

Greenwashing: Air France en Lufthansa slaan terug met klacht

I Brief van de directeur van Air France-KLM



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)

François Robardet

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

N°918, 26 juni 2023

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](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

Deze week keerde de luchtvaart terug naar de Paris Air Show, na een afwezigheid in 2021 door de Covid-19 pandemie.

Maar ik wilde liever de aandacht vestigen op de aankondiging dat 17 Europese luchtvaartmaatschappijen een klacht hadden ingediend wegens "Greenwashing en misleidende handelspraktijken".

Allereerst wil ik een cijfer noemen. In 2022 verbruikte de Air France-KLM groep 17% van alle wereldwijd geproduceerde duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Zelfs als dit cijfer in perspectief moet worden geplaatst (in 2022 was 250.000 ton beschikbaar, een minuscuul volume vergeleken met het jaarlijkse verbruik van vliegtuigbrandstoffen wereldwijd, dat momenteel wordt geschat op 300 miljoen ton), laat het zien in welke mate de Air France-KLM-groep zich inzet voor duurzame luchtvaart.

> **Greenwashing: Air France en Lufthansa reageren op klacht**

(bron AFP) 22 juni - Op een moment dat het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector een centraal thema is van de Paris Air Show, die nog tot zondag duurt, gaan **22 verenigingen een klacht indienen tegen Europese luchtvaartmaatschappijen. Op welke gronden? Ze beschuldigen hen van "greenwashing" en "misleidende commerciële praktijken".**

Air France-KLM en haar Duitse collega Lufthansa - die samen met 15 andere luchtvaartmaatschappijen het doelwit van deze klacht zijn - hebben gereageerd door te wijzen op hun inspanningen om de CO2-uitstoot te verminderen.

Air France en Lufthansa verdedigen hun ambities

"Transparantie staat centraal in het beleid van Air France", dat "meer aandacht besteedt aan de nauwkeurigheid van haar berichten", legt de luchtvaartmaatschappij uit in een persbericht.

Air France wijst erop dat het van plan is om haar CO2-uitstoot per passagierskilometer in 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van 2019, en dat haar "ambitieuze" decarbonisatiestrategie massale investeringen in minder vervuilende vliegtuigen en een groter gebruik van "groene" brandstof omvat, zelfs buiten de Europese quota om.

Lufthansa, de grootste luchtvaartgroep van Europa, verdedigde ook haar initiatieven om groen te gaan. Lufthansa wil "haar netto CO2-uitstoot halveren ten opzichte van 2019" tegen 2030 "dankzij reductie- en compensatiemaatregelen", legde Lufthansa uit. De strategie is gebaseerd op dezelfde methoden als Air France-KLM.

Sinds enkele jaren kondigen de grote luchtvaartmaatschappijen allemaal CO2-reductiedoelstellingen aan als reactie op de uitdagingen van de klimaatverandering en de kritiek op deze sector, die verantwoordelijk is voor ongeveer 3% van de wereldwijde CO2-uitstoot.

Maar de verenigingen die de beschuldigingen uiten, waaronder UFC-Que Choisir en CLCV, geloven het niet en hebben daarom een klacht ingediend. "Geen van de strategieën van de luchtvaartsector is op dit moment in staat om de uitstoot van broeikasgassen te beperken", zeggen de verenigingen. Ze vinden het "essentieel om een einde te maken aan deze aantijgingen, **want als het luchtverkeer blijft groeien, zal de uitstoot de komende jaren blijven toenemen**".

Air France-KLM "biedt consumenten de mogelijkheid om dure opties te nemen, zogenaamd om hun eigen CO2-impact te dekken, op toekomstige vluchten met een onbekende horizon", betreuren de verenigingen.

De bedragen die worden geïnd" als onderdeel van de vrijwillige compensatieoptie met duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) "worden uitsluitend gebruikt voor de aankoop van SAF door het bedrijf", verdedigt Air France zich.

Maar **voor** Marie-Amandine Stévenin, **voorzitster van UFC-Que Choisir**, die beweert dat de bescherming van de consument op het spel staat, **"is het onaanvaardbaar dat luchtvaartmaatschappijen kunnen opscheppen dat ze zich inzetten voor het klimaat"**.

***Mijn commentaar:** Het laatste citaat "het is onaanvaardbaar dat luchtvaartmaatschappijen kunnen beweren dat ze zich inzetten voor het klimaat" verbaast me. Betekent dit dat afhankelijk van het feit of een actie wordt ondernomen door een luchtvaartmaatschappij of door een andere luchtvervoersonderneming (luchthaven, fabrikant), het effect van de actie nul of positief is?*

Ik heb ook de website van Que Choisir bekeken en sommige kritiek grenst aan oneerlijkheid.

Er staat bijvoorbeeld dat "geen van de strategieën die door de luchtvaartsector worden toegepast op dit moment in staat is om de uitstoot van broeikasgassen te beperken".

Dit is duidelijk onjuist. Acties gericht op :

- . het optimaliseren van vliegroutes,*
- . het uitschakelen van motoren tijdens het taxiën,*
- . het vervangen van oude vliegtuigmodellen door nieuwe*

zijn voorbeelden van hoe het mogelijk is om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Natuurlijk, als het aantal vliegtuigen op de weg toeneemt, zullen sommige van deze inspanningen teniet worden gedaan.

Maar dat is een ander onderwerp, dat later in deze brief wordt behandeld in verband met bestellingen van nieuwe vliegtuigen door Indiase luchtvaartmaatschappijen.

Ik ben het echter op één punt eens met de eisen van de verenigingen die de klacht hebben ingediend. Dit is de eis "dat er in heel Europa een onderzoek wordt ingesteld naar de praktijken van deze luchtvaartmaatschappijen en van de sector als geheel".

Op één voorwaarde: dat het onderzoek betrekking heeft op alle luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn, niet alleen op Europese luchtvaartmaatschappijen.

Opmerking: De luchtvaartmaatschappijen waar de klacht betrekking op heeft zijn Air Baltic, Air Dolomiti, Air France, Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Finnair, KLM, Lufthansa, Norwegian, Ryanair, SAS, SWISS, TAP, Volotea, Vueling en Wizz Air.

Het verbaast me dat easyJet, Iberia of zelfs British Airways niet op deze lijst staan. Zijn hun acties om hun CO2-uitstoot te verminderen acceptabel? Ze zijn identiek aan de maatregelen die in de klacht worden aangevochten.

> Air France lanceert goedkope dochtermaatschappij Transavia om de strijd aan te gaan met Emirates

(bron La Tribune) 20 juni - Air France, dat al meer dan 15 jaar onder vuur ligt van de Golfmaatschappijen, en in het bijzonder van de grootste van hen, het in Dubai gevestigde Emirates, gaat in de tegenaanval met de lancering van haar low-cost dochteronderneming Transavia om de markt terug te winnen. Op dinsdag **kondigde Transavia de opening van twee routes naar Dubai aan voor het komende winterseizoen, dat eind oktober begint, met vertrek vanuit Lyon en Marseille, met drie vluchten per week op beide routes.** Het doel is om de concurrentie aan te gaan met Emirates, dat al enkele jaren vluchten uitvoert naar Lyon en Nice. De vluchten van Emirates naar Nice trekken klanten aan uit de regio rond Marseille.

Deze tegenaanval heeft betrekking op de zogenaamde 'point-to-point' (in tegenstelling tot 'connecting') **klantenkring die naar Dubai reist** en die voortdurend groeit, terwijl jarenlang de meerderheid van de passagiers die Emirates vluchten tussen Frankrijk en Dubai namen, de Golfluchthaven gebruikten om naar India, Azië, Australië of Oost-Afrika te reizen.

De dochteronderneming van Air France, die deze routes zal vliegen met Boeing 737-800's, heeft agressieve prijzen gelanceerd, vanaf 159 euro enkele reis inclusief belasting. Dit zal genoeg moeten zijn om een minder comfortabele service te compenseren.

Mijn commentaar: Nogmaals, de titel van het artikel heeft niets te maken met de gepubliceerde informatie. Het is natuurlijk irrelevant dat Transavia France concurreert met Emirates.

Transavia France is opgericht om zonbestemmingen te bedienen, oorspronkelijk rond het Middellandse Zeegebied.

Zoals bij de meeste Europese low-cost maatschappijen is deze activiteit seizoensgebonden.

In de winter is de activiteit op zijn laagst. Vliegtuigen moeten dan worden omgeleid naar andere bestemmingen. Daarom zet

Transavia France in deze tijd van het jaar vliegtuigen in op verschillende bestemmingen, zoals Egypte, Jordanië en Senegal.

De keuze voor Dubai voor het komende winterseizoen is niet echt een verrassing; Transavia Nederland vliegt al enkele jaren op deze regio.

De prijs, de helft van die van Emirates, zou sommige klanten moeten aanspreken, ondanks het verschil in comfort tussen een Transavia France B737 en een Emirates B777.

> **AFI KLM E&M keert in 2024 terug naar inkomsten van voor de crisis**

(bron Air & Cosmos) 22 juni - "**De markt is terug**". Zo begon **Anne Brachet, CEO van AFI-KLM E&M**, de traditionele persbriefing die de MRO-divisie van de Air France-KLM-groep gaf ter gelegenheid van de 54e editie van de Paris Air Show. Ze begon met een **kort overzicht van de onderhoudscontracten die tijdens de show werden onthuld**.

Allereerst kondigde JetBlue een contract aan voor de ondersteuning van meer dan 200 uitrustingsstukken voor haar toekomstige vloot van Airbus A220's. De Amerikaanse maatschappij heeft honderd exemplaren van de nieuwe generatie middellangeafstandsvliegtuigen bij Airbus besteld, die uiteindelijk haar vloot van Embraer 190's zullen vervangen. Air Austral, een oude klant van AFI KLM E&M, heeft ook een contract getekend met EPCOR (een volledige dochteronderneming van AFI KLM E&M) voor het onderhoud van de APU's die haar middellangeafstandsvloot van drie Airbus A220's aandrijven. Daarnaast heeft SF Airlines, China's grootste vrachtmaatschappij, een overeenkomst aangekondigd voor het uitvoeren van werkplaatsbezoeken om de prestaties van zeven CF6-80C2-motoren te herstellen. CMA CGM AIR CARGO kondigde aan dat het AFI KLM E&M heeft geselecteerd voor het leveren van motor- en apparatuurondersteuning voor de twee Boeing 777F's die onlangs aan de vrachtvloot zijn toegevoegd. AFI KLM E&M gaat ook apparatuur leveren voor de vier Airbus A330F's van CMA CGM AIR CARGO. Tot slot hebben AFI KLM E&M en Philippine Airlines een nieuwe ondersteuningsovereenkomst aangekondigd voor 32 CFM56-5B-motoren die de Airbus A320ceo-vloot van de luchtvaartmaatschappij aandrijven. De vrachtdivisie van Air France-KLM was ook verheugd over de laatste contracten die werden getekend met zo'n twintig luchtvaartmaatschappijen (waaronder Air Premia, Norse Atlantic Airways, Akasa Air, ITA Airways, Singapore Airlines en Lufthansa). Het is dan ook begrijpelijk dat **AFI KLM E&M spreekt van een "sterke opleving van de activiteit". Het betreft echter bepaalde moeilijkheden in de toeleveringsketen, evenals een stijging van de prijzen of leveringsmoeilijkheden voor bepaalde grondstoffen**, zoals titanium, met name als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

AFI KLM E&M is van plan om de komende drie jaar meer dan 1.000 mensen aan te werven in al haar geografische werkgebieden, in al haar business lines en op alle activiteitsniveaus. Deze toename is des te belangrijker omdat ze volgt op een jaar 2022 waarin al 400 mensen werden aangeworven bij Air France Industries en 200 bij KLM E&M. "Gelukkig hebben **we ons tekort aan arbeidskrachten kunnen beperken, met name dankzij Prognos, onze voorspellende onderhoudstool, die ons in staat heeft gesteld onze activiteiten en onze interventieschema's te optimaliseren**", legt Géry Mortreux, CEO van Air France Industries, uit. Prognos omvat nu ook nieuwe platforms zoals de Airbus A220 en kon in 2022 meer dan 1.300 motoren en 1.200 APU's controleren.

De sterke opleving van de activiteit zou ook een impact moeten hebben op de kwaliteit van de financiële prestaties van de vrachtdivisie van de Air France-KLM-groep. In 2022 behaalde deze een omzet van 3,6 miljard euro. "**Tegen 2024 zouden we moeten terugkeren naar onze omzet van 4,2 miljard euro van voor de crisis**", voorspelt Anne Brachet, CEO van AFI KLM E&M.

***Mijn commentaar:** Ondanks de hevige concurrentie van OEM's (Original Equipment Manufacturers) en luchtvaartmaatschappijen met een vliegtuigonderhoudssector, ligt AFI-KLM E&M op koers om terug te keren naar het activiteitsniveau van voor de crisis.*

> **Airbus: Indiase luchtvaartmaatschappij IndiGo bestelt 500 A320's, een historisch record**

(bron AFP) 19 juni - **De Indiase lagekostenluchtvaartmaatschappij IndiGo kondigde op maandag 19 juni aan dat ze 500 Airbus A320neo single-aisle jets heeft besteld, het grootste volumecontract ooit in de burgerluchtvaart.**

Deze "historische" vaste bestelling, met een theoretische catalogusprijs van 55 miljard dollar, werd op de eerste dag van de Paris Air Show bekendgemaakt door de Managing Director van IndiGo, Pieter Elbers, in aanwezigheid van Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus. Het contract heeft betrekking op vliegtuigen die tussen 2030 en 2035 moeten worden geleverd.

Deze nieuwe toestellen - de A320neo-familie omvat ook de A321neo, die een grotere passagierscapaciteit heeft - **brengt het aantal bestelde modellen van dit type op niet minder dan 1.230 door de luchtvaartmaatschappij, die hoopt te profiteren van de explosieve groei van de vraag naar luchtvervoer in India.**

In feite was een andere Indiase luchtvaartmaatschappij, **Air India, verantwoordelijk voor de vorige grootste bestelling van civiele vliegtuigen in de geschiedenis, 470 stuks afgelopen februari**, maar verdeeld tussen 250 aan Airbus en 220 aan zijn Amerikaanse concurrent Boeing.

***Mijn commentaar:** 1000 vliegtuigen voor IndiGo, 470 voor Air India. Dat zijn bijna*

2.000 vliegtuigen die de komende tien jaar moeten worden geleverd. Dat zijn er evenveel als de vloten van IAG, Lufthansa Group en Air France-KLM samen.

En dat is reden tot bezorgdheid, want dit is ongetwijfeld nog maar het begin! Als de voorspellingen juist blijken te zijn, zouden er de komende tien jaar evenveel vliegtuigen (2.000) kunnen worden geleverd aan Indiase luchtvaartmaatschappijen.

Voeg daar de voorspellingen voor China en Indonesië aan toe en de cijfers zijn genoeg om zelfs de minst radicale milieuactivisten duizelig te maken.

Zonder significante technologische vooruitgang is het waarschijnlijk dat de toekomst van de mondiale luchtvaartindustrie ruim voor 2050 op losse schroeven komt te staan.

> Zal India echt in staat zijn om over vijftien jaar met 2.500 vliegtuigen te vliegen?

(bron La Tribune) 23 juni - Het zwaartepunt van het mondiale luchtvervoer verschuift: **door op de Parijse Air Show bijna 1.000 vaste vliegtuigen te bestellen, hebben Indiase luchtvaartmaatschappijen zichzelf in het centrum van het mondiale schaakbord geplaatst.** Hoewel de opkomst van India, nu het dichtstbevolkte land ter wereld, al enige tijd zichtbaar is, is de huidige versnelling indrukwekkend. Nadat we in de jaren 2000 China naar de top van de wereldranglijst zagen stijgen naast de gevestigde Europese en Amerikaanse markten en in de jaren 2010 het Midden-Oosten een grote vlucht zag nemen, lijkt de tijd voor India nu aangebroken. Maar is het land klaar om in zo'n korte tijd zoveel vliegtuigen te verwelkomen?

Op dit moment zijn er ongeveer 700 commerciële vliegtuigen in gebruik in India. Op een wereldwijde vloot van 24.000 vliegtuigen is dit nog steeds een druppel op een gloeiende plaat. Ter vergelijking: het is gelijk aan de vloot van de Lufthansa groep alleen (inclusief dochterondernemingen), of 10 keer minder dan het aantal vliegtuigen in dienst in de Verenigde Staten. Maar dit machtsevenwicht zal de komende twaalf jaar onherroepelijk veranderen. Rekening **houdend met de laatste bestellingen en de reeds geboekte bestellingen, zullen er tussen nu en 2035 ongeveer 1.750 nieuwe vliegtuigen in gebruik worden genomen.**

(...)

De lagekostenmaatschappij Indigo (...) alleen al zal tussen nu en 2035 maar liefst 1.000 vaste vliegtuigen ontvangen. Dat is een duizelingwekkende hoeveelheid voor een maatschappij die vijf jaar geleden nog maar zo'n honderd vliegtuigen had.

Air India heeft orders bevestigd voor 250 vaste vliegtuigen van Airbus en 220 van Boeing. Deze cijfers zouden elke Europese luchtvaartmaatschappij het hoofd op hol brengen. En andere luchtvaartmaatschappijen wachten ook op vliegtuigen, zoals Vistara, Go First en Jet Airways. Jet Airways worstelt om weer op de been te komen na de stopzetting van

de activiteiten in 2019, maar heeft nog 135 vliegtuigen in de orderportefeuille van Boeing staan en de Indiase pers meldt een aanstaande bestelling van 200 vliegtuigen.

Door dergelijke bestellingen te plaatsen, wedden Indische luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk op de toekomst en de ontwikkeling van het luchtvervoer in India. **Het aantal passagiers in India (...) bedroeg vóór de crisis niet meer dan 167 miljoen,** volgens cijfers van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Dat zijn er niet veel op een bevolking van bijna anderhalf miljard. In dezelfde periode is het verkeer in China met 10 vermenigvuldigd, maar vóór de crisis waren dat 660 miljoen passagiers.

Na de schok van Covid is het Indische verkeer nu een van de meest dynamische, vooral op binnenlandse routes, waar het 15 punten boven het niveau van voor de crisis ligt, met een recordbeladingsfactor van meer dan 88% volgens de International Air Transport Association (IATA). En deze trend zal zich op lange termijn voortzetten. **Vóór de crisis voorspelde IATA een gemiddelde groei van het verkeer van meer dan 6% per jaar tot 2037, om 520 miljoen passagiers te bereiken.** Vandaag voorspelt Boeing een verkeersgroei in de regio van gemiddeld meer dan 8% per jaar tot 2042 en de levering van meer dan 2700 vliegtuigen in de regio, terwijl Airbus schat dat de Indische binnenlandse markt in dezelfde periode met meer dan 7% per jaar zal groeien.

Deze voorspellingen zijn voornamelijk gebaseerd op de opkomst van de Indiase middenklasse. Hoewel deze nog klein is, wordt ze aangedreven door een gemiddelde jaarlijkse groei van het BBP van naar schatting meer dan 7% en zal ze tegen 2030 verdrievoudigd zijn. De overstap van deze bevolkingsgroepen naar het vliegtuig is geen uitgemaakte zaak, maar de grootte van het land en de trage spoorverbindingen werken in het voordeel, vooral voor binnenlandse reizen. In slechts een paar jaar tijd zal India de derde grootste markt ter wereld worden, na China en de Verenigde Staten, gevolgd door Indonesië.

(...) We

moeten de infrastructuur hebben om zoveel vliegtuigen in zo'n korte tijd aan te kunnen. Op dit punt heeft **de Indiase regering de afgelopen tien jaar in een razend tempo grote werken uitgevoerd om de luchthavencapaciteit te vergroten. Het aantal hubs is sinds 2014 al verdubbeld tot bijna 150, renovatie- en uitbreidingsprojecten niet meegerekend.** Op dit moment wordt er een nieuwe impuls gegeven, waarbij de overheid over een periode van 5 jaar 11 miljard euro investeert **om tegen 2025 tussen de 200 en 220 operationele luchthavens en vliegvelden te hebben.** Deze bouwinspanning gaat gepaard met een privatiseringsinspanning, waarvan vooral de ADP-groep heeft geprofiteerd.

Tegelijkertijd heeft de regering ook een grote herziening van haar luchtverkeersleidingssysteem gelanceerd met het Future India Air Navigation (FIAN) programma, inclusief de introductie van satellietgebaseerde luchtverkeersleidingssystemen. Vorig jaar tekende de Airports Authority of India (AAI)

een 10-jarige assistentieovereenkomst met Boeing voor de implementatie van de beste verkeersregelings-, management- en communicatiesystemen.

Deze sterke politieke steun is ongetwijfeld een van de grootste verschillen met wat er eerder gebeurde. De Indische regering is niet altijd zo geneigd geweest om een gunstig kader te scheppen voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Tot 2009 verbood ze luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld om hun brandstofkosten in te dekken, ook al was dit een zeer nuttige manier om zich in te dekken tegen de snel stijgende olieprijsen.

***Mijn commentaar:** "India is een uitgestrekt land, met een grote, zeer mobiele bevolking, voor wie vliegen soms de enige manier is om zich te verplaatsen, en ook een grote diaspora over de hele wereld," legt Campbell Wilson, Managing Director van Air India, uit.*

"Dit alles genereert een sterk verlangen naar vliegereizen. Tot nu toe heeft de afwezigheid van een sterke Indische luchtvaartmaatschappij op de internationale markt de Indische keuze beperkt. Daar komt nu verandering in."

Over een paar jaar zouden Indische toeristen even talrijk kunnen zijn als Chinese of Amerikaanse toeristen, tot grote vreugde van de Franse toeristische sector.

En voor meer CO2-uitstoot?

> **Airbus haalt Boeing in dankzij de Paris Air Show in de race om vliegtuigorders**

(bron La Tribune) 23 juni - **Le Bourget, of hoe je orders in drie dagen kunt verviervoudigen.** Dat zou de show van **Airbus** kunnen samenvatten. Met slechts 178 bruto orders aan het einde van mei, lag de Europese fabrikant zo'n vijftig vliegtuigen achter op Boeing. Bovendien was het ver verwijderd van zijn eigen record van 364 orders vorig jaar.

(...)

Hoewel Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus, op het Parijse Air Forum verklaarde dat "de gewoonte om alles te concentreren op het moment van de shows een beetje verloren is gegaan" en dat hij "er niet zeker van was dat we precies dezelfde dynamiek zullen hebben als voor Covid", heeft de Europese fabrikant dit ingesleten patroon opnieuw herhaald.

En met reden, want het **sloot de Paris Air Show af met 801 vliegtuigen in bestelling. Daar komen nog zeven A350's bij die begin juni werden besteld, plus 70 vliegtuigen, waaronder 10 A350's,** zoals Christian Scherer, de verkoopdirecteur van de Europese fabrikant, net voor de show aankondigde. Deze vliegtuigen, **waarvan de kopers voorlopig nog vertrouwelijk zijn, zullen worden**

opgenomen in de resultaten van juni.

Tegen het einde van de maand zou de Europese fabrikant maar liefst 1.056 bruto-orders moeten aankondigen. Dat zijn er bijna evenveel als vorig jaar.

Zelfs als dat het einde zou zijn van de telling voor de laatste zes maanden van het jaar, zou de prestatie van Airbus nog steeds respectabel zijn. Vooral omdat de fabrikant tot nu toe slechts 34 geannuleerde orders heeft genoteerd.

Gezien de aankondigingen die nog komen, is er alle kans dat de Europese fabrikant nog een paar stappen omhoog zal klimmen. Turkish Airlines zal naar verwachting haar bestelling van 600 vliegtuigen aankondigen. Aangezien de Turkse luchtvaartmaatschappij een redelijk gebalanceerde vloot heeft tussen Airbus en Boeing, zou het verrassend zijn als ze al haar eieren in één mandje zou leggen.

Bovendien zal Indigo, na de 500 vliegtuigen uit de A320 NEO-familie, zich verbinden tot 25 langeafstandsvliegtuigen. Ook Riyadh Air wil dit jaar een grote order plaatsen voor middellangeafstandsvliegtuigen. Na het nipt mislopen van het langeafstandscontract zal Airbus proberen de verloren tijd in te halen. De orderportefeuille van de A320 NEO, die voor ten minste de komende vijf jaar verzadigd zal zijn, en de "zeer politieke dimensie" die Guillaume Faury noemde op het Paris Air Forum, zouden de kansen van de Europese fabrikant ten opzichte van Boeing in gevaar kunnen brengen. Tot slot wordt verwacht dat Avolon zijn aankoop van twintig A330 NEO's zal bevestigen, zoals aangekondigd op de Paris Air Show.

Boeing speelt op de lange termijn, bij gebrek aan beter

Voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer is de situatie enigszins anders. Met 223 orders eind mei zat Boeing op een relatief vergelijkbaar traject als vorig jaar, op een tiental vliegtuigen na, al was dat geen duizelingwekkend aantal in vergelijking met bepaalde jaren voor de crisis. In 2018 had het bedrijf eind mei al 376 verkopen gerealiseerd.

Na deze trage start zal Boeing niet in volle galop gaan op Le Bourget. De Amerikaanse fabrikant is minder gefocust op het behouden van contracten dan zijn Europese concurrent. Minder dan een maand geleden kondigde het een overeenkomst aan met Ryanair voor 150 vaste 737 MAX 10's en evenveel opties. Toegegeven, dit is nog geen vaste order, maar het zou een impact hebben gehad op de beursvloer.

Maar in dit geval leek Boeing niet de middelen te hebben om grote aankondigingen te doen. De conferenties om contracten te onthullen voor een paar vliegtuigen die al in de orderportefeuille zitten zijn daar het bewijs van. Het enige echte wapenfeit was de bevestiging van de verkoop van 220 vliegtuigen aan Air India - een prestatie die ook door Airbus werd geleverd met 250 vliegtuigen. Bovendien ging het in beide gevallen om bekende orders waarover afgelopen februari al een voorlopige overeenkomst was gesloten.

In totaal haalde Boeing 266 vaste orders binnen op de Parijse Air Show. Hoewel Boeing hiermee zijn orderportefeuille sinds het begin van het jaar verdubbelt, zijn de prestaties niet vergelijkbaar met die van Airbus. De Amerikaanse fabrikant

heeft tot nu toe 489 vliegtuigen verkocht. Dat is de helft minder dan zijn rivaal. Boeing zal dus nog harder moeten werken om de grens van duizend verkochte vliegtuigen te halen, wat de afgelopen jaren (afgezien van de 737 MAX- en Covid-crisissen) zijn gebruikelijke norm was.

Tot slot kan Boeing niet langer tevreden zijn met het feit dat ze de leider blijft in het langeafstandssegment. Sinds het begin van het jaar heeft Boeing 87 vaste 777- en 787-vliegtuigen verkocht. Airbus, daarentegen, heeft geprofiteerd van de bestelling van Air India om het aantal bestelde langeafstandsvliegtuigen te verhogen tot 113. Dit zijn bijna uitsluitend A350's, die de grootste vloot ter wereld vormen. Dit zijn bijna uitsluitend A350's, in afwachting van de bevestiging van de A330 NEO van Avolon. Dit zou een heel goed jaar kunnen worden voor Airbus in dit segment, met één nadeel: de fabrikant heeft in de bestellingen van dit jaar de herintroductie van 23 A350's voor Qatar Airways opgenomen, die het zelf had geannuleerd vanwege het geschil met de Qatarese luchtvaartmaatschappij over de verslechtering van het lakwerk van de vliegtuigen.

Toch is er reden tot hoop voor Boeing. Ten eerste zal de bevestiging van de order van Ryanair de totale verkoop onmiddellijk stimuleren. Hetzelfde geldt voor de contracten van Saudia en Riyadh Air voor 78 Boeing 787's, die Boeing weer aan de leiding zullen brengen in het langeafstandssegment - zonder de aanstaande bestelling van de nieuwe Saoedische luchtvaartmaatschappij voor middellangeafstandsvliegtuigen te vergeten. En net als Airbus kan Boeing redelijkerwijs verwachten te profiteren van een deel van het contract met Turkish Airlines. Dit alles verhoogt de spanning voor de tweede helft van het jaar.

***Mijn commentaar:** Als Boeing achterloopt op Airbus in termen van orders, dan is dat voornamelijk te wijten aan de certificerings- en fabricageproblemen met haar belangrijkste modellen, de B737 MAX-10, de B787 en de B777X.*

Maar de kans is groot dat Boeing, zodra deze problemen zijn opgelost, de kloof kan dichten als het kortere levertijden biedt dan zijn rivaal Airbus.

> Het baanbrekende RISE-motorprogramma van CFM International krijgt vorm

(bron Journal de l'Aviation) 19 juni - Twee jaar na de lancering begint het **technologieontwikkelingsprogramma RISE** (Revolutionary Innovation for Sustainable Engines) van GE Aerospace en Safran, via hun joint venture CFM International, een concretere vorm aan te nemen. Het is in feite een van de meest **serieuze wegen die worden verkend voor de uitrusting van een nieuwe generatie vliegtuigen met één gangpad die in het midden van het volgende decennium het levenslicht zouden kunnen zien.**

De Open Fan RISE heeft als doel het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met meer dan 20% te verminderen in vergelijking met de meest efficiënte motoren die

momenteel in gebruik zijn in de commerciële luchtvaart. Het belooft ook de huidige snelheid van commerciële vliegtuigen te behouden (gemiddeld Mach 0,78 op kruissnelheid voor een vliegtuig met één gangpad). Sterker nog, bij deze snelheid levert RISE een voortstuwings efficiëntie die vergelijkbaar is met die van een turboprop.

De Frans-Amerikaanse motorfabrikant heeft al meer dan honderd tests uitgevoerd om een aantal technologische bouwstenen van deze nieuwe motorarchitectuur te valideren, waaronder de ventilator zonder geleiding, de compacte kern van de motor, geavanceerde verbrandingstechnologie, thermisch beheer en hybride elektrische systemen die compatibel zijn met duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).

Deze tests hebben de efficiëntie van de nieuwe ventilatorarchitectuur gevalideerd, evenals de positieve prestaties op het gebied van geluid, een van de bijzonder complexe aspecten van dit type architectuur (herinner je je het UDF propfan programma?). De aeroakoestische modellering van de ventilator zonder omhulsel zal binnenkort worden afgerond. CFM International heeft ook aangekondigd dat er nieuwe technologieën worden ontwikkeld om directe waterstofverbranding voor dit type motor te testen.

(...) Als onderdeel van de aeroakoestische modellering van de ventilator zonder omhulsel voerde GE Aerospace simulaties uit op Frontier, een supercomputer die onlangs in gebruik is genomen in het Oak Ridge National Laboratory van het Amerikaanse Ministerie van Energie (DOE) met een verwerkingskracht van ongeveer 37.000 GPU's, de krachtigste supercomputer ter wereld. De Amerikaanse motorfabrikant gebruikt zijn eigen modelleringssoftware voor vloeistofmechanica en werkt al meer dan tien jaar samen met het DOE.

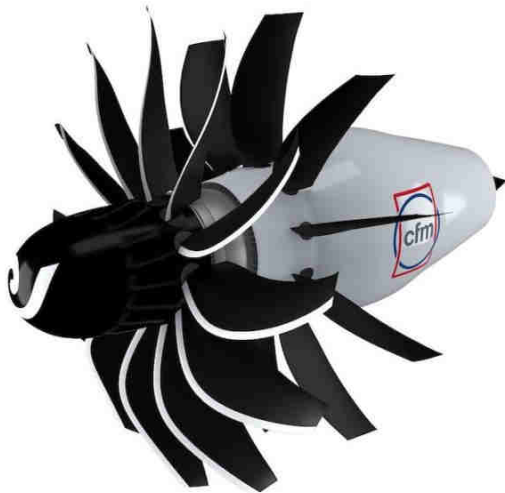
Ter herinnering, Safran Aircraft Engines en GE Aerospace hebben aan het begin van dit onderzoeksprogramma besloten om deze nieuwe architectuur uit te rusten met één ventilator zonder mantel, een beslissing die is genomen om de complexiteit van het demonstratiemodel te verminderen. Bij gebrek aan contraroterende ventilatoren zal de demonstrator worden uitgerust met niet-roterende bladen met variabele spoed, die tot taak zullen hebben de stroming stroomafwaarts van de ventilator recht te trekken.

Mijn commentaar: Ik had het RISE-motorproject voor 2021 al gepresenteerd in [mijn nieuwsbrief nr. 813](#).

De recente toespraken op het Paris Air Forum door de voorzitter van Emirates (Tim Clark) en de voorzitter van Rolls-Royce Aerospace (Rob Watson) bevestigden het belang van dit project.

Hoewel het gebruikelijk is om bij elke nieuwe generatie motoren een vermindering van het brandstofverbruik van ongeveer 20% te zien, verklaarden Tim Clark en Rob Watson beiden dat de huidige technologie voor vliegtuigmotoren (met een omhullende ventilator) de bekende limieten van de thermodynamica had bereikt.

Dit werken op de limieten van de nieuwste generatie vliegtuigmotoren verklaart hun relatieve kwetsbaarheid. De A320NEO en A220-300 uitgerust met de nieuwste Pratt & Whitney motoren hebben de prijs betaald.



RISE motor met niet-geleide ventilator



Klassieke Trent-motor, met ventilator met kap

Hier is een uitstekende vergelijking tussen de twee motortypen te vinden op de transportshaker-wavestone website.

==> De Open Rotor is een turbojetmotor die een technologische breuk betekent met

de huidige turbojetmotoren en die toekomstige generaties korte- en middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad zou kunnen uitrusten.

In tegenstelling tot de turbinastraalmotoren die de huidige vliegtuigen aandrijven, waar alle onderdelen, inclusief de propellers van de ventilator, zich in een motorgondel bevinden, bestaat de Open Rotor uit twee grote tegengesteld draaiende propellers die in de open lucht, d.w.z. buiten de motorgondel, draaien.

Door deze configuratie hebben de bladen een grotere diameter, waardoor er meer koude lucht circuleert, die het grootste deel van de stuwkracht genereert. Deze architectuur met twee propellers is daarom efficiënter.

Waarom twee propellers? De eerste rij bladen genereert de meeste stuwkracht, terwijl de tweede rij de luchtstroom recht trekt en de rotatiekrachten tegenwerkt. Uiteindelijk verhoogt deze technologie de voortstuwings efficiëntie en vermindert het brandstofverbruik met 20% tot 30%.

<== einde citaat

Ik wil hieraan toevoegen dat de diameter van de Rise (4m) groter is dan die van de huidige motoren. Het gebruik ervan zal daarom een ingrijpende aanpassing van toekomstige vliegtuigen vereisen.

Tijdens mijn bezoek aan de Paris Air Show had ik de gelegenheid om met vertegenwoordigers van Safran te praten. Zij bevestigden dat ze zeer betrokken zijn bij dit project.

Ze vertelden me dat ze aan een aantal zaken werkten, waaronder :

- . lawaai, dat veel groter is met een open rotor dan met een conventionele straalmotor*
- . veiligheid in het geval van een bladbreuk.*

Wat dit laatste punt betreft, was ik verbaasd te horen dat dit geen certificeringskwestie was voor vliegtuigen die motoren zonder stroomlijnkappen gebruiken, zoals de ATR72-500 hieronder. Let op de lay-out van de vleugels en motoren.



Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen jaar**



Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed:

- . 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

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 26 juni op €1,68. Het is deze week sterk gedaald met -5,46%, na de Greenwashing-klacht die vorige week werd ingediend.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €1,253.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,95 (deze 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 na 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 beperkingen opgelegd door de Europese Commissie.**

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

***Mijn nieuwe commentaar:** De Greenwashing-klacht die vorige week werd ingediend (zie het eerste artikel in deze brief) veroorzaakte een onmiddellijke daling van de aandelenkoersen van de luchtvaartmaatschappijen in kwestie.*

> **Brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en de prijs van een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde de spread tussen de twee producten tussen \$30 en \$50, terwijl dit in voorgaande jaren niet meer dan \$10 was.

Sinds het begin van het jaar is de kloof tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert ze de kloof van voor de oorlog in Oekraïne.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze week**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$4 gedaald naar \$94. Na een piek van \$ 182 in juni 2022 viel de prijs begin augustus terug naar \$ 132. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne was het \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met \$ 2 naar \$ 74.

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

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **is Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie is nu slechts \$20.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense

conflict, was dit verschil bijna \$50.

Geen verdere opmerkingen

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die door Natixis worden beheerd, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de Eckert-wet.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis.

Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **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 je 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 hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) 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 twitteraccount [@FrRobardet](#)

Vervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

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

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

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

11.479 mensen ontvangen dit persoverzicht live