

Korten op binnenlandse vluchten: we gaan verder

## 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 (raison d'être van de Air France-KLM Groep).

### François Robardet

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°914, 29 mei 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,

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

## Persoverzicht van maandag

### Redactie

*Beste lezers,*

*Dank aan allen die mij reeds hun volmacht hebben gegeven voor de volgende Algemene Vergadering van Air France-KLM, die op woensdag 7 juni 2023 zal worden gehouden.*

*Voor degenen onder u die dit nog niet hebben gedaan, zie mijn [Flash nr. 99](#) voor instructies over hoe te handelen.*

*Dank u voor uw vertrouwen en loyaliteit.*

*Veel leesplezier  
François*

**> Afschaffing korte binnenlandse vluchten: "We gaan verder", belooft Clément Beaune**

(bron AFP) 25 mei 2023 - **De regering is van plan de regel die binnenlandse vluchten verbiedt als het alternatief minder dan 2? uur met de trein is, en die** dinsdag officieel van kracht werd, aan te **scherpen, zei de gedelegeerde minister van Vervoer, Clément Beaune, woensdag.** "Ik zeg u, we gaan verder, we gaan verder", zei de minister op Franceinfo. De lijst met verboden korte binnenlandse vluchten "zal twee keer per jaar worden herzien om te zien of de spoordiensten verbeteren", wees hij erop, waarbij hij opmerkte dat de tekst drie jaar geldig is.

"Mijn verantwoordelijkheid als minister van Vervoer is juist om de spoorverbindingen te verbeteren, zodat steeds meer van de 2,5-uurs regel leidt tot sluiting van luchtvaartmaatschappijen", merkte de minister op. "We sluiten drie routes en dat zullen we blijven doen", aldus de minister. **"We kunnen de regel van 2,30 uur ook geleidelijk aanscherpen tot bijvoorbeeld 3 uur"**, waarschuwde hij. Praktisch gezien zouden weinig routes worden getroffen door een overgang naar drie uur. Dit zou eventueel het geval kunnen zijn voor Parijs-Mulhouse (2u43 met de TGV), maar deze luchthaven is Frans-Zwitsers en bedient ook Basel. Parijs-Limoges zou een mogelijkheid kunnen zijn, zodra de spoorlijn is verbeterd.

**Gevraagd naar de drempel van 4 uur** die door het Burgerlijk Klimaatverdrag wordt bepleit, antwoordde hij: **"Het is mogelijk, maar we moeten de spoorwegen parallel ontwikkelen"**, waarbij hij de aanschaf van extra TGV's en de geplande aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Bordeaux en Toulouse noemde. Het verbod op korte binnenlandse vluchten in Frankrijk tenzij er een alternatief is, "met een bevredigende service", per trein in minder dan 2u30 is dinsdag van kracht geworden, een verandering waarop was geanticipeerd met het einde van de verbindingen tussen de luchthaven Parijs-Orly en Nantes, Bordeaux en Lyon.

Dit verbod, voorzien in de klimaat- en veerkrachtwet van 22 augustus 2021 en reeds in de praktijk toegepast, was opgeschort in afwachting van een diepgaand onderzoek door de Europese Commissie na een klacht van een deel van de luchtvaartsector, die het in strijd achtte met het beginsel van vrije dienstverlening en ongeschikt voor de strijd tegen de klimaatverandering. **De verbindingen met de Parijse luchthaven Roissy-Charles-de-Gaulle zijn daarentegen gehandhaafd, officieel om internationale verbindingen mogelijk te maken.** Het is echter nog steeds mogelijk losse tickets te kopen tussen Roissy en Bordeaux, Lyon en Nantes.

***Mijn commentaar:*** De cijfers in mijn commentaar hieronder zijn orden van grootte.

*Waarom stijgen de prijzen van TGV-tickets terwijl de concurrentie van het luchtvervoer verdwijnt? Om deze vraag te beantwoorden, moeten we kijken*

naar de kosten van de twee vervoermiddelen.

Om een route te openen heeft een luchtvaartmaatschappij vliegtuigen nodig. De infrastructuur bestaat al (terminal, landingsbaan).

Een spoorwegmaatschappij heeft hogesnelheidstreinen nodig. Maar zij moet ook een nieuwe hogesnelheidslijn (LGV) aanleggen. Dit was bijvoorbeeld het geval voor Parijs-Straatsburg en Parijs-Bordeaux. Het zou het geval kunnen zijn tussen Parijs en Lyon (dit traject nadert het verzadigingspunt) als de luchtdiensten tussen Parijs en Nice, Montpellier en Marseille zouden worden opgeheven.

Er zijn evenveel TGV's als vliegtuigen nodig om hetzelfde aantal passagiers per dag te vervoeren.

Aangezien een TGV ongeveer evenveel kost als een kortereafstandsvliegtuig, zit het verschil in de infrastructuur.

Voor luchtvaartmaatschappijen zijn de extra infrastructuurkosten laag. Eventuele verbeteringen aan de terminal kosten niet meer dan de kosten van een vliegtuig.

Hetzelfde kan niet worden gezegd van het spoor. De kosten van twee kilometer hogesnelheidslijn (HSL) zijn die van een kortereafstandsvliegtuig. De aanleg van een hogesnelheidslijn van 500 km (of 2,5 uur) komt overeen met de kosten van 250 vliegtuigen.

Met andere woorden, **om de vijf vliegtuigen op een pendeltraject te vervangen door treinen zouden we een bedrag moeten investeren dat overeenkomt met de kosten van 255 vliegtuigen!**

Zijn wij bereid deze kosten (zowel financieel als ecologisch) te dragen om nieuwe hogesnelheidslijnen aan te leggen?

Zou het niet beter zijn deze bedragen te investeren in de productie van duurzame brandstof?

Het is niet mijn bedoeling om deze vragen te beantwoorden, maar om aan de hand van een voorbeeld te illustreren welke keuzes we collectief zullen moeten maken als we de klimaatverandering effectief willen bestrijden.

*Ik kom hier binnenkort op terug in een speciale Flash, die momenteel wordt geschreven.*

## > **Vermindering aantal vluchten op Schiphol bespaart tot 11% aan uitstoot**

(bron Luchtvaartnieuws) 24 mei 2023 - **Door het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen tot 440.000 zou de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen met 4 tot 11 procent dalen. Deze reductie zou minder zijn als de luchtvaartmaatschappijen zouden besluiten grotere vliegtuigen in te zetten.**

Dat blijkt uit een onderzoek van adviesbureau TO70 naar de milieueffecten van capaciteitsvermindering op Schiphol, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (

...)

Het adviesbureau kondigde afgelopen juni aan dat het aantal vliegbewegingen per 1 november 2024 beperkt moet worden tot 440.000 per jaar, tegen 500.000 voor de Covid-crisis. (..

.)

De heer Harbers dringt aan op de reductie tot 440.000 en heeft daarvoor de effecten op de uitstoot onderzocht. Daarbij is gekeken naar kooldioxide, koolmonoxide, stikstof, zwaveldioxide, fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen, een verzamelnaam voor stoffen als formaldehyde en benzeen.

**Als het aantal bewegingen wordt verminderd maar de samenstelling van de vloot ongewijzigd blijft, daalt de uitstoot van alle stoffen met 10 tot 11%. Als op specifieke segmenten vluchten worden geschrapt, waardoor een vloot met grotere vliegtuigen ontstaat, bedraagt de vermindering 9 tot 10%. Als luchtvaartmaatschappijen ervoor kiezen grotere, meer vervuilende vliegtuigen in te zetten, is de milieuwinst gemiddeld slechts 4%. De stikstofuitstoot neemt in dit scenario met bijna 3% toe.**

De studie is indicatief. "Zodra **duidelijk is welke veranderingen de capaciteitsvermindering daadwerkelijk teweegbrengt in de dienstregelingen van de luchtvaartmaatschappijen, kunnen verdere berekeningen worden gemaakt**", aldus minister Harbers.

(...)

***Mijn commentaar:*** De Nederlandse regering onderzoekt onder druk van de Europese Commissie nader de gevolgen van een vermindering van het aantal vluchten op Schiphol.

*Als alle andere zaken gelijk blijven, blijkt - niet echt verrassend - dat een*

*vermindering van het aantal vluchten met 10% in combinatie met een verhoging van de vliegtuigcapaciteit weinig gevolgen heeft voor het milieu.*

*Er blijven dus twee oplossingen over om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen: het aantal passagiers (en het aantal vluchten) verminderen of de vloot overschakelen op minder vervuilende vliegtuigen.*

*Tenzij de Nederlandse regering de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen verbiedt hun vlootsamenstelling te wijzigen. Ik kan me niet voorstellen dat Air France-KLM, of zelfs Ryanair en Qatar Airways, dit dictaat accepteren.*

## > **Lufthansa moet mensen nog steeds overtuigen van de voordelen van haar overname van ITA Airways**

(bron Les Echos) 26 mei 2023 - **Lufthansa heeft het** laatste van ITA Airways nog niet gezien. Na maandenlange onderhandelingen heeft de Duitse groep **de Italiaanse regering eindelijk overtuigd om de controle over de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij over te dragen.** Maar het moet de investeerders nog overtuigen van de verdiensten van deze overname, die met voorzichtigheid, zo niet scepsis, is begroet.

**De dag na de bekendmaking van de overeenkomst met Rome liet de koers van Lufthansa geen enkel teken van goedkeuring zien voor deze operatie, toch de grootste consolidatieoperatie in Europa sinds de - uitgestelde - overname van het Spaanse Air Europa door IAG in 2019.** Dit gebrek aan enthousiasme was ook voelbaar in de vragen van analisten op de conferentie die Carsten Spohr, CEO van de Lufthansa-groep, vrijdag voor hen organiseerde.

Om zijn beslissing om 325 miljoen euro te investeren in een belang van 41% in de Italiaanse luchtvaartmaatschappij te rechtvaardigen, moest **de grote baas van Lufthansa** meermaals **de nadruk leggen op de voorzorgsmaatregelen die zijn genomen om niet dezelfde tegenslagen te krijgen als Air France-KLM en Etihad met het ter ziele gegane Alitalia.** Hoewel Lufthansa inderdaad tot doel heeft uiteindelijk alle aandelen van ITA Airways te verwerven, zal de kapitaalsverhoging geleidelijk plaatsvinden en zal de volledige overname pas plaatsvinden wanneer de nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij winstgevend is geworden. Dit wordt niet verwacht vóór 2025. Carsten Spohr benadrukte dat **"we niet gedwongen kunnen worden de hele maatschappij uit te kopen als de rentabiliteitsdoelstelling niet wordt gehaald"**. En dat is niet voor morgen. Het eerste volledige boekjaar van ITA Airways, in 2022, eindigde in een operationeel verlies van 338 miljoen en een nettoverlies van 486 miljoen, op een omzet van 1,57 miljard. Dit dwong de Italiaanse overheid om in het eerste kwartaal 250 miljoen euro bij te storten om de kaspositie op te krikken. En de

prognoses voor het boekjaar 2023 wijzen op verdere verliezen.

Nog een voorzorgsmaatregel: tijdens de eerste fase van 41% zal Lufthansa de resultaten van ITA Airways niet consolideren met haar eigen resultaten, aldus haar CEO. Zo wordt voorkomen dat de resultaten van de groep worden aangetast. Bovendien zal de aankoop van het belang van 41% volledig met eigen middelen van Lufthansa worden gefinancierd, zonder haar schuld te vergroten.

Carsten Spohr moest ook de verwijzingen naar de opeenvolgende mislukkingen van Air France-KLM en Etihad met Alitalia weerleggen. **ITA Airways is niet Alitalia,**

" benadrukte hij. Het is een nieuwe maatschappij, die de verplichtingen van Alitalia niet hoeft te dragen en die begint met veel lagere exploitatiekosten", benadrukte hij.

Hoewel ITA een deel van de vloot en het personeel van Alitalia heeft overgenomen, heeft het een ernstig afslankingsprogramma ondergaan, met minder dan 4.000 werknemers voor 66 vliegtuigen, tegenover meer dan 10.000 werknemers voor een honderdtal vliegtuigen ten tijde van Alitalia. De arbeidsovereenkomsten van het overgenomen personeel zijn allemaal naar beneden bijgesteld. Bovendien heeft de Italiaanse staat zich ertoe verbonden de verplichtingen van Alitalia over te nemen en met name de pensioenen van de voormalige werknemers te financieren.

Maar **meer dan een luchtvaartmaatschappij is het vooral de Italiaanse markt die Lufthansa wilde verwerven door in ITA te investeren.** Momenteel vertegenwoordigt ITA slechts 10% van de Italiaanse markt, tegenover 40% voor Ryanair. Maar Italië blijft de derde grootste Europese luchtvaartmarkt, na Duitsland en Frankrijk, en de tweede grootste internationale markt van de Lufthansa-groep, na de Verenigde Staten.

Met de hulp van de verschillende dochterondernemingen van de groep en haar Star Alliance-partners is Lufthansa ervan overtuigd dat het een groter deel van de Italiaanse markt, die momenteel grotendeels ten goede komt aan Air France-KLM, zal kunnen veroveren.

"In plaats van via Parijs of Amsterdam zullen de internationale passagiers van ITA kunnen vliegen via Rome of de andere hubs van de groep [Frankfurt, München, Brussel, Wenen, Zürich - noot van de redactie]".

Lufthansa geeft ITA Airways de middelen die het nodig heeft om zijn ambities waar te maken. Haar 100% Airbus-vloot zal tegen 2027 groeien van 66 vliegtuigen, voornamelijk voor de middellange afstand, tot 94, waarvan ongeveer een derde A350's voor de lange afstand. De rolverdeling tussen de luchthavens van Rome-Fiumicino en Milaan-Linate, die altijd een probleem is geweest voor Alitalia, zal ook worden verduidelijkt. "Rome wordt de long-haul hub, terwijl Milaan zich zal specialiseren in point-to-point verkeer voor premium klanten", legt Carsten Spohr uit.

**Er zijn nog enkele onzekerheden.** Afgezien van mogelijke politieke inmenging is de **eerste het vermogen van Lufthansa om van Brussel groen licht te krijgen voor deze overname, zonder al te veel routes te moeten opgeven.**

De baas van Lufthansa rekent op het lage marktaandeel van ITA in Italië ten opzichte van de low-cost carriers om soepele voorwaarden te verkrijgen. Maar de Commissie, die net door het Europees Hof van Justitie is afgewezen in de kwestie van de staatssteun aan Alitalia, zou wel eens moeilijker kunnen blijken op het langeafstandssegment.

Lufthansa heeft snel groen licht nodig om verder te gaan met de fase van integratie van ITA Airways in haar frequent flyer-programma, haar joint venture met United Airlines en de Star Alliance. Drie pijlers die ITA absoluut nodig heeft om zijn langeafstandsvluchten te ontwikkelen.

**Ten slotte heeft de Lufthansa-baas niet uitgelegd hoe ITA het terrein kan terugwinnen dat het verloren heeft aan de low-costs, waarvan** de drie belangrijkste - Ryanair, EasyJet en Wizz - nu een totaal marktaandeel van 60% hebben. Zelfs met lagere kosten zal deze markt voor intra-Europese routes moeilijk terug te winnen zijn, waardoor de capaciteit van ITA om haar hub in Rome te bevoorraden nog verder zal afnemen.

***Mijn commentaar:*** Voor de vierde keer probeert een luchtvaartmaatschappij de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij te hulp te schieten.

*De eerste die faalde was KLM in 2000. Air France en vervolgens Etihad probeerden het opnieuw, zonder veel succes.*

*Het resultaat: ITA Airways heeft nog maar een klein aandeel in de binnenlandse markt (10%) en het personeelsbestand is in twintig jaar tijd met vijf gedeeld, van 21.300 werknemers in 2004 tot 4.000 nu.*

*Tot op heden heeft Lufthansa de waarnemers niet kunnen overtuigen.*

**> Vliegveiligheid: zit er straks nog maar één piloot in het vliegtuig?**

(bron Les Echos) 24 mei 2023 - **De angst dat de mens wordt vervangen door de machine is niet nieuw, maar breidt zich nu uit naar beroepen die zo geschoold zijn als de piloot.** Sinds enkele maanden zijn **de belangrijkste pilotenorganisaties in Europa en de Verenigde Staten in oorlog** met de plannen van bepaalde vliegtuigbouwers, onder leiding van Airbus, om de vooruitgang van de automatisering te benutten om slechts één piloot in de cockpit te houden, althans tijdens de kruisvlucht.

De internationale vereniging van luchtvaartpiloten IFALPA, met meer dan 150.000 leden in een honderdtal landen, haar Europese tegenhanger ECA en de belangrijkste Amerikaanse pilotenvakbond ALPA hebben een gezamenlijke persconferentie gehouden om een "nieuwe bedreiging van de veiligheid" aan te klagen. In Frankrijk mobiliseert ook de belangrijkste pilotenvakbond, de SNPL, en plant acties om de publieke opinie te waarschuwen.

**Zij verwerpen unaniem en ondubbelzinnig elk plan om het aantal piloten aan boord van vliegtuigen te verminderen, omdat dit** volgens hen indruist tegen het basisprincipe van veiligheid in de luchtvaart, namelijk dat elk van de twee piloten te allen tijde moet kunnen vertrouwen op de deskundigheid en het toezicht van zijn collega. Een vermindering van het aantal bemanningen betekent een vermindering van de veiligheid", aldus een Franse piloot van de SNPL. De vooruitgang in de automatisering is er om piloten te helpen bij hun taken, niet om ze te vervangen. Alleen een menselijke bemanning is in staat om te gaan met onvoorziene situaties", benadrukt hij.

Naast deze bezorgdheid over de veiligheid is er de gebruikelijke verdenking dat bestuurders van luchtvaartmaatschappijen het aantal piloten willen verminderen om kosten te besparen en het groeiende tekort aan boordpersoneel te verhelpen. "Je zult altijd low-cost maatschappijen hebben die alles doen om een paar dollar op de salarissen te besparen", verzekert een vertegenwoordiger van ALPA.

**Zowel Airbus als de luchtvaartmaatschappijen ontkennen** echter **categorisch elke wens om het aantal piloten te verminderen**. Wij hebben geen doelstelling om het aantal piloten te verminderen", aldus de vliegtuigbouwer. Onze enige doelstelling is het verbeteren van de veiligheid door technologische vooruitgang, waardoor wij het aantal ongevallen in de afgelopen drie decennia met een factor 30 hebben kunnen verminderen".

**Volgens Airbus hebben de verschillende onderzoeksprogramma's die erop gericht zijn de besturing van vliegtuigen steeds meer te automatiseren**, zoals Dragonfly, geen ander doel dan "de werklast van piloten in de cockpit te verminderen, door de operaties tijdens de vlucht en de algemene prestaties van het vliegtuig te verbeteren".

**Dit zou met name het geval zijn voor het EMCO-project** (Extended Minimum Crew Operations) van Airbus, dat tot **doel heeft een van de twee piloten op een langeafstandsvlucht in staat te stellen tijdens de kruisfase alleen aan de stuurknuppel te blijven terwijl zijn collega rust neemt**. Dit project, dat onder toezicht staat van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en dat eventueel al in 2027 kan worden gereguleerd, combineert een aantal technologische innovaties, zoals een automatische nooddalingsmodus in geval van drukverlaging, bijstand in geval van motorschade of monitoring van de alertheid van de piloot tijdens zijn dienst,



zodat de piloot die alleen aan de stuurknuppel blijft, het hoofd kan bieden aan het onverwachte, ten minste totdat zijn collega terugkeert naar zijn stoel.

Ook hier is het niet de bedoeling het aantal piloten te verminderen. "Het doel van deze studies is de vermoeidheidsbeheersing van de bemanning op langeafstandsvluchten te verbeteren en hen in staat te stellen hun aanwezigheid in de cockpit tijdens cruise fasen beter te organiseren, dankzij aanvullende geautomatiseerde functies. Ze vereisen minimaal twee piloten aan boord", aldus Airbus. **Op langeafstandsvluchten 's nachts kan het gebeuren dat de ene piloot in de cockpit slaapt en de andere probeert wakker te blijven", legt een deskundige uit. Als in de toekomst automatische systemen hen in staat stellen om beurtelings te rusten, zodat ze in betere conditie op hun bestemming aankomen, zou dat een pluspunt zijn voor de veiligheid".**

Maar **voor de verenigingen van piloten** blijft EMCO duidelijk synoniem met minder bemanning. En dus onaanvaardbaar. Zij leggen uit dat er weliswaar nog steeds twee stoelen in de cockpit zullen zijn, maar dat de mogelijkheid voor de twee piloten om rustperiodes af te wisselen zou betekenen dat zij het grootste deel van de vlucht solo zouden vliegen. Bovendien zou **deze rustmogelijkheid de deur kunnen openen voor een herziening van de "versterkte" bemanningsregels, die inhouden dat op zeer lange vluchten (meer dan 9 of 10 uur) één of twee extra piloten aan boord worden genomen om voor aflossing te zorgen.** Ook dit zou een besparing voor de werkgever betekenen. **De echte "casus belli" in de ogen van de vertegenwoordigers van de piloten blijft echter het SPO-project, voor "Single Pilot Operations",** dat deze keer de mogelijkheid zou inhouden om kortereafstandsvluchten van gemiddeld één uur met één piloot uit te voeren. Deze "dreiging" lijkt echter veel verder weg. Hoewel Airbus erkent dat het bepaalde technologische concepten bestudeert **"om na te gaan of een commercieel vliegtuig door één piloot kan worden bestuurd zonder de veiligheid in gevaar te brengen",** wijst het er snel op dat dit slechts onderzoeksprojecten zijn, zonder termijn of zekerheid op succes. "Er zijn veel O&T-projecten in de luchtvaart, maar ze worden niet allemaal noodzakelijkerwijs in gebruik genomen", benadrukt de vliegtuigbouwer.

En ook hier is het doel niet om banen voor piloten te schrappen, maar om **een technologisch antwoord te ontwikkelen op het ergste scenario: het onvermogen van één of beide piloten om het vliegtuig te besturen.** Helaas is er geen gebrek aan voorbeelden van dit scenario, maar het is een technologische uitdaging die nog buiten het bereik van de eisen van de burgerluchtvaart ligt.

"Het idee van een solopiloot houdt in dat een hele vlucht, inclusief de terugkeer naar de aarde van een vliegtuig zonder piloot, kan worden geautomatiseerd. Vandaag kunnen

we niet zeggen of en wanneer dit certificeerbaar zal zijn", aldus een specialist op dit gebied.

Vandaar het voorbehoud van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Het orgaan dat verantwoordelijk is voor de vliegveiligheid heeft weliswaar niet uitgesloten dat tussen nu en 2027 fasen van solo-pilootschap van het type EMCO worden toegestaan, maar de regelgever heeft de mogelijkheid van een enkele piloot uitgesloten, althans tussen nu en het volgende decennium. Wat Airbus betreft, heeft de fabrikant duidelijk andere technologische prioriteiten voor de toekomstige generatie vliegtuigen met één gangpad dan het vervreemden van het beroep van piloot.

***Mijn commentaar:*** *Verbetering van de vliegveiligheid is de eerste zorg van vliegtuig- en motorfabrikanten en luchtvaartmaatschappijen, vóór vermindering van het brandstofverbruik.*

*Wat de in het artikel genoemde onderwerpen (EMCO en SPO) betreft, deel ik de mening van de vertegenwoordigers van de piloten.*

*Voor mij is vermindering van het cabinepersoneel op lange- en kortereafstandsvliegtuigen uitgesloten.*

*Het is interessant op te merken dat openbaarvervoersystemen die door één enkele "piloot" of helemaal niet worden bediend (automatische metro's, liften), zo zijn ontworpen dat zij in geval van een storing snel kunnen stoppen.*

*Een dergelijke procedure is ondenkbaar voor een lange- of kortereafstandsvliegtuig.*

## > **Embraer: acht E2's voor Royal Jordanian**

(bron Air Journal) 19 mei 2023 - **Royal Jordanian heeft op 18 mei 2023 een vaste bestelling aangekondigd van twee E195-E2's** rechtstreeks bij de Braziliaanse vliegtuigbouwer (ze stonden al vermeld als ongeïdentificeerd), **en de leasing van zes andere E2's bij de leasemaatschappij Azzora:** twee E195-E2's en vier E190-E2's. De Jordaanse nationale luchtvaartmaatschappij, gevestigd op de luchthaven Amman-Queen Alia, verwacht deze acht Embraer-toestellen vanaf het vierde kwartaal van 2023, waarbij de E2-familie haar debuut maakt in haar vloot.

Na de aankondiging van de komst van twintig Airbus A320neo-toestellen in februari vorig jaar, ondertekende de Oneworld-alliantie een memorandum van overeenstemming voor tien Embraer E2-toestellen, zowel voor **de E190-E2 als voor de E195-E2 - geconfigureerd voor respectievelijk 12 passagiers in Business Class en 80 of 108 in Economy.**

**De Embraer E2 "past bij de strategische doelstellingen van RJ om de vloot die wordt ingezet op bestemmingen in de Levant (...)**

**Mijn commentaar:** Dit artikel is een knipoog naar Jordanië, waar ik deze brief schrijf tussen Petra (beschouwd als een van de zeven wereldwonderen) en Wadi Rum, een prachtige woestijn met zeven kleuren zand.

Royal Jordanian heeft een vloot van 25 vliegtuigen: 14 toestellen uit de A320-familie, 7 B787's en 4 oudere Embraers.

De nieuwe Embraers besparen 25% brandstof ten opzichte van de oude modellen.

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar**



Twee gebeurtenissen hebben het afgelopen jaar een impact gehad op de koers van het aandeel :

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

*Geen verdere opmerkingen*

> **Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel**

Het aandeel Air France-KLM is maandag 29 mei gesloten op **€1,66**. Het is deze week **licht gedaald met -1,78%**.

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

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,95** (het was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,50, het laagste €1,10. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM kreeg een klap door de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte prognose voor het hele jaar (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019). Sindsdien hebben **analisten zich laten overtuigen door het vooruitzicht van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen**.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

*Geen verdere opmerkingen*

> **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 de prijs van een vat Jet Fuel.** In 2022 schommelde de spread tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl hij in de voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

De laatste drie maanden is de spread tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert deze de spread van voor de oorlog in Oekraïne.

*Geen verdere opmerkingen*

> **Brandstofprijzen deze week**

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa staat deze week vrijwel onveranderd op 92 dollar.** Na een piek op \$182 in juni 2022 viel hij begin augustus terug tot \$132.

Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **staat deze week vrijwel onveranderd op \$77. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productieverlagingen 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, ligt **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 16 dollar.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

***Geen verdere opmerkingen***

## ***Goed om te weten.***

### **> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

[De details over de toegang tot de websites van de beheerders](#) vindt u op mijn [navigatiesite](#).

Om te voorkomen 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 en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

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

Wanneer u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, verkrijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit 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 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 het beheer van de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France, kunt u terecht [op mijn website navigation, onder de rubriek werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

## **Details**

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

U kunt reageren op dit persoverzicht 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 al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of 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 sturen.

## **| 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](#)**

***Vervanger Nicolas Foretz, PNC***



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

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Indien u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Indien u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wenst te wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.454 mensen ontvangen dit persoverzicht live