

Wanneer Air France-KLM begint met het testen van AI



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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 967, 3 juni 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

Graag herinner ik u eraan dat de Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM op woensdag 5 juni 2024 om 14.30 uur wordt gehouden in het Hilton Hotel in Roissy. De vergadering wordt rechtstreeks uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hier vindt u met name de resoluties waarover de aandeelhouders zullen stemmen.

Hartelijk dank voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier

François

Persoverzicht van maandag

> "Fox", "Pamelia" of "Charlie": als Air France AI gaat testen

(bron Les Echos) 29 mei 2024 - Generatieve kunstmatige intelligentie zal niet snel aan de knoppen van vliegtuigen zitten, maar het zoemt er al wel omheen. **Bij Air France zijn al meer dan 80 projecten gestart waarbij gebruik wordt gemaakt van deze nieuwe vorm van kunstmatige intelligentie**, die populair is geworden door het succes van de ChatGPT-applicatie, waarvan sommige binnenkort op luchthavens worden ingezet. **Deze zomer**

al kun je op Roissy-CDG **Air France-medewerkers tegenkomen die al je vragen kunnen beantwoorden met behulp van tablets die verbonden zijn met een generatieve AI genaamd Pamela**. Dit is een aangepaste versie van ChatGPT met een interface waarmee het kan putten uit de enorme databases van Air France, met de mogelijkheid om in 85 talen te antwoorden. "Pamelia", "Charlie" en "Fox" worden deze zomer getest

Als je vliegtuig een technisch probleem heeft, kun je een onderhoudstechnicus zien aankomen met een tablet die verbonden is met **een andere oplossing genaamd "Charlie"**. Hiermee zou hij **in een oogwenk de referenties van een defect onderdeel moeten kunnen identificeren**, in plaats van een stapel papieren handleidingen te moeten doorzoeken.

En als de ontvangst op het vliegveld of het kapotte vliegtuig niet aan je verwachtingen voldoet, **kun je ook een bericht sturen naar de klantenservice, dat zal worden geanalyseerd door "Fox", een andere generatieve AI die**, zo wordt ons verteld, in staat is om alle vormen van verbatim in 31 talen te begrijpen. Inclusief humoristische en ironische berichten zoals "Wat een geluk, nog een kip op mijn vlucht"

(...) De

onweerstaanbare opkomst van AI

Ondanks de terughoudendheid van het publiek is de race naar kunstmatige intelligentie toch onweerstaanbaar voor bedrijven, zowel in het luchtvervoer als elders. In feite is deze trend niet nieuw, ook al biedt de komst van generatieve AI in 2023 veel bredere perspectieven, met name dankzij het vermogen om te interageren met zijn gebruikers en te leren van hun fouten.

Sinds het begin van de jaren 2000 gebruiken Air France en haar concurrenten software voor gegevensverwerking op een aantal gebieden, waaronder onderhoud, klantenrelaties en prijsstelling.

Deze ruwe vormen van kunstmatige intelligentie stellen hen in staat om de maximumprijs in te schatten waartegen een stoel op een vlucht kan worden verkocht, gebaseerd op de historische vraag. Of wanneer ze een vliegtuig moeten laten reviseren of een onderdeel moeten vervangen om het risico op een defect of langere stilstand te vermijden.

En de resultaten zijn er. Volgens

statistieken van IATA **zou voorspellend onderhoud luchtvaartmaatschappijen tot 3 miljard dollar per jaar aan onderhoudskosten kunnen besparen, terwijl Bloomberg de gemiddelde omzetstijging door prijsoptimalisatie op 10% schat.**

Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen onderscheiden zich door de diversiteit van hun activiteiten, de enorme hoeveelheid gegevens die ze bezitten en hun diepgaande kennis van hun klanten.

Deze troeven maken meerdere gebruiksmogelijkheden mogelijk, verbeteren de werkmethoden en leveren besparingen op.

Het is echter cruciaal om kunstmatige intelligentie anders te begrijpen naargelang het al dan niet wordt gebruikt op gebieden die verband houden met de veiligheid van vluchten.

Naar mijn mening is het gevaarlijk om kunstmatige intelligentie te laten beslissen over de real-time afhandeling van een ongekend vluchtincident.

Er moet ook rekening worden gehouden met de sociale gevolgen.

Andere sectoren binnen luchtvaartmaatschappijen, zoals verkoop op afstand of optimalisering van de inkomsten, kunnen ook worden beïnvloed door de integratie van projecten waaronder kunstmatige intelligentie.

> **Reductieplan Schiphol: minister Harbers op dreef**

((bron De Telegraaf, vertaald met DeepL) 28 mei 2024 - De vakbonden halen hard uit naar demissionair minister Harbers (Infrastructuur), die vrijdag een **nieuw inkrimpingsplan voor Schiphol** presenteerde. (..)

De vakbonden waarschuwen dat het nieuwe inkrimpingsplan van demissionair minister Harbers geen democratisch mandaat heeft.

Dat staat in een artikel in De Telegraaf. Volgens vakbondsleider Reinier Castelein van De Unie ontbreekt het aan een democratisch mandaat voor **de nieuwste voorstellen, waaronder het verminderen van het aantal nachtvluchten en het invoeren van een siësta op de start- en landingsbanen van Aalsmeer en Zwanenburg.**

(...)

De vakbonden zijn verbaasd over de demissionaire minister van de VVD, een partij die prat gaat op haar inzet voor ondernemers. "Mensen vergeten dat de kosten groter zijn dan de baten. Geld dat bedoeld is voor het terugdringen van overlast en voor duurzaamheid moet eerst verdiend worden. Wij begrijpen niet waarom de VVD deze minister laat rondlopen als een olifant in een porseleinkast. We hopen dat de VVD tot inkeer komt en inziet dat een stabiel beleid nodig is voor een ondernemend Nederland", aldus Piet Visser, voorman van de Nederlandse Vakbond voor Luchtvaarttechnici.

De FNV zegt geen commentaar te kunnen geven, terwijl de Nederlandse vakbond

voor cabinepersoneel zegt dat de minister moet kijken naar het plan van de industrie, dat carve-outs vermijdt maar de geluidsdoelen haalt als er iets meer tijd wordt genomen. "Op korte termijn is een verbod op Boeing 747's geen optie. Ons plan is haalbaar en uitvoerbaar," zegt Chris van Iswijk. Ook onderzoeksinstituten als TNO, het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum en de TU Delft steunen het project.

Bronnen vertellen De Telegraaf dat het **ministerie van Infrastructuur miljoenen uit geeft aan allerlei externe adviseurs die deze plannen hebben opgesteld.**

"Harbers wil rechtszekerheid voor omwonenden. Hij kan het besluit over het luchthavenverkeer, dat al klaar ligt, nog goedkeuren. De rechtszekerheid is er dan terwijl hij werkt aan de reductie", aldus een ingewijde.

Nieuwe elementen

Het eerste reductieplan ligt nog in Brussel, maar terwijl deze procedure loopt, voegt de minister nieuwe elementen toe. Vorig jaar werd er geen advies gevraagd over deze elementen, bijvoorbeeld over het verhogen van de prijs van lawaaierige vliegtuigen en het afschaffen van nachtvluchten. De minister bestudeert bijvoorbeeld nog steeds de impact van het terugdringen van nachtvluchten, maar Brussel zal zich hierover later moeten uitspreken.

Weerstand

"Waarom stellen we nu iets voor dat we later misschien weer moeten intrekken?" zegt Maarten van As, hoofd van de vakbond van vrachtovervoerders ACN. "Er is weerstand. Ons alternatieve sectorplan wordt buitenspel gezet. Bovendien zal het afschaffen van de nachtvluchten opnieuw druk opleveren vanuit de VS en Canada."

Mijn commentaar: De vier partijen in de coalitie die de Nederlandse verkiezingen in november 2023 zullen winnen, zijn overeengekomen dat Dick Schoof de regering zal leiden, waarvan de samenstelling en het precieze programma voor 26 juni bekend moeten zijn.

Het is verrassend dat een demissionair minister (de heer Harbers) een nieuw plan presenteert om het aantal vluchten op Schiphol te verminderen voordat de nieuwe regering is gevormd en de minister die verantwoordelijk is voor (onder andere) luchttransport is benoemd.

> **Corsair door concurrenten gesommeerd transparanter te zijn over zijn boekhouding**

((bron Le Monde) 30 mei 2024 - De lucht begint bewolkt te raken tussen de luchtvaartmaatschappijen Air Caraïbes en Corsair. Volgens onze informatie heeft eerstgenoemde op 22 mei een kort geding aangespannen tegen haar rivaal voor de gemengde handelsrechtbank in Pointe-à-Pitre (Guadeloupe). Christine Ourmières-Widener, de nieuwe CEO van Air Caraïbes en French Bee, de twee luchtvaartmaatschappijen van de Dubreuil groep, eist "de publicatie van de rekeningen van Corsair, die nooit zijn gepubliceerd". De hoorzitting is gepland voor

14 juni. Op een vraag van Le Monde **zei Pascal de Izaguirre, CEO van Corsair, dat hij de rekeningen van zijn bedrijf over 2022 nog niet had gepubliceerd.** "Maar dat zullen we doen", verzekert hij.

Het waren de financiële voorwaarden van het herstructureringsplan van Corsair, dat eind 2023 werd gepresenteerd, die het kruitvat deden ontploffen. Het plan, dat is opgesteld door de Franse regering, voorziet in een kwijtschelding van meer dan 147 miljoen euro aan belasting- en socialezekerheidsschulden. Onder voorbehoud van goedkeuring door Brussel **is het plan bekritiseerd door de Europese Commissie, die een diepgaand onderzoek is gestart.**

De Commissie heeft met name "twijfels over het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op de lange termijn". Erger nog, de Commissie wijst op het ontbreken van "voldoende maatregelen om concurrentievervalsing te beperken" met concurrerende luchtvaartmaatschappijen Air Caraïbes, French Bee, Air Austral en zelfs Air France.

Eind april nam Brussel contact op met andere "belanghebbenden", zoals Air Caraïbes en Air Austral, alvorens al dan niet het groene licht te geven voor de operatie. **Deze maatschappijen hadden dertig dagen de tijd om commentaar te leveren op het door de Franse staat opgestelde herstructureringsplan voor Corsair en om hun antwoorden naar het Directoraat-generaal Concurrentie in Brussel te sturen.** Air Caraïbes en French Bee hebben op vrijdag 24 mei geantwoord.

Mevrouw Ourmières-Widener verklaarde dat zij handelde "uit zorg voor eerlijkheid. Ik hou van een eerlijke strijd, en vandaag is dat niet het geval". **In tegenstelling tot Corsair hebben Air Caraïbes en French Bee niet geprofiteerd van een herstructureringsplan,** "anders hadden we naar de Europese Commissie gemoeten, wat niet het geval was", aldus de CEO.

In

haar reactie aan Brussel toonde de CEO zich verbaasd over de tekortkomingen van haar rivaal. **De verplichting om elke zes maanden verslag uit te brengen over de voortgang van het plan was niet nagekomen door Corsair.** Bovendien hebben Air Caraïbes en French Bee ontdekt dat "de staat 32 miljoen euro aan Corsair heeft betaald bovenop het herstructureringsplan 2020 zonder toestemming te vragen aan de Europese Commissie". Tot slot wijst mevrouw Ourmières-Widener erop dat **Corsair zich ook niet heeft gehouden aan "de verplichting om geen nieuwe bestemmingen te lanceren",** zoals de Commissie had aangegeven.

Mijn commentaar: In mijn brief nr. 911 van 8 mei 2023 over deze kwestie schreef ik het volgende:

"Voor Corsair, de slechtste van de drie luchtvaartmaatschappijen [Air Austral, Corsair en Air Caraïbes], moet dringend een oplossing worden gevonden. Het uitstel van de publicatie van de rekeningen voor 2022 is een alarmerend signaal.

Een jaar later zijn de rekeningen voor 2022 (en 2023) nog steeds niet gepubliceerd.

> Tarieven handbagage, stoelkeuze... Ryanair, Volotea, Vueling en easyJet worden geconfronteerd met enorme boetes in Spanje

((bron Bfmtv) 31 mei 2024 - De Spaanse minister van Consumentenzaken heeft **een historische boete van 150 miljoen euro opgelegd** aan **Ryanair, Volotea, Vueling en EasyJet** wegens misbruik. Volgens El Pais werden de vier goedkope luchtvaartmaatschappijen **beschuldigd van misbruik en oneerlijke praktijken**. Deze omvatten **het in rekening brengen van handbagage aan passagiers. Of het in rekening brengen van zij-aan-zij stoelen voor passagiers met kinderen of mensen die speciale assistentie nodig hebben**. De maatschappijen zijn ook beboet voor het **gebrek aan transparantie in hun contractuele informatie en voor het verbieden van contante betaling**, volgens radiostation Cadena SER.

Volgens de consumentenautoriteiten is dit de grootste boete die ooit is opgelegd voor oneerlijke praktijken.

Hoewel de exacte inhoud van de boetes niet bekend is gemaakt, wordt aangenomen dat de luchtvaartmaatschappij die de meeste boetes heeft gekregen Ryanair is, die in november 2018 begon met het in rekening brengen van handbagage. Dit besluit volgt op klachten van consumentenorganisaties.

Maar de luchtvaartmaatschappijen kunnen nog steeds in beroep gaan tegen de beslissing en zijn van plan om de mogelijkheid van het belasten van handbagage te verdedigen.

Mijn commentaar: In september 2023 nam de Commissie verzoekschriften van het Europees Parlement (PETI) een resolutie aan waarin werd opgeroepen tot harmonisatie van de afmetingen en gewichten van koffers en handbagage, zodat alle luchtvaartmaatschappijen die in de EU actief zijn dezelfde normen gebruiken.

Een lid van het Europees Parlement verklaarde toen dat:

"Low-cost airlines doen zaken met de prijs van tickets door de toeslag voor handbagage te verbergen tot het einde van de aankoop. Europa heeft zich al uitgesproken over deze kwestie, maar lidstaten blijven toestaan dat luchtvaartmaatschappijen spelen met prijzen en reizigers bedriegen. Dit moet stoppen.

Er staat veel op het spel. Zoals APNA in haar laatste nieuwsbrief aangeeft:

-- De nominale prijs van tickets voor een bedrijf als Ryanair vertegenwoordigt slechts 20% van de inkomsten. Toeslagen, of ze nu "onrechtmatig" zijn of niet, stellen de maatschappij in staat haar verkoop aan passagiers te verdubbelen. Directe of indirecte regionale subsidies door het onderfactureren van luchthavendiensten en de

*groepsaankoop van vliegtuigen en doorverkoop per eenheid, met subsidies van de Amerikaanse Eximbank, doen de rest. Zonder een effectieve Europese regulator zijn de ethische concurrenten van deze Ultra Low-cost carriers geneigd deze praktijken te kopiëren om te overleven in de ultracompetitieve wereld van de Europese luchtvaart.
-- einde citaat*

De beslissing van Spanje in het voordeel van de consument is een primeur. Het is te hopen dat de andere landen van de Europese Unie dit voorbeeld zullen volgen.

> **Opening luchtruim Mauritius: schaduw Ethiopian Airlines dreigt voor Air Mauritius**

(bron Defimedia) 29 mei 2024 - In mei 2020 werden gesprekken met Ethiopian Airlines geopperd, maar die liepen op niets uit: er was geen sprake van dat Air Mauritius in gevaar zou komen.

In lokale luchtvaartkringen duikt de naam van **Ethiopian Airlines** weer op. Deze Afrikaanse luchtvaartleider zou **de Mauritiaanse markt willen exploiteren door een veelheid aan bestemmingen in Afrika aan te bieden via haar hub in Addis Abeba**. Deze luchtvaartmaatschappij wil ook concurrerende prijzen aanbieden naar Europese bestemmingen. Iets waar Air Mauritius niet toe in staat is. En voorlopig **staat het veto van Air Mauritius nog steeds overeind**.

(...)

Op regeringsniveau zijn de eisen van Ethiopian Airlines niet in dovemansoren gevallen. Op het hoogste niveau worden echter nog steeds bezwaren geuit om Air Mauritius niet in gevaar te brengen. Binnen de Labour Party en de Mouvement Militant Mauricien heeft Ethiopian Airlines ook fans. Zij geloven dat Air Mauritius het privilege van rechtstreekse vluchten naar haar belangrijkste bestemmingen, zoals Parijs en Londen, zal behouden en haar hand op La Réunion zal houden.

(...)

Deze luchtvaartmaatschappij, die in 1945 werd opgericht en voor 100% wordt gecontroleerd door de Ethiopische staat, is al een aantal jaren geïnteresseerd in Mauritius. In 2019 werd al een aanvraag ingediend om de luchthaven van Plaisance te mogen gebruiken. Maar dat werd afgewezen. **Ethiopian Airlines wil op Mauritius de vijfde en zesde vrijheid van de lucht verkrijgen. Dit recht staat een luchtvaartmaatschappij uit een land toe om twee andere landen met elkaar te verbinden door een tussenstop te maken in het eigen land**. Dit betekent dat de maatschappij passagiers in Parijs met bestemming Mauritius aan boord kan nemen via haar hub in Addis Abeba en vice versa.

Dit is vergelijkbaar met wat Emirates al sinds 2002 doet op Mauritius, met de luchthaven van Dubai als hub. Ook Turkish Airlines geniet dit privilege sinds 15 december 2015.

Ethiopian Airlines, dat al eigenaar is van ASKY Airlines, Malawi Airlines en Zambia Airlines, was zelfs zeer geïnteresseerd om een strategische partner, en mogelijk

aandeelhouder, te worden in Air Mauritius. (..
.)

Druk vanuit de Afrikaanse Unie om het Mauritiaanse luchtruim open te stellen
De druk om Ethiopian Airlines binnen te halen komt echter niet alleen van binnen
Mauritius. Op het niveau van de Afrikaanse Unie wordt druk uitgeoefend via het
SAATM-project

(
Single African Air Transport Market). Tot nu toe hebben
34 Afrikaanse landen van de 55 leden van de Afrikaanse Unie SAATM
ondertekend. Mauritius is nog geen lid, net als de Seychellen en Madagaskar. Dit
project heeft als doel het luchtverkeer in Afrika te vergemakkelijken door een interne
markt voor Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen te creëren. Dit zal zorgen voor meer
bewegingsvrijheid voor vluchten tussen Afrikaanse landen.

Een conditio sine qua non is de opheffing of versoepeling van beperkingen op
vluchten tussen Afrikaanse landen. Dit zou betekenen dat luchtvaartmaatschappijen
uit landen die SAATM

hebben ondertekend met onbeperkte frequentie en aantal passagiers op Plaisance
kunnen landen. Ze zouden hun hub ook kunnen gebruiken om passagiers van
Mauritius naar andere bestemmingen te brengen en vice versa. Air Mauritius zal ook
kunnen landen op luchthavens in landen die SAATM hebben ondertekend zonder
speciale vergunningen te hoeven aanvragen.

Het doel van dit project, dat in 2018 werd gelanceerd door de Afrikaanse Unie als
onderdeel van haar Agenda 2063, is om de kosten van tickets te verlagen. Het is ook
bedoeld om de economische ontwikkeling van de ondertekenende landen te
stimuleren. **Het project zal echter vooral ten goede komen aan de grootste en
sterkste luchtvaartmaatschappijen in de regio, waaronder Ethiopian Airlines.
Ethiopian Airlines kan er prat op gaan het vlaggenschip van de Afrikaanse
luchtvaart te zijn. De afgelopen zes jaar is Ethiopian Airlines door Skytrax
uitgeroepen tot beste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij. Air Mauritius is
echter van mening dat als Mauritius doorgaat met dit project, dit de doodsteek
zal zijn voor de luchtvaartmaatschappij. En Mauritius heeft een nationale
luchtvaartmaatschappij nodig om zijn onafhankelijkheid te garanderen en zijn
soevereiniteit volledig uit te oefenen.**

***Mijn commentaar: Ethiopian Airlines is nu een belangrijke luchtvaartmaatschappij
op de Afrikaanse markt.***

*Het wil zijn hegemonie op het Afrikaanse continent versterken door net als Emirates
een overeenkomst te sluiten met de Mauritiaanse regering en zo de verzwakking van
Air Mauritius te accentueren.*

*Mauritius heeft duidelijk de voordelen van een dergelijk partnerschap voor het
toerisme en de economie begrepen, zonder te accepteren dat zijn nationale
luchtvaartmaatschappij in een zwakke positie wordt gebracht.*

Maar hoe lang nog onder toenemende druk?

Ter herinnering:

Ethiopian Airlines dankt zijn succes deels aan de niet aflatende steun van de Ethiopische regering en deels aan de aanwezigheid aan het hoofd van CEO's die gespecialiseerd zijn in de luchtvaartindustrie.

Ethiopian Airlines krijgt ook indirecte steun van China en India. De Chinezen en Indiërs hebben van Ethiopië hun Trojaanse paard gemaakt: om Amerikaanse embargo's te omzeilen, leiden ze hun goederen via Addis Abeba.

> **Aura Aero bundelt krachten met Airbus voor certificering van toekomstig elektrisch regionaal vliegtuig**

(bron Les Échos) 28 mei 2024 - **Aura Aero bouwt verder aan haar netwerk van partners om de certificeringshindernis te nemen voor ERA, haar hybride regionale jet met 19 zitplaatsen**, die naar verwachting pas in 2028 in gebruik zal worden genomen, maar waarvoor al meer dan 500 voorbestellingen zijn gedaan. De vliegtuigbouwer uit Toulouse heeft een samenwerkingsovereenkomst getekend met Airbus Protect, een dochteronderneming van de Europese reus die gespecialiseerd is in risicobeheer. "De samenwerking met Aura Aero toont aan dat Airbus Protect bedrijven in de luchtvaartindustrie kan helpen bij het beheren van risico's op alle niveaus, niet alleen op het gebied van veiligheid en cyberbeveiligingsuitdagingen, maar ook op het gebied van duurzaamheid en door bij te dragen aan het koolstofvrij maken van de regionale luchtvaart", zegt Thierry Racaud, CEO van Airbus Protect. Het is ook een kans voor Airbus Protect om zijn expertise in nieuwe technologieën, zoals hybride aandrijving en volledig elektrische systemen, en in het regelgevingskader voor de algemene luchtvaart (CS-23) uit te breiden.

Op het laatste luchtvaartsalon van Parijs had Aura Aero al een partnerschap onthuld met een andere dochteronderneming van Airbus, Airbus Flight Academy Europe (AFAE), voor de introductie van vliegtuigen met elektrische aandrijving in de opleiding van commerciële en militaire piloten.

Selectie van leveranciers en samenwerking met EASA

Vorige maand, op de Friedrichshafen Air Show in Duitsland, kondigde de KMO aan dat het twee belangrijke mijlpalen had bereikt in het certificeringsproces. Het bedrijf heeft de eerste grote aanbestedingen uitgeschreven om leveranciers te selecteren voor de fabricage van het vliegtuig. Bovendien heeft Aura Aero, met het oog op het verkrijgen van certificering van de Europese en Amerikaanse autoriteiten voor haar ERA-vliegtuigen, die voor 2030 in gebruik moeten worden genomen, een contract getekend met het EASA, waardoor het "het eerste bedrijf is

dat samenwerkt met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart op het gebied van regionale elektrische vliegtuigen".

Tegelijkertijd gaat **de fabrikant uit Toulouse van start met de testcampagne voor de Integral E, zijn tweezits elektrisch vliegtuig, met het oog op certificering.**

Naast de ontwikkeling van zijn vliegtuig is de fabrikant uit Toulouse van plan om in 2024 een enorme hoeveelheid geld in te zamelen. Aura Aero heeft sinds zijn oprichting al 62 miljoen euro opgehaald (waarvan alleen al 35 miljoen in 2023) en plant dit jaar een nieuwe ronde van 150 miljoen euro. Voor het jonge bedrijf betekent 2024 ook de indiening van de bouwvergunning voor zijn toekomstige fabriek van 40.000 m² voor elektrische vliegtuigen, ook op de luchthaven van Toulouse-Francazal. **Dit project van 150 miljoen euro wordt momenteel afgerond en er zullen waarschijnlijk zowel lokale overheden als privéspelers bij betrokken zijn.** De fabriek moet in 2027 operationeel zijn en zal uiteindelijk werk bieden aan 1.500 mensen.

***Mijn commentaar:** Elektrische aandrijving heeft zijn doeltreffendheid in de luchtvaart al bewezen met de tweezitter Pipistrel Velis Electro. Deze technologie lijkt nu volwassen genoeg om de regionale luchtvaartmarkt aan te pakken en te concurreren met conventioneel aangedreven vliegtuigen zoals de Beechcraft 1900 met 19 zitplaatsen.*

Het partnerschap tussen Airbus en Aura lijkt zowel in economisch als in technologisch opzicht voordelig te zijn.

Als dit project slaagt, kan het de weg vrijmaken voor het ontwerp van een soortgelijk vliegtuigmodel voor de zakenluchtvaart.

> **Hoe de zakenluchtvaart hoopt een pionier te worden in het koolstofvrij maken van de luchtvaart**

(bron Les Echos) 29 mei 2024 - Zal het meest vervuilende vervoermiddel, het zakenvliegtuig, als eerste de heilige graal van koolstofneutraliteit bereiken? Dat is de uitgesproken ambitie van de belangrijkste spelers in de sector, twee dagen lang bijeen in Genève op de Ebace-beurs.

Geconfronteerd met de vijandigheid van een deel van de publieke opinie, hebben de verantwoordelijken zich gerealiseerd dat het niet langer volstaat om zich te beroepen op het hoofdzakelijk professionele gebruik van zakenvliegtuigen om te ontsnappen aan toeslagen en verboden. Vandaar de **doelstelling om van de zakenluchtvaart een pionier te maken in het koolstofvrij maken van het luchtvervoer.**

Een gedetailleerd actieplan

Een ambitie die dit jaar opnieuw werd bevestigd door nieuwe verbintenissen. De European Business Aviation Association, EBAA, heeft een gedetailleerd actieplan opgesteld om bedrijven te helpen op weg naar koolstofneutraliteit.

Dit vierjarenprogramma beperkt zich niet tot de vermindering van de CO2-uitstoot en de strijd tegen de klimaatverandering, maar **omvat ook een aantal initiatieven om de sociale aanvaardbaarheid van de privévluchtvaart te versterken**, zoals solidariteitsvluchten om medische of humanitaire redenen of een inclusief aanwervingsbeleid.

Het zal bedrijven in staat stellen om een label te verkrijgen, dat waarschijnlijk de waarde van hun inspanningen zal verhogen in de ogen van hun klanten, die geacht worden minder gevoelig te zijn voor prijs en extra kosten dan die van het luchtvervoer.

De meest ambitieuze doelstelling heeft echter betrekking op duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), waarvoor de EBAA en de Amerikaanse vereniging GAMA tarieven aanbevelen die veel hoger liggen dan die voor het "gewone" luchtvervoer.

Terwijl de Europese regelgeving vraagt om 2% SAG in vliegtuigparaffine vanaf 2025, 6% in 2030, 20% in 2035, 34% in 2040 en 70% in 2050, adviseren de EBAA en GAMA een minimum van 5% vanaf volgend jaar, 20% in 2030, 40% in 2035, 60% in 2040, 80% in 2045 en 100% in 2050, op alle soorten routes.

Vergeleken met luchtvaartmaatschappijen zijn de CAD-behoeften van de zakenluchtvaart veel bescheidener, waardoor de integratiedoelstellingen minder moeilijk te halen zijn.

Volgens de EBAA, die de CAD-behoeften van alle grote Europese zakenluchthavens heeft berekend, heeft de grootste luchthaven, Le Bourget, al genoeg paraffine met 5% CAD om al haar klanten te bedienen, d.w.z. 1.933 ton. De hoeveelheid die nodig is om 100% te bereiken zou niet meer zijn dan 40.000 ton, vergeleken met 28 miljoen ton voor Europees luchtvervoer op dezelfde datum.

Koolstofneutraliteit in 2045?

Samen met de **20% tot 25% vermindering in brandstofverbruik die beloofd wordt door de nieuwe modellen van 100% CAD-compatibele zakenvliegtuigen die** tussen 2025 en 2028 in gebruik zullen worden genomen, zou deze versnelde integratie van duurzame vliegtuigbrandstoffen de Europese en Amerikaanse zakenluchtvaart in theorie al in 2045 koolstofneutraal kunnen maken. En dan hebben we het nog

niet over de toekomstige hybride vliegtuigen, half elektrisch, half thermisch, zoals de Cassio 330 van Voltaero of de Lilium Jet, die al aanwezig zijn op beurzen en een gestage stroom aankondigingen doen, met het oog op hun aanstaande toetreding tot de markt van taxivliegtuigen rond 2026.

(...)

Handicaps in de regelgeving **De zakenluchtvaart heeft** echter **ook zijn handicaps** in de race om **koolstofvrij te worden**. Te beginnen met het feit dat ze drie keer zoveel luchthavens bedient als de luchtvaartmaatschappijen, waaronder een groot aantal kleine vliegvelden die moeilijk van CAD te voorzien zijn.

De zakenluchtvaart probeert haar imago als luxe vervuiler te corrigeren. Om dit te verhelpen, voeren haar vertegenwoordigers campagne voor de toevoeging aan de Europese regelgeving van een zogenaamd "book & claim" systeem, dat het mogelijk maakt om een bepaalde hoeveelheid CAD op de markt te kopen, die zal worden geïnjecteerd in het algemene bevoorradingscircuit van Europese luchthavens, maar die niet noodzakelijk beschikbaar zal zijn bij elke tankbeurt. Dit is een vraag die ook door luchtvaartmaatschappijen wordt gesteld.

De zakenluchtvaart zou graag zien dat haar decarbonisatie-inspanningen beter erkend worden door de regelgevers. Maar dit is nog lang niet het geval.

In tegenstelling tot het luchtvervoer blijft de zakenluchtvaart uitgesloten van activiteiten die waarschijnlijk zullen profiteren van "groene" financiering. Bovendien maken verschillende kandidaten voor het Europees Parlement uit de ecologische beweging een verbod op de zakenluchtvaart nog steeds tot een van hun stokpaardjes, vooral in Frankrijk, waar Dassault Aviation en een industriële structuur die met deze activiteit verbonden is, gevestigd zijn.

Mijn commentaar: De race om koolstofvrij te worden is begonnen.

De zakenluchtvaart heeft verklaard in staat te zijn om 100% SAF te integreren tegen 2050, terwijl de grote luchtvaartmaatschappijen van plan zijn om slechts 70% te integreren tegen 2050.

Als deze voorspellingen uitkomen, zullen de grote luchtvaartmaatschappijen hun verbeelding moeten gebruiken om zichzelf te rechtvaardigen in de ogen van hun tegenstanders.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 31 mei op €10,475. Het is deze week met +0,87% gestegen.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt [details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: Na schommelingen tussen €9,50 en €10 na de bekendmaking van de jaarresultaten voor 2023, is de koers van het aandeel Air France-KLM de afgelopen maand regelmatig boven de €10 uitgekomen.

De resultaten over het eerste kwartaal hebben beleggers enigszins gerustgesteld.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$2 gedaald tot \$99. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$81 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week licht gedaald, tot \$18 per vat. Het is twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van minder dan of gelijk aan \$25.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.587 mensen ontvangen dit persoverzicht live