverkeer grotendeels werd lamgelegd door gezondheidsbeperkingen.

*Regeringen wilden het probleem van "spookvluchten" vermijden, die leeg werden uitgevoerd en daardoor de atmosfeer onnodig vervuilden, omdat maatschappijen hun moeizaam verworven luchthavenslots wilden behouden.*

*Waarnemers menen dat het in het artikel genoemde "vangnet" van 5% voldoende is om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen die in Groot-Brittannië actief zijn, niet in de verleiding komen om leeg te vliegen.*

## > **Op Orly, het protest van de goedkope luchtvaartmaatschappijen**

(bron Le Monde) 5 februari 2023 - Er waait een wind van protest door de **luchtvaartmaatschappijen, die preventief een daling van de verkeersprognoses op de luchthaven Orly aan de kaak stellen. Pascal de Izaguirre**, voorzitter van de National Federation of Aviation and its Trades, de grootste luchtvaartorganisatie in Frankrijk, heeft zijn poot stijf gehouden. In een toespraak op dinsdag 31 januari **zei hij dat hij "uiterst verbaasd was om met**

**grote vertraging te vernemen dat er een tekort is aan luchtverkeersleiders", wat negatieve gevolgen kan hebben voor het aantal vluchten dat vanaf de luchthaven Orly vertrekt.**

In de praktijk wordt verwacht dat de luchtvaartmaatschappijen vanaf het begin van het zomerseizoen, dat in maart begint, het aantal vluchten vanaf de hub vooral in het eerste uur van de ochtend, tussen 6 en 7 uur, zullen beperken. In feite zou de luchthaven in dit slot slechts 20 in plaats van 25 opstijgingen mogen toestaan, d.w.z. een vermindering van 20% van de vertrekken (...)

**Voor het** directoraat-generaal Burgerluchtvaart (DGAC) **is het probleem niet het aantal luchtverkeersleiders, maar de sterke hervatting van de activiteiten van de maatschappijen sinds het einde van de pandemie.** "De hervatting van het verkeer is belangrijk op de Parijse luchthavens na de gezondheids crisis. Zo hebben de maatschappijen die op Orly vliegtuigen hebben gestationeerd, het aantal geplande vertrekken tijdens het eerste uur van de ochtend al verhoogd en zijn zij van plan dit aantal tijdens het zomerseizoen van 2023 opnieuw te verhogen", aldus de DGAC.

**Het doelwit zijn de goedkope luchtvaartmaatschappijen, met name de grootste, Transavia, easyJet en Vueling, die de afgelopen jaren sterk zijn gegroeid. Hun bedrijfsmodel vereist dat ze zo vroeg mogelijk vertrekken, al om 6 uur 's ochtends, om overdag zoveel mogelijk retourritten te kunnen maken.**

Er zij op gewezen dat, naast de limiet van 250.000 slots per jaar, de hub Orly ook tussen 23.30 en 6.00 uur gesloten is om de nachtrust van de omwonenden te beschermen. Transavia, een dochteronderneming van Air France die zich razendsnel ontwikkelt, benadrukt dat "de ochtend- en avondslots belangrijk zijn voor de maatschappijen die op Orly zijn gevestigd". **Om de toename van het aantal vluchten te compenseren zou de oplossing kunnen zijn om overtollige vluchten over te brengen naar Roissy Charles-de-Gaulle. De ADP Groep, die de twee Parijse luchthavens beheert, heeft al luchtvaartmaatschappijen van Orly naar Roissy overgeplaatst, omdat zij deze zomer werkzaamheden in verschillende zones van Orly heeft gepland.**

***Mijn opmerking: Hoe worden de slots op Orly over de dag verdeeld?***

*Het beheer van de slots wordt met name geregeld door twee teksten:*

*. Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens*

*. de Verplichtingen met betrekking tot de indiening van vluchtplannen van en naar Franse gecoördineerde luchthavens.*

*De eerste tekst bevat onder meer de 80/20-regel waarnaar in bovenstaand artikel*

*over slots op Britse luchthavens wordt verwezen.*

*In de tweede tekst worden de gecoördineerde luchthavens genoemd: "De luchthavens van Paris-Orly (LFPO), Paris-Charles-de-Gaulle (LFPG), Lyon-Saint Exupéry (LFLL) en Nice-Côte d'Azur (LFMN) worden gecoördineerd in de zin van Verordening (EEG) nr. 95/93".*

*Het beheer van de slots op Orly wordt geregeld door een tekst:  
. het besluit van 6 oktober 1994 betreffende de slots op de luchthaven van Orly*

*Deze tekst beperkt het aantal slots dat per jaar kan worden toegewezen tot 250.000 en staat toe dat Orly tussen 6.00 en 23.30 uur open is. Met de 250.000 slots per jaar kunnen 42 slots per uur worden toegewezen.*

*In dezelfde tekst staat: "In de periode tussen 6.00 en 7.00 uur plaatselijke tijd en tussen 22.00 en 23.30 uur plaatselijke tijd mag het aantal slots dat door de coördinator van de luchthaven van Orly kan worden toegewezen, niet meer bedragen dan de helft van de beschikbare capaciteit in de zin van artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 95/93".*

*Het lijkt derhalve gerechtvaardigd dat aan het begin en het einde van de dag 21 slots per uur worden toegewezen (de helft van de 42 slots die in de andere tijdvakken zijn toegewezen).*

*Opmerking: de drie genoemde teksten zijn vrij beschikbaar op internet.*

## **Einde persoverzicht**

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



**De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 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. Het is nu bijna 1,60 euro.

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

**Het aandeel Air France-KLM staat bij sluiting op maandag 6 februari op 1,60 euro. Hij stijgt deze week met +2,50%. Sinds het begin van het jaar is het met bijna 30% gestegen.**

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,55 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**

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. Het verschil tussen de twee producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

## > **Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week**

**Het vat Jet Fuel in Europa is deze week sterk gedaald van -\$21 tot \$114.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$5 tot \$81. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.**

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 record van \$150 (in 2008).

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 33 dollar per vat.** Sinds het begin van het Oekraïense conflict bedroeg deze kloof bijna 50 dollar.

## **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](#).

11.394 mensen ontvangen dit persoverzicht live