

Tijd om de balans op te maken



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. 996, 23 december 2024

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

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

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

 [volg deze link](#) , [het is hier](#) , [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Beste lezers,



Ik wens jullie allemaal hele fijne feestdagen.

Ik wil ook graag van de gelegenheid gebruik maken om alle collega's te bedanken die onze klanten tijdens de feestdagen helpen reizen.

*Veel leesplezier
François*

De brief van maandag

Inhoud :

Tijd om de balans op te maken

De lijst van luchtvaartmaatschappijen met de grootste achterstand in 2024

British Airways past dienstregeling aan vanwege motorproblemen

Ryanair heeft naar verluidt Orly opgezegd

Qatar Airways ziet mogelijk af van bestelling Boeing 737 MAX 10's

EcoPulse baant de weg voor duurzamere luchtvaart

> Tijd om de balans op te maken

(bron Journal de l'Aviation) 17 december 2024

Mijn commentaar: De moeilijkheden die Boeing ondervond hebben hun stempel gedrukt op 2024, maar het belangrijkste probleem blijft het vermogen om vliegtuigen te vullen.

Eind vorig jaar leek de situatie gunstig, met een toename van het aantal passagiers.

Toen was er sprake van "wraakreizen", een fenomeen dat door McKinsey & Company wordt beschreven als "toeristen die opnieuw contact willen leggen, nieuwe bestemmingen willen verkennen of willen terugkeren naar hun favoriete plaatsen, nadat ze hun reisplannen hebben moeten annuleren, opgeven of wijzigen".

Sommigen voorspelden dat dit "wraakreizen" zou doorgaan voor premium en business passagiers.

De opkomst van videoconferenties en de terugkeer van reizigers naar de trein hebben deze trend echter afgeremd.

Als ik een voorspelling zou moeten doen, zou ik zeggen dat 2025 een moeilijk jaar wordt voor het luchtvervoer.

Luchtvaartmaatschappijen zullen hun inspanningen moeten verdubbelen om passagiers aan te trekken, de productie van reserveonderdelen zal ontoereikend blijven, aanwerving voor onderhoud zal een probleem blijven en de doelstellingen om de luchtvaartsector koolstofvrij te maken zullen misschien moeilijker te halen zijn dan verwacht.

Lees het artikel :

Midden december is voorbij, de "trêve des confiseurs" nadert en de tijd zal vertragen in de paar dagen die ons scheiden van het einde van dit jaar - behalve

misschien in de Airbus-fabrieken, die op volle toeren werken om hun jaarlijkse leveringsdoelen te halen. Het minste wat we kunnen zeggen is dat **2024 nog steeds geen lange stille rivier zal zijn geweest**, ook al valt de vergelijking met de jaren die eraan voorafgingen eerder in het voordeel uit.

Vergeet niet dat **het jaar een vliegende start nam** met het allereerste rompverlies van een Airbus A350 van Japan Airlines op 2 januari. Het was een indrukwekkend ongeluk, maar het werd al snel uit de krantenkoppen verdreven **door het losraken van een deurplug van een Alaska Airlines 737-9 in de lucht. Alles wat er over was van de reputatie van Boeing, die al een deuk had opgelopen door eerdere kwaliteitsproblemen, werd met de plug weggezogen.** De vliegtuigbouwer was nog maar net begonnen met het herstel van de 737 MAX en Covid crises toen het aan de grond werd gehouden. Het ongeluk kostte het bedrijf zijn management, meer toezicht van de FAA en een productiebeperking. De productie bevindt zich nu op een historisch dieptepunt en werd verlamd door een staking van de machinisten in september-oktober.

De problemen van de Amerikaanse vliegtuigbouwer overschaduwden bijna de moeilijkheden die motorfabrikanten ondervinden met hun meest recente motoren, die nog niet volledig zijn uitgerijpt en waarvan de buitensporige verwijderingsfrequentie de hele industrie blijft beïnvloeden, **zowel op het vlak van exploitatie als van onderhoud.** Meer in het algemeen waren de moeilijkheden van de toeleveringsketen in het algemeen - en de noodzakelijke reorganisatie ervan in het licht van de steeds complexere mondiale geopolitieke context - een constant thema in de discussies, en hoewel de situatie zich langzaam herstelt, **belooft het onderwerp volgend jaar bovenaan de agenda te blijven staan**, zoals Willie Walsh, directeur-generaal van IATA, ons er luidkeels aan herinnerde - op gelijke voet met de grote moeilijkheden bij het werven van gekwalificeerd personeel.

Desondanks werpen de extra inspanningen van alle spelers om hun activiteiten op te schonen en hun productiviteit te optimaliseren in de nasleep van de gezondheids crisis hun vruchten af. De marges van de fabrikanten zijn nog nooit zo hoog geweest en zelfs de luchtvaartindustrie profiteert hiervan.

De IATA publiceerde vorige week haar prognoses voor 2024 en 2025 en verwacht dat luchtvaartmaatschappijen recordcijfers zullen halen in omzet en passagiersaantallen. Sinds 2022 zijn de operationele en nettowinsten en de operationele en nettomarges terug op het niveau van de jaren 2015-2020. **Maar na twee jaar inlopen** verandert het inkomstenprofiel: na twee jaar aan de top te hebben gestaan, **beginnen de rendementen op de lange termijn weer af te nemen**, blijven de kosten stijgen en keert het verkeer, na te zijn teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis, terug naar een traditioneler groeitraject, afgeremd door een aanhoudend capaciteitstekort als gevolg van vertragingen bij de

oplevering en een gebrek aan reserveonderdelen, maar geholpen door gematigde brandstofprijzen. Een terugkeer naar een vorm van normaliteit.

> De lijst van luchtvaartmaatschappijen met de grootste achterstand in 2024

(bron BFM Business) 20 december 2024

***Mijn commentaar:** Een andere bron van tevredenheid voor Air France, na haar positie als leidende luchtvaartmaatschappij voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (zie mijn [brief nr. 993](#)); Air France is nu een van de meest punctuele luchtvaartmaatschappijen, ver voor haar belangrijkste concurrenten, zowel low-cost maatschappijen als majors.*

Lees het artikel :

2024 was geen rustig jaar voor de luchtvaartmaatschappijen. Terwijl het verkeer bleef groeien, werd de sector geconfronteerd met een aantal verstoringen: stakingen van luchtverkeersleiders, het effect van de Olympische Spelen, maar ook wereldwijde computerstoringen en weersproblemen.

Dit leidde tot talrijke vertragingen en zelfs annuleringen van vluchten op luchthavens. Zoals elk jaar heeft Flightright een lijst samengesteld van de "minst betrouwbare" Europese maatschappijen. "Of het nu gaat om minuten of uren, vertragingen op luchthavens komen steeds vaker voor. En volgens de gegevens die Flightright heeft verzameld en geanalyseerd, hebben niet alleen low-cost maatschappijen hiermee te maken", aldus de website die gespecialiseerd is in passagiersrechten.

In 2024 (de studie bestrijkt de periode van 1 januari tot 13 december en houdt rekening met vertragingen van 15 minuten of meer op de bestemming) **gaat de onbetwiste prijs voor de minst punctuele luchtvaartmaatschappij naar TAP Air Portugal**, met een vertragingpercentage van 32,1% op 109.507 uitgevoerde verbindingen, oftewel bijna één vlucht op drie.

Daarna volgen Jet 2 en easyJet, met vertragingen van respectievelijk 29,54% en 28,93%. Voor easyJet komt dit neer op maar liefst 157.000 vertraagde vluchten op 542.000. Zijn rivaal Ryanair doet het in absolute termen slechter, maar voert veel meer vluchten uit: 186.000 vertraagde vluchten op 980.000, wat neerkomt op een vertragingpercentage van 18,9% (waarmee het op de 14e plaats staat).

Achter deze top drie staan Swiss (27,8%), British Airways (27,6%) en ITA

(27,3%). Slechts één Franse luchtvaartmaatschappij staat in de Top 20: Air France staat 8e met een vertragingspercentage van 23,4% voor 258.000 vluchten.

"Ondanks haar status als officiële luchtvaartmaatschappij van de Olympische Spelen in Parijs, is Air France er toch in geslaagd om de verstoringen tot een minimum te beperken en staat ze slechts op de 8e plaats van de luchtvaartmaatschappijen met de meeste vertragingen dit jaar", zegt Imane El Bouanani, woordvoester van Flightright voor Frankrijk.

Low-cost maatschappijen houden goed stand

In termen van geannuleerde vluchten kwam de Duitse reus Lufthansa als beste uit de bus met een percentage van 2,8%, oftewel bijna 13.000 geannuleerde vluchten op een totaal van 458.000 vluchten. Op de tweede plaats kwam British Airways (2,1% of 6.200 annuleringen), voor KLM met 1,6% of 3.800 geannuleerde vluchten op 229.000.

De dochtermaatschappijen van Lufthansa deden het ook slecht: Swiss en Eurowings werden vierde en vijfde, met annuleringspercentages van respectievelijk 1,45% en 1,39%. Air France "is (bijna) een goede leerling" op de 8e plaats, met 1,16% geannuleerde vluchten in 2024, ofwel 3.000 annuleringen op 258.000 vluchten.

"Over het hele jaar gezien is het echter Wizz Air Malta dat bewijst een van de meest betrouwbare luchtvaartmaatschappijen te zijn als het gaat om het onderhouden van lijnvluchten. Een low-cost maatschappij, dat zal zeker als een verrassing komen! Van de 128.432 vluchten die werden uitgevoerd, bleven er slechts 372 op de baan. Ryanair presteert ook goed en staat op de 21e plaats met slechts 0,17% geannuleerde vluchten", aldus Imane El Bouanani.
(...)

> **British Airways wijzigt dienstregeling vanwege motorproblemen**

(bron Reuters) 19 december 2024

Mijn commentaar: British Airways blijft problemen ondervinden met de Rolls-Royce Trent 1000-motoren die de Boeing 787 Dreamliner-vloot aandrijven.

De Rolls-Royce Trent 1000-motor heeft te kampen met terugkerende technische problemen, die worden verergerd door aanhoudende beperkingen in de toeleveringsketen.

Rolls-Royce heeft deze problemen erkend en zegt dat het "blijft samenwerken met British Airways en al onze klanten om de impact van de beperkte beschikbaarheid van reserveonderdelen te minimaliseren".

Rolls-Royce erkent dat het probleem verder reikt dan British Airways en wijst op de huidige beperkingen in de toeleveringsketen waarmee de luchtvaartindustrie te kampen heeft.

Eerder dit jaar waarschuwde Rolls-Royce dat verstoringen in de toeleveringsketen waarschijnlijk tot 2026 zouden aanhouden.

Lees het artikel :

British Airways, eigendom van IAG, **heeft haar dienstregeling verder moeten aanpassen vanwege motorproblemen**, zo vertelde het bedrijf donderdag aan Reuters, nadat verschillende media hadden gemeld dat het zomervluchten tussen Heathrow (Londen) en Abu Dhabi had geannuleerd.

De luchtvaartmaatschappij had haar langeafstandsvluchten dit jaar al verminderd vanwege vertragingen in de levering van Rolls-Royce motoren en reserveonderdelen.

British Airways heeft donderdag verdere wijzigingen aangebracht in de vluchtschema's vanwege een probleem **met 1000 motoren voor haar Boeing 787-toestellen**, zonder de gemelde vermindering van de route Abu Dhabi-Heathrow te bevestigen.

(...)

> Ryanair heeft naar verluidt de vluchten naar Orly opgegeven

(bron Les Echos) 17 december 2024

Mijn commentaar: *Hoewel ik verrast was door de aankondiging van de komst van Ryanair naar Orly, lijkt de aankondiging van de terugtrekking me logisch.*

Zoals het artikel aangeeft, heeft Ryanair om financiële redenen altijd de voorkeur gegeven aan secundaire luchthavens.

Dit heeft vaak verontwaardiging gewekt bij andere luchtvaartmaatschappijen, die de illegale subsidies aan Ryanair door de lokale autoriteiten aan de kaak stellen.

Het moet echter gezegd worden dat passagiers niet afgeschrikt lijken te worden door de afgelegen ligging van deze luchthavens.

Lees het artikel :

Ryanair krabbelt terug. **Na de aankondiging begin december dat het vliegveld Orly zou worden aangedaan, is de Ierse luchtvaartmaatschappij tot ieders verrassing teruggekomen.** Haar CEO, de notoire zuinige Michael O'Leary, heeft dinsdag uiteindelijk zijn veto uitgesproken over de beslissing, volgens informatie in Le Monde. Ryanair heeft niet gereageerd op onze vragen.

De lagekostenmaatschappij had nochtans twee landings- en opstijgingslots verkregen om Bratislava (Slowakije) en Bergamo (Italië) aan te doen vanaf de zuidelijke Parijse luchthaven, waar Transavia de scepter zwaait. **Deze slots, toegewezen door de Slot Coordination Association (Cohor), zouden uitzonderingen zijn geweest in de strategie van Ryanair, die gewoonlijk de voorkeur geeft aan secundaire luchthavens en de aanzienlijke subsidies die deze haar betalen om het gebruik ervan aan te moedigen.** Deze twee dagelijkse routes vanaf Orly zouden vanaf 1 april 2025 operationeel moeten zijn.

(...)

De komst van Ryanair naar Orly zou een belangrijk keerpunt betekenen in de strategie van Europa's grootste lagekostenmaatschappij in Frankrijk. 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 ommeezwaai is des te opmerkelijker omdat ze komt nadat Ryanair had gedreigd de helft van zijn bestemmingen in Frankrijk te sluiten als de belasting op het luchtvervoer, zoals voorzien in de ontwerpbegroting, zou worden toegepast.

> Qatar Airways ziet mogelijk af van bestelling Boeing 737 MAX 10's

(bron Journal de l'Aviation) 19 december 2024

Mijn commentaar: *Boeing lijdt nog steeds onder de gevolgen van zijn wanbeleid.*

Gelukkig voor de Amerikaanse fabrikant is geen van zijn concurrenten in een positie om marktaandeel van hem af te nemen.

Het valt nog te bezien of Boeing in staat zal zijn om een verkoopprijs te handhaven die hoog genoeg is om geen geld te verliezen op toekomstige leveringen.

Lees het artikel :

De Boeing 737 MAX 10 komt misschien nooit in de vloot van Qatar Airways.

Volgens informatie van Bloomberg overweegt de Qatarese luchtvaartmaatschappij om de 25 bestelde vliegtuigen om te bouwen naar 737 MAX 8's en ze vervolgens toe te wijzen aan de vloten van haar partnerluchtvaartmaatschappijen.

Volgens het agentschap zijn de vliegtuigen niet langer geschikt voor haar behoeften. **De bestelling werd getekend in 2022, op een moment dat Qatar Airways en Airbus verwikkeld waren in een commercieel en juridisch geschil over de A350's**, wat ertoe leidde dat alle bestellingen van de luchtvaartmaatschappij uit de orderportefeuille van de Europese fabrikant werden verwijderd, waaronder 50 A321neo's. Sinds het geschil is opgelost, zijn de orders weer geplaatst en hoewel de leveringslots zijn opgeschoven, blijft de A321neo de eerste keuze van de luchtvaartmaatschappij voor de uitvoering van haar projecten.

De Boeing 737-10 verkeert ook in onzekerheid. De Boeing 737-10 ligt jaren achter op schema en is nog steeds niet gecertificeerd, voornamelijk vanwege een probleem met het antivriessysteem van de motor, en de datum van certificering blijft onzeker.

(...)

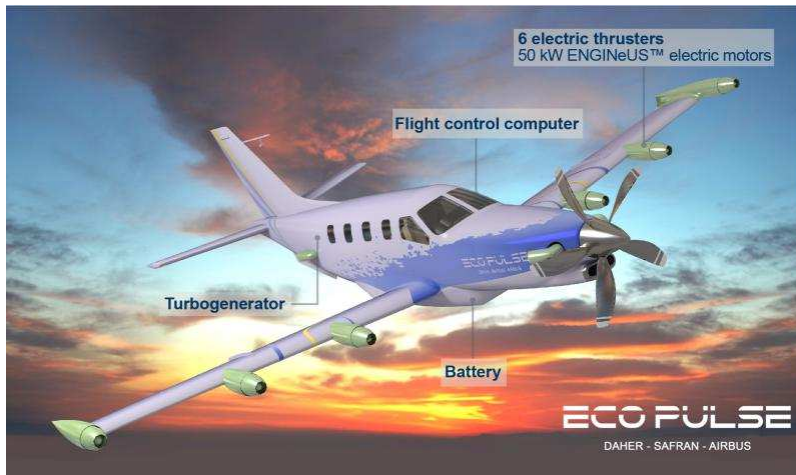
> EcoPulse baant de weg voor duurzamere luchtvaart

(bron: persbericht Safran, Daher) 10 december 2024

Mijn commentaar: EcoPulse is een grote stap voorwaarts voor een koolstofarme luchtvaart.

We moeten ons echter geen illusies maken: deze technologie kan niet worden geïmplementeerd in vliegtuigen met meer dan 100 zitplaatsen tussen nu en 2050.

In 2050 zijn de twee redelijke manieren om de luchtvaart koolstofvrij te maken duurzame vliegtuigbrandstoffen en, in mindere mate, open rotormotoren (zie [nieuwsbrief nr. 988](#)), als deze in 2035 operationeel zijn.



Lees het artikel :

EcoPulse, het demonstratievliegtuig met hybride-elektrische gedistribueerde voortstuwing dat gezamenlijk is ontwikkeld door Daher, Safran en Airbus, heeft zijn testvlucht afgerond en cruciale lessen opgeleverd voor het behalen van de doelstellingen om het luchtvervoer tegen 2050 koolstofvrij te maken. Dit samenwerkingsproject, emblematisch voor de Franse luchtvaartindustrie, heeft ons in staat gesteld unieke ervaring op te doen op het gebied van ontwerp, certificering, productie en exploitatie van hybride-elektrische vliegtuigen.

Baanbrekende testvluchten

EcoPulse maakte zijn eerste hybride-elektrische testvlucht op 29 november 2023 vanaf de luchthaven van Tarbes. Het heeft sinds zijn eerste vlucht 100 vliegreuren gemaakt en een vijftigtal testvluchten met hybride gedistribueerde aandrijving uitgevoerd, waarvan de laatste in juli 2024. Deze testcampagne maakte het mogelijk om een ongekend niveau van elektrisch vermogen aan boord te testen voor gedistribueerde elektrische aandrijving, met een netwerkspanning van ongeveer 800 volt gelijkstroom en een vermogen van 350 kilowatt.

De testvluchten leverden een aantal lessen op. Ze maakten het met name mogelijk om een objectieve beoordeling te maken van de volwassenheid van de hybridisatietechnologieën, om hun werkelijke prestatieniveau geïntegreerd in het vliegtuig te meten en om hun operationele limieten vast te stellen.

De tests toonden bijvoorbeeld aan dat de synchrofasering van de ePropellers (elektromotoren) het binnengeluid kan verminderen. Deze synchro-fasering is een bijkomend voordeel van de innovatieve vluchtbesturingscomputer, die als hoofddoel heeft om het vliegtuig te manoeuvreren - ter vervanging van de stuurvlakken - door te spelen met de verdeling van het elektrisch vermogen tussen de ePropellers.

Technologische uitdagingen voor de toekomst

Meer in het algemeen heeft EcoPulse geholpen om de belangrijkste uitdagingen van het koolstofvrij maken van de luchtvaart aan te gaan:

- Elektrische en hybride-elektrische architecturen.
- Ontwikkeling van belangrijke apparatuur: batterijen (prestaties en operationeel bereik) en hoogspanningsbeheersystemen (>400V).
- Stuurassistentie met specifieke interfaces
- Luchtwaardigheid aantonen
- Massa- en geluidsoptimalisatie
- Vaardigheden voor het beheren van complexiteit

De testcampagne maakte het mogelijk om de conformiteitsdossiers voor te bereiden om te voldoen aan de wettelijke vereisten voor het in de lucht brengen van hybride-elektrische aandrijving en om de basis te leggen voor een veiligheidscertificeringsmethode voor vliegtuigen met innovatieve configuraties.

Een voorbeeldige samenwerking in het hart van luchtvaartinnovatie

Het EcoPulse-project illustreert de kracht van de samenwerking op hoog niveau tussen Daher, Safran en Airbus. Door hun expertise en testmiddelen te bundelen, hebben de partners de complementariteit en de aanzienlijke synergieën tussen de algemene en commerciële luchtvaart aangetoond.

"We zijn bijzonder tevreden over het succes van het EcoPulse-programma en de resultaten ervan. Dit is de eerste keer dat we een complete hybride-elektrische voortstuwingketen tijdens de vlucht hebben getest en deze tests vormden een belangrijke mijlpaal in onze technologische roadmap", aldus Eric Dalbiès, Executive Vice President Strategy, R&T and Innovation bij Safran. De lessen die we hieruit trekken, zullen ons in staat stellen om technologieën voor het koolstofarm maken van de aarde verder te valideren.

"EcoPulse heeft Daher in staat gesteld een cruciale stap te zetten in de ontwikkeling van een koolstofarm vliegtuig. Dit project heeft ons niet alleen geholpen bij het ontwerpen van een operationeel besturingssysteem voor de productie van een demonstratieprototype, maar heeft ons ook inzicht gegeven in kritieke technologische kwesties. Dankzij deze rijke en ongekende samenwerking hebben we aanzienlijke vooruitgang geboekt op weg naar hybridisering", benadrukte Pascal Laguerre, Chief Technology Officer van Daher.

"Deze EcoPulse-campagne stelt ons in staat om bepaalde hybride-elektrische technologieën, zoals de hoogspanningsbatterij, en de integratie ervan in toekomstige vliegtuigen, helikopters en luchtmobiliteitsoplossingen te bevorderen",

aldus Jean-Baptiste Manchette, Head of Propulsion of Tomorrow bij Airbus Commercial. "Met gedistribueerde elektrische aandrijving hebben we ons doel bereikt op het gebied van vluchtfysicamodellering en energiebeheer op vliegtuigniveau, wat sleutelementen zijn bij het vormgeven van de volgende generatie vliegtuigen," voegde hij eraan toe.

Ecopulse is een samenwerkingsproject dat wordt ondersteund door CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) en medegefinancierd door de DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile française) via France Relance en NextGeneration EU.

EcoPulse, onthuld op Le Bourget 2019, is gebaseerd op een Daher TBM-vliegtuigplatform en is uitgerust met zes ePropellers (geleverd door Safran), verdeeld over de vleugels. Het aandrijfsysteem integreert twee energiebronnen: een turbogenerator, d.w.z. een elektrische generator aangedreven door een gasturbine (geleverd door Safran), en een hoogspanningsbatterij (geleverd door Airbus). Het hart van deze architectuur wordt gevormd door een Power Distribution and Rectification Unit (PDRU), die verantwoordelijk is voor de bescherming van het hoogspanningsnetwerk en de distributie van de beschikbare elektrische energie, en hoogspanningsvoedingsbundels (beide geleverd door Safran). De door Airbus ontworpen accu is berekend op 800 volt gelijkspanning en kan tot 350 kilowatt vermogen leveren.

Het demonstratiemodel profiteert ook van de aerodynamische en akoestische integratie-expertise van Airbus, die ook de vluchtbesturingscomputer heeft ontwikkeld waarmee het vliegtuig kan worden gemanoeuvrerd met behulp van ePropellers, en de synchrofasering om de toekomstige akoestische aanbevelingen van het vliegtuig te ondersteunen.

EcoPulse, een mijlpaal op weg naar de koolstofarme luchtvaart van morgen

Met de afronding van het EcoPulse-programma versterken Daher, Safran en Airbus hun engagement voor een duurzame luchtvaart. Dit baanbrekende project legt de basis voor de technologische en regelgevende vooruitgang die nodig is om de milieu-uitdagingen van het luchtvervoer van morgen aan te gaan.

Einde persoverzicht

> [Koersontwikkeling Air](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 20 december op **8.000 euro**. In de loop van de week is het **stabiel (-0,17%)**.

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

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 aanneming van de motie van afkeuring had tot gevolg dat de verhoging van de solidariteitsbelasting die op 1 januari 2025 van kracht zou worden, werd geannuleerd.*

Beleggers hielden hier rekening mee en de aandelenkoers steeg in twee weken tijd met 9%, alvorens deze week te stagneren.

> **Brandstofprijzen deze**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$3) tot \$88. 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 \$71 en \$99.

***Mijn commentaar:** De oliepunten zijn de afgelopen maand weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.*

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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.

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

De bestaansreden van de Air France-KLM Groep :

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

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

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

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan
Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.656 mensen ontvangen dit persoverzicht live