

Crash Rio-Parijs: Airbus en Air France vrijgesproken

## I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



**François** Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°908, 17 april 2023

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

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

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

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

## Persoverzicht van maandag

### > Crash Rio-Parijs: Airbus en Air France vrijgesproken

(bron Les Echos) 17 april 2023 - **Meer dan dertien jaar chaotische procedures, negen weken proces eind 2022, vier maanden beraadslaging... en een vrijspraak.** Op maandag 17 april, toen de beslissing waarbij Air France en Airbus werden vrijgesproken, ontsnapte er een mopperend "oh" uit de banken van de burgerlijke partijen, onmiddellijk gekalmeerd door de aanwezigheid van een groot aantal vertegenwoordigers van de krachten van de orde.

De Europese fabrikant en de luchtvaartmaatschappij werden vervolgd voor onvrijwillige doodslag na de crash in 2009 van de vlucht Rio-Parijs waarbij 228 mensen omkwamen. Bij de zaak waren meer dan 500 civiele partijen betrokken. Bij het verlaten van de rechtszaal lieten de familieleden van de slachtoffers van de crash hun woede exploderen: "We verwachtten een onpartijdige uitspraak, dat was niet het geval. We walgen", reageerde Danièle Lamy, voorzitter van de vereniging Entraide et Solidarité AF447. "Het enige wat overblijft van deze 14 jaar wachten is wanhoop, ontzetting en woede", voegde ze eraan toe.

Zich bewust van deze verwachting en de emotie, heeft **voorzitter Sylvie Daunis de redenen voor haar besluit uitvoerig toegelicht.** "Gezien de omvang van de tragedie die zich in de nacht van 30 mei op 1 juni 2009 heeft voorgedaan, staat **het bestaan van schade buiten kijf**", begon zij. **Maar zelfs als er "fouten" waren gemaakt, kon "geen zeker oorzakelijk verband" met het ongeval "worden**

**aangetoond".**

Schuld "onmogelijk te bewijzen

**Volgens de rechtbank heeft Airbus "vier onvoorzichtigheden of nalatigheden" begaan, met name het niet vervangen van de modellen van de Pitot sondes, bekend als "AA", die vaker leken te bevriezen, op de A330-A340 vloot. Bovendien heeft Airbus volgens de rechter blij gegeven van "het achterhouden van informatie" over de incidenten waarvan haar klanten het slachtoffer zijn geworden. Air France heeft blij gegeven van een "verwijtbare onvoorzichtigheid", met name door een informatieve nota over het falen van de sondes onder haar piloten te verspreiden.**

Volgens het Hof is vanuit strafrechtelijk oogpunt echter **"een waarschijnlijk oorzakelijk verband niet voldoende om een strafbaar feit te kwalificeren**. In dit geval kon, wat de defecten betreft, geen zeker causaal verband met het ongeval worden aangetoond". Want "het is constant dat een waarschijnlijk causaal verband, zelfs wanneer deze waarschijnlijkheid zeer groot is en virtuele zekerheid benadert, niet voldoende is om een misdrijf te karakteriseren".

Tijdens het proces, dat plaatsvond van 10 oktober tot 8 december, vroeg het openbaar ministerie om vrijspraak, omdat het van mening was dat de schuld van de ondernemingen "onmogelijk te bewijzen" was.

**Niettemin heeft de rechtbank deze fouten opnieuw onderzocht vanuit het oogpunt van "verlies van kansen" in termen van civiele aansprakelijkheid.** Dit "wordt geanalyseerd als het verdwijnen van een reële hoop, met andere woorden de waarschijnlijkheid van een gunstige gebeurtenis. Deze fouten van Air France ten nadele van zowel de passagiers als het personeel van de maatschappij staan dus in causaal verband met het geleden kansverlies", aldus de rechtbank. **Het verklaarde Airbus en Air France civielrechtelijk aansprakelijk voor het geleden kansverlies.** Gelet echter op "de juridische aspecten van de vergoeding van het verlies van een kans" heeft de rechtbank het onderzoek naar de vergoeding van de civiele partijen uitgesteld tot een zitting in september 2023.

**Air France nam "nota van het vonnis" in een sobere verklaring. Het betuigde opnieuw "zijn medeleven" met "alle nabestaanden van dit verschrikkelijke ongeval".** Wat Airbus betreft, was het van mening dat deze beslissing "coherent" was met het seponeren van de zaak aan het einde van het onderzoek in 2019.

(...)

***Mijn commentaar: Samen met de werknemers en voormalige werknemers van Air France betuig ik opnieuw ons diepste medeleven aan alle familieleden van de slachtoffers.***

*De eerste zorg van de familieleden van de slachtoffers is de waarheid te kennen en*

*gerechtigheid te zien geschieden. De bestraffing van de verantwoordelijke persoon is het doel van de strafprocedure, terwijl de schadevergoeding gericht is op herstel, met name voor het morele nadeel.*

*Op strafrechtelijk vlak heeft de rechtbank (eindelijk) een duidelijk antwoord gegeven: er is onzorgvuldig gehandeld, zowel door Airbus als door Air France, zonder dat dit als een misdrijf werd beschouwd.*

*Op civielrechtelijk vlak zijn de meeste families van de slachtoffers al enkele jaren schadeloos gesteld.*

*Deze schadevergoeding zal nooit de pijn van de families van de overleden passagiers en bemanningsleden kunnen verzachten. Ik hoop dat ze tenminste nuttig zijn geweest om de weeskinderen in staat te stellen hun studie te financieren, een project uit te voeren dat de familie na aan het hart lag, of gewoon om zich staande te houden bij een harde klap.*

## > **Kabinet beschouwt verdere verhoging vliegtaks als serieuze optie**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 13 april 2023 - **Een verdere verhoging van de belasting op vluchten wordt door het kabinet overwogen om klimaatdoelstellingen te halen en extra inkomsten te genereren**, zo hebben ingewijden tegen de politiek redacteur van De Telegraaf gezegd. Ook het verhogen van de CO2-belasting voor de industrie en het verplichten van zakelijke reizigers om elektrische auto's te huren zijn serieuze opties. De invoering van een belasting op vlees en zuivelproducten is echter afgewezen vanwege een gebrek aan maatschappelijk draagvlak en IT-problemen bij de belastingdienst.

Het kabinet zal in het voorjaar verdere klimaatmaatregelen aankondigen om de eigen klimaatdoelstellingen te halen. Een groep ambtenaren heeft daarom onlangs een rapport gepresenteerd over mogelijke maatregelen om dit te bereiken. Naast de invoering van een belasting op zuivel- en vleesproducten, die onwaarschijnlijk lijkt, stelden **de ambtenaren onder meer voor om middellange- en langeafstandsvluchten veel zwaarder te belasten.**

Eerder dit jaar werd de belasting op vluchten al verdrievoudigd van 8 naar 26 euro per passagier, ongeacht de gevlogen afstand. **De ambtenaren hebben twee scenario's geschetst voor een nog hogere belasting, afhankelijk van de afstand: één waarin de belasting op langeafstandsvluchten 79 euro per persoon bedraagt, en één waarin de belasting 150 euro per persoon bereikt. Voor middellangeafstandsvluchten, tussen 2.500 en 6.000 kilometer, zal de vliegtaks naar verwachting ook stijgen, maar minder sterk: van 52 naar 75 euro.**

Volgens door De Telegraaf geïnterviewde Haagse ingewijden is er **binnen het kabinet "enthousiasme" voor een verhoging van de vliegtaks, hoewel er nog geen besluit is genomen**. Los van het klimaat heeft **de verhoging van de vliegtaks voor het kabinet het voordeel dat het veel geld oplevert**. Door de stijging van de rente, het prijsplafond en de snelle toename van het aantal asielzoekers wordt een begrotingstekort van 6 miljard euro verwacht. Dit tekort moet worden gedekt door belastingverhogingen of bezuinigingen.

***Mijn commentaar:** Belasting, waarom niet, maar hoe?*

*Het in dit artikel genoemde belastingsysteem om klimaatverandering tegen te gaan is onzin, totaal contraproductief.*

*Wat heeft het voor zin dat luchtvaartmaatschappijen paraffine vervangen door duurdere, duurzame vliegtuigbrandstof als de belastingen niet dienovereenkomstig worden aangepast?*

## **> Transavia Nederland komt vliegtuigen tekort: 50.000 passagiers gedupeerd**

(bron Air Journal) 17 april 2023 - **Doordat zes verwachte vliegtuigen niet beschikbaar zijn**, zag low-cost luchtvaartmaatschappij **Transavia Nederland zich genoodzaakt haar vluchtschema in april en mei 2023 in te korten, waardoor ongeveer 50.000 passagiers hun reisplannen geannuleerd of gewijzigd zagen**.

De Nederlandse lagekostendochter van de Air France-KLM-groep, die gevestigd is op de luchthaven Amsterdam-Schiphol, heeft de redenen uiteengezet voor de 8 000 geannuleerde vluchten en 42 000 uitgestelde vluchten waarvan haar klanten sinds het begin van de maand en tot mei 2023 het slachtoffer zijn geworden. **Volgens een woordvoerder van Transavia treft het gebrek aan vliegtuigen "5% van alle vluchten" gedurende deze twee maanden**. Alle passagiers zouden zijn gewaarschuwd, aldus de NL Times, die een verklaring aanhaalt: "Deze operationele verstoringen dwingen ons ons vluchtschema aan te passen. Waar mogelijk plannen we passagiers opnieuw in of bieden we een alternatief aan. Ondanks deze inspanningen kunnen we er helaas niet omheen een beperkt aantal vluchten te annuleren en passagiers en partners teleur te stellen.

**Twee van Transavia's Boeing 737-800's die al lange tijd in onderhoud zijn, wachten nog steeds op onderdelen van Boeing**, zegt de lagekostenmaatschappij, terwijl vier van de vijf 737-800's die van de Roemeense maatschappij Blue Air (genationaliseerd na haar faillissement eind 2022) zijn geleased, niet kunnen worden gebruikt om "administratieve redenen" (blijkbaar ontbrekende veiligheidslicenties);

ze zijn eigendom van leasemaatschappij ALC, dus de FAA is verantwoordelijk). **Transavia heeft dus 39 vliegtuigen in Nederland, in plaats van de 45 die het had gehoopt in te zetten om aan de vraag van het zomerseizoen te voldoen.**

Dan is

er nog het probleem van de compensatie: er is geen voorziening voor degenen die ten minste 14 dagen voor hun vertrek

worden ingelicht, ook niet voor andere kosten zoals hotelreserveringen of autohuur, tot grote ergernis van de reisbureaus die oplossingen zullen moeten vinden.

Transavia hoopt dat het probleem volgende maand is opgelost: dan hoeft het niet dezelfde soort beslissing te nemen voor de maanden juni en juli...

Volgens de website Luchtvaartnieuws zijn de vertragingen in het onderhoud deels te wijten aan een gebrek aan personeel bij Transavia Nederland, door ziekte, maar ook aan het trainen van vertrek op de toekomstige Airbus A321neo, die tegen het einde van het jaar de vloot van de low-cost maatschappij komt versterken. De luchtvaartmaatschappij erkent dit, maar stelt dat ter compensatie personeel is aangenomen.

***Mijn commentaar:*** De aanhoudende crisis die Boeing doormaakt met zijn B737 MAX (zie ook het artikel "Boeing bevangen door een nieuw probleem met de 737 MAX") zorgt voor spanning op de leasemarkt, wat nadelig is voor Transavia Nederland. De KLM-dochter heeft de B737's nodig totdat de in 2021 bestelde A320-A321's arriveren.

*Transavia Nederland heeft overigens verklaard dat haar gebrek aan vliegtuigen niets te maken heeft met de problemen die KLM Cityhopper ondervindt met haar eigen vloot.*

*Bij KLM Cityhopper staat momenteel een groot aantal van de nieuwe Embraer E195-2's aan de grond vanwege problemen met de Pratt & Whitney-motoren.*

*Deze motor heeft prestatieproblemen die zich voordoen op alle vliegtuigen die met deze motoren zijn uitgerust, wereldwijd. Momenteel werken de motorleverancier en de vliegtuigbouwer aan oplossingen. Deze prestatieproblemen hebben geen gevolgen voor de vliegveiligheid, maar wel voor de inzetbaarheid van de vloot binnen KLM Cityhopper.*

## > **Delta Air Lines bevestigt doelstellingen voor 2023 na goed eerste kwartaal**

(AFP bron) 13 april 2023 - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **Delta Air Lines rapporteerde hogere inkomsten over het eerste kwartaal** en verkleinde haar nettoverlies, dankzij de sterke vraag en bevestigde haar doelstellingen voor het jaar, zei het donderdag.

Van januari tot eind maart bedroegen de inkomsten **12,8 miljard dollar, een**

**stijging van 36 procent op jaarbasis**, zei het bedrijf in een verklaring.

**De carrier leed een nettoverlies van 363 miljoen dollar in het eerste kwartaal, vergeleken met een verlies van 940 miljoen dollar in dezelfde periode van 2022.**

(...)

Dankzij "record" boekingen voor de zomer verwacht de **vervoerder een zeer goed tweede kwartaal, met (...) inkomsten die met 15 tot 17% stijgen**. Het verwacht echter dat de uitgaven exclusief brandstof met 1 tot 3% zullen stijgen ten opzichte van het tweede kwartaal van 2022.

Het bedrijf is ook "vol vertrouwen" en herhaalt zijn doelstellingen voor het jaar, namelijk een omzetstijging van 15 tot 20%.

(...)

Deze publicatie werd donderdag goed ontvangen door beleggers. In de vroege handel voor de opening van Wall Street stond het aandeel Delta bijna 3,6 procent hoger op 34,95 dollar.

## > **Turkish Airlines streeft naar een vloot van 800 vliegtuigen tegen 2033**

(bron Zakenreis) 17 april 2023 - **Turkish Airlines heeft voor de komende tien jaar een reeks strategische doelen gesteld, waaronder een verdubbeling van haar vloot.**

De luchtvaartmaatschappij heeft zich ten doel gesteld haar vloot **tegen 2033** (wanneer zij haar honderdste verjaardag viert) **uit te breiden tot meer dan 800 vliegtuigen, tegenover ongeveer 400 nu.**

Dit is een ambitieuze doelstelling, aangezien American Airlines ('s werelds grootste luchtvaartmaatschappij naar aantal vliegtuigen) een vloot heeft van ongeveer 930 vliegtuigen.

Ook **Turkish Airlines wil tegen 2033 170 miljoen passagiers per jaar vervoeren, tegenover 85 miljoen in 2023**, met een netwerk van meer dan 400 bestemmingen.

De maatschappij streeft naar een geconsolideerde omzet van meer dan 50 miljard dollar tegen 2033, met een toegevoegde waarde van 140 miljard dollar voor de Turkse economie.

De Turkse luchtvaartmaatschappij wil ook de low-cost AnadoluJet oprichten als aparte dochteronderneming en streeft naar een vloot van 200 vliegtuigen tegen 2033, tegenover ongeveer 70 nu.

Turkish Airlines is veruit de grootste luchtvaartmaatschappij op de nieuwe luchthaven van Istanbul, die in april 2019 werd geopend. Het was vorig jaar de zevende drukste luchthaven ter wereld en de drukste van Europa.

***Mijn commentaar: Een groot deel van het succes van Turkish Airlines is gebaseerd op vrije toegang tot de Europese markt, met relatieve bescherming tegen concurrentie van Europese lagekostenmaatschappijen.***



*Een in 2010 ondertekende overeenkomst verhindert bijvoorbeeld dat Ryanair vanaf een andere luchthaven dan Dublin naar Turkije vliegt.*

*Bovendien blijft Turkish Airlines de volledige steun van haar regering genieten om zich te ontwikkelen.*

*De Turkse regering heeft de ambitie uitgesproken om Turkish Airlines in de nabije toekomst tot een van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld te maken.*

## > **Boeing betraapt door nieuw probleem op de 737 MAX**

(bron Les Echos) 14 april 2023 - **De opleving heeft niet lang geduurd.** Hoewel Boeing verheugd was Airbus te hebben ingehaald in het aantal vliegtuigleveringen in het eerste kwartaal, zou **een nieuw probleem van gebrekkig vakmanschap de terugkeer naar normale leveringen van de 737 MAX in gevaar kunnen brengen of op zijn minst kunnen vertragen.** Een fabricagefout in twee verticale stabilisatorbevestigingspunten die **bij verschillende modellen van zijn reeks vliegtuigen met één gangpad - de 737-7, 737-8 en 737-8200, alsook een militaire P8-versie - is ontdekt,** zal de Amerikaanse vliegtuigbouwer ertoe dwingen sommige leveringen uit te stellen en de nodige wijzigingen aan te brengen aan de reeds geproduceerde vliegtuigen.

Dit is geen onmiddellijk probleem voor de vliegveiligheid en **de in gebruik zijnde vloot kan veilig blijven vliegen", aldus Boeing in een verklaring.** Het probleem zal echter waarschijnlijk gevolgen hebben voor een aanzienlijk aantal nog niet geleverde 737 MAX-toestellen, zowel in productie als in opslag", aldus de fabrikant.

**Noch het aantal getroffen vliegtuigen, noch de duur van de vereiste werkzaamheden is in dit stadium gespecificeerd.** "We verwachten een vermindering van de 737 MAX-leveringen op korte termijn voor de duur van de werkzaamheden", aldus Boeing. "We betreuren de impact die deze kwestie zal hebben op de getroffen klanten en staan met hen in contact over hun leveringsschema's. We zullen in de komende dagen en weken aanvullende informatie verstrekken naarmate we de impact op de leveringen beter begrijpen", belooft de vliegtuigbouwer. Dit zal waarschijnlijk samengaan met de bekendmaking van de kwartaalresultaten op 26 april. **Het probleem zal echter waarschijnlijk groot zijn, aangezien de 737 MAX het overgrote deel van de leveringen van Boeing voor zijn rekening neemt en de betrokken modellen, met name de 737-8 en 737-8200, de best verkopende zijn.** De MAX 8200 wordt gebruikt door Ryanair, een van de grootste klanten van de 737 MAX, die zich al herhaaldelijk had beklagd over de vertragingen bij de leveringen door Boeing.

Beleggers hebben zich niet vergist. De aankondiging van haar problemen, donderdagavond in de Verenigde Staten, deed het Boeing-aandeel met 5,2 %

kelderen op de beurzen die volgden op het sluiten van Wall Street. Spirit AeroSystems, waaraan Boeing de productie van 737-onderdelen uitbesteedt en die aan de basis ligt van het probleem en de ontdekking ervan, daalde nog sterker, met 11,5%.

De enige opluchting voor Boeing is dat de duizenden reeds geleverde 737 MAX's kunnen blijven vliegen. De noodzakelijke aanpassingen kunnen tijdens geplande onderhoudsbezoeken worden uitgevoerd.

(...)

**Mijn commentaar:** En het gaat maar door, ...

*Het is duidelijk dat niets goed gaat bij Boeing. Enerzijds hebben de 737 Max toestellen te kampen met een reeks productieproblemen.*

*Anderzijds heeft Boeing toegegeven dat de eerste 777X niet in 2023 zal worden geleverd, in tegenstelling tot wat in 2020 was aangekondigd.*

*De Raad van Bestuur van Boeing heeft de consequenties hiervan getrokken. Daarom heeft het besloten de prestatiebonus van CEO Dave Calhoun in 2023 te schrappen.*

## > ATR bereidt zich voor op een sterke verhoging van de productie tot 40 en vervolgens 80 vliegtuigen per jaar

(bron Journal de l'Aviation) 30 maart 2023 - **Voor ATR is de crisis voorbij. De Frans-Italiaanse vliegtuigbouwer heeft aangekondigd dat 2023 in het teken zal staan van groei en dat zijn krachten nu gericht zijn op het herstel van de leveringscijfers van voor de crisis.** De ambitie is groot: hij mikt op meer dan veertig leveringen in 2023 en het dubbele daarvan tegen het einde van het decennium.

**Voor de crisis leverde ATR meer dan zestig vliegtuigen per jaar. In 2020 stakte de activiteit echter ook voor haar en konden slechts tien vliegtuigen aan hun klanten worden overgedragen,** daarna 31 in 2021. 2022 was in dit opzicht opnieuw een moeilijk jaar, met vijftientig geleverde nieuwe toestellen, plus elf tweedehands toestellen. Maar deze bladzijde zal worden omgeslagen.

De vliegtuigbouwer is van plan om in 2023 meer dan veertig vliegtuigen te leveren en evenveel orders te ontvangen, want hij streeft naar een book-to-bill ratio van meer dan één. En dit is nog maar het begin, want de versnelling van het productietempo zou in de volgende jaren moeten doorgaan, met als doel 80 vliegtuigen per jaar te kunnen leveren tegen het einde van het decennium.

**ATR weet dat dit niet gemakkelijk zal zijn. De sector wordt geconfronteerd met aanwervingsproblemen die het hoopt te overwinnen dankzij de steun van zijn**



**twee moedermaatschappijen, Airbus en Leonardo.** De vliegtuigbouwer heeft ook troeven in handen, zoals de kleinere ecologische voetafdruk van de ATR, een argument dat al lang wordt aangevoerd, maar dat vandaag een bredere weerklank kan vinden in het licht van de groeiende bezorgdheid over het milieu van de jongere generatie, maar ook bij bedrijven die willen aantonen dat ze zich inzetten voor decarbonisatie en een lagere brandstofrekening. ATR benadrukt ook de impact die elk individu binnen het bedrijf kan hebben, gezien de omvang ervan. Zo zijn er voor 2023 150 nieuwe aanwervingen gepland, waarmee het personeelsbestand van het bedrijf bijna weer op het niveau van vóór Covid zou komen.

**De andere te overwinnen moeilijkheid houdt verband met verstoringen in de toeleveringsketen en tekorten aan grondstoffen.** De groei moet dus geleidelijk verlopen om verstoringen te beperken.

Het doel van 80 leveringen per jaar in de tweede helft van het decennium lijkt misschien erg ambitieus - het ligt boven de leveringen van vóór de crisis - maar **ATR is ervan overtuigd dat de markt klaar is om dit aanbod te absorberen.** De vliegtuigbouwer heeft momenteel 160 vliegtuigen in de orderportefeuille, maar voorziet een behoefte aan bijna 2.500 twin turboprops over twintig jaar, waarvan 1.500 ter vervanging van vliegtuigen in dienst, en concurrenten wedijveren (nog) niet om hun positie.

Op kortere termijn, vanaf dit jaar, zou de vraag naar zijn vliegtuigen weer moeten stijgen. De vliegtuigbouwer legt uit dat veel van zijn klanten in Azië zijn gevestigd en dat dit continent als laatste de reisbeperkingen heeft opgeheven. Nu ze zelfs in China zijn opgeheven, wordt verwacht dat het reizen in de regio Pacific weer zal aantrekken, wat zal leiden tot een toename van het gebruik van ATR's vloot, het creëren van nieuwe behoeften en een terugkeer van het verkoopmomentum. Tegelijkertijd blijft ATR werken aan de verbetering van zijn aanbod, met de integratie van de nieuwe Pratt & Whitney Canada PW127XT-motor, de ontwikkeling van de ATR 42-600S (STOL, short take-off and landing) en de start van een haalbaarheidsstudie voor een nieuwe generatie vliegtuigen, momenteel EVO genoemd.

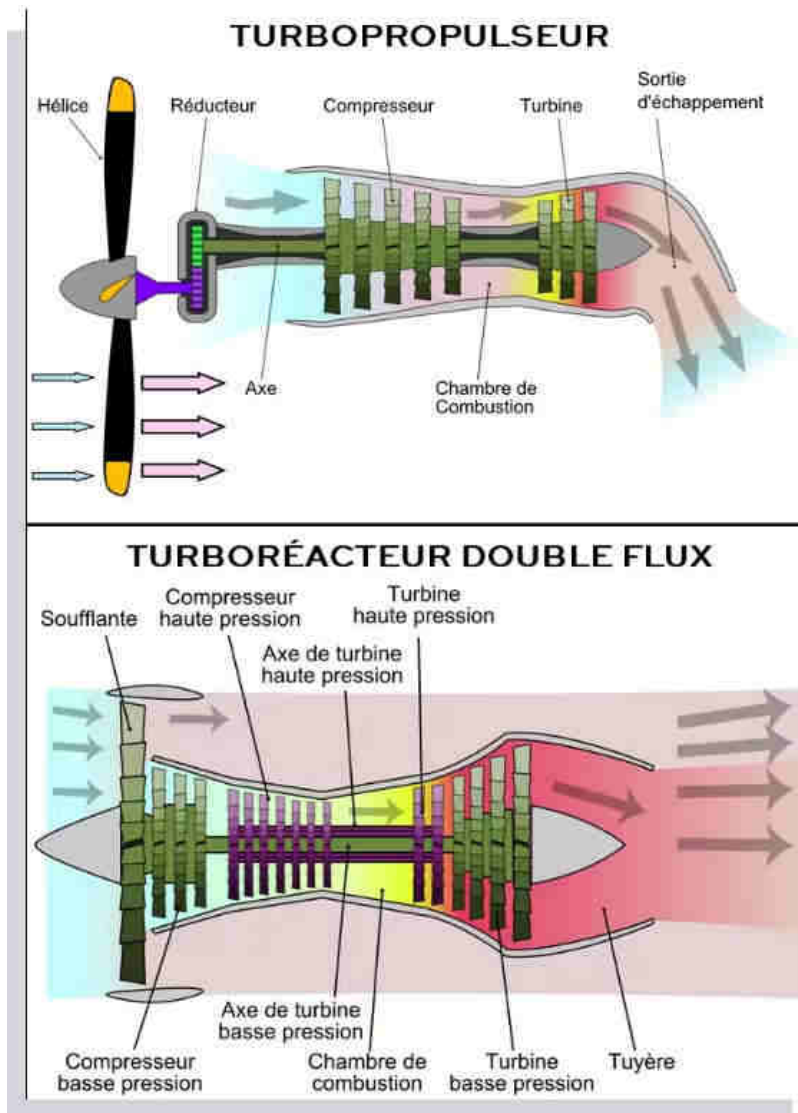
***Mijn commentaar:*** De horizon klaart op voor de Frans-Italiaanse fabrikant ATR. Het is al enkele jaren wereldleider op het gebied van turboprops, die voor korte afstanden interessanter zijn dan turbojets.

*Turboprops zijn stiller dan turbojets, goedkoper en zuiniger.*

*Maar voor ATR ligt de toekomst wellicht in waterstof. Een Amerikaanse start-up, Universal Hydrogen, heeft op de luchthaven van Toulouse een werkplaats geopend om regionale ATR-vliegtuigen om te bouwen tot waterstofbrandstofcellen, opgeslagen in afneembare tanks. Lees mijn [brief nr. 874](#) over dit onderwerp.*

***Hoe werkt een turbopropmotor?***

Bij het vergelijken van turboprop- en turbinastralmotoren zit het belangrijkste verschil in de motoren. Een turbopropmotor heeft een turbine die de propeller aandrijft en het vliegtuig voortstuwt. Straalmotoren daarentegen worden aangedreven door een ventilator in de motor en een stromingssysteem (bron: [blog.privatefly](http://blog.privatefly)).



## Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

**Nieuw commentaar:** Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed :

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard
- . in februari 2023 de bekendmaking van de goede resultaten van 2022.

### > Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 17 april gesloten op **1,527 euro**. Het is deze week **gedaald met -4,32%**.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

**Het analistengemiddelde (consensus) over 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 1,85 euro** (begin februari was het 1,55 euro). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

**Nieuw commentaar:** Volgens AFP zijn de markten gemengd, tussen de

*vertragende inflatie en de vrees voor een recessie in de VS.*

### > **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel.** In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

*Geen nieuwe opmerkingen*

### > **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

**Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met -\$3 gedaald tot \$104.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent (Noordzee) olie is deze week stabiel op \$85. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.**

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert Jet Fuel nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts \$29 per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

*Geen nieuwe opmerkingen*

## **Goed om te weten.**

### > **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

## > **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

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 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigacion, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

## **Details**

**Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.**

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM-groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...**

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

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

# | François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet

## *Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC*



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

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

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.443 mensen ontvangen dit persoverzicht live