

Belastingen: de luchtvaartsector vraagt om echt overleg



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)

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 988, 28 oktober 2024

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

[volg dan deze link.](#)

Ik deel de bestaansreden van de Air France-KLM groep:

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

De brief van maandag

Inhoud :

Belasting op luchtvaartmaatschappijen: luchtvaartsector roept op tot echt overleg

Steun aan KLM tijdens Covid-19 kwam op het juiste moment

AFI KLM E&M breidt steun uit voor onderdelen en Leap

Air France-KLM onderzoekt alle opties voor privatisering TAP, zeggen bronnen

IndiGo boekt verlies maar houdt vast aan wereldwijd groeiplan

Airbus of luchtvaartmaatschappijen leveren: het ongemakkelijke dilemma voor motorenfabrikant Safran

Crisis bij Boeing: luchtvaartmaatschappijen zullen honderden vliegtuigen missen

Airbus acht de CFM Rise-motor "veelbelovend" voor zijn toekomstige vliegtuigen, de opvolger van de A320

Met kelderende olieprijs klimt Air France-KLM en valt TotalEnergies terug

> Belasting op de luchtvaartsector: de luchtvaartsector roept op tot echt overleg

(bron FNAM) 25 oktober 2024 - Het voorstel om de belastingen op het luchtvervoer met een miljard euro per jaar te verhogen door een gecombineerde verhoging van het solidariteitstarief op vliegtickets (TSBA) en een specifieke belasting op de

"zakenluchtvaart" wordt de komende dagen behandeld als onderdeel van de begrotingswet voor 2025.

De FNAM heeft de regering en nationale vertegenwoordigers herhaaldelijk gewezen op de grote gevolgen van dit voorstel voor in Frankrijk gevestigde luchtvaartmaatschappijen, dat zou kunnen leiden tot het verdwijnen van hele sectoren van het Franse luchtvervoer, waaronder de algemene en zakenluchtvaart.

In dit verband **benadrukt de FNAM haar ontzetting over de verklaringen van de regering waarin dit project wordt voorgesteld als "evenwichtig" en het onderwerp is geweest van "breed overleg tussen de overheid en alle luchtvaartmaatschappijen"**.

Het gewicht van de belasting zal onevenredig zwaar wegen op in Frankrijk gevestigde luchtvaartmaatschappijen en hun werknemers, en zal bijdragen aan hun verzwakking ten opzichte van concurrenten binnen en buiten Europa die al profiteren van een gunstiger regelgevend en fiscaal kader. Het zal Frankrijk ook een minder aantrekkelijke bestemming maken.

De FNAM roept de regering op om eindelijk te doen wat ze beweert te hebben gedaan, namelijk echt overleg met de sector en een economische impactstudie van de voorgestelde maatregel.

De luchtvaart alleen kan niet meer dan de helft van de extra "groene" belasting voor bedrijven in de Finance Bill 2025 dragen. Net als voor de andere betrokken sectoren geldt dat elke bijdrage alleen proportioneel en beperkt in de tijd mag zijn, om het vermogen van de sector om koolstofarm te worden te waarborgen[1].

De FNAM herhaalt ook haar oproep om de opbrengsten van de belasting op het luchtvervoer te gebruiken om de sector koolstofarm te maken.

Mijn commentaar: Luchtvervoer is een geglobaliseerde business. Bilaterale overeenkomsten (tussen staten) vergemakkelijken de concurrentie.

Frankrijk is een van de landen die het luchtvervoer het zwaarst belasten, hetzij direct via belastingen, hetzij indirect via socialezekerheidsbijdragen.

Het verschil in sociale lasten tussen Frankrijk en Nederland leidt bijvoorbeeld tot een verschil in operationele marge van 2% ten gunste van KLM.

Het zij verre van mij om het Franse sociale model in twijfel te trekken. Maar je moet deze cijfers in gedachten houden om te begrijpen hoeveel meer Air France gestraft zal worden door de nieuwe belasting.

> De steun aan KLM tijdens Covid-19 kwam op tijd

(bron De Telegraaf, vertaald met Google) 24 oktober 2024 - Volgens een analyse van adviesbureau Ernst & Young (EY) **is KLM de pandemiecrisis relatief ongeschonden doorgekomen dankzij 3,4 miljard euro aan leningen en garanties**. De financiële situatie van KLM is nog niet terug op het niveau van voor de pandemie, maar de leningen en subsidies hebben het bedrijf geholpen om de gevolgen van de pandemie het hoofd te bieden.

Toch heeft **EY** ook bedenkingen bij de manier waarop de overheid KLM heeft gesteund. Bijvoorbeeld door al heel vroeg aan te kondigen dat het ministerie van Financiën KLM hoe dan ook zou steunen. Hierdoor konden bijvoorbeeld aandeelhouders of leveranciers op hun handen blijven zitten zonder bij te hoeven dragen. In het **rapport wordt ook kritiek geuit op de versobering van de arbeidsvoorwaarden voor KLM-personeel**, een van de voorwaarden van de steun, zonder dat de vakbonden hierbij betrokken werden.

EY zet ook vraagtekens bij het feit dat er geen financiële consequenties verbonden kunnen worden aan het niet naleven van de steunvoorwaarden door KLM. Dit laatste is een van de adviezen die de heer Heinen ter harte neemt. "Wanneer steun wordt verleend met belastinggeld, moeten we er vooral voor zorgen dat het bedrijf zich aan de voorwaarden houdt", aldus de minister van Financiën. **"In de toekomst moeten de voorwaarden voor het verlenen van steun duidelijker worden geformuleerd en moeten er krachtigere handhavingsinstrumenten komen om in te grijpen."**

KLM "is het eens met de belangrijkste conclusie van de beoordeling dat de steun aan KLM voldoende effectief was": "KLM heeft de lening veel sneller terugbetaald dan verwacht - in juni 2022 - inclusief de rente van 80 miljoen euro. We zijn de Nederlandse overheid veel dank verschuldigd voor deze steun in een ongekend moeilijke periode."

Mijn commentaar: De steun van de Nederlandse regering aan KLM om uit de Covid-crisis te geraken is herhaaldelijk onderwerp geweest van felle kritiek, zowel van waarnemers als van bepaalde volksvertegenwoordigers.

Het rapport in kwestie, dat in opdracht van de regering is opgesteld, brengt duidelijkheid in de situatie. Het stelt KLM grotendeels vrij. Het wijst er echter op dat de door de regering opgelegde clausules niet nauwkeurig genoeg waren.

De voorwaarden hielden bijvoorbeeld onvoldoende rekening met veranderingen in externe omstandigheden zoals de economie.

De luchtvaartsector herstelde zich in 2022, tegelijk met de inflatie. KLM moest de salarissen verhogen om te voorkomen dat personeel het bedrijf zou verlaten. Politici waren woedend over deze situatie, terwijl dezelfde politici destijds hadden

opgeroepen tot een verhoging van de salarissen om de inflatie op te vangen.

> **AFI KLM E&M breidt ondersteuning voor componenten en Leap uit**

(bron Aviationweek, vertaald met Deepl) 25 oktober 2024 - **AFI KLM E&M heeft dit jaar tijdens MRO Europe verschillende nieuwe klantcontracten getekend, waarmee het zijn werkzaamheden op het gebied van componenten- en motorondersteuning uitbreidt.**

De MRO-leverancier heeft een langetermijnovereenkomst getekend **met de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa** voor de ondersteuning van onderdelen op haar Boeing 787-vloot. De overeenkomst voorziet in de vestiging van een hoofdbasiskit in Madrid speciaal voor de 787-vloot van de luchtvaartmaatschappij.

AFI KLM E&M heeft ook een nieuw Airbus A320 contract getekend **met Air Corsica** voor de ondersteuning van onderdelen, ter vervanging van een bestaande overeenkomst uit 2013. Het nieuwe contract, dat loopt tot eind 2035, omvat diensten zoals component pooling, reparaties en het plaatsen van een main base kit op Air Corsica's hoofdbasis in Ajaccio, Frankrijk.

Om haar activiteiten op de markt voor CFM International Leap-motoren te versterken, is AFI KLM E&M ook een partnerschap aangegaan **met LOT Polish Airlines** om snelle ondersteuning te bieden voor haar Leap 1B-motoren. Naast het versterken van de relatie met LOT, die al ondersteuning voor de 737- en 787-onderdelen van de luchtvaartmaatschappij omvat, maakt dit partnerschap deel uit van de plannen van AFI KLM E&M om Leap-expertise te ontwikkelen.

(....)

"We hebben al meer dan 70 Leap Quick Tours uitgevoerd en we gaan nu over op prestatieherstel winkelbezoeken," zei Marcel Kuijn, AFI KLM E&M Vice President Sales Europe and Key Accounts, in de marge van MRO Europe. **"Normaal gesproken specialiseren we ons in een bepaald type motor in een bepaalde installatie. Voor Amsterdam en Parijs hebben we, gezien de omvang van de Leap-markt, besloten om aan beide zijden te investeren zodat beide werkplaatsen volledig capabel zouden zijn. Dit is een uniek geval voor ons,** maar het laat ook het grote potentieel van deze markt en de behoeften van onze klanten zien.

Het afgelopen jaar heeft AFI KLM E&M meer dan 20 nieuwe contracten gesloten in de Europese regio. "Er komen nog meer contracten aan. We werken aan een groot aantal nieuwe mogelijkheden en het is duidelijk dat Leap een belangrijk aandachtsgebied voor ons is," zegt Kuijn.

Mijn commentaar: AFI KLM E&M loopt voorop, met name op het gebied van motoronderhoud.

Dankzij de in 2018 ondertekende overeenkomst met CFM kan het bedrijf luchtvaartmaatschappijen benaderen met zowel Leap 1A-motoren (Airbus-versie) als Leap 1B-motoren (Boeing-versie).

Let op de verandering die enkele jaren geleden is doorgevoerd en die een einde heeft gemaakt aan de specialisatie van de onderhoudssites van de Air France-KLM groep, waardoor de werklast beter verdeeld kan worden tussen Air France en KLM.

> Air France-KLM onderzoekt alle opties om TAP te privatiseren, volgens bronnen

(bron Reuters) 25 oktober 2024 - **Air France-KLM is geïnteresseerd in deelname aan de privatisering van de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP en overweegt verschillende opties** die Lissabon naar voren zou kunnen schuiven, waaronder de aankoop van een minderheidsbelang, vertelde een bron dicht bij de zaak aan Reuters.

De minderheidsregering van Portugal staat op het punt om een consultatieronde af te ronden met potentiële kopers van TAP, waaronder ook Lufthansa en IAG, eigenaar van British Airways, om hun standpunten te verzamelen voordat ze een privatiseringsplan formuleren.

De Portugese premier Luis Montenegro, die eerder had aangedrongen op volledige privatisering, gaf op 9 oktober aan dat **een gedeeltelijke verkoop nu tot de mogelijkheden behoorde**.

De privatisering moet worden goedgekeurd door het parlement, waar de socialisten, die de oppositie tegen de regering leiden, hebben beloofd tegen de verkoop van een meerderheidsbelang te stemmen.

(...)

Mijn commentaar: Het proces voor de gedeeltelijke verkoop van TAP Air Portugal is opnieuw gestart.

De bidders worden vooral aangetrokken door de verbindingen met Brazilië, Portugeessprekende Afrikaanse landen en de Verenigde Staten vanaf de hub in Lissabon.

Het Europese netwerk van TAP, dat grotendeels verliesgevend is, is voor hen van weinig belang.



Hieronder vind je de bestemmingen die TAP aandoet vanuit Portugal

> **IndiGo boekt verlies maar handhaaft wereldwijd groeiplan**

(Skift bron) 25 oktober 2024 - Low-cost luchtvaartmaatschappij IndiGo rapporteerde vrijdag een verlies van 9,9 miljard Indiase roepies (\$118 miljoen) voor het laatste kwartaal - een ommekeer na zeven opeenvolgende winstgevende rapporten voor India's grootste luchtvaartmaatschappij.

Bij de presentatie van de resultaten op vrijdag **gaf Pieter Elbers**, CEO van IndiGo, **de schuld aan** de stijgende brandstofprijzen en **het aan de grond houden van meer dan 70 vliegtuigen vanwege problemen met sommige Pratt & Whitney-motoren. Hij zei ook dat de vraag begon af te nemen na het hoge niveau van vorig jaar.**

(...)

Elbers heeft altijd gezegd dat IndiGo van plan was om een wereldwijde luchtvaartmaatschappij te worden.

Tegen het einde van het jaar wil IndiGo haar internationale netwerk uitbreiden naar 40 bestemmingen. "Ons capaciteitsaandeel in internationale markten heeft 28% bereikt. Met deze toevoegingen zal ons internationale capaciteitsaandeel naar verwachting de beoogde 30% bereiken," zei hij.

IndiGo is ook bezig met productontwikkeling. **IndiGo zal naar verwachting**

binnenkort business class aanbieden op de route Delhi-Mumbai. Tegen het einde van 2025 zal het bedrijf business class aanbieden **op 12 grootstedelijke routes met 40 vliegtuigen.**

(...)

Elbers zei dat de luchtvaartmaatschappij zich voorbereidde op "significante nieuwe groei", maar benadrukte het werk dat nodig is om die groei vast te leggen.

"De groei zal naar verwachting zo snel gaan dat we ons ook zullen moeten aanpassen aan de infrastructuur, zowel op de grond als in de lucht. Terwijl er veel wordt gedaan om ervoor te zorgen dat de infrastructuur wordt versterkt, zal de infrastructuur in een paar grote centra zoals Delhi en Mumbai tijd nodig hebben om zich aan te passen aan deze groei," zei hij.

Dit is misschien de reden waarom IndiGo de eerste luchtvaartmaatschappij is die partner is van de toekomstige internationale luchthaven in Noida, vlakbij Delhi.

De luchtvaartmaatschappij verwacht ook hevige concurrentie. "Op dit moment zijn sommige markten nog onderbediend, maar op andere, vooral internationale markten, neemt de concurrentie toe", aldus de CEO.

Internationale luchtvaartmaatschappijen concurreren met Indiase luchtvaartmaatschappijen om deze snelgroeiende markt te veroveren. Luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, Singapore, Indonesië en Maleisië hebben extra vlieg rechten aangevraagd om het aantal vluchten van en naar India uit te breiden.

Mijn commentaar: De infrastructuur die nodig is om de ontwikkeling van het Indische luchtvervoer te garanderen, liet veel te wensen over.

De voorbije tien jaar heeft India een grootschalig programma opgestart om zijn luchthavencapaciteit te moderniseren en te versterken.

Deze sterke politieke steun is ongetwijfeld een van de grootste verschillen met wat er voordien gebeurde.

Het aantal hubs is sinds 2014 al verdubbeld tot bijna 150, renovatie- en uitbreidingsprojecten niet meegerekend.

Momenteel wordt er een nieuwe impuls gegeven, waarbij de overheid over een periode van 5 jaar 11 miljard euro investeert om tegen 2025 tussen de 200 en 220 operationele luchthavens en vliegvelden te hebben.

Tegelijkertijd is de regering ook begonnen met een grondige herziening van het luchtverkeersleidingssysteem.

> Airbus of luchtvaartmaatschappijen leveren: het ongemakkelijke

dilemma van Safran als motorfabrikant

((bron Les Echos) 25 octobre 2024 - **Safran zal in 2024 iets minder vliegtuigmotoren van de nieuwe generatie (LEAP-model) leveren dan verwacht, maar toch iets meer geld verdienen.** Dat is de ietwat paradoxale situatie die vrijdag naar voren kwam uit de publicatie van de kwartaalverkoopcijfers. Voor de derde keer dit jaar heeft het lucht- en ruimtevaart- en defensieconcern zijn leveringsverwachtingen voor de LEAP-motor, die samen met General Electric wordt geproduceerd, naar beneden bijgesteld.

(...)

Sinds het begin van het jaar hebben Safran en General Electric slechts 1.029 LEAP-motoren kunnen leveren, 12% minder dan in dezelfde periode in 2023.

Dit is te wijten aan vertragingen bij de leveringen en kwaliteitsproblemen bij sommige leveranciers, die nog steeds niet zijn teruggekeerd naar hun productieniveaus van voor Covid. "De situatie in de toeleveranciersketen verbetert langzaam, maar de moeilijkheden zullen waarschijnlijk tot in 2025 aanhouden", aldus Olivier Andriès, CEO van Safran.

De LEAP-motor drijft alle Boeing 737 MAX-vliegtuigen en meer dan de helft van de Airbus A320's aan. Deze daling in het aantal leveringen zal Airbus echter waarschijnlijk meer treffen dan Boeing. Boeing is verwickeld in een crisis en een staking en produceert veel minder **737 Maxes dan verwacht - amper 20 een maand voor de staking - ook al blijft het de geplande motoren voor zijn B737's leveren.** Aan de andere kant houdt de LEAP-vertraging de leveringen van Airbus tegen en zou zelfs kunnen verhinderen dat Airbus zijn leveringsdoelstelling voor de A320 dit jaar haalt.

(...)

Safran haalt het grootste deel van zijn winst uit zijn aftersalesactiviteiten. En deze exploderen. Bij gebrek aan nieuwe vliegtuigen maken luchtvaartmaatschappijen intensief gebruik van hun oudere vloot, waarvan de motoren steeds zwaarder onderhoud nodig hebben, wat Safran veel voordeel oplevert. Aan de andere kant zal de extra belasting op de winst van grote bedrijven, die in de begroting voor 2025 is opgenomen, de winst van Safran in 2025 met 320 tot 340 miljoen euro verlagen en met ongeveer 500 miljoen euro over twee jaar. Toch **geeft de CEO van de motorenfabrikant toe dat de situatie van Safran ten opzichte van zijn twee belangrijkste klanten, Airbus en Boeing, nauwelijks comfortabel is.** We worden geconfronteerd met een conflict van prioriteiten, waardoor we elke week ingewikkelde afwegingen moeten maken," legde hij uit aan 'Les Echos'. Aan de ene kant moeten we de aan de vliegtuigbouwer beloofde leveringen nakomen en aan de andere kant ervoor zorgen dat de vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappijen die met onze motoren zijn uitgerust, veilig vliegen. **Hij wijst er verder op dat een aantal grote luchtvaartmaatschappijen steeds meer onderhoudswerkzaamheden nodig hebben aan vliegtuigen die continu in**

bedrijf zijn. Dit geldt met name voor luchtvaartmaatschappijen in warme landen zoals de Golfstaten. "Motoren hebben een kortere ondervleugeltijd dan verwacht en moeten eerder worden gereviseerd," legt Safran uit. Het knelpunt in de productie van hogedrukturbinebladen dat Safran in juni aankondigde, is nog steeds niet opgelost, ook al werkt de groep aan een nieuw bladontwerp dat tegen het eind van het jaar moet worden geïmplementeerd. (..)

Helaas **zijn de LEAP 1-A motor in de Airbus en de LEAP 1-B motor in de 737 Max niet uitwisselbaar.** Voor Boeing zijn de 737 Max productiecijfers die waren aangekondigd voor 2024 nooit gehaald. En sinds een maand ligt de productie stil door de staking. Safran gaat daarom zijn productieplannen voor Boeing in 2025 naar beneden bijstellen, wat waarschijnlijk ingewikkeld zal zijn voor bepaalde onderaannemers, ook al heeft de Safran-baas toegezegd de omvang van deze bezuinigingen te beperken om zijn leveranciers te ontzien.

Aan de kant van Airbus zal het ook ingewikkeld worden om een groter beroep te doen op Pratt & Whitney, dat ongeveer 40% van de A320 neo-toestellen uitrust. Productiefouten dwingen sommige luchtvaartmaatschappijen, zoals Wizz Air, Indigo en Air France, momenteel om tientallen A220's en A320's met P&W-motor aan de grond te houden voor revisie. Dit probleem, in combinatie met vertragingen bij de levering en een tekort aan reserveonderdelen voor het onderhoud van de vloot, weegt zwaar op de groei van het luchtvervoer.

***Mijn commentaar:** Voor Safran is het een moeilijke keuze: moeten we de vliegtuigbouwers tevreden stellen of de luchtvaartmaatschappijen, rekening houdend met het feit dat de marges op reserveonderdelen hoger zijn dan op motoren?*

In magere tijden is het antwoord duidelijk, of Airbus en Boeing het nu leuk vinden of niet.

> **Crisis bij Boeing: luchtvaartmaatschappijen zullen honderden vliegtuigen missen**

((bron Les Echos) 25 oktober 2024 - **De voortdurende staking bij Boeing is de zoveelste koude douche voor luchtvaartmaatschappijen,** waarvan sommige al maanden wachten op hun nieuwe vliegtuigen. Hoewel de vliegtuigbouwer er in september in slaagde 33 vliegtuigen af te leveren, ondanks de staking die op 13 september begon, zijn de leveringen van Boeing-vliegtuigen sindsdien bijna volledig opgedroogd, met slechts één B737 met één gangpad en één B787 die in de eerste 15 dagen van oktober werden afgeleverd. Deze twee vliegtuigen waren al voor de staking geassembleerd en stonden te wachten om door hun kopers in ontvangst te worden genomen.

Met andere woorden, bijna niets vergeleken met de leveringen van Boeing vóór de staking, die in juni 44 vliegtuigen hadden bereikt, waaronder 34 B737 Maxes. Dit

was al veel minder dan de luchtvaartmaatschappijen hadden verwacht. **Vorige maand klaagde Ryanair, een van Boeings trouwste klanten, dat het slechts 30 B737's had ontvangen van de 50 die dit jaar werden verwacht.** Hierdoor moest het bedrijf deze zomer vluchten annuleren. "We zullen niet dezelfde fout maken voor 2025 en we zullen onze groeiverwachtingen naar beneden bijstellen", verklaarde de CEO van Boeing, Michael O'Leary, onlangs.

Paradoxaal genoeg **is deze langdurige staking niet de eerste oorzaak van de groeiende kloof tussen de verwachtingen van de klanten van Boeing en de productiecapaciteit van het bedrijf. De huidige paroxysmale situatie is het resultaat van een lange afdaling naar de hel.** Om de diepte hiervan in te schatten, hoeven we ons alleen maar te herinneren dat in 2018, het laatste "normale" jaar van Boeing vóór de 737 Max-crisis en de Covid-epidemie, de vliegtuigbouwer 806 vliegtuigen leverde, waaronder 580 B737's.

Boeing was toen goed op dreef en had als doel de productie tegen het einde van het decennium op te voeren tot duizend vliegtuigen per jaar. Maar twee 737 Max-crashes in 2018 en 2019 brachten dit momentum tot stilstand en dwongen de vliegtuigbouwer om de leveringen van de vliegtuigen met één gangpad, die goed zijn voor het grootste deel van de verkoop, meer dan een jaar stil te leggen.

(...)

De staking heeft een toch al zeer slechte situatie alleen maar verergerd.

Vergeleken met de situatie eind augustus, die resulteerde in 40 leveringen, en rekening houdend met de 33 leveringen in september, zal de impact van de staking eind oktober slechts ongeveer vijftig niet geleverde vliegtuigen vertegenwoordigen.

Vergeleken met de productieniveaus van 2018 zou de kloof tussen de beloften van Boeing en zijn werkelijke leveringscapaciteit in 2024 echter in de buurt liggen van 400 tot 450 vliegtuigen.

Dit zijn vliegtuigen die luchtvaartmaatschappijen niet snel zullen zien aankomen en waarvan de afwezigheid waarschijnlijk de groei van het verkeer zal vertragen, evenals de vernieuwing van de wereldvloot en de vermindering van de CO2-uitstoot. En Boeing is helaas niet de enige die de verwachtingen van zijn klanten teleurstelt. Ondanks een onvergelijkbaar betere situatie is Airbus ook niet teruggekeerd naar de productieniveaus van voor de crisis. De Europese vliegtuigbouwer hoopt dit jaar minstens 770 vliegtuigen af te leveren... tegenover 863 in 2019.

Mijn commentaar: de ellende van Boeing maakt Airbus niet blij.

Het is onmogelijk voor een vliegtuigbouwer om de productie snel te verhogen. De benodigde infrastructuur is lastig voor zowel fabrikanten als motorleveranciers, omdat motoren niet uitwisselbaar zijn.

> Airbus vindt de CFM Rise-motor "veelbelovend" voor zijn

toekomstige vliegtuig, de opvolger van de A320

(bron L'Usine nouvelle) 21 oktober 2024 - **Airbus** heeft nog geen kandidaat geselecteerd, maar het lijkt er al wel op dat het die steunt. De Europese vliegtuigbouwer **heeft zojuist bevestigd dat een serieuze kandidaat in een goede positie verkeert om zijn toekomstige vliegtuig met één gangpad aan te drijven**, de aangekondigde vervanger van de A320 die op zijn vroegst in 2035 in dienst moet komen. **"De open fan is veelbelovend"**, zei Christian Scherer, CEO van de commerciële vliegtuigbusiness van Airbus. Deze uiting van interesse werd gedaan tijdens een bijeenkomst die op vrijdag 11 oktober werd georganiseerd door de Association of Aeronautics Journalists (AJPAE). Dit is goed nieuws voor Safran en General Electric, ook al is de strijd nog niet gewonnen.

Open ventilator? Dit is een motorarchitectuur die breekt met de architectuur die momenteel wordt gebruikt in de commerciële luchtvaart. **Met andere woorden, een voortstuwingssysteem zonder de gondel die normaal gesproken de bladen omringt.** CFM International, een joint venture tussen Safran en General Electric, is een voorvechter van dit avontuurlijke technologische alternatief. Op basis van werk dat in de jaren 2010 is uitgevoerd, hebben de twee motorenfabrikanten in 2021 het CFM Rise demonstratiemodel gelanceerd, **waarvan een model op schaal 1/5** al is getest in de windtunnels van het Franse onderzoekscentrum voor lucht- en ruimtevaart (Onera). Elektrische hybridisatie van de motor wordt ook overwogen.

Achter deze technologische paradigmaverschuiving gaat een veelbelovende belofte schuil: een vermindering van het energieverbruik met ongeveer 20%. Dit is des te aantrekkelijker **omdat de huidige architectuur van vliegtuigmotoren slechts asymptotische voordelen biedt, omdat ze zo ver zijn doorgedreven.** "Feit blijft dat open ventilatoren nog een aantal vragen moeten beantwoorden," voegt Christian Scherer toe. Hoe zit het met geluidsoverlast door de afwezigheid van gondels? "Vijftien jaar geleden, toen we naar de open waaier keken, struikelden we over de geluidskwestie, maar sindsdien is er veel vooruitgang geboekt," zegt Christian Scherer. Dat is een goede zaak, want de regelgeving voor luchthavens op dit gebied belooft strenger te worden.

Een andere kwestie belooft Airbus en CFM International, die samenwerken aan deze niet-geleide

motorarchitectuur, meer hoofdbrekens te bezorgen: de integratie van dit type aandrijfsysteem met de rest van het vliegtuig. **Waar moet deze "open ventilator" worden geplaatst om zijn efficiëntie optimaal te benutten, rekening houdend met het feit dat de diameter van de CFM Rise ventilator 4 meter is, tweemaal die van de huidige A320? De opties zijn open, in termen van de vleugel en de staart van het vliegtuig.**

De uitdaging heeft ook te maken met veiligheid", zegt Christian Scherer. **Het vliegtuig moet bestand zijn tegen het loskomen van een propeller die de romp raakt.** Moeten we aan deze wettelijke vereiste voldoen of kunnen we analytisch aantonen dat dit scenario zich in geen geval kan voordoen? Er zouden materialen

kunnen worden gebruikt om de structuur van het vliegtuig te versterken, maar het extra gewicht mag niet ten koste gaan van de verhoogde efficiëntie van de motor. "Dat is de vergelijking die we moeten oplossen", vat Christian Scherer samen. Voorlopig heeft Airbus het industriële tijdschema voor zijn toekomstige vliegtuigen met één gangpad niet gewijzigd: terwijl **de belangrijkste technologische keuzes voor het vliegtuig moeten worden gedefinieerd voor een lancering van het programma die tussen 2027 en 2028 is gepland**, zou het vliegtuig "in het midden van het volgende decennium of in de tweede helft" in dienst kunnen komen, zoals Christian Scherer herhaalde.

Wat de verwachte prestaties betreft, wijst Airbus erop dat het brandstofverbruik 20 tot 25% lager zou moeten zijn dan dat van de huidige generatie. De motor is niet de enige factor waarmee rekening moet worden gehouden: de vliegtuigbouwer rekent ook op aerodynamica, lichtere materialen en vleugelarchitectuur. En het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof zou de ecologische voetafdruk van toekomstige motoren nog verder kunnen verkleinen.

De teerling is nog niet geworpen, maar ik geloof er heilig in," zegt Christian Scherer. We moeten deze technologie testen en proberen om het te laten werken, want de belofte van een lager energieverbruik ligt in lijn met ons traject." **Grondtesten op ware grootte van de CFM Rise zijn gepland voor eind 2026, gevolgd door vliegtesten tot 2027 vanuit het Airbus testcentrum in Toulouse** (Haute-Garonne): een aangepaste A380 zal worden uitgerust met het motordemonstratiemodel, waardoor het werk aan de integratie van het aandrijfsysteem met de rest van het vliegtuig kan worden versneld. Op de site van Safran in Villaroche (Seine-et-Marne) is het gebouw voor de motor momenteel in aanbouw. Volgens de groep zullen de testfaciliteiten vanaf het voorjaar van 2025 worden geïnstalleerd voor inlaat- en uitvaltests.

Deze ontwikkeling weerhoudt Airbus er niet van om te hopen op alternatieve aanbiedingen van andere motorfabrikanten, want de vliegtuigbouwer wil luchtvaartmaatschappijen een keuze aan motoren bieden, zoals het geval is bij de A320. De twee concurrenten van CFM International staan niet stil. Het Amerikaanse bedrijf Pratt & Whitney (RTX-groep) richt zich bijvoorbeeld op elektrische hybridisatieoplossingen voor zijn turbofanmotor, terwijl het Britse Rolls-Royce in de aanval gaat met zijn UltraFan, die wordt gekenmerkt door een krachtoverbrenging die als buitengewoon wordt gepresenteerd. Deze ontwikkelingen zijn ook interessant voor Boeing.

Wat de keuze van de motorfabrikant(en) ook is, bestaat niet het risico dat dit nieuwe vliegtuig de A320 kannibaliseert en de facto zijn commerciële momentum vermindert? Natuurlijk zal het de A320 kannibaliseren, dat is duidelijk," geeft Christian Scherer toe. Maar de A320 heeft al een prachtig orderboek. En ik heb liever dat we de vervanging van de A320 in goede banen leiden dan dat we er het slachtoffer van worden. Voor motorfabrikanten staat er financieel enorm veel op het spel. CFM International, hoe gedurfd zijn voorstel ook is, heeft de race om de volgende generatie vliegtuigen met één gangpad uit te rusten nog niet gewonnen.

Mijn commentaar: Al tientallen jaren zijn verbeteringen aan motoren de belangrijkste bron van brandstofbesparing.

Maar, zoals het artikel aangeeft, "de huidige architectuur van vliegtuigmotoren biedt slechts asymptotische voordelen, omdat ze tot nu toe is doorgedrukt".

Motorfabrikanten zijn daarom op zoek naar een technologische doorbraak.

Er worden verschillende wegen verkend. De meest in het oog springende (elektromotoren en waterstofmotoren) zouden in het gunstigste geval na 2050 operationeel kunnen zijn.

Dan is er nog de CFM Rise motor, die ik al in detail heb besproken, met name in mijn [nieuwsbrief nr. 918](#). Deze motor zou meer dan 20% brandstof kunnen besparen.

Deze motor zou meer dan 20% brandstof kunnen besparen. Het enige nadeel is de diameter, die twee keer zo groot is als die van de huidige motoren.

Airbus (zie artikel) en Boeing (zie hieronder) zijn beide begonnen aan dit motorproject.



In de infographic hierboven, geleverd door Boeing, zijn de vleugels boven de romp gemonteerd.

Boeing ontwikkelt het vliegtuig met een MD-90 romp als structuur.

Het concept vereist dat de vleugels van het vliegtuig boven de romp worden gemonteerd en dat deze vleugels een veel hogere hoogte-breedteverhouding hebben dan conventionele vleugels.

Lange vleugels hebben een groter bereik en zijn over het algemeen efficiënter. Maar lange vleugels kunnen extra trusssteun nodig hebben, zoals in het geval van

de X-66A.

NASA (die het project ondersteunt) beweert dat een met vakwerk versterkte vleugel het volgende vliegtuig met een smalle romp 10% efficiënter kan maken, waarbij andere technologieën (zoals CFM Rise-motoren) een totale efficiëntiewinst tot 30% opleveren.

Beurs persoverzicht

> Met dalende olieprijsen stijgt Air France-KLM en daalt TotalEnergies

(bron BFM Bourse) 28 oktober 2024 - Olie daalde maandag scherp nadat Israëlische aanvallen de Iraanse infrastructuur spaarden, waardoor het risico op onderbrekingen in de aanvoer in de regio werd uitgesloten. Luchtvaartmaatschappijen maakten een sprong, gestimuleerd door de daling van de ruwe olie.

Hoewel de olieprijsen de afgelopen weken iets waren hersteld, was de enige (of bijna enige) reden hiervoor de spanning in het Midden-Oosten.

Het risico dat Israël aanvallen zou uitvoeren op de Iraanse olie-infrastructuur en zo de aanvoer van het zwarte goud in de regio zou verstoren, was een van de belangrijkste factoren die de prijzen deden stijgen.

Deze dreiging is nu afgewend, althans op korte termijn. De aanval die Israël zaterdag uitvoerde was gericht op raketproductiefaciliteiten in Iran, maar spaarde locaties die essentieel zijn voor de olieproductie, meldde AFP.

(...)

"Als de spanningen verder afnemen, of als de vredesbesprekingen onverwacht terrein winnen, zouden we olie kunnen zien afglijden naar \$60 per vat, omdat traders zich opnieuw richten op het aanbodoverschot in 2025, vooral als de economische stimuleringsmaatregelen van China niet genoeg zijn", vervolgde de specialist.

In de nasleep van deze aankondigingen zijn de prijzen van het zwarte goud gekelderde. Het decembercontract voor North Sea Brent daalde met 4,6% naar \$72,19 per vat, terwijl het novembercontract voor de in New York genoteerde WTI met 4,9% daalde naar \$68,28 per vat.

Zoals vaak het geval is wanneer olieprijsen sterk fluctueren, reageren verschillende sectoren (..

.)

Bij de luchtvaartmaatschappijen krom Air France-KLM 5% op de Parijse beurs, Lufthansa won 3% in Frankfurt en IAG en easyJet wonnen respectievelijk 2,5% en 4% in Londen.

Luchtvervoersgroepen zijn ook gevoelig voor veranderingen in de olieprijsen, omdat brandstofkosten een van de belangrijkste uitgavenposten van luchtvaartmaatschappijen blijven.

Volgens het universele registratiedocument van Air France-KLM vertegenwoordigt deze rekening een totaal van 7,13 miljard euro in 2023. Op 2 februari van dit jaar schatte de luchtvaartgroep dat een gemiddelde stijging van \$10 in de prijs van een vat ruwe Brent zou leiden tot een stijging van deze rekening van \$553 miljoen (na hedging) en een daling van dezelfde grootteorde tot een besparing van \$544 miljoen.

In een eind september gepubliceerde notitie verhoogde JP Morgan de rating van Air France-KLM naar "overweight". De bank stelde dat de Frans-Nederlandse groep het meest gevoelige aandeel in de sector bleef voor veranderingen in de olieprijs (en dus voor de daling van de olieprijs) en daarom het meest had geprofiteerd van de recente daling van de olieprijs.

(...)

Mijn commentaar: *Op dit moment zijn de schommelingen in de aandelenkoersen voornamelijk te wijten aan factoren buiten de luchtvaartmaatschappijen.*

We zullen meer weten na de publicatie van de kwartaalresultaten, deze week voor Lufthansa, volgende week voor Air France-KLM.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 25 oktober op **9,132 euro**. Over de week is het **stabiel (+0,40%)**.

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 10,77 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 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 heeft zich hersteld tot het niveau van voor de belastinghike.*

Beleggers wachten op de publicatie van de kwartaalresultaten van Air France-KLM op 7 november.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+ \$6) naar \$93. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$76 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn nieuwe commentaar:** De angst voor een Israëliische aanval op olieproductielocaties in Iran heeft geleid tot een stijging van de olieprijsen.*

> **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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie 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.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres weten](#).

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

11.652 mensen ontvangen dit persoverzicht live