

Aksjonærinformasjon

30 mars, 2021



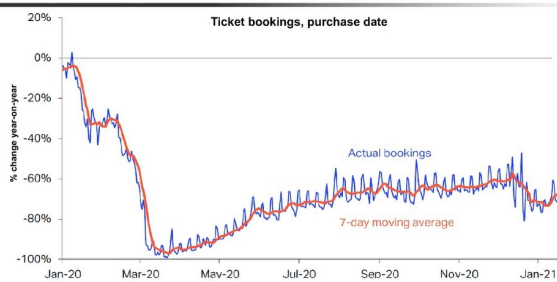
Kongsberg Aeronautical

Vi nærmer oss påske. Det er tid for en oppdatering. I dette aksjonærbrevet gir vi en kortfattet informasjon om situasjonen for luftfartsindustrien og hvilke oppgaver det arbeides med i Kongsberg Aeronautical.

COVID 19 preger ennå situasjonen for internasjonal luftfart. 2020 regnskapene for flyselskapene viser dette. For disse har utfordringen vært å «balansere» kapasitet til etterspørsel, sikre likviditet, og samtidig gjøre selskapene klar til å øke kapasiteten etter hvert som trafikken tar seg opp igjen. Fra mange aktører innen luftfart signaliseres at det «skimtes lys i enden av tunnelen». 2021 anses å bli som 2020, men reversert, dvs. en gradvis økning mot enden av året.

Fremtidige bookinger benyttes som en av indikatorene for analyse av forventet utvikling. Bookingtallene fluktuerer fra dag til dag, og er påvirket av medias positive eller negative dekning av COVID 19 situasjonen. Alle restriksjoner siste 12 måneder har gitt et «oppdemmet» reisebehov som vil utløses når situasjonen tillater det.

Near-term outlook remains extremely challenging



Forward bookings point to increased weakness in demand

Source: IATA AAPA

Det er enighet om at innenlandsmarkedene, her defineres Europa som et innenlandsmarked, USA et annet, vil ta seg opp trafikkmessig først. Etter hvert forventes de internasjonale, (trans kontinentale) ruter ta seg opp. I Asia mener man at trafikkutviklingen i Kina vil være indikativ for det som vil skje i resten av det Asia.

Flyselskapene, med underskogen av ulike firmaer som leverandører av tjenester til disse, ser aktiv gjennomføring av vaksinasjon/ redusert smitte som en forutsetning for å gjenskape tillit til at det er trygt å fly.

Luftfartsorganisasjonene etterlyser en bedre koordinasjon av de nasjonale tiltak. EU's Digital Green Certificate er et slikt initiativ. Her er et rammeverk på plass som skal dokumentere vaksine, tester og helbred etter eventuell smitte.

Hva man derimot håper å unngå er at en del «gamle», ikke-relevante reguleringer som medfører ekstra systemer, tidsforbruk og kostnader opprettholdes. Det finnes eksempler på dette for regelverk innført etter 11. september 2001, og som i dag eksisterer, men ikke har noen praktisk betydning.

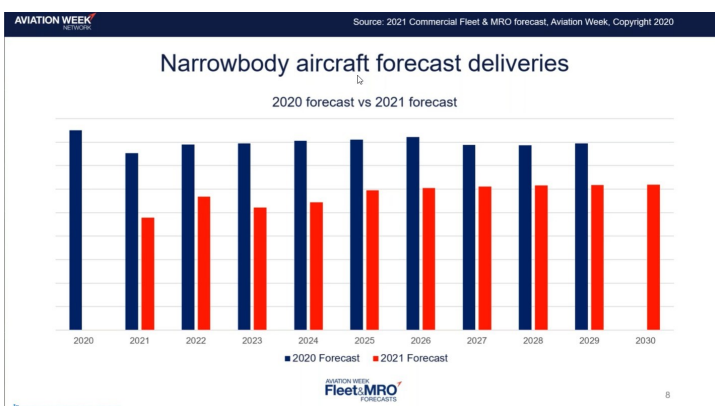
Som nevnt i forrige nyhetsbrev er det lagt ned mye arbeid i utarbeidelse av et sett av ulike avtaler vi må ha med samarbeidspartener hva angår datahåndtering og dataflyt. Det har vært krevende å kartlegge og identifisere situasjoner som må nedfelles i avtaleklausuler. Dette for å sikre at våre rettigheter og immaterielle verdier ikke på noen måte utsettes for risiko. Avtalene må også begrense vårt ansvar om det oppstår situasjoner hvor dette kan bli tema. I arbeidet med utarbeidelse av nevnte avtaler har vårt styremedlem siv. ing. Dag Arild Hansen deltatt. Han har ytet viktige bidrag med sin innsikt og kompetanse fra erfaringer med inngåelse av avtaler vedr. programvare i flere land, bl.a. USA.

Vår skybaserte dataserver løsning har også betydelige systemer og funksjoner som krever kvalitetssikring.

Ytterligere kompetanse gjennom samarbeidsavtaler. Til nå har programmering av vårt Dynatron-system for bruk i et i det lisensierte applikasjonsverktøy det enkelte flyselskap bruker, vært noe flyselskapet selv har måttet utføre. Denne type kunnskap besittes kun i større flyselskaper, og er selv der en knapp ressurs. For lettere å kunne tilby flyselskapene vårt system tilpasset deres applikasjonsverktøy har vi inngått avtale med Frank Tamis og hans selskap Airdatec.

Tamis er bosatt i Nederland og har blant annet bakgrunn fra KLM hvor han holdt på med FOQA arbeid (Flight Operations Quality Assurance). FOQA innebærer blant annet flight data innsamling og analyse med øye for å forbedre sikkerhet. Dette er noe Tamis har spesialisert seg på, og besitter spisskompetanse på Teledyne Controls' applikasjonsverktøy for denne type programmering. Teledyne har blant annet benyttet hans kompetanse gjennom flere år. Det er dette lisensierte «verktøyet» som må benyttes for å programmere og laste opp vårt system for operativt bruk.

Markedsmessig, har Teledyne 100 % av leveransene av on-board datasystemer til Boeings B737 flytyper og ca. 70 % av leveransene til Airbus' A320 flytyper.



Selv med justerte prognoser for fremtidige leveranser, er det denne flytype kategorien (narrow body /single aisle) som vil etter hvert utgjøre over 70% av verdens flyflåte.

Dette betyr først og fremst at vi nå har kompetanse til å gjøre programmering og oppsett selv. Derved blir vi ikke avhengig av tilgang på ressurspersoner i de flyselskaper vi inngår avtaler med. Dette sparer oss for tid som måtte vært anvendt til opplæring hos våre kunder.

Videre har vi også inngått en samarbeidsavtale med William Cecil og hans selskap Aircraft IoT LLC, USA. Cecil er skotsk og utdannet avionics engineer. Han har blant annet tidligere bakgrunn i det britiske forsvaret, og har videre en fartstid på over 20 år med Teledyne Controls. Han har nå vært bosatt i USA de siste 15 årene. Som tidligere Director, Business Development, Aircraft Data Services hos Teledyne Controls tilfører han oss ikke bare økt kunnskap om de tekniske systemer on-board fly, men også tilgang til et betydelig industrinettverk.

Gjennom historien har luftfarten lykkes med å utvikle og implementere rutiner for sikkerhet og drift som svar på ulike utfordringer og endring av rammebetingelser. Det vi har sett de siste 6-8 måneder bekrefter at næringen er pådrivere for fremtidige systemer som skal møte de utfordringer Covid 19 gir, og som skal gjøre det trygt for oss å fly. I dag er det fokus på pandemi og smitte. Men flyselskapene må i tillegg, nå som tidligere, ha oppmerksomheten rettet mot «operativ» sikkerhet. «Runway excursions» - utforkjøringer på rullebane, utgjør fremdeles ca. 30 % av alle ulykker og hendelser, så det er ikke så mye som er endret der.

Å redusere slike ulykker og hendelser i årene som kommer, og bidra til reduserte drivstoffkostnader er vår oppgave.

God påske.
Trond Are Johnsen
 Daglig leder

