

Passagiers gestrand op luchthaven van Madeira: minimalistisch communicatiebeleid van goedkope luchtvaartmaatschappijen



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 979, 26 augustus 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Passagiers gestrand op luchthaven Madeira: minimale communicatie luchtvaartmaatschappijen

(bron BFM) 21 augustus 2024 - Chaos en eenzaamheid zijn de gevoelens die **vakantiegangers delen die momenteel gestrand zijn op het vliegveld van Madeira in Portugal**. Hevige winden verstoren al een paar dagen het vliegverkeer, midden in de terugkeerperiode, waardoor vliegtuigen niet kunnen landen. Als gevolg daarvan zijn veel vluchten geannuleerd.

Het probleem is dat passagiers **van sommige luchtvaartmaatschappijen, voornamelijk low-cost maatschappijen, ter plaatse meerdere dagen moeten wachten** op een nieuwe stoel in het vliegtuig. Bovenal verkeren ze in onzekerheid, voelen ze zich in de steek gelaten en krijgen ze tegenstrijdige informatie, in tegenstelling tot de grote nationale luchtvaartmaatschappijen zoals TAP, die mensen aan de grond hebben.

Neem Margot, een Franse toeriste die al zes dagen met haar gezin vastzit "zonder informatie van onze luchtvaartmaatschappij (Ryanair, noot van de redactie), slechts één balie voor 200 mensen: we kunnen er niet meer tegen", legde ze dinsdag uit aan BFMTV.

"Bij Ryanair zeggen ze dat we het zelf maar moeten uitzoeken", voegde Jérôme, een andere passagier, eraan toe.

We kregen geen hulp van EasyJet, de oorspronkelijke luchtvaartmaatschappij," zei

Sévan. We kregen te horen dat we het zelf maar moesten uitzoeken, en zo kwamen we op straat terecht".

Het is moeilijk om het exacte aantal gestrande passagiers te achterhalen. De luchthaven van Madeira heeft niet gereageerd op onze verzoeken om informatie. Vinci Airports, dat de luchthaven beheert, verklaarde echter dat alle gestrande passagiers hulp hadden gekregen: water, eten, een veldbed om op te slapen en vluchtinformatie.

Dinsdagavond hadden de nog gestrande passagiers volgens Vinci onderdak buiten de luchthaven. Ongeveer twintig Franse passagiers waren gestrand.

De luchtvaartmaatschappijen, die verplichtingen hebben tegenover gestrande passagiers, bieden vaak een minimale service. Er zijn weinig of geen vertegenwoordigers ter plaatse en de efficiëntie van de klantendienst is hoogst onzeker. **Ryanair, dat het mikpunt is van veel kritiek, weigerde** bij navraag **details te geven**. Het persbureau verwees ons naar een kort persbericht dat geen informatie gaf.

"Getroffen passagiers zullen worden geïnformeerd en alle passagiers die op woensdag 21 augustus van/naar de luchthaven van Madeira reizen, dienen hun Ryanair app te raadplegen voor de laatste updates over hun vlucht. We betreuren het ongemak dat passagiers ondervinden van deze weersomstandigheden, waar Ryanair geen invloed op heeft en die van invloed zijn op alle luchtvaartmaatschappijen die van/naar Madeira Airport vliegen".

De passagiers van de Ierse luchtvaartmaatschappij spotten met de absolute stilte van de maatschappij. **Transavia** verklaarde dat er twee vluchten waren geannuleerd (op 18 en 20 augustus). De maatschappij **gaf wat meer details over de regelingen voor passagiers die aan de grond waren gestrand:**

"

Passagiers hebben een e-mail of sms ontvangen met een aanbod voor een nieuwe reisdatum of een terugbetaling van hun vlucht. Transavia zal de kosten van accommodatie en maaltijden vergoeden tot de nieuwe vluchtdatum. Transavia houdt de weersomstandigheden op Madeira in de gaten".

Gevraagd naar het aantal gestrande klanten weigert de dochteronderneming van Air France commentaar te geven. "Het is moeilijk te zeggen omdat sommige passagiers besluiten om op eigen kracht te vertrekken", legt het bedrijf uit.

EasyJet is iets prolixer. "Het spijt ons voor het veroorzaakte ongemak en we blijven actief zoeken naar oplossingen om de betrokken klanten te helpen. Nu de weersomstandigheden alle luchtvaartmaatschappijen treffen, zijn we ons ervan bewust dat hotel- en alternatieve vluchtopties helaas beperkt zijn in deze drukke tijd van het jaar."

"We bieden getroffen klanten een gratis terugbetaling of vluchtverboeking aan, garanderen hotelaccommodatie waar mogelijk en adviseren degenen die hun eigen

regelingen treffen dat zij hun geld terug zullen krijgen", vervolgt de luchtvaartmaatschappij.
(...)

Mijn commentaar: Het vliegveld van Madeira staat bekend als een van de gevaarlijkste ter wereld, vooral vanwege de sterke wind. Daarom is er een specifieke training vereist voor piloten die er willen opstijgen of landen.

Het is daarom normaal om een reeks geannuleerde vluchten te zien om voor de hand liggende veiligheidsredenen. Er zijn echter een paar opmerkingen te maken over passagiersmanagement.

Ten eerste zijn er de Europese regels voor vertragingen en annuleringen van vluchten. Met betrekking tot geannuleerde vluchten is bepaald dat :

- Compensatie wordt verleend als de annulering minder dan 14 dagen voor vertrek plaatsvindt, tenzij de luchtvaartmaatschappij buitengewone omstandigheden kan rechtvaardigen, zoals bijzonder ongunstige weersomstandigheden. De Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair verwijst in haar mededelingen naar "weersomstandigheden waarover Ryanair geen controle heeft".

- Passagiers kunnen kiezen tussen terugbetaling, een andere vlucht of omboeking.

Als de luchtvaartmaatschappij haar verplichting om een nieuwe vlucht aan te bieden niet nakomt, is ze verplicht om de ticketprijs terug te betalen.

In dit geval is er een merkbaar verschil in de manier waarop terugbetalingen worden afgehandeld tussen lijndienstmaatschappijen, low-cost maatschappijen zoals EasyJet en Transavia, en ultralow-cost maatschappijen zoals Ryanair.

Toch moeten alle luchtvaartmaatschappijen die binnen de Europese Unie opereren zich aan dezelfde regels houden. De doeltreffendheid van de sancties die daadwerkelijk worden opgelegd wanneer de rechten van Europese passagiers niet worden gerespecteerd, is echter twijfelachtig.

Ryanair volgt een financiële logica waarin het denkt een winnaar te zijn door weinig middelen in te zetten aan het einde van de lijn, terwijl het matige boetes krijgt in geval van niet-naleving van de regels.

> Qatar Airways investeert in AirLink en versterkt haar aanwezigheid in Afrika

(bron Journal de l'Aviation) 21 augustus 2024 - **Qatar Airways** versterkt zijn positie in Afrika. De groep kondigde op 21 augustus aan een belang van 25% te hebben

genomen in AirLink, waarmee Qatar Airways in juni 2022 al een codeshare-overeenkomst had gesloten.

De Zuid-Afrikaanse luchtvaartmaatschappij vliegt op meer dan 45 bestemmingen in vijftien Afrikaanse landen. Het netwerk van Qatar Airways omvat 29 bestemmingen op het continent, waar de groep sinds 2020 geleidelijk zijn aanwezigheid heeft versterkt.

"Onze investering in Airlink is nog een voorbeeld van hoe **we Afrika zien als een belangrijk onderdeel van de toekomst van ons bedrijf**. Dit partnerschap toont niet alleen ons vertrouwen in Airlink als een veerkrachtig, wendbaar, financieel sterk en principieel bedrijf, maar ook in Afrika als geheel, dat een immens potentieel heeft dat ik graag help realiseren", aldus Badr Mohammed Al-Meer, Qatar Airways Group Chief Executive Officer.

AirLink verwacht dat de alliantie met Qatar Airways schaalvoordelen en een grotere capaciteit zal opleveren, wat haar groeiperspectieven zal ontsluiten. Het zal ook haar marketingmogelijkheden aanzienlijk versterken.

Mijn commentaar: De Verenigde Arabische Emiraten hebben beloofd bij te dragen aan de bouw van de grootste luchthaven van Afrika in Addis Abeba, in samenwerking met Ethiopian Airlines. China heeft al steun verleend voor de bouw van de vrachtterminal voor dezelfde luchtvaartmaatschappij.

Nu is het de beurt aan Qatar om zijn belangen in Afrika te versterken via een alliantie met AirLink.

Dit initiatief zal waarschijnlijk niet het laatste zijn op het Afrikaanse continent, dat veel meer veelbelovende vooruitzichten biedt voor de ontwikkeling van het luchtverkeer dan andere markten, zoals Europa, waar de sector al vergevorderd is.

> **Boeing schort certificering 777X op vanwege defect onderdeel**

(bron Les Echos) 20 augustus 2024 - Klanten van de Boeing 777-9 moeten mogelijk nog even wachten. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft de testvluchten van zijn nieuwe langeafstandsvliegtuig met brede romp opnieuw moeten opschorten na de **ontdekking in het weekend van een structurele zwakte in een van de kritieke motorsteunen**. Dit zal de certificering **van Boeings nieuwste model, dat al vijf jaar achterligt op schema**, verder vertragen en nog meer grijze haren veroorzaken bij de nieuwe baas, Kelly Ortberg.

De informatie, onthuld door de Amerikaanse gespecialiseerde site "The Air Current", werd maandagavond bevestigd door Boeing, zonder verdere details over de ernst van het probleem of de duur van de onderbreking van de vluchten. Het enige dat zeker is, is dat **de drie vliegtuigen die bestemd waren voor certificeringsvluchten allemaal aan de grond zijn gehouden**, nadat bij alle drie de vliegtuigen microscheurtjes in de stuwkoppelingen waren ontdekt. Dit is een soort

titanium staaf - er zijn er twee per motor - die is ontworpen om een deel van de mechanische spanning die wordt veroorzaakt door de stuwkracht van de motor van voren naar achteren over te brengen. Het is daarom een onderdeel dat cruciaal is voor de veiligheid.

Het probleem werd blijkbaar ontdekt tijdens een routineonderhoudsbeurt aan een van de drie B777-9 testvliegtuigen in Hawaï. Het vliegtuig moest ter plaatse blijven, terwijl inspecties aan de andere twee B777X testvliegtuigen, gestationeerd in Everett nabij Seattle, hetzelfde probleem van microscheurtjes in de stuwstangen aan het licht brachten. De spanningen op deze stoterstangen zijn des te groter omdat de twee GE-9X motoren die de B777X aandrijven de grootste vliegtuigmotoren zijn die ooit zijn gebouwd, met een diameter van 3,4 meter en een gewicht van 11 ton per stuk.

De vraag is nu of Boeing genoeg neemt met het vervangen van de defecte onderdelen, of dat haar ingenieurs en die van GE, dat de 777X-motoren produceert, de onderdelen zelf opnieuw moeten ontwerpen. Maar het is een veilige gok dat dit nieuwe incident zal leiden tot extra tests en vertragingen in het certificeringsproces, dat al drie jaar aan de gang is. Daardoor dreigen de eerste leveringen aan Emirates, die Boeing voor het laatst beloofde voor eind 2025, te worden uitgesteld tot 2026, zoals Emirates CEO Tim Clark verklaarde. Dat is **meer dan vijf jaar na de eerste vlucht van de 777X, in januari 2020.**

De Boeing 777-9 is de nieuwste gemoderniseerde versie van de 777, Boeings bestseller in de langeafstands widebody-categorie. Hij onderscheidt zich vooral door de grootte van zijn vleugels, die zijn uitgerust met vouwbare uiteinden om de ruimte die hij inneemt op luchthavens te beperken. **Het werd in 2013 commercieel gelanceerd** onder de codenaam 777X en **hielp de commerciële carrière van de Airbus A380 in te korten** door een vergelijkbare vervoerscapaciteit te bieden, maar met twee motoren in plaats van vier voor de Airbus.

Na een goede start van de verkoop **zorgden vertragingen in** de ontwikkeling, in combinatie met de schaarste aan orders voor zeer grote vliegtuigen, **ervoor dat de commerciële carrière van de 777X tot stilstand kwam**, met slechts 340 orders sinds de lancering. Het uitstel van de eerste leveringen heeft sommige luchtvaartmaatschappijen, zoals Lufthansa, zelfs gedwongen om opnieuw A380's in gebruik te nemen, terwijl andere goede klanten van de 777, zoals Air France, liever kozen voor de A350.

Vorige maand leek het luchtruim echter te klaren voor Boeing en zijn B777X. De Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit, de FAA, gaf de vliegtuigbouwer toestemming om te beginnen met certificeringsvluchten van de B777-9, met FAA-teams aan boord. Voor het eerst in lange tijd haalde de B777X ook een twintigtal extra orders binnen op de Farnborough Airshow. De opleving was van korte duur.

Mijn commentaar: De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft het al moeilijk in het segment voor vliegtuigen met één gangpad en lijdt vooral onder de vergelijking tussen zijn B737-modellen en de Airbus A320's, vooral de nieuwste generatie.

Zijn nieuwe langeafstandsmodellen, de B777X en B787, zijn niet gespaard gebleven.

Naast de feiten met betrekking tot de B777X die in het artikel worden vermeld, is de B787 het onderwerp van een nieuwe tegenslag.

*De krant "La dépêche du midi" meldt het volgende:
"De Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (FAA) heeft onlangs geëist dat de stoelen in de cockpit van de 787's worden geïnspecteerd. Bij bepaalde toestellen is een probleem ontdekt dat kan leiden tot het neerstorten van het vliegtuig. Dit voegt zich bij de lange lijst van defecten die sinds het begin van het jaar zijn ontdekt".*

Meer dan 1.100 B787's zijn momenteel in dienst.

Er zullen nog lange en moeizame inspanningen nodig zijn voordat de commerciële relaties tussen de vliegtuigfabrikant en zijn klanten op een gezondere leest kunnen worden geschoeid.

> **De schets van het eerste koolstofvrije vliegtuig wordt duidelijker**

(bron Les Echos) 20 augustus 2024 - Met het faillissement van Universal Hydrogen heeft de decarbonisatie van het luchtvervoer een van zijn meest spraakmakende pioniers verloren. Vijf jaar na de oprichting heeft de Californische start-up, die regionale vliegtuigen wilde ombouwen naar waterstof, vorige maand de deuren moeten sluiten en zijn werknemers in Hawthorne en Toulouse moeten ontslaan bij gebrek aan geld om het avontuur voort te zetten.

Maar ondanks deze tegenslag is de opmars naar een minder CO2 uitstotende luchtvaart doorgegaan en kunnen we iets duidelijker zien, met name wat betreft de meest relevante technologische opties. **In de zomer van 2024 werd het hoogtepunt bereikt van het Europese IMOTHEP-programma**, dat in 2020 werd gelanceerd met 33 spelers uit de Europese luchtvaartindustrie om de haalbaarheid van hybride elektrische vliegtuigen te bestuderen. Onder leiding van Onera, het Franse onderzoekscentrum voor lucht- en ruimtevaart, **heeft het programma niet alleen de haalbaarheid van het eerste hybride elektrische vliegtuig tegen 2035 bevestigd**, maar ook een technologisch stappenplan opgesteld en de meest veelbelovende concepten geïdentificeerd. Een eerste opgeschaald demonstratiemodel (foto) heeft op 2 mei al gevlogen in Zuid-Italië.



We hebben

twee concepten voor regionale vliegtuigen en twee concepten voor vliegtuigen voor de korte en middellange afstand (SMR) bestudeerd,

" legt Philippe Novelli, IMOTHEP-coördinator bij Onera, uit. Voor de regionale vlucht is het doel dat samen met Airbus en Leonardo is gedefinieerd een vliegtuig van het type ATR42 [42 stoelen, noot van de redactie] met een bereik van 600 nautische mijl (NM) [1.111 km]. Voor de SMR ligt de capaciteit dicht bij die van een A320 - ongeveer 150 passagiers - maar met een kleiner bereik van ongeveer 800 NM [1.481 km]".

Voor regionale vliegtuigen identificeert het IMOTHEP-programma twee aandrijvingsconcepten. Het eerste is parallel hybride, waarbij de propellergedreven interne verbrandingsmotoren worden bijgestaan door elektromotoren die worden aangedreven door batterijen. "In het geval van ons ATR-project **zouden de elektromotoren tot 30% van het vermogen kunnen leveren,**" zegt het hoofd van Onera. Het enige probleem is het gewicht van de batterijen, die enkele tonnen aan het vliegtuig zouden toevoegen.

Parallele hybride of elektrische turbo?

Het tweede concept is de elektrische turbo, waarbij een verbrandingsmotor een elektrische generator aandrijft, die elektriciteit produceert om de elektromotoren aan te drijven, die 100% van de aandrijving leveren. "Dit concept lijkt misschien vergezocht, maar het heeft geen batterij nodig en maakt het mogelijk om de voortstuwing over het hele vliegtuig te verdelen, waardoor de voortstuwingsefficiëntie wordt verbeterd", zegt de Onera-coördinator. Dit type hybridisatie is bijvoorbeeld te vinden in de koopvaardij.

Voor SMR's daarentegen zijn de concepten die worden bestudeerd beide turbo-elektrisch. Voor vliegtuigen van deze grootte hebben eerdere studies al aangetoond dat het parallel hybride concept tot te veel batterijmassa zou leiden," legt Philippe Novelli uit. Dus richtten we ons onderzoek op de elektrische turbo.

De belofte van de vliegende vleugel

Naast de mogelijkheid om de grootte en prestaties van de gasturbine te vergroten,

zou dit concept van gedistribueerde elektrische aandrijving het mogelijk maken om betere synergieën te bereiken met het casco van het vliegtuig. Bijvoorbeeld door een luchtstroom te genereren die de draagkracht van de vleugels kan verbeteren.

"Elektrische stuurketten kunnen ook worden gebruikt om het vliegtuig beter onder controle te houden bij gierende manoeuvres en om de grootte van het verticale stabilo te beperken," legt Philippe Novelli uit.

Om **de elektrische turbo**

te optimaliseren, **moeten er**

echter **grote wijzigingen worden aangebracht in het ontwerp van het vliegtuig.**

Een van de ontwikkelde concepten bestaat uit het plaatsen van 24 kleine elektromotoren langs de vleugels. Hiervoor zijn langere vleugels nodig dan voor de huidige vliegtuigen. Maar andere concepten zijn nog innovatiever. "We hebben ook een meer ontwrichtend vliegende vleugelproject bestudeerd, dat het ook mogelijk zou maken om de grenslaag [de langzame luchtstroom dicht bij de romp, noot van de redacteur] in te nemen om de efficiëntie van de turbine te optimaliseren", zegt de Onera-onderzoeker.

Voorzichtige conclusies

Vandaar de **nogal voorzichtige conclusies van het onderzoeksprogramma** over de haalbaarheid van een vliegtuig van het type Airbus A320 met hybride elektrische aandrijving. De **SMR-doelstelling is duidelijk nog ver weg**," geeft de Onera-coördinator toe. Op dit moment is er nog geen configuratie geïdentificeerd die een prestatiewinst oplevert ten opzichte van een conventionele configuratie. Bovendien vereisen SMR's een zeer hoog elektrisch vermogen en elektrische netwerken met spanningen die ver verwijderd zijn van die in de luchtvaart," vervolgt hij. Op dit moment gebruiken we niet meer dan 540 volt. We denken dat we binnenkort 800 volt kunnen bereiken, maar ons werk aan SMR's leidt meer in de richting van elektrische distributiesystemen van 3000 volt. En daar zijn de bijbehorende problemen (vlamboog, gedeeltelijke ontlading...) ernstig", legt hij uit.

Aan de andere kant **zijn de conclusies veel optimistischer voor de regionale luchtvaart.** Voor de regionale luchtvaart kunnen we binnen het bereik van 800 volt blijven," benadrukt Philippe Novelli. En hier hebben we turbo-elektrische configuraties die een aanzienlijke prestatiewinst opleveren. Parallele hybride configuraties met accu's lijken ook voordelen te kunnen bieden in de regionale luchtvaart, maar over veel kleinere actieradius, in de orde van 200 NM [370 km]".

Gezien de huidige stand van de wetenschap en behoudens technologische doorbraken op het gebied van brandstofcellen, kunnen we nu al een profiel opstellen van het eerste koolstofvrije vliegtuig dat waarschijnlijk al in 2035 in gebruik zal worden genomen. **Het wordt een regionaal vliegtuig met gedistribueerde hybride elektrische aandrijving, met batterijen en een generator.**

Sommige mensen in Toulouse hebben de grote lijnen al geschetst. **Qua grootte vergelijkbaar met een ATR-42,** maar met langere vleugels, zou het worden

uitgerust met zes tot acht propellermotoren - 5 of 7 elektrische en één conventionele gasturbine - verdeeld over de vleugels.

Het opstijgen en landen zou, in 100% elektrische modus, bijna geluidloos zijn. De kleine verbrandingsmotor wordt alleen gebruikt om te kruisen, als generator of om de actieradius te vergroten. Dit alles zou zowel luchthavenbewoners als milieuactivisten tevreden moeten stellen.

Mijn commentaar: onderzoeksinspanningen om koolstofvrije vliegtuigen te ontwikkelen moeten worden toegejuicht. De term "koolstofvrij" moet echter met de nodige voorzichtigheid worden gebruikt, want het betekent niet de volledige eliminatie van CO₂-uitstoot voor hybride modellen.

De uitdaging wordt nog complexer door de grote massa: het casco, de motoren, passagiers, bagage, enzovoort, en ook de generatoren.

Op dit moment is er alleen een demonstratievliegtuig (zie foto hierboven). Het meet slechts 4 meter!

Volgens het rapport uit 2022 van de International Council on Clean Transportation (ICCT) zouden elektrische vliegtuigen op batterijen alleen geschikt zijn voor regionale vluchten, net als vliegtuigen op waterstof.

Deze vluchten zijn momenteel verantwoordelijk voor 6% van de CO₂-uitstoot van het wereldwijde luchtverkeer. Tegen 2050, opnieuw volgens dit rapport, zou de vermindering van de CO₂-uitstoot van elektrische vliegtuigen 3,7 miljoen ton kunnen bedragen, of slechts 0,2% van de voor die datum voorspelde uitstoot van het passagiersluchtverkeer.

Gezien het tijdsbestek (de haalbaarheid van de eerste hybride-elektrische vliegtuigen is pas voorzien in 2035), is het onrealistisch om te denken dat deze technologie vóór 2050 kan worden uitgebreid naar "normale" middellangeafstandsvliegtuigen.

Tegelijkertijd, als we de capaciteit van toekomstige koolstofarme vliegtuigen vergelijken met de moeilijkheid om duurzame vliegtuigbrandstoffen te leveren, kunnen we ons terecht zorgen maken over de LTAG (Long Term Aspiration Goal) die in 2022 door de ICAO-lidstaten is vastgesteld voor het jaar 2050: koolstofneutraliteit in het luchtvervoer tegen 2050.

Voor de goede orde stelt ICAO dat "het bereiken van dit doel zal afhangen van de gecombineerde effecten van verschillende maatregelen om de koolstofuitstoot te verminderen, waaronder het versneld inzetten van nieuwe innovatieve vliegtuigen,

het beperken van het luchtverkeer en het verhogen van de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF)".

Er is dus dringend behoefte aan meer middelen voor onderzoek als we de gestelde doelen willen bereiken.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 23 augustus op **7,644 euro**. Het is deze week gedaald (-1,37%).

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023 en op 17,77 euro op 19 juni 2023.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor AF-KLM aandelen is **11,11 euro** (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 19,60 euro, het laagste 8 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

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

Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM flirt met een historisch dieptepunt.

De gemengde halfjaarresultaten van de luchtvaartmaatschappijen hebben geleid tot een daling van hun aandelenkoersen. De aankondiging van de halfjaarresultaten van Air France-KLM, die ook gemengd waren, zorgde paradoxaal genoeg voor een stijging van de aandelenkoers.

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel Air France-KLM is €11,11, een daling van bijna €3 in twee maanden.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$1 gedaald tot \$95. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 3 tot \$ 77 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 nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> **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 u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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, [bezoek dan mijn website navigation, 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 de deelneming in 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](#).

11.622 mensen ontvangen dit persoverzicht live