

Air France-KLM overweegt een belang van 20% in Air Europa



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. 993, 2 december 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je 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 :

Air France-KLM overweegt een belang van 20% in Air Europa, volgens El Economista
Green fuel: Air France-KLM's inspanningen geprezen door denktank
Emirates verwacht 64 extra Airbus A350-900's
EU keurt voorstellen van Lufthansa goed om 41% van ITA Airways te kopen
Ryanair wil in 2025 op luchthaven Orly landen
Na drie jaar inspanning onthult Safran de vliegtuigmotor van de toekomst
Wanneer Boeing ook interesse begint te krijgen in de niet-geleide ventilatormotor voor zijn toekomstige vliegtuigen met één gangpad

> Air France-KLM overweegt een belang van 20% in Air Europa, volgens El Economista

(bron Reuters) 27 november 2024

Mijn commentaar: In 2016, toen Christian Magne, mijn voorganger als directeur van Air France-KLM, zijn dossiers aan mij overdroeg, was de fusie met Air Europa een van de topprioriteiten.

Historisch gezien zijn de relaties tussen de twee maatschappijen vrij goed, wat constructieve gesprekken over een mogelijke alliantie heeft bevorderd.

Economisch gezien zouden de potentiële synergieën op de route Europa-Zuid-Amerika gunstig zijn voor zowel Air Europa als Air France-KLM.

Het blijft echter de vraag of Air France-KLM de financiële en personele middelen heeft om de integratie van SAS Scandinavia, Air Europa ... en TAP Air Portugal te voltooien.

Als deze uitdaging wordt aangegaan, zou de groep haar positie ten opzichte van haar belangrijkste concurrenten, IAG en de Lufthansa-groep, aanzienlijk kunnen versterken.

Lees het artikel :

De Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij **Air France-KLM is in onderhandeling over een belang van 20% in de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa**, meldde El Economista woensdag op basis van ongenoemde bronnen.

De prijs van dit belang zou hoger zijn dan de €100 miljoen die het moederbedrijf van British Airways, IAG, uitgaf voor een soortgelijk belang, meldde de krant.

Air Europa, dat deel uitmaakt van de Spaanse Globalia groep, overweegt fondsen te werven via een kapitaalverhoging.

In augustus zag IAG af van zijn bod om Air Europa te kopen nadat de Europese Commissie de door de groep voorgestelde corrigerende maatregelen had verworpen.

Air France-KLM,

benaderd door Reuters, **zei dat er onderhandelingen gaande waren over commerciële samenwerking met Air Europa** als onderdeel van de SkyTeam alliantie, maar gaf geen commentaar op de mogelijke overname van een belang in de Spaanse luchtvaartmaatschappij. **Globalia bevestigde**

op haar beurt **dat Air France-KLM geïnteresseerd is in een belang in de luchtvaartmaatschappij.**

"Er is interesse, maar er is ook interesse van andere luchtvaartmaatschappijen en andere fondsen. Niets is bezegeld," zei Globalia in een verklaring die naar Reuters werd gemaild.

Air Europa was niet direct beschikbaar om te reageren op een verzoek om commentaar.

(...)

> Groene brandstof: inspanningen Air France-KLM geprezen door denktank

(bron Les Echos) 3 december 2024

Mijn commentaar: ik heb verschillende keren de gelegenheid gehad om met leden van de NGO Transport et Environnement te praten.

Het zijn toegewijde campagnevoerders die altijd bereid zijn om te luisteren. Hun argumenten met betrekking tot het koolstofvrij maken van het luchtvervoer verdienen het om gehoord en beluisterd te worden.

Het feit dat ze de Air France-KLM groep hebben aangewezen als de best presterende als het gaat om het integreren van duurzame brandstof is geen verrassing.

Eén cijfer vat de situatie samen: in 2022 was de Air France-KLM groep alleen al goed voor 17% van het wereldwijde verbruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Het is echter essentieel om gematigd te blijven. Deze 17% vertegenwoordigt nog steeds slechts ongeveer 1% van het totale brandstofverbruik van de Groep.

Air France-KLM heeft dus nog een lange weg te gaan om haar ambitieuze doelstelling van 10% duurzame brandstoffen in 2030 te halen, een niveau dat drie keer hoger ligt dan de wettelijke vereisten.

Meer informatie:

Volgens de nieuwe Europese regelgeving moeten duurzame vliegtuigbrandstoffen tegen 2030 6% uitmaken van de brandstoffen die worden gebruikt op intra-Europese routes en langeafstandsvluchten vanuit Europa.

Deze drempel geldt echter niet voor langeafstandsretourvluchten.

Air France-KLM neemt van haar kant al haar vluchten op in haar strategie, inclusief retourvluchten op lange afstand.

Op mondiaal niveau ten slotte hebben de lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) zich eind 2023 tot doel gesteld om de uitstoot van de sector tegen 2030 met 5% te verminderen. Dit toont duidelijk aan dat, ondanks de geboekte vooruitgang, de algemene uitdaging immens blijft.

Lees het artikel :

Air France-KLM doet het goed in de race om de luchtvaartsector koolstofvrij te maken. In een nieuw onderzoek naar duurzame vliegtuigbrandstoffen (bekend als SAF of CAD), gemaakt van gebruikte oliën of land- en bosbouwresten, is de denktank "**Transport and Environment**" (T&E) van mening dat de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep zich het meest inzet voor duurzame brandstoffen van de 77 onderzochte luchtvaartmaatschappijen.

Volgens T&E doen van deze 77 luchtvaartmaatschappijen, die verantwoordelijk zijn voor ongeveer 75% van het paraffineverbruik in de wereld, **"er slechts 10 significante inspanningen om over te schakelen van fossiele paraffine naar echt duurzame alternatieven**. De overige 67 kopen ofwel te weinig SAF, of het verkeerde type SAF (bijv. op basis van voedselgewassen, noot van de redactie), of overwegen helemaal geen SAF in hun decarbonisatieplannen". Om haar waarnemingscentrum op te richten, **heeft T&E vier categorieën gedefinieerd (van A voor de best presterende tot D voor de slechtst presterende)** en **Air France-KLM**, die zichzelf tot doel heeft gesteld om tegen 2030 10% FAS in haar brandstof te verwerken, meer dan de 6% die de EU vereist, **zit in categorie B**.

Hoewel "geen enkele luchtvaartmaatschappij de hoogste score behaalt" in de T&E-ranglijst, springt **Air France-KLM eruit "omdat het al FAS gebruikt via geavanceerde biobrandstoffen en biobrandstoffen uit afval (bakolie)"**. Air France-KLM heeft met name haar alliantie met TotalEnergies versterkt voor de levering van duurzame vliegtuigbrandstof. Hierdoor staat het op de eerste plaats, vóór United Airlines en Norwegian.

Hoewel de bevindingen hard zijn voor de luchtvaartmaatschappijen in een tijd waarin de sector heeft beloofd koolstofneutraal te zijn tegen 2050, geeft **T&E** ze niet de volledige schuld. In feite **legt** de denktank **een groot deel van de schuld bij de producenten van deze brandstoffen**. "De helft van de luchtvaartmaatschappijen in de ranglijst scoort nul voor hun onvoldoende gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Eni, TotalEnergies, Shell, BP, Chevron, ExxonMobil, Sinopec en Saudi Aramco zijn van plan om tegen 2030 slechts 3 miljoen ton SAF te produceren, of minder dan 3% van hun huidige productie voor de luchtvaart", merkt de denktank op. De denktank wijst er ook op dat "de e-kerosinemarkt momenteel wordt gedomineerd door kleine raffinaderijen en start-ups, die niet de financiële capaciteit hebben om genoeg te produceren om op lange termijn aan de behoeften van de massamarkt te voldoen".

"Luchtvaartmaatschappijen moeten deze situatie veranderen door met de vuist op tafel te slaan. Ze moeten hun brandstofleveranciers snel duidelijk maken dat wat ze hen verkopen hun vluchten niet groener zal maken. Doen ze dat niet, dan kunnen ze hun doelstelling voor netto nul emissies wel vergeten", zegt Jérôme du Boucher, hoofd luchtvaart bij T&E France. De denktank is van mening dat de EU, die al strenge regels heeft opgesteld voor de invoering van deze brandstoffen, "prioriteit moet geven aan de invoering van e-brandstoffen voor vliegtuigen in haar volgende Clean Industrial Agreement".

> Emirates verwacht 64 extra Airbus A350-900's

(bron Air & Cosmos) 29 november 2024

Mijn commentaar: De aankomst van de eerste Airbus A350-900 rechtvaardigt op zich geen artikel in deze nieuwsbrief.

Maar dit artikel is het lezen waard omdat het een overzicht geeft van de verschillende configuraties die door de exploitanten van dit vliegtuig zijn gekozen. Ze variëren van 161 tot 432 stoelen.

Lees het artikel :

Emirates heeft net zijn eerste Airbus A350-900 in ontvangst genomen, als onderdeel van een bestelling van 65 vaste toestellen. De cabine-indeling biedt plaats aan in totaal 312 passagiers in drie klassen: **Business, Premium Economy en Economy. Een configuratie die door 18 andere**

langeafstandsluchtvaartmaatschappijen is gekozen. De 19e, Japan Airlines, heeft gekozen voor een vergelijkbare indeling, maar met een verschil: First, Business, Economy. De aanwezigheid van een First Class is te vinden bij vier andere A350-900 operators: China Eastern, Malaysia Airlines, Starlux en Lufthansa. Deze First Class maakt echter deel uit van een indeling met vier klassen. Daardoor is deze First Class beperkt tot vier passagiers, tegenover 12 bij Japan Airlines.

Met uitzondering van **Japan Airlines (369 stoelen in totaal) en Starlux (306)**, vliegen de andere drie maatschappijen met de A350-900 met minder dan 300 stoelen: **China Eastern heeft er 288, Malaysia 286 en Lufthansa 267. Maar de aanwezigheid van alleen een First Class is niet voldoende.** Maar de aanwezigheid van een First Class alleen is geen verklaring voor een capaciteit van minder dan 300 stoelen. Geografische en netwerkbeperkingen spelen ook een rol. Dit is het geval voor maatschappijen die hebben gekozen voor een verdeling in drie klassen (Business, Premium Eco, Economy). Op de lijst staan **Cathay Pacific Airways (280), Finnair (297), Philippine Airlines (295), Singapore Airlines (253) en Lufthansa (293/295). SAS zit met 300 stoelen net aan de limiet.** Ook hier is er een uitzondering op de regel: Qatar Airways zit ook onder de 300 stoelen, maar met een tweeklas Business/Economy configuratie die in totaal 283 stoelen in beslag neemt. Merk op dat **Lufthansa niet minder dan 4 verschillende configuraties heeft voor haar A350-900's:** 267 (met Première), 293, 295 en 318 (Business, Premium Eco, Eco). Ter vergelijking: Singapore Airlines heeft er drie: 253, 303 (Business, Economy) en 161

Twee uitersten: 161 stoelen en 432 stoelen

Singapore Airlines is de enige luchtvaartmaatschappij die 161 stoelen aanbiedt op de Airbus A350-900 in een tweeklassenconfiguratie zonder First of Economy. De luchtvaartmaatschappij biedt 67 verstelbare stoelen in Business en 94 stoelen in Premium Economy. Deze zeer speciale configuratie geldt alleen voor de Ultra Long Range (ULR) versie van de A350-900's. **Aan de andere kant van de schaal zijn de A350-900's van Iberijet uitgerust met 432 stoelen in Single Economy.** French Bee volgt met 411 stoelen in twee klassen (35 in Premium Eco, 376 in Eco) en Air Caraïbes

met 389 stoelen in drie klassen (Business, Premium Eco, Eco).

> EU keurt voorstellen van Lufthansa om 41% van ITA Airways te kopen goed

(bron Agefi) 2 december 2024

Mijn commentaar: Deze keer is het gebeurd! Alitalia (sorry, ITA Airways) is gered.

Tenminste, wat er van over is.

In januari 2004 had de Alitalia groep 21.300 werknemers en een vloot van 157 vliegtuigen.

In 2024 zal ITA Airways slechts 3.900 werknemers en een vloot van 90 vliegtuigen hebben.

Lees het artikel :

De Europese Commissie heeft de voorstellen van Lufthansa en de Italiaanse regering goedgekeurd en is van oordeel dat ze voldoen aan de voorwaarden om de Duitse luchtvaartmaatschappij in staat te stellen een minderheidsbelang in ITA Airways te verwerven.

(...)

In juli kreeg Lufthansa voorwaardelijk groen licht van Brussel om een belang van 41% te verwerven in ITA Airways, het vroegere Alitalia

. Deze toestemming was afhankelijk van de volledige naleving van de door Lufthansa voorgestelde corrigerende maatregelen, d.w.z. het opgeven van bepaalde vliegroutes en het treffen van regelingen met andere luchtvaartmaatschappijen om de concurrentievoorwaarden in stand te houden.

Als onderdeel van de goedgekeurde corrigerende maatregelen zal easyJet non-stop kortereafstandsvluchten tussen Italië en Centraal-Europa opstarten en landings- en opstijgingslots in Milaan in gebruik nemen, aldus de Commissie.

De groepen Air France-KLM en IAG hebben op hun beurt concessies verkregen die hun concurrentiepositie op belangrijke langeafstandsroutes tussen Italië en Noord-Amerika versterken.

> Ryanair landt in 2025 op luchthaven Orly

(bron Les Echos) 1 december 2024

Mijn commentaar: meevaller of strategische verandering voor Ryanair?

Gezien de verzadiging van de luchthaven Orly, neig ik naar de eerste hypothese.

Maar het belang van het artikel ligt ergens anders; het beschrijft in detail hoe COHOR, de instantie die de slots beheert, de beschikbare slots opnieuw toewijst.

Lees het artikel :

Is dit een effect van de komst van metrolijn 14 op Orly? **Na jaren van weigering om de grote Parijse luchthavens aan te doen, zal Ryanair op 1 april haar eerste vluchten vanaf Orly lanceren.** De Ierse luchtvaartmaatschappij heeft toestemming gekregen van Cohor, de onafhankelijke instantie die verantwoordelijk is voor de toewijzing van slots op grote luchthavens, **om twee dagelijkse retourvluchten te openen** vanaf de luchthaven ten zuiden van Parijs. De twee gekozen bestemmingen zijn Bratislava (Slowakije) en Bergamo (Italië).

De komst van Ryanair naar Orly markeert een belangrijk keerpunt in de Franse strategie van Europa's grootste lagekostenmaatschappij. **Hoewel Ryanair al minstens één poging had ondernomen om slots te krijgen op Orly, vond het de twee grote Parijse luchthavens altijd te duur en te ingewikkeld en gaf het de voorkeur aan Beauvais.** Deze ommezwaai is des te opmerkelijker omdat hij komt op een moment dat Ryanair heeft gedreigd de helft van zijn bestemmingen in Frankrijk te sluiten. Het is ook een uitdaging voor Transavia, de low-cost dochteronderneming van Air France, die de grootste luchtvaartmaatschappij op Orly is geworden, evenals voor de nummer twee, EasyJet.

8

.000 slots weer in gebruik genomen

Ryanair is echter slechts een van de begunstigden van een herverdeling van een "pool" van 8.000 slots die opnieuw in gebruik worden genomen door Cohor, de grootste operatie van dit type sinds het faillissement van Aigle Azur in 2019. Het gaat om slots die zijn achtergelaten door luchtvaartmaatschappijen die hun routes hebben gesloten, zoals Air Dolomiti, of die er nooit in zijn geslaagd om ze te exploiteren, zoals de kortstondige Bretonse luchtvaartmaatschappij Céleste, of die zijn overgenomen door Cohor omdat ze niet voldoende worden gebruikt, zoals vereist door de Europese regelgeving.

Deze 8.000 slots zijn genoeg om ongeveer 11 nieuwe rotaties per dag uit te voeren," legt Cohor-directeur Antoine Lapert

uit. **De herverdeling van deze slots voldoet aan precieze wettelijke criteria. De helft moet naar nieuwkomers gaan.** Dit betekent luchtvaartmaatschappijen met minder dan 5 dagelijkse slots op Orly. **De andere helft moet voornamelijk gebruikt worden voor intra-Europese routes, met extra prioriteit voor nieuwe routes, routes met een**

monopolie en routes waar de concurrentie beperkt is tot twee operatoren".

Ryanair voldeed aan al deze voorwaarden. Niet alleen had de Ierse luchtvaartmaatschappij nog nooit voet gezet op Orly, maar ook de Slowaakse hoofdstad en Bergamo werden nog niet bediend vanaf deze luchthaven. **Ryanair kon slechts twee van de 14 diensten krijgen, omdat Cohor aan andere, even legitieme verzoeken moest voldoen.** "Alle ingediende aanvragen vertegenwoordigden ongeveer 70.000 slots", zegt Antoine Lapert. En de luchthaven Orly heeft een plafond van 250.000 slots.

Een andere nieuwkomer, Volotea, heeft het recht gekregen om 13 vluchten per week uit te voeren vanaf Orly naar verschillende Italiaanse bestemmingen (Ancona, Olbia, Alghero, Turijn en Verona). Ook hier is de strategische verschuiving opmerkelijk, waarbij de Catalaanse luchtvaartmaatschappij de voorkeur geeft aan interregionale routes. De Poolse luchtvaartmaatschappij Lot heeft ook een dagelijkse vlucht naar Warschau. Maar ze zal rekening moeten houden met low-cost maatschappij Wizz Air, die twee retourvluchten per week naar de Poolse hoofdstad zal lanceren. Air Corsica heeft ondertussen extra capaciteit verworven voor haar Figari route.

Voor reeds aanwezige luchtvaartmaatschappijen

Luchtvaartmaatschappijen die al aanwezig zijn op Orly hebben ook kunnen profiteren van nieuwe slots. Transavia France zal een nieuwe dagelijkse dienst naar Amsterdam kunnen lanceren. EasyJet voegt Skopje (Macedonië), Sofia en Southampton toe aan zijn aanbod. Vueling zal op Salerno vliegen. Wizz Air zal vier keer per week Londen-Gatwick aanbieden en ASL Airlines zal een dagelijkse dienst naar Algiers lanceren.

De enige nieuwe langeafstandsbestemming is French Bee, die Montreal vijf keer per week zal aandoen. **In tegenstelling tot de nieuwkomers, die verplicht zijn om hun slots te gebruiken voor de bestemmingen die ze aanvragen, hebben de andere luchtvaartmaatschappijen nog steeds de mogelijkheid om van bestemming te veranderen.**

> Na drie jaar werk licht Safran de sluier op van de vliegtuigmotor van de toekomst

(bron Les Echos) 28 november 2024

Mijn commentaar: Hoewel deze motor er veelbelovend uitziet, roept de integratie ervan in het vliegtuig nog een aantal vragen op.

Met een ventilator met een diameter tot 4 meter (het dubbele van een A320) is het bepalen van de optimale locatie cruciaal voor het maximaliseren van de prestaties.

Moet hij op de vleugel of op de staart van het vliegtuig worden geïnstalleerd?

De verschillende opties worden nog geëvalueerd.

Een ander belangrijk punt is de veiligheid.

Door het ontbreken van een kuip kan de romp bij een incident worden blootgesteld aan projecties van de bladen.

Op dit risico moet worden geanticipeerd, hetzij door structurele versterking, hetzij door een technische demonstratie die aantoont dat een dergelijk scenario onmogelijk is.

Het moeilijkste deel zal ongetwijfeld het beperken van het geluid zijn. Als dat niet lukt, zal de aanvaardbaarheid voor omwonenden van luchthavens verre van verzekerd zijn.

Nog een laatste opmerking: deze CFM Rise zal alleen worden geïnstalleerd in vliegtuigen voor de korte en middellange afstand.

Het eerste vliegtuig met CFM Rise-motor zal naar verwachting niet voor 2035 in gebruik worden genomen.

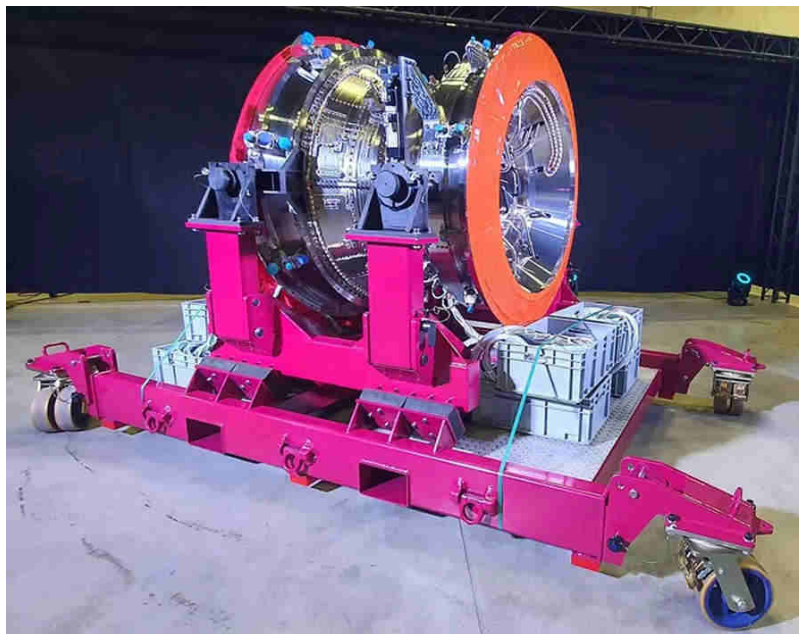
De bijdrage aan het koolstofvrij maken van het luchtvervoer zal daarom zeer beperkt zijn. Korte- en middellangeafstandsvluchten zijn verantwoordelijk voor amper 20% van de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer.

Lees het artikel :

De vliegtuigmotor van de toekomst is niet langer een concept, maar een realiteit. Drie en een half jaar na de officiële start van het programma **onthulde Safran woensdag een demonstratiemodel van de lagedrukcompressor, de voorkant van de toekomstige Rise-motor die de volgende generatie vliegtuigen van Airbus en Boeing zal aandrijven.** Voor Safran betekent dit een ongekende technologische sprong voorwaarts sinds de lancering van de CFM56, 's werelds best verkochte vliegtuigmotor, 45 jaar geleden.



demonstrant_opkomst



compressor_opkomst

De toekomst van Airbus, de Franse en Europese luchtvaartindustrie en de doelstellingen om het luchtvervoer koolstofvrij te maken, hangen grotendeels af van het succes van het Rise-programma. Deze motor, met zijn revolutionaire architectuur, zou het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen met 20% moeten verminderen in toekomstige middellangeafstandsvliegtuigen. In combinatie met de mogelijkheid om 100% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken, wat tot 80% minder netto CO₂-uitstoot oplevert, zou dit koolstofneutraliteit mogelijk maken. **Deze lagedrukcompressordemonstrator**, ontworpen door Safran Aero Boosters, de "Belgische klomp" van de groep die de voorkant van alle Safran- en Amerikaanse partner GE-motoren produceert, **is samen met de ventilator het meest**

innovatieve en complexe onderdeel van de toekomstige motor. De lagedrukcompressor vormt het hart van de architecturale revolutie van Rise", zegt Olivier Andriès, CEO van Safran. Hier gebeurt het allemaal.

Het is ook een van de grootste investeringen die Safran ooit heeft gedaan. Rise slokt al meer dan de helft van onze uitgaven aan onderzoek en technologie op, dat wil zeggen enkele honderden miljoenen euro's per jaar," zegt Olivier Andriès. Maar we zitten nog maar in de O&T-fase, voorafgaand aan de beslissing van de vliegtuigbouwer om het nieuwe programma te lanceren", legt hij uit.

"We moeten de ontwikkeling en industrialisatie nog financieren. Voor de drie varianten van de Leap-motor [Safran's huidige bestseller, noot van de redactie] hebben we 5 miljard euro uitgegeven en onze partner GE heeft hetzelfde bedrag uitgegeven. In totaal 10 miljard. Maar dit was een nieuwe motor met een traditionele architectuur. In het geval van Rise werken we aan een disruptieve architectuur.

(...)

Deze eerste testcampagne van zes maanden zal cruciaal zijn voor het valideren van de vele technologische innovaties van de nieuwe compressor. **Vergeleken met zijn voorgangers is de Rise booster niet alleen breder, om een veel groter luchtvolume te kunnen aanzuigen, maar de rotoren met vinnen moeten ook veel sneller draaien, met bijna de geluidssnelheid.** Om dit te bereiken moest Safran Aero Boosters een nieuw inertielassen ontwikkelen, waarvoor het exclusieve rechten heeft, dat het gewicht met 20% vermindert en de sterkte verhoogt.

(...)

Samen met een gigantische open rotorventilator en de toevoeging van een soort automatische versnellingsbak (een vermogensreductor) tussen de ventilator en de lagedrukcompressor, zouden al deze innovaties de bypass-verhouding aanzienlijk moeten verbeteren. Dit is de belangrijkste maatstaf voor de prestaties van een turbofanmotor en geeft de verhouding weer tussen het volume koude lucht en het volume warme lucht dat door de aandrijving wordt uitgestoten. "The Rise streeft naar een bypass ratio van 70, vergeleken met 15 voor de best presterende motoren van vandaag," legt Eric Dalbiès, Vice President Strategy, R&T and Innovation van Safran, uit. Dat is een behoorlijke technologische sprong.

Als alles goed gaat, kunnen Safran en GE in de tweede helft van volgend jaar het eerste complete prototype motor assembleren. De eerste grondtesten zullen plaatsvinden in 2026, gevolgd door vliegtesten in 2027, op GE's test-Boeing en daarna op een Airbus A380. **"Ons doel is om tegen het einde van het decennium een compleet demonstratiemodel te hebben,"** zegt Eric Dalbiès.

Daarna moeten Safran en GE het gewoon aan Airbus en Boeing overlaten om te beslissen of ze hun nieuwe vliegtuigprogramma's lanceren, die pas in de tweede helft van het volgende decennium in gebruik zullen worden genomen. De hoop is dat hun oplossing zal zegevieren over de schijnbaar conservatievere oplossingen die door Rolls-Royce en Pratt & Whitney worden ontwikkeld. Safran en GE hebben een onmiskenbaar voordeel. Hun CFM-motoren drijven alle Boeing 737's en meer dan de

helpt van de Airbus A320's aan.

> **Als Boeing ook interesse begint te krijgen in de niet-geleide ventilatormotor voor zijn toekomstige vliegtuigen met één gangpad**

(bron Journal de l'Aviation) 26 november 2024

***Mijn commentaar:** Boeing zal minstens tien jaar moeten wachten om zijn oude B737's te vervangen (zie vorig artikel).*

Tot die tijd kan Airbus vertrouwen op zijn A320 NEO-reeks, die betrouwbaarder is dan de B737 MAX.

Lees het artikel :

Het minste wat we kunnen zeggen is dat het RISE-technologie rijpings- en demonstratieprogramma nu veel belangstelling trekt van de twee grootste OEM's ter wereld. Vliegtuigfabrikant **Boeing heeft zich zojuist aangesloten bij het onderzoeksteam dat is gevormd door GE Aerospace en NASA om de aerodynamica van een Open Fan motor geïnstalleerd op een vliegtuigvleugel** onder gesimuleerde vluchtomstandigheden **te bestuderen** met behulp van de uitgebreide computerbronnen van het Amerikaanse Ministerie van Energie, via het Oak Ridge National Laboratory.

De uitdaging hier is om de interactie tussen een Open Fan motor en het vliegtuig zelf beter te begrijpen, wat de ideale positionering van dit type motor op vleugelniveau zal bepalen. Uiteraard lijkt het veel eenvoudiger om een Open Fan achteraan de romp met een T-staart te plaatsen, maar deze oplossing is niet ideaal voor exploitanten of voor vliegtuigen met meer capaciteit dan middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad.

Net als Airbus iets eerder, wil Boeing vooral verschillende opties op tafel hebben om aan het eind van het decennium een beslissing te kunnen nemen over een toekomstig commercieel vliegtuigprogramma en zo de moeilijke jaren van de laatste generatie 737's uit te wissen. Tot nu toe heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer zich voornamelijk gericht op het bestuderen van vleugels met een hoge hoogte-breedteverhouding aan de hand van het werk van het Transonic Truss-Braced Wing (TTBW)-project, met zijn X-66 demonstratiemodel op basis van een MD-90, dat binnen de komende vier jaar moet vliegen.

(...)

De weg naar de hypothetische lancering van een nieuw programma blijft echter kronkelig en Boeing moet nog een aantal zaken afronden om terug te keren naar de voorhoede van de commerciële luchtvaart, te beginnen met de certificering van de 737-7 en 737-10 vliegtuigen, gevolgd door de 777-9 en 777-8F.

De vliegtuigbouwer is echter met de machtige vakbond IAM overeengekomen dat een dergelijk toekomstig programma in de regio Seattle moet worden geproduceerd, een van de voorwaarden die de arbeiders stelden om een einde te maken aan de recente staking.

En nu is ook het RISE-programma van CFM International in het geding...

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 29 november op **7,394 euro**. Over de hele week is het **licht gestegen (+0,49%)**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 10,66 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 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 heeft nog nooit zo laag gestaan. Maar volgens analisten is het ergste voorbij.*

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$2) tot \$87. 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 (-\$1) tot \$73 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 oliepunten zijn de afgelopen maand weinig veranderd. De prijs staat op het laagste niveau sinds 2 jaar.*

> 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 je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigaction.](#)

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.

Je kunt me al je 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](#).

11.649 mensen ontvangen dit persoverzicht live