

I Brief van François Robardet

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°945_2, 1 januari 2024

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Het Persoverzicht voor maandag 1 januari 2024 bevat :

Luchtvaartmaatschappijen en Fabrikanten, de belangrijkste gebeurtenissen van 2023

Beste lezers,

Je vindt hier negen artikelen die in 2023 zijn gepubliceerd en die gaan over luchtvaartmaatschappijen en fabrikanten.

Hier is de lijst:

- > Is Air France-KLM de weg kwijt door een belang te nemen in SAS?
- > Privatisering TAP Air Portugal wordt waarschijnlijk uitgesteld
- > Fusie ITA Airways/Lufthansa eindelijk op EU-agenda
- > IAG vraagt EU-antitrustvergunning aan voor overname Air Europa

- > Corsair gered... door Afrikaanse staat
- > Corsica: lowcostmaatschappij Volotea bedreigt duopolie Air Corsica en Air France

Constructeurs

> Airbus verslaat Boeing als 2023 nadert >

China's C919 middellangeafstandsvliegtuig vliegt eindelijk...

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

Veel leesplezier

François

Geselecteerde artikelen en commentaren

> Is Air France-KLM de weg kwijt door een belang te nemen in SAS?

(bron La Tribune) 5 oktober - Is Air France-KLM de weg kwijt door een positie te nemen in SAS AB, de groep SAS Scandinavian Airlines? **Waarom investeren in een luchtvaartmaatschappij die sinds een jaar onder Chapter 11 faillissementsbescherming in de VS staat**, met een negatieve operationele marge van 7% over de eerste drie kwartalen van het boekjaar 2022-2023, een nettoverlies van 325 miljoen euro - na al bijna 2 miljard euro verlies in de afgelopen drie boekjaren - en een schuld van 2,6 miljard euro?

Op het eerste gezicht ziet het plaatje er somber uit. Maar één ding is zeker: Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, is daar niet alleen naartoe gegaan om zout in de wonden van Lufthansa te wrijven (ook al is dit deel niet te verwaarlozen). Allereerst bevindt de **luchtvaartmaatschappij zich in een herstelfase, met een sterke toename van het verkeer in het laatste kwartaal** (mei tot juli, SAS valt in een niet-kalenderjaar) **en de eerste operationele winst sinds lange tijd. Het heeft ook goede vooruitgang geboekt met zijn herstructurering binnen het kader van Chapter 11**, onder leiding van de Nederlandse CEO Anko van der Werff, die zijn tanden al had gezet in een soortgelijke situatie bij Avianca tussen 2020 en 2021. Het doel is om tegen het einde van het jaar uit deze regeling te stappen. **Tot slot is SAS begonnen met het vernieuwen van haar vloot door over te stappen op Airbus met A320 NEO's en A350's.**

De Scandinavische markt biedt echte vooruitzichten, met een sterke reisgeneigdheid en een premium dimensie die verre van verwaarloosbaar is. Ondanks de moeilijkheden die zich de afgelopen tien jaar hebben opgestapeld, blijft SAS de dominante speler op deze markt. **We hebben het over 4 reizen per inwoner per jaar in Scandinavië**," legt Mathieu Blondel uit, hoofd van het competentiecentrum voor de luchtvaart bij Arthur D. Little. Little. **Dit varieert van 3 in Zweden tot 4 in Denemarken en 7 in Noorwegen. Ter vergelijking: Frankrijk**

heeft er 1,8, Duitsland 1,9 en het VK 2,7.

Hoewel de bevolkingspool beperkt is en de "flygskam" ("schande over vliegen") beweging van de Zweedse milieuactiviste Gretha Thunberg in Scandinavië is geboren, is er een echte reislust, of het nu binnen de Scandinavische landen is of zuidwaarts op zoek naar de zon, en de lokale geografie en perifere ligging van deze regio ten opzichte van Europa bevordert het gebruik van vliegtuigen. Air France-KLM maakt dit punt ook.

Deze cijfers dateren **echter** van voor de pandemie en het herstel van het verkeer is zwakker dan in de rest van Europa. Volgens ACI Europe was het verkeer over de eerste acht maanden van het jaar in Zweden nog steeds meer dan 20% lager dan in dezelfde periode in 2019, in Denemarken meer dan 13% en in Noorwegen 8,5%. Het EU-gemiddelde is 7%. En zoals een vorig jaar geïnterviewde analist opmerkte, biedt **Scandinavië bij lange na niet dezelfde vooruitzichten als een markt als Italië, waar Lufthansa zich liever positioneerde door ITA Airways over te nemen.** Hij wees erop dat Scandinavië (zonder Finland) slechts 22 miljoen inwoners telt. Hoe

het ook zij, **de Frans-Nederlandse groep kan nu voet aan de grond krijgen op een markt die hem eerder was ontgaan, in tegenstelling tot Lufthansa, dat grote commerciële overeenkomsten had gesloten met SAS.** Hierdoor kan het nieuwe bestemmingen bereiken in dit gebied, waar SAS een dominante positie heeft. Voorlopig is de concurrentie van ultralage luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair en Wizzair nog beperkt, volgens Mathieu Blondel, die een vergelijking trekt met ITA Airways in Italië. Deze mening wordt niet noodzakelijkerwijs door iedereen gedeeld, sommigen wijzen op de sterke aanwezigheid van low-cost maatschappijen op Noord-Zuid Europese routes. Volgens gegevens van Official Aviation Guide (OAG) voor 2022 was Ryanair goed voor 7% van het aanbod in Scandinavië, met een goede groei, en Wizzair voor 3%. En de aanstaande overname van Widerøe door Norwegian zou deze markt ook wel eens door elkaar kunnen schudden.

Het doel van Air France-KLM is ook om Scandinavische passagiers naar haar hubs Parijs-CDG en Amsterdam-Schiphol te lokken, zodat ze op haar langeafstandsnetwerken kunnen reizen. Dit zal Lufthansa de wind uit de zeilen nemen, omdat ze tot nu toe via Frankfurt en München reisden. **De Franse groep zou echter niet de vleugels van SAS moeten afknippen bij haar hubs Kopenhagen en Stockholm, die goed gepositioneerd zijn om Noord-Amerika te bedienen, ondanks de zwakte van de langeafstandsvloot van SAS** (12 A330's en A350's). De noordelijke ligging biedt ook de mogelijkheid om polaire routes te vliegen met middellangeafstandsvliegtuigen. SAS heeft drie langeafstands A321 LR's in gebruik. De luchtvaartmaatschappij controleert de helft van de 400.000 tot 500.000 stoelen die worden aangeboden op deze routes tussen Scandinavië en Noord-Amerika, ver voor Finnair (ondanks de herpositionering) en opkomende spelers zoals Norse.

Met SAS verwerft Air France-KLM ook een luchtvaartmaatschappij met een premium positionering, in lijn met de wens van de groep om zich hoger in de markt te positioneren. Zoals Mathieu Blondel opmerkt, zal het nodig zijn om een merk dat enigszins verouderd is nieuw leven in te blazen, "maar waarvan het DNA een groot potentieel heeft", ongeveer zoals Lufthansa vijftien jaar geleden deed met Swiss. Een interessant vooruitzicht gezien de bovengemiddelde koopkracht van de Scandinavische landen, maar ook getemperd door de vorig jaar geïnterviewde analist, die opnieuw waarschuwde voor overschatting van de omvang van de markt. In dezelfde geest heeft SAS een krachtig EuroBonus loyaliteitsprogramma, met meer dan 5 miljoen leden, waarover het de controle heeft behouden.

Om een echt commercieel partnerschap met Air France-KLM te ontwikkelen, **moet SAS eerst Star Alliance verlaten**, de wereldwijde alliantie waarvan het samen met Lufthansa en United Airlines een van de oprichters is. Dit zou volgens een insider al in **het tweede kwartaal van 2024 kunnen gebeuren**. Vanaf dat moment zou Air France-KLM codeshare-overeenkomsten kunnen aangaan of de Scandinavische luchtvaartmaatschappij zelfs kunnen opnemen in haar trans-Atlantische joint venture (het hoogste niveau van samenwerking voorafgaand aan een fusie) met Delta Airlines en Virgin Atlantic. Dit zou het machtsevenwicht in de Noord-Atlantische Oceaan, dat tot nu toe in het voordeel van Star Alliance was, kunnen verstoren.

Hoewel Delta Airlines niet deelnam aan de transactie, steunde het wel de overname van een belang in SAS door Air France-KLM. Op de lange termijn is het zelfs waarschijnlijk dat SAS zich bij SkyTeam zal aansluiten.

In feite betekent dit het einde van de huidige overeenkomsten met Lufthansa. Als Air France-KLM erin slaagt de ommekeer van SAS te voltooien en het bedrijf op te nemen in een echt geïntegreerde en coherente strategie (wat Air France en KLM bijna twintig jaar heeft gekost), kan de **Duitse groep op zijn vingers bijten**.

Lufthansa had in feite zeer nauwe banden met de Scandinavische luchtvaartmaatschappij en was de voor de hand liggende kandidaat voor de overname, omdat hij in het verleden al meermaals interesse had getoond. In de afgelopen jaren heeft hij er echter duidelijk de voorkeur aan gegeven aan de zijlijn te blijven staan, vertrouwend op zijn verschillende commerciële overeenkomsten met SAS om een deel van de markt naar zich toe te trekken zonder de turnaround van de luchtvaartmaatschappij te hoeven leiden. Uiteindelijk gaf hij er de voorkeur aan zich te concentreren op de aankoop van ITA Airways ten koste van Air France-KLM.

Het is nog te vroeg om te zeggen of Air France-KLM of Lufthansa de beste zet heeft gedaan, maar dit zijn twee belangrijke strategische stappen terwijl we afwachten wat er gebeurt met TAP Air Portugal, dat door de Portugese staat te koop is gezet. Aan het eind van dit proces zal het Europese luchtruim een belangrijke consolidatiefase hebben doorgemaakt, die het evenwicht voor het komende decennium opnieuw kan bepalen.

Mijn commentaar: De Air France-KLM groep neemt (eindelijk) deel aan de consolidatie van het Europese luchtvervoer.

In het kader van de financieringsaanvraag selecteerde SAS Air France-KLM uit een consortium waartoe ook de investeringsfondsen Castlake en Lind Invest behoorden.

De twee favorieten (het investeringsfonds Apollo Global Management Inc. en de Lufthansa groep) vielen af.

De verrassing is tweeledig.

Ten eerste had het investeringsfonds Apollo Global Management Inc. vorig jaar een overbruggingskrediet van 700 miljoen dollar verstrekt aan SAS. Ten tweede omdat de relaties tussen Lufthansa en SAS in goede gezondheid leken te zijn.

Zodra de keuze van de kopers afgelopen dinsdag bekend werd gemaakt, schrokken de investeerders. Aandeelhouders van SAS Scandinavian Airlines haastten zich om zoveel mogelijk van hun aandelen te verkopen. Halverwege de dag was de aandelenkoers met 82% gedaald naar 5 cent.

Het management van SAS waarschuwde al enkele kwartalen voor dit risico, maar tot het einde toe "tartte de koers van het SAS-aandeel alle logica en redelijkheid", schreef Jacob Pedersen, hoofdanalist bij Sydbank, in een notitie.

In een persbericht kondigde SAS op dinsdagavond 3 oktober aan dat het consortium van investeerders, bestaande uit Air France-KLM en de fondsen Castlake en Lind Invest, samen met de Deense staat in totaal 1,18 miljard dollar (1,12 miljard euro) zou investeren in de noodlijdende luchtvaartmaatschappij en een belang van ongeveer 86% in het kapitaal zou nemen. Het resterende aandelenkapitaal zou in handen komen van schuldeisers die hebben ingestemd met een schuld-voor-aandelenruil, waarbij de bestaande aandelen van SAS AB in 2024 zouden worden ingetrokken en van de beurs gehaald.

"Als gevolg hiervan wordt geen waarde verwacht voor bestaande aandeelhouders van SAS AB en wordt slechts een bescheiden mate van herstel verwacht voor converteerbare obligatiehouders", aldus SAS.

> Privatisering TAP Air Portugal dreigt vertraging op te lopen

(bron AFP) 16 december - Na de start van het privatiseringsproces van TAP Air zal de Portugese regering het moeilijk krijgen om haar beloften na te komen.

Het aanvankelijk geplande tijdschema voor de privatisering van de staatsluchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal zal waarschijnlijk worden vertraagd door de politieke crisis in Portugal, die heeft geleid tot het uitschrijven van vervroegde algemene verkiezingen in maart, zei TAP CEO Luis Rodrigues op

vrijdag.

Privatisering, in september gelanceerd door de Portugese regering, "**is mogelijk in 2024, maar het zal moeilijk worden** (...) het tijdschema lijkt ingewikkeld", zei de TAP-manager in de marge van een ontmoeting met de buitenlandse pers op het hoofdkantoor van het bedrijf in Lissabon.

Portugal belandde in een politieke crisis na het aftreden van de socialistische premier Antonio Costa, wiens naam in verband werd gebracht met een geval van beïnvloeding, wat leidde tot het uitschrijven van vervroegde algemene verkiezingen op 10 maart. "**We zullen geen nieuwe regering hebben voor eind april of mei**", dus privatisering in 2024 "is niet onmogelijk, maar ik zou er niet op wedden", vertelde de heer Rodrigues aan AFP

Mijn commentaar: *Geduld en tijd zijn belangrijker dan kracht en woede.*

Deze moraal van La Fontaine, die nog steeds van toepassing is op de zaak Alitalia / ITA Airways, is nu van toepassing op de zaak TAP Air Portugal.

We zullen moeten wachten op de vorming van een regering na de vervroegde verkiezingen op 10 maart 2024 om vooruitgang te boeken met de verkoop van de Portugese luchtvaartmaatschappij.

> **De fusie tussen ITA Airways en Lufthansa eindelijk op de EU-agenda**

(bron: La Quotidienne) 5 december - **De kennisgeving van de Lufthansa-deal met ITA Airways is aangekomen op het bureau van de EU: na maanden en maanden** - in lijn met wat premier Giorgia Meloni vorige week had gehoopt - is de beslissende stap voor de voltooiing van de intrede van Lufthansa in het kapitaal van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij zojuist formeel en officieel door de Mef meegedeeld aan de mededingingscommissie van de EU.

Tegelijkertijd heeft **Lufthansa de Europese Commissie ook in kennis gesteld van de verwerving van een minderheidsbelang van 41% in ITA Airways.**

De Commissie zal nu haar formele onderzoeksprocedure inleiden. De deadline voor de eerste fase van het onderzoek is 15 januari 2024.

In het geval van een negatieve beoordeling, en omdat de kwestie van de routes nog moet worden opgelost, zou het onderzoek nog drie en een halve maand kunnen duren en dus in het voorjaar van 2024 kunnen worden afgerond.

De kennisgeving belandde op de tafel van Didier Reynders, de EU-baas die verantwoordelijk is voor mededinging, na een discussie die ertoe leidde dat de

partijen alle mogelijke obstakels voor de goede werking van de interne markt ontleedden en anticipeerden en probeerden solide remedies in te voeren die de controle van de EU aantonen.

(...)

Mijn commentaar: Het proces van het kopen van een luchtvaartmaatschappij is lang en zit vol valkuilen

Lufthansa ondervindt dezelfde moeilijkheden als Iberia bij de overname van Air Europa.

Opgemerkt moet worden dat ITA Airways na meer dan 75 jaar de luchthaven Milaan Malpensa begin januari 2024 zal verlaten om zich te concentreren op de hub Milaan Linate en de belangrijkste hub, Rome Fiumicino.

De hevige concurrentie op de langeafstandsmarkt New York-Milaan en het gebrek aan hub-and-spoke verkeer naar Malpensa hebben de beslissing onvermijdelijk gemaakt.

> IAG vraagt EU goedkeuring voor overname Air Europa

(Reuters bron) 11 december - **IAG**, eigenaar van British Airways en Iberia, **zei bereid te zijn om een ambitieus en uitgebreid pakket van corrigerende maatregelen aan te bieden om de zorgen van de Europese Commissie over de deal weg te nemen**, en was vastbesloten om de transactie zo snel mogelijk in 2024 af te ronden. "

We hebben de Europese Commissie vandaag in kennis gesteld van onze voorgenomen overname van **Air Europa**. De transactie zal ten goede komen aan consumenten en de Spaanse economie in het algemeen, en zal de concurrentiepositie van Madrid verbeteren ten opzichte van andere Europese hubs," zei IAG CEO Luis Gallego in een verklaring.

In februari zei IAG dat het was overeengekomen om €400 miljoen (\$429,80 miljoen) te betalen aan het Spaanse Globalia voor de 80% van Air Europa die het nog niet bezat.

IAG zal waarschijnlijk verschillende rivalen, zowel Europese als niet-Europese, polsen om te zien of ze geïnteresseerd zijn in de corrigerende maatregelen. Fusies van luchtvaartmaatschappijen gaan meestal gepaard met het opgeven van luchthavenslots om tegemoet te komen aan mededingingsbezwaren, evenals toegang tot frequent flyer-programma's.

Mijn commentaar: Het bod van Iberia om Air Europa te kopen dateert van november 2019.

Toen Iberia in augustus 2022 aankondigde Air Europa te willen overnemen, ging de Europese Commissie in gesprek met de IAG-groep.

De Europese Commissie was van mening dat de transactie, zoals voorgesteld, zou leiden tot concurrentieproblemen op ongeveer 70 routes waarop Iberia en Air Europa de belangrijkste of zelfs de enige exploitanten waren, met name tussen Spanje en Amerika.

Het resultaat van de onderhandelingen tussen de Europese Commissie en IAG om deze problemen op te lossen zou binnenkort bekend moeten worden.

> Corsair gered... door een Afrikaanse staat

(bron Capital) 20 december - **De luchtvaartmaatschappij Corsair kan eindelijk opgelucht ademhalen**, meldt Le Figaro. De maatschappij werd opgericht in 1981 en heeft Orly als thuisbasis en vliegt voornamelijk op de Franse overzeese departementen. De maatschappij verkeert niet in financiële problemen, "doet het heel goed" en heeft "geen cashflowproblemen", bevestigde haar CEO, Pascal de Izaguirre, in december 2022. Maar net als alle andere CEO's van het bedrijf riep hij op tot "heronderhandeling" van de "financiële schuld". **Een herkapitalisatie van de €30 miljoen die nodig is om de leningen terug te betalen die zijn aangegaan tijdens de Covid-19 pandemie.**

In tegenstelling tot andere luchtvaartmaatschappijen, die in 2022 weer winst maakten, genereerde Corsair geen enkele winst. Met andere woorden, zonder een kapitaalinjectie zou **Corsair failliet dreigen te gaan.** Maar volgens berichten in Le Monde en Le Figaro kloppen investeerders op de deur om een dergelijke afloop te voorkomen, zoals bijvoorbeeld XL Airways en Aigle Azur, die niet in staat waren om te herstellen van de pandemie. **Twee groepen investeerders hebben toegezegd geld voor te schieten.** De eerste is **de pool van West-Indische toeristische spelers en de OMRP-holding die Corsair in 2020 heeft overgenomen.** Deze entiteit legt 15 miljoen euro op tafel.

"Vandaag bezitten we 10% van het bedrijf. We zullen deelnemen aan deze herkapitalisatie. Ik weet niet hoeveel, maar we geloven in het businessmodel van deze maatschappij", bevestigde Laurent Abitbol, hoofd van het reisbureaunetwerk Havas Voyage, aan Le Figaro.

Maar er is **nog een andere investeerder, en niet de minste, nogal verrassend: de Republiek Congo.** Een speler in de luchtvaartindustrie legt uit: "Dit land wil af van het monopolie van Air France op de route Parijs-Brazzaville, die weinig vluchten aanbiedt en de ticketprijzen opdrijft. Hij legt uit dat een vlucht Parijs-Brazzaville nu twee keer zoveel kost (2.000 euro) als een vlucht Parijs-Tokio. Waarom is Congo bereid om 15 miljoen euro te investeren? **Omdat de regering geen nationale luchtvaartmaatschappij meer heeft en het opnieuw opstarten ervan veel meer zou kosten.**

Er komt dus geen 'huwelijk' met Air Austral van Réunion, net zomin als met Air France. **Hoewel deze stap voorwaarts geruststellend is, zijn er nog enkele struikelblokken. Corsair moet de Franse regering al overtuigen om een deel van haar belasting- en socialezekerheidsschulden kwijt te schelden. Daarna zal het vooral Brussel moeten overtuigen.**

Volgens een luchtvaartspecialist is het probleem dat het normaal gesproken niet mogelijk is om Europa twee keer in minder dan tien jaar te benaderen "om haar goedkeuring te krijgen voor een plan dat staatssteun inhoudt". Brussel zal ook moeten beslissen of de nieuwe staatssteun de concurrentie verstoort, voegt Le Figaro eraan toe. Er zit dus schot in de zaak, maar Corsair is nog lang niet gered.

***Mijn commentaar:** Corsair heeft in het najaar te kampen gehad met terugkerende financiële problemen.*

Het is moeilijk om de precieze redenen hiervoor te kennen, aangezien Corsair, waarvan het boekjaar in september eindigt, noch zijn jaarrekening voor 2022, noch die voor 2023 heeft gepubliceerd!

Als wordt bevestigd dat Corsair in 2023 geen winst heeft gemaakt, zal de luchtvaartmaatschappij haar kostenstructuur in vraag moeten stellen.

Een verduidelijking van de eisen van Corsair. Volgens BFM Business "heeft het bedrijf via de interministeriële commissie voor industriële herstructurering een verzoek ingediend bij de staat om 147 miljoen euro aan belasting- en socialezekerheidsschulden kwijt te schelden of op zijn minst te herstructureren".

> Corsica: lagekostenmaatschappij Volotea bedreigt het duopolie van Air Corsica en Air France

(bron Les Echos) 9 augustus - Er broeit een storm op Corsica. **Voor het eerst krijgen Air Corsica en Air France te maken met serieuze concurrentie voor de toekenning van subsidies voor de belangrijkste routes tussen het eiland en het vasteland.**

Op 13 juli schreef

de Spaanse lagekostenmaatschappij **Volotea zich in voor de aanbesteding die elke vier jaar wordt uitgeschreven door het Corsicaanse transportbureau (OTC).** Het doel is het verkrijgen van de volgende delegatie van de openbare luchtvaartdienst 2024-2027, op de routes tussen Parijs-Orly en Marseille enerzijds en Ajaccio en Bastia anderzijds. Deze routes vertegenwoordigen momenteel het leeuwendeel van de activiteiten van Air Corsica en Air France, van oudsher partners op de verbindingen met Corsica.

Dit is de eerste keer dat een Europese lagekostenluchtvaartmaatschappij een

aanvraag heeft ingediend voor een delegatie van openbare dienstverlening (PSD) op Corsica. EasyJet, die Corsica bedient vanaf Roissy-CDG, heeft het zelfs nog niet geprobeerd. Maar Volotea is al sterk aanwezig op het eiland, waar het al "80% van het totale aanbod voor zijn rekening neemt, met 29 bestemmingen", zonder een cent overheidsgeld. Als het bod slaagt, belooft Volotea haar capaciteit op Corsica binnen drie jaar te verhogen van 900.000 stoelen naar 1,5 miljoen, met de opening van tien nieuwe routes en de oprichting van een uitvalsbasis op het eiland, die lokale vliegtuigen en banen oplevert en bovenal goedkope tickets. Het is allemaal erg aantrekkelijk. **Hoewel het bod van Volotea op de OTC-aanbesteding theoretisch goed nieuws is voor de concurrentie en de consumenten, lijkt het de autoriteiten van het eiland in verlegenheid te hebben gebracht. De toekenning van openbaredienstdelegaties op de vier routes is een belangrijke kwestie voor de toekomst van Air Corsica, waarvan 65% van het kapitaal in handen is van de Corsicaanse regionale autoriteiten en 14% van Air France.**

De vakbonden van Air Corsica en een aantal lokale verkozenen hebben zich hierover niet vergist en hebben het bod van Volotea krachtig veroordeeld. (..)

De officiële beslissing van de Corsicaanse Assemblee zal waarschijnlijk niet voor eind november worden genomen. Maar hoewel de lokale druk groot is om het openbaredienstcontract met Air Corsica en Air France te verlengen, kunnen de autoriteiten van het eiland het bod van Volotea niet zomaar verwerpen. **Het selectieproces voor de beste kandidaat wordt nauwlettend gecontroleerd door Franse en Europese regelgeving en er wordt verwacht dat de beste bieder zal winnen.**

Elke inbreuk op deze regel zal waarschijnlijk resulteren in een beroep bij Franse en Europese instellingen, met zware boetes en de annulering van gunningen in het geval van onregelmatigheden. Het Collectivité de Corse heeft dit al ondervonden met zijn maritieme verbindingen. In september 2021 veroordeelde de Conseil d'État het tot betaling van 86,3 miljoen euro aan Corsica Ferries als compensatie voor "illegale subsidies" aan de SNCM tussen 2013 en 2017, nadat de Europese Commissie de SNCM ook al had veroordeeld tot terugbetaling van 220 miljoen euro aan onterechte steun tussen 2007 en 2012. Deze veroordelingen hebben het faillissement van de SNCM versneld.

Luchtvaarttarieven naar Corsica blijven een gevoelige kwestie, vooral voor inwoners. Ondanks subsidies is het tarief voor inwoners voor een retourvlucht naar Parijs al 199,85 euro (inclusief 69,85 euro belasting) en voor een retourvlucht naar Marseille

100,91 euro. Maar het tarief zal in 2024 nog eens met 10 euro stijgen, ondanks een verhoging van 33 miljoen euro die aan het OTC is toegekend om gelijke tred te houden met de inflatie. Een van de belangrijkste argumenten van Volotea is de mogelijkheid om lagere tarieven aan te bieden, dankzij lagere kosten en het grootte

effect dat het al heeft bereikt op de Corsicaanse markt. Het is moeilijk om helemaal onaangedaan te blijven door de sirenenzang van goedkope tarieven in een periode van inflatie en dalende toeristenaantallen.

Mijn commentaar: Er zijn drie offertes ingediend voor de delegatie van de openbare dienst tussen Corsica en het vasteland voor de periode 2024-2027.

Air Corsica heeft zich kandidaat gesteld voor de dienst aan boord (routes tussen Corsica en Nice of Marseille); Air Corsica en Air France voor de routes van en naar Parijs-Orly en tot slot Volotea voor 4 kavels (details niet gespecificeerd).

De toekomst van de werknemers van Air Corsica en Air France op Corsica zal afhangen van de uiteindelijke keuze. Het is te hopen dat de sociale aspecten voorrang krijgen boven de financiële elementen.

> **Airbus verslaat Boeing in 2023**

(bron Tourmag) 19 december - **Als het duel tussen Airbus en Boeing een bokswedstrijd was, zou de scheidsrechter niet tot het einde van de wedstrijd hebben gewacht om de winnaar aan te kondigen.** Het was een echte knock-out overwinning in de 3e ronde.

Stelt u zich eens voor dat **de fabrikant**

in een week tijd, van Turkish Airlines tot easyJet, via Avolon, orders heeft **geboekt** voor 521 nieuwe vliegtuigen die de komende jaren zullen worden geproduceerd.

In 2013, het historische jaar van Airbus, werden er 1.503 orders geboekt en voor **2023 staat**

de teller op **1.883 netto orders, volgens** onze collega's van La Dépêche.

Om tot deze Danteske statistieken te komen, heeft Airbus de afgelopen dagen XXL-bestellingen genoteerd bij Turkish Airlines (220 vliegtuigen, waaronder 150 A321's, Airbus' bestseller, en 70 A350's met brede romp), Avolon (100 A321neo's), Azul Linhas Aéreas (vier A330neo's), easyJet (157 vliegtuigen uit de A320neo-familie) en tot slot Lufthansa, met een bestelling van 40 Airbus A220's. Al met al hebben de werkplaatsen in Toulouse en in heel Europa veel om naar uit te kijken, want **de teams hebben 11 jaar werk voor de boeg!** Volgens onze collega's van Les Echos staan er meer dan 8.000 vliegtuigen op de orderlijst, tegenover 6.000 voor Boeing.

Deze aankondigingen staan haaks op de emissiereductiedoelstellingen die nodig zijn voor het toerisme. Hoewel deze vliegtuigen minder vervuילend zijn, is het onwaarschijnlijk dat de toename van het aantal vliegtrips en vliegtuigen in de lucht de voetafdruk van de sector zal verminderen, ook al roepen deskundigen op om de groei van het toerisme los te koppelen van die

van het luchtverkeer.

Mijn commentaar: De uitdaging voor zowel Airbus als Boeing in de komende jaren zal zijn om op tijd te leveren aan hun klanten.

> China's C919 voor middellangeafstandsvluchten gaat eindelijk de lucht in...

(bron Journal de l'Aviation) 30 mei 2023 - "Een concurrent voor Airbus en Boeing", "een concurrent voor de A320neo", "een echt keerpunt voor de Chinese luchtvaartsector"... Het minste wat we kunnen zeggen is dat de niet-gespecialiseerde pers de afgelopen twee dagen een beetje een velddag heeft gehad met de eerste commerciële vlucht van de COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) C919.

Het Chinese vliegtuig met één gangpad verbond de hubs Shanghai Hongqiao en Beijing Daxing op 28 mei, onder de kleuren van de nieuwe maatschappij China Eastern, met 130 passagiers aan boord. Dit is zeker een belangrijke gebeurtenis voor de luchtvaartindustrie van het Midden-Koninkrijk en een die is toegejuicht door de twee grootste vliegtuigfabrikanten ter wereld, maar er bestaat niet zoiets als te veel.

Het Chinese middellangeafstandsvliegtuigprogramma ligt nu zeven jaar achter op schema en het moeilijkste deel moet nog komen, want de productie moet nog worden opgevoerd om COMAC's ambitieuze doelstelling van 150 vliegtuigen per jaar binnen 5 jaar te halen.

Het spookbeeld van de moeilijkheden die werden ondervonden met het ARJ-21-programma, het eerste commerciële vliegtuig van Chinees ontwerp dat in serieproductie ging (minder dan honderd exemplaren in vijftien jaar), is nog steeds sterk aanwezig, en het zal nog steeds lang duren voordat het lukt om de ongeveer 1200 vliegtuigen te leveren waarvoor de vliegtuigfabrikant officieel een contract heeft afgesloten voor zijn nieuwe 180-persoons single-aisle jet (bestellingen en aankoopintenties). Peking zal logischerwijs zijn uiterste best doen (Airbus en Boeing krijgen niet hetzelfde niveau van overheidssteun, wat de exportverkoop van de C919 beperkt), maar het is niet zeker dat dit genoeg zal zijn. In de tussentijd zullen **de commerciële vluchten met de C919 de komende maanden nauwlettend in de gaten worden gehouden om een eerste idee te krijgen van de beschikbaarheidsgraad van het vliegtuig.** We mogen ook niet vergeten dat **als de C919 vandaag vliegt, dit te danken is aan een grote bijdrage van westerse vliegtuigbouwers. De LEAP-1C motoren worden** geproduceerd door CFM International (een 50/50 joint venture tussen Safran en GE Aerospace), **de motorgondels** door Nexcelle (Safran Nacelles en Middle River Aerostructure Systems), **de avionicsystemen** door Collins Aerospace en GE, de **APU, wielen en remmen** door Honeywell, het **complete landingsgestel** en

airconditioningsysteem door Liebherr-Aerospace... Het middellangeafstandsvliegtuig met twee motoren is wreed afhankelijk van Amerikaanse en Europese technologische knowhow, een feit dat in gedachten moet worden gehouden met het oog op China's ambities, en dat bijzonder moeilijk te vervangen zal zijn in minder dan drie decennia.

Het industriële en commerciële succes van de C919 van COMAC is dus nauw verbonden met de Chinees-Amerikaanse betrekkingen, die nu al slecht zijn en duidelijk tot stilstand zullen komen in geval van een poging om Taiwan met geweld in handen te krijgen. De C919 zou dan niet meer geschiedenis schrijven dan de Shanghai Y-10, de Chinese kopie van de 707 die begin jaren tachtig vloog. Dus vormt deze nieuwe "concurrent voor Airbus en Boeing" echt een bedreiging voor het duopolie van commerciële vliegtuigen in de wereld? Zoals we weten, plannen Airbus en zijn industriële partners al een nieuwe generatie vliegtuigen met één gangpad voor het volgende decennium. Boeing zal uiteraard hetzelfde doen zodra alle varianten van de 737 MAX-familie weer op de rails staan. China's C919 voor middellangeafstandsvluchten vliegt eindelijk...

Mijn commentaar (1): Hier zien we dat, afgezien van de structuur van het vliegtuig, de meeste onderdelen van de Chinese Comac C919 ver buiten China worden gemaakt.

Dat is geen verrassing. In feite gebruiken de drie belangrijkste vliegtuigfabrikanten (Airbus, Boeing en Comac) dezelfde apparatuur en motorleveranciers voor hun vliegtuigen.

Het beste voorbeeld zijn de motoren: CFM International (een 50/50 joint venture tussen Safran en GE Aerospace) levert aan Airbus de LEAP-1A, aan Boeing de LEAP-1B en aan Comac de LEAP-1C, motoren met vergelijkbare kenmerken.

Mijn commentaar (2): Wat is er Chinees aan de Comac C919?

De infographic hieronder geeft wat antwoorden. De romp, vleugels en staartvlakken zijn Chinees. De rest is Frans, Engels, Duits of Amerikaans.



Dit is geen verrassing, want hetzelfde geldt voor Airbus en Boeing. Afgezien van de stroomlijnkappen zijn de andere onderdelen afkomstig van leveranciers buiten de vliegtuigfabrikanten.

Motoren, bijvoorbeeld, vertegenwoordigen 25% van de waarde van het vliegtuig. Drie motorfabrikanten bieden oplossingen:

- *Rolls-Royce, wiens Trent familie van turbojetmotoren Airbus A330's, A340's, A350's en A380's aandrijft, evenals Boeing 777's en 787's.*
- *Pratt & Whitney met zijn PW1000G (A320 NEO) en PW4000 (Boeing 777 en Airbus A330) motoren*
- *CFM International, een joint venture die in 1974 is opgericht door Safran en General Electric. Zij zitten achter 's werelds best verkochte motorserie: de CFM56.*
Deze turbojet drijft wereldwijd zo'n 15.000 vliegtuigen aan, voornamelijk de Boeing 737, de Airbus A320-familie en de Airbus A340-200 en A340-300.
Hun nieuwste model is de LEAP. Deze motor, die de CFM56 moet vervangen, drijft een aantal van de nieuwe Airbus A320 NEO, Boeing 737 MAX en COMAC C919 aan.
- *General Electric bouwt ook motoren voor de Airbus A300, A310, A330 en A380, de Boeing 747, 767, 777 en 787 en de Bombardier CRJ-700, 900 en 1000.*

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

(bron Les Echos) 31 januari 2023 - **Een bladzijde in de moderne Amerikaanse geschiedenis wordt omgeslagen. Boeing heeft dinsdag de laatste 747 afgeleverd** vanuit de fabriek in Everett bij Seattle, Washington, 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, en begin 2022 besteld samen met drie andere.

Tientallen jaren lang was de Boeing 747, met zijn gebogen voorkant om plaats te bieden aan een bovendek, de "koningin van het luchtruim": het symbool van moderniteit, de consumptiemaatschappij en vrije tijd, maar ook van het innovatieve vermogen van de Amerikaanse techniek.

"Dit vliegtuig was een kinderdroom voor een jonge piloot," vertelt een piloot van Air France die de "klassieke" versie van de Boeing 747 vloog, de 747-200 en 300, aan Les Echos: "Het was het symbool van reizen, het vliegtuig dat je zag in Amerikaanse tv-series. En het flatteerde echt het ego van de piloten omdat het zo hoog is, je moest naar boven om in de cockpit te komen.

Het werd in 1966 gelanceerd door de CEO van Boeing en de CEO van Pan Am, die de toezegging deden om het eerste vliegtuig te kopen, en werd **in recordtijd ontwikkeld in een speciaal gebouwde fabriek**. De eerste 747-100 vloog 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 landingsbaan, vlak voor de landing. De communicatieafdeling had zich geen betere introductie aan de wereld kunnen wensen!

De 747 is het eerste vliegtuig met twee gangen in de romp dat 440 passagiers kan vervoeren over een afstand van meer dan 10.000 kilometer. Verdere versies van de 747-400ER zullen het bereik vergroten tot meer dan 14.000 kilometer. "Het was een enorm lijnvliegtuig, maar het was eigenlijk heel gemakkelijk te besturen en zeer betrouwbaar, met directe besturingskabels, net als een Cessna", zegt de piloot van Air France.

Het eerste model en zijn varianten hebben het moderne Amerikaanse geheugen en beeld gevormd, van de versie die door NASA werd aangepast om de spaceshuttles te vervoeren tot de versie die in 1990 op verzoek van George Bush werd omgebouwd tot Air Force One. Boeing moet nog twee tweedehands 747-8's leveren, die in 2017 door het Pentagon werden gekocht om te worden omgebouwd tot presidentiële vliegtuigen.

De 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, dat tot in 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 inluiden, was het hoge brandstofverbruik en de hoge onderhoudskosten. De opkomst

van lagekostenmaatschappijen droeg ook bij aan de daling, met een voorkeur voor kleinere vliegtuigen voor kortere vluchten.

In de loop der jaren hebben de meeste grote luchtvaartmaatschappijen - van Air France en British Airways tot Lufthansa en Qantas - hun vloot van 747's verkocht of gesloopt, waarbij ze de romp inruilden voor de prijs van metaal.

"We willen allemaal lagere emissies en dat is wat de 777 heeft, we hebben iets beters gebouwd en dat verklaart het einde van de 747-productie", zegt Boeing-historicus Mike Lombardi. **Ondanks dit alles heeft het tijdperk van de jumbojet moeite om terug te keren. Het Airbus A380-programma duurde slechts een paar jaar en de leveringen van de 777-X, de verbeterde versie van Boeings triple 7, zijn opnieuw uitgesteld.**

Door de ingenieurs en iedereen die geschiedenis heeft geschreven met het 747-programma dinsdag uit te nodigen voor de laatste levering, biedt Boeing zichzelf een vleugje nostalgie aan, op een moment dat het bedrijf nog steeds zware turbulentie doormaakt sinds de 737-Max crisis. Volgens de Seattle Times zal een deel van de Everett-hangar die gewijd is aan de 747-assemblage een extra assemblagelijijn voor de 737-Max huisvesten. Een nieuwe horizon voor Boeing.



Mijn commentaar: De redenen voor het stoppen van de productie van de B747 (en de A380) zijn te vinden in de motoren.

De eerste reden is het principe van redundantie. In de jaren 1950 was de technologie van straalmotoren erg nieuw en hoewel ze betrouwbaarder waren dan zuigermotoren, was het niet ongevoel dat een motor het begaf tijdens de vlucht. Dus door 4 motoren te hebben, waren we er zeker van dat we dit probleem konden oplossen zonder de vliegveiligheid in gevaar te brengen.

De tweede reden was dat de technologie nog niet uitontwikkeld was. Zonder in detail te treden, de straalmotoren van die tijd waren bijna 5 keer minder krachtig en efficiënt dan de motoren van vandaag. Om een gelijkwaardig gewicht te verplaatsen, waren destijds meer motoren nodig dan nu.

De derde reden heeft te maken met de luchtwet.

Volgens de regelgeving moest een vliegtuig boven de oceaan altijd binnen 90 minuten vliegen van een uitwijkluchthaven zijn. Van deze regel kon echter worden afgeweken als het vliegtuig was uitgerust met meer dan twee motoren. Met 4 motoren kon van deze regel worden afgeweken en konden directere en snellere routes tussen de twee zijden van de Atlantische Oceaan worden ingesteld.

In het begin van de jaren 1980 verschenen er krachtigere en vooral betrouwbaardere motoren op het toneel. Het concept van de Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards of ETOPS was geboren.

Na beoordeling door de regelgevende instanties in de luchtvaart stelde ETOPS bepaalde tweemotorige vliegtuigen in staat om meer dan 120 minuten vanaf een uitwijkluchthaven over de oceaan te vliegen. De eerste ETOPS-vlucht vond plaats op 1 februari 1985. Maar deze vliegtuigen hadden weinig passagierscapaciteit.

Beetje bij beetje werden de motoren verbeterd. Hun vermogen nam toe, hun brandstofverbruik daalde en hun betrouwbaarheid verbeterde. Op dezelfde route werd het voor viermotorige vliegtuigen moeilijker om rendabel te zijn dan voor tweemotorige vliegtuigen.

Het tijdperk van de lange-afstands viermotorige jet is nu voorbij en het is tijd voor de tweemotorige jet, met de paradepaardjes van Airbus en Boeing: de A350 en de B777.

Opmerking: de bovenstaande informatie komt voornamelijk van de informaero website.

> **TITEL10**

(bron LesÉchos) 28 december - De

Mijn commentaar: Wij

Einde persoverzicht

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.520 mensen ontvangen dit persoverzicht live