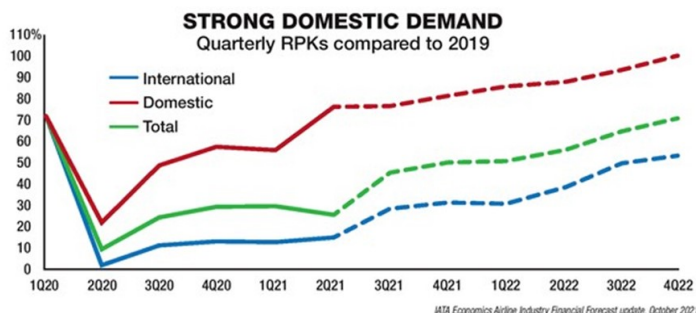


2021 - nok et krevende år for internasjonal luftfart, men fremtidsutsiktene er positive

I **forrige aksjonærinformasjon** refererte vi til en analyse gjort av av Bain & Company. Denne forsøkte å gi et bilde av hvordan året 2022 ville se ut trafikkmessig for luftfarten.

En **nyere prognose** fra IATA (International Air Transport Association) viser hvordan de ser på de nære fremtidsutsiktene. Det som særlig skiller denne analysen fra Bain & Companys prognose er trafikktviklingen innad i Asia. IATA er mer pessimistisk for denne regionen, mens derimot for USA og Europa deler IATA de positive fremtidsutsiktene for 2022.



Ser man tilbake på de siste 12-15 månedene er det likevel en «rød tråd». IATA, som er talerør for bransjen, savner fremdeles større grad av koordinering og samarbeid over landegrensene. Dette gjelder primært håndtering av vaksinedokumentasjon. At dette har blitt bedre kan jeg selv bekrefte etter å ha vært i USA i november.

«**Truende skyer**» kan **selvsagt** alltid å dukke opp. Likevel, ifølge en artikkel i Aviation Week sist uke under tittelen «*Disruptions Not Slowing Airbus, Boeing's Narrowbody Demand*». Her vises til at de at på tross av de siste 18 måneders situasjon, ikke har opplevet minsket etterspørselen for Boeing og Airbus' «narrowbody» fly. Dvs. fly av kategorien B737. og A320. Dette er den type fly vi retter vår virksomhet mot. Dette er også denne kategori fly som i dag representerer mer enn 60 % av verdens flåte av kommersielle fly. Det er ventet at denne kategori fly de neste 10-15 år vil å øke sin andel av verdens kommersielle flyflåte til opp mot 75 %. Dette ifølge tall fra Boeing og Airbus' markedsoversikter for årene som ligger foran oss.

Den danske tegneren og humoristen Robert Storm Petersen er som kjent kreditert for uttrykket: «Det er vanskelig å spå - især om fremtiden».

Flyindustrien, og internasjonale institusjoner som organiserer global luftfart, støttet av tunge aktører innen analyse og prognosearbeid, har allikevel over tid lagt frem materiale som synes å ha gitt, og nå gir en god pekepinn om hva som ligger foran oss.

Dette bekrefter at vi, - Kongsberg Aeronautical, - har et betydelig markedspotensial. Dette til tross for de utfordringer internasjonal luftfart har levet med gjennom en langvarig pandemi. Dette underbygges av de anbefalinger som har kommet fra NTSB (National Transportation Safety Board) i USA, om utvikling av teknologi som gjør at flyet selv kan fastslå «braking action», og dermed tilstanden på rullebanen slik det proprietær Dynatron Aviation gjør, og det arbeid FAA gjør på dette området..

Våre viktigste oppgaver i året som kommer er først og fremst å følge opp arbeidet med United Airlines og Sun Country Airlines med sikte på å inngå kommersielle avtaler med disse, samt Weathernews. Parallelt vil vi foreløpig gjenoppta kontakten med Southwest Airlines og The Weather Company.

William Cecil og jeg hadde møte med United Airlines da jeg var i USA i november d.å. (Min første mulighet til å møte våre samarbeidspartener siden februar 2020.) Etter tidligere å ha jobbet med Uniteds Flight Safety Department, er vi nå koblet direkte på Flight Operations. Dette er en avdeling som sitter mye nærmere de reelle brukerne av den type informasjon som kommer fra vårt system. Vi møtte Project Manager for Tech and Engineering, samt Director for Line Operations. Sistnevnte representerer pilot-siden. Planen er å knytte dette til et pågående prosjekt som Flight Operations har Covid 19 har ført til en del organisasjonsendringer

AKSJONÆRINFORMASJON

i United gjennom det siste halvannet året. Det gjelder også IT siden. Uniteds Project Manager skal nå finne ut hvilke interne IT folk som tidligere var involvert med dataoverføringer fra fly til vår dataserver. Dette vil kunne forenkle kommende prosesser.

Sun Country Airlines holder til i Minneapolis. Grunnet møtekollisjoner lykkes det ikke å få til et møte med Sun Country da jeg var i USA i november. Formålet var å presentere i større format et forslag på en «No Cost Evaluation Agreement» enn den jeg hadde med ved mitt forrige besøk i selskapet. Nøkkelen i forslaget er en avtale som ikke vil pålegge Sun Country stor intern ressursbruk for å få vårt system om bord i deres fly. Blant annet fordi vi har egen programmeringskompetanse (Frank Tamis). William Cecil følger nå videre opp kontakten med Sun Countrys Director Flight Dispatch.

Southwest Airlines er betydelig operatøren av Boeing 737, med vel 700 fly. William Cecil vil nå i første omgang ta kontakt med en forbindelse som tidligere har jobbet for United og har kjennskap til vårt prosjekt med United.

Hos det japanske Weathernews ligger nå vårt siste forslag til Memorandum of Understanding (MoU). Dette etter et par runder frem og tilbake vedrørende avtaletekst. Vi har også kommet med innspill til hvordan vår informasjonstjeneste kan innlemmes og fremstå i deres produktverktøy til flyselskap.

Weathernews har allerede gjort en del forarbeid/undersøkelser hos et par japanske flyselskap som er deres kunder. De definerte mål i MoU'en er blant annet å bestemme de tekniske rammevilkårene mellom vårt og deres system. Her legges det opp til deltakelse og innspill fra en pilotkunde, samt en ferdig «channel partner» avtale. Vi anser at dette kan danne grunnlaget for raskere å komme i inngrep med markedet i Asia

The Weather Company har en sterk posisjon som vær- og systemleverandør til amerikansk luftart. På grunn av COVID-19 ble de prosesser vi hadde startet med disse satt på vent.

The Weather Company er tiltenkt samme rolle i USA som Weathernews i Asia. 2022 er tiden for å ta opp tråden der vi slapp.

Vi skrev om Euronext Growth i forrige aksjonærinformasjon. Det finnes en rekke vilkår for å bli notert der. Et av vilkårene er at det må gjennomføres en emisjon på minimum EUR 2,5 mill. i forkant av en notering. Dette er en svært høy terskel. En terskel vi har fått vite har hindret notering av selskaper som ønsket det.

Spotlight Stock Market er en svensk aktør som nylig har startet en satsing i Norge. Vi har hatt et møte med disse, blant annet for å kartlegge vilkår. Spotlight Stock Market har en noe annen tilnærming enn Euronext Growth, og som også synes å kunne passe Kongsberg Aeronautical. Spotlight Stock Market har ca. 165 selskaper notert hos seg. Her finnes vekstselskaper i ulike faser som opererer i flere industrisektorer og land.

Det er styrets oppfatning at en notering av Kongsberg Aeronautical, enten på Euronext Growth eller Spotlight Stock Market må baseres på riktige forhold og rammebetingelser. Dette forutsetter at selskapet kan synliggjøre fremtidige inntekter gjennom signerte avtaler om bruk av våre tjenester. Styret har derfor besluttet å avvente en slik prosess til arbeidet med inngåelse av slike avtaler gir ønskede resultater.

For å finansiere den videre planlagte virksomheten frem til en notering av selskapet kan gjennomføres, har styret til hensikt å kalle inn til en generalforsamling over i det nye året med formål om å gjennomføre en emisjon.

God Jul og et Godt Nytt År

Trond Are Johnsen
Daglig leder

