

[Lezen in de browser](#)



I Brief van François Robardet

De luchtvaart in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1033 - 15/09/2025

Als u deze pagina niet correct kunt zien, 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 dan](#)



[it is here](#)



[vindt u deze hier](#)

[deze link](#)

Redactioneel

Beste lezers,

Normaal gesproken ontvangt u deze brief op dinsdag.

Om technische redenen heb ik besloten de publicatie ervan met twee dagen uit te stellen.

Voortaan ontvangt u deze brief op donderdag.

Bedankt voor uw begrip.

Veel leesplezier

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud

Air France biedt haar passagiers supersnelle wifi

KLM heeft woensdag 100 vluchten geannuleerd vanwege een staking van het grondpersoneel

AFI KLM E&M haalt een groot contract binnen voor de ondersteuning van apparatuur van ADE voor de vloot van AirAsia

Turkish eist een grondig onderzoek van Air Europa alvorens te tekenen
Boeing: certificering van de 777X loopt opnieuw vertraging op, leveringen uitgesteld tot 2026

> Air France biedt haar passagiers supersnelle wifi aan

(bron: Déplacements pros) 9 september 2025

Mijn commentaar: Toen wifi aan boord van vliegtuigen werd geïntroduceerd, voldeden luchtvaartmaatschappijen aan een sterke behoefte van hun passagiers. Vervolgens moest nog het tariefmodel voor deze nieuwe dienst worden bepaald.

Al snel begrepen ze dat ze op termijn een gratis verbinding zouden moeten aanbieden.

Air France was een van de eerste maatschappijen die deze stap zette, maar stelde één voorwaarde: je moest een Flying Blue-account hebben. Een slimme strategie waarmee de maatschappij nieuwe leden kon aantrekken voor een bijzonder aantrekkelijk loyaliteitsprogramma.

Dat een dergelijke dienst beschikbaar is, is te danken aan de nieuwe technologie van SpaceX.

Tegenwoordig maken de meeste luchtvaartmaatschappijen die internettoegang aanbieden gebruik van satellieten in een geostationaire baan, dat wil zeggen op meer dan 36.000 km afstand van de aarde. Maar het probleem blijft de traagheid van deze wifi-verbinding. Een gebrek aan snelheid dat te wijten is aan de lange afstand die het signaal moet afleggen om verbinding te maken met de satellieten in de ruimte.

De Starlink-satellieten bevinden zich in een lage baan, tussen 300 en 3.000 km boven de aarde. De afstand die moet worden afgelegd om een goede verbinding te krijgen, is dus veel korter. Daar komt nog bij dat hun aantal breedband wifi mogelijk maakt, aangezien er momenteel meer dan 8.000 satellieten van de Starlink-constellatie in de ruimte zijn.

Eenmaal verbonden, moet u zich aan een aantal regels houden: geen telefoon- of videogesprekken om andere reizigers niet te storen, en geen aanstootgevende inhoud bekijken. Het dragen van een koptelefoon is verplicht om naar audio- of videocontent te luisteren.

Lees het artikel:

Superfast wifi is nu beschikbaar aan boord van Air France-vluchten.

Momenteel is het beschikbaar op vijf vliegtuigen, maar de maatschappij wil het tegen het einde van het jaar op 30% van haar vliegtuigen installeren.

Deze nieuwe dienst is gratis in alle cabines en toegankelijk via een Flying Blue-account, het loyaliteitsprogramma van Air France. Volgens een persbericht beschikken twee Embraer 190's en twee Airbus A220's al over supersnel wifi. Deze week wordt een Airbus A350 hiermee uitgerust, waarmee het ook op het langeafstandsnetwerk zijn intrede doet. **Dit is een belangrijke stap in de opwaardering van de luchtvaartmaatschappij, die dit aanbod tegen het einde van het jaar in 30% van haar vliegtuigen wil uitrollen en tegen eind 2026 in haar volledige vloot.**

Met deze dienst hebben klanten van Air France eenvoudig toegang tot hun e-mail, streamingplatforms en online videogames. De maatschappij geeft aan dat de dienst toegankelijk is vanaf smartphones, tablets en laptops, met de mogelijkheid om meerdere apparaten tegelijkertijd aan te sluiten.

> KLM heeft woensdag 100 vluchten geannuleerd vanwege een staking van het grondpersoneel

(bron: De Volkskrant, vertaald met Deepl) 9 september 2025

Mijn commentaar: De situatie bij KLM wordt gespannen.

Vorige week meldde ik dat er een akkoord was bereikt tussen KLM en de vakbonden VKP, De Unie en NVLT.

Deze vakbonden benadrukken dat KLM in financiële moeilijkheden verkeert. Gezien deze situatie noemen ze de overeenkomst een "evenwichtig resultaat" en "het maximaal haalbare".

De twee grootste vakbonden van Nederland, de FNV en de CNV, hebben niet deelgenomen aan de onderhandelingen.

Afgelopen zomer hadden deze twee vakbonden al twee keer een 24-uursstaking aangekondigd, maar die acties werden door de rechter verboden. Reden: in een drukke periode zouden de veiligheidsproblemen op Schiphol bij een staking te groot zijn geweest.

De voorzitter van de vakbond FNV Aviation noemde de behandeling van het grondpersoneel "respectloos". "Zij zorgen ervoor dat KLM 24 uur per dag blijft draaien en krijgen slechts kruimels, terwijl het management en de piloten een royaal aanbod krijgen."

Lees het artikel:

De staking is het gevolg van een conflict tussen KLM en de vakbonden FNV en CNV. Zij zijn ontevreden over het aanbod dat de luchtvaartmaatschappij tijdens de onderhandelingen over een nieuwe cao heeft gedaan. Drie andere vakbonden hebben het aanbod al aanvaard: De Unie, VKP en NVLT.

De FNV en CNV zijn van mening dat de 14.000 grondmedewerkers van KLM door deze overeenkomst koopkracht zullen inboeten, wat door de luchtvaartmaatschappij wordt betwist. Volgens John van Dorland, bestuurder van de FNV, zijn de grondmedewerkers slechter af dan de medewerkers van andere afdelingen van KLM.

Het grondpersoneel dat lid is van de FNV of de CNV heeft tussen 8 en 10 uur het werk neergelegd. (...) Aanstaande woensdag staat er een werkonderbreking van vier uur op het programma.

Afgelopen zomer hadden de vakbonden al twee keer een 24-uursstaking aangekondigd, maar deze acties werden door de rechter verboden. De veiligheidsproblemen op Schiphol zouden bij een staking te groot zijn.

> AFI KLM E&M haalt groot contract binnen voor ondersteuning van apparatuur van ADE voor de vloot van AirAsia

(bron: Journal de l'Aviation) 11 september 2025

Mijn commentaar: Dit is een interessant contract voor AFI KLM E&M gezien de omvang van de vloot van Air Asia. Maar ook op termijn, als Air Asia de eerste klant van de Chinese COMAC C919 zou worden.

Volgens Air Journal heeft de Maleisische luchtvaartmaatschappij Air Asia bekendgemaakt dat zij in gesprek is over een mogelijke bestelling van de C919, het in Shanghai ontwikkelde vliegtuig met één gangpad.

Deze aankondiging past in een dynamiek van sterke groei van het verkeer tussen China en de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten (ASEAN).

Maleisië, dat dankzij de internationale luchthaven van Kuala Lumpur een natuurlijke hub is, zal een sleutelrol spelen in deze groei. De Maleisische minister van Transport heeft COMAC bovendien aangemoedigd om zijn internationale marketinginspanningen op te voeren, omdat de exploitatie van de C919 in het buitenland het vertrouwen in het vliegtuig zou versterken.

De beschikbaarheid van de C919 buiten de Chinese grenzen zal echter nog even op zich laten wachten. Op dit moment heeft COMAC moeite om 50 vliegtuigen per jaar te bouwen, terwijl Boeing en Airbus 40 tot 80 vliegtuigen per maand produceren.

Lees het artikel:

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) heeft onlangs een langlopend contract voor apparatuurondersteuning binnengehaald bij Asia Digital Engineering (ADE), de MRO-dochteronderneming van Capital A, voor het onderhoud van de nieuwe Airbus A321neo-vloot van de AirAsia-groep.

De MRO-divisie van de Air France-KLM-groep zal volledige ondersteuning bieden voor de snelgroeiende vloot van AirAsia, met 377 nieuwe A321neo's die tegen 2032 worden verwacht en die met name zullen worden geëxploiteerd door haar dochterondernemingen in Maleisië en Thailand. **Volgens AFI KLM E&M garandeert deze nieuwe overeenkomst AirAsia's A321neo's het hoogste**

niveau van technische expertise en betrouwbaar materiaalbeheer, wat bijdraagt aan de operationele efficiëntie en betrouwbaarheid van de vloot van de maatschappij.

Het programma zal worden beheerd door ADE, dat verantwoordelijk is voor het onderhoud van de vliegtuigvloot van AirAsia. Het bouwt voort op de bestaande relatie tussen AFI KLM E&M en AirAsia, die onder meer bestaat uit de voortdurende ondersteuning van de A320neo- en A330-300-vloot van de luchtvaartmaatschappijen van de groep.

"We zijn verheugd om onze samenwerking met ADE en de AirAsia-groep uit te breiden voor de ondersteuning van hun nieuwe vloot van A321neo's", aldus Géry Mortreux, adjunct-directeur van Air France Industries. **"Deze langetermijnovereenkomst onderstreept ons streven om ondersteuning van wereldklasse en op maat gemaakte oplossingen te bieden om te voldoen aan de groeiende vraag van een van de grootste lowcostmaatschappijen in Azië"**, voegde hij eraan toe.

Ter herinnering: de luchtvaartmaatschappijen van de AirAsia-groep beschikten aan het einde van het kwartaal over een vloot van 226 Airbus-toestellen, waarvan er 206 in gebruik waren.

De Maleisische groep heeft op 4 juli jongstleden in Parijs een memorandum van overeenstemming ondertekend met Airbus voor de aankoop van 50 A321XLR's (Xtra Long Range), met opties voor 20 toestellen van hetzelfde type. AirAsia wil zo weer groeien op het gebied van goedkope langeafstandsvluchten, met name naar Centraal-Azië, het Midden-Oosten en Europa.

> Turkish eist een grondig onderzoek van Air Europa alvorens te tekenen

(bron: Preferente, vertaald met Deepl) 4 september 2025

Mijn commentaar: Uit recente verklaringen van Air Europa bleek dat Turkish Airlines groen licht had gegeven om in het kapitaal van de Spaanse maatschappij te stappen, op basis van een waardering die twee keer zo hoog was als de schattingen van IAG, Lufthansa of Air France-KLM.

Het lijkt er echter op dat Turkish Airlines nu bedenkingen heeft bij de financiële soliditeit van Air Europa.

In dit stadium moet worden opgemerkt dat Turkish Airlines zich heeft beperkt tot het verstrekken van een lening van 275 miljoen euro aan Air Europa, zodat deze een op handen zijnde terugbetalingstermijn kan nakomen.

De kwestie blijft dus in behandeling en zou opnieuw de interesse kunnen wekken van Europese maatschappijen die eerder kandidaat waren.

Lees het artikel:

Turkish Airlines heeft besloten de rekeningen en de werking van Air Europa aan een grondig onderzoek te onderwerpen alvorens definitief toe te treden tot het kapitaal van de Spaanse luchtvaartmaatschappij. De Turkse maatschappij, die in augustus overeenkwam om 26 % van het bedrijf over te nemen voor 300 miljoen euro, wil de financiële staten, de intragroeprelaties met Globalia, de fiscale geschillen en het ondernemingsbestuur controleren, zoals El Confidencial benadrukt (Air Europa-Turkish: anti-overnameschild en 275 miljoen euro).

Deze beslissing komt na de overhaaste aankondiging van de transactie op verzoek van de familie Hidalgo, die vóór eind november over de middelen moet beschikken om de 475 miljoen euro terug te betalen die zij nog verschuldigd is aan de staatsonderneming voor industriële participaties (SEPI). Volgens bronnen die dicht bij de onderhandelingen staan, handhaaft Turkish Airlines zijn toezegging, maar heeft het ervoor gekozen om een nieuwe due diligence uit te voeren alvorens in te schrijven op de overeengekomen kapitaalverhoging (Air Europa: Turkish maakt zijn bod officieel en motiveert het).

De Ottomaanse groep heeft aanvankelijk de informatie van PJT Partners, de financieel adviseur van Hidalgo, gevalideerd. **In tegenstelling tot Air France-KLM en Lufthansa, die vooraf een grondiger analyse hadden uitgevoerd en vergaderingen met het managementteam hadden georganiseerd, had Turkish echter nauwelijks tijd om directe controles uit te voeren. Het bedrijf wil nu zeker weten dat alle documenten correct zijn alvorens de betaling te formaliseren.**

(...)

> Boeing: certificering van de 777X loopt opnieuw vertraging op, leveringen uitgesteld tot 2026

(bron AFP) 12 september 2025

Mijn commentaar: *Of het nu gaat om de B737MAX-7, de B737MAX-10, de B787 of de B777X, het vooruitzicht op een verhoging van de productietempo's lijkt steeds verder weg.*

Bryan Bedford, bestuurder van de FAA, prees de vooruitgang die Boeing heeft geboekt (bron: Reuters). Maar hij haastte zich eraan toe te voegen dat er nog geen gewacht moest worden voordat de beperking opgeheven kon worden en dat er nog geen besluit over genomen was.

Lees het artikel:

Kelly Ortberg, directeur van Boeing, erkende donderdag dat de vliegtuigbouwer "achterloopt" op de certificering van het 777X-programma, zijn nieuwe jumbojet, maar bevestigde dat er geen nieuwe technische problemen zijn opgedoken.

Tijdens een financiële conferentie sprak Kelly Ortberg over "een berg werk die nog moet worden verzet" om de certificering van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit (FAA) te verkrijgen.

"We hebben nu vijf vliegtuigen in het testprogramma. We maken veel vluchten en er zijn geen nieuwe technische problemen opgedoken", legde Kelly Ortberg uit. "Zowel het vliegtuig als de motor presteren echt goed", merkte hij op.

Maar **"we lopen een beetje achter op schema met de certificering om alles af te ronden"**, gaf hij toe.

De tests werden in augustus 2024 opgeschort nadat een defect onderdeel was ontdekt.

De leveringen van het tweemotorige vliegtuig, dat in november 2013 werd voorgesteld, zouden in 2020 van start gaan. Ze zijn nu gepland voor 2026.
(...)

Hij bevestigde ook dat de productie van de 737 MAX, zijn best verkochte vliegtuig, sinds mei gestabiliseerd is op het door de FAA in 2024 opgelegde maximum van 38 per maand, na een incident tijdens een vlucht dat problemen met de productiekwaliteit aan het licht bracht.

De groep is nog steeds van plan, aldus Kelly Ortberg, om "tegen het einde van het jaar" een verhoging tot 42 te vragen, alvorens verder te stijgen.

Volgens hem zullen zijn leveranciers in staat zijn om apparatuur te leveren voor ten minste 47 vliegtuigen per maand. Zijn record stond begin 2019 op 52 per maand.

Wat betreft de certificering van de 737 MAX 7 (kleine versie) en de 737 MAX 10 (grote versie), die struikelt over het ontdooisysteem van de motoren, verwacht Kelly Ortberg nog steeds dat de eerste leveringen in 2026 zullen plaatsvinden.

Boeing hoopt de productie van de 737 te kunnen opvoeren

De productie van de 787 Dreamliner is in het tweede kwartaal gestegen van vijf naar zeven en zal "op korte termijn" naar verwachting stijgen naar acht en vervolgens, "hopelijk", naar tien in 2026.

Een ander belangrijk aandachtspunt voor de markten is de kaspositie, die door de groep zwaar is aangetast als gevolg van nalevingsproblemen en een staking die eind 2024 de belangrijkste fabrieken lamlegde.

"Ik heb er alle vertrouwen in dat we in het vierde kwartaal een positieve cashflow zullen genereren", aldus Kelly Ortberg, die echter een kanttekening plaatste bij de betaling van 700 miljoen dollar die is overeengekomen in een schikking met de Amerikaanse justitie.

Einde van het persoverzicht

> Koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 13 september af **op 12,97 euro**.

Over de week genomen **daalde het licht (-1,67%) na in twee maanden tijd te zijn verdubbeld**.

Het aandeel noteerde:

- op 1 januari 2024 13,60 euro,

- op 1 juli 2024 8,23 euro,
- op 1 januari 2025 7,604 euro,
- op 1 juli 2025 op 9,08 euro,

Het gemiddelde (de consensus) van analisten voor de AF-KLM-aandeel over 12 maanden is 10,26 euro (begin januari 2024 was dat nog 17,50 euro). De hoogste koersdoelstelling is 14,25 euro, de laagste 5,70 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Op mijn blog vindt u de details van de consensus van de analisten.

Hieronder vindt u de evolutie van de beurskoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers is deze week vrijwel stabiel, na een verdubbeling van de koers in twee maanden tijd.

Opvallend is dat de aandelenkoers ruim (+30%) boven de consensus van analisten ligt, wat zelden voorkomt.

> Ontwikkeling van de brandstofprijs deze week

De prijs van een vat kerosine in Europa is gestegen (+1 dollar) tot 90 dollar. Eind juni 2023 bedroeg deze prijs 94 dollar en vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

De prijs van een vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen (+1 dollar) tot 67 dollar.

Van half februari 2022 tot eind juli 2022 schommelde de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelde hij tussen 75 en 99 dollar.

Mijn commentaar: De olieprijs is al vier weken stabiel.

> Beheer van FCPE

Wanneer u geld in een van de FCPE-fondsen van Air France belegt, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bent niet rechtstreeks eigenaar van aandelen.

De fondsen worden beheerd en de beslissingen worden genomen door de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen van Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren diverse aandelenportefeuilles.

Mijn opmerking: Als u meer informatie wilt over het beheer van de verschillende FCPE Air France-fondsen, raad ik u aan [mijn website navigaction](#) te raadplegen, onder de rubriek [L'actionnariat salarié Air France-KLM \(Aandeelhouderschap van werknemers Air France-KLM\)](#).

Nadere informatie

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen van Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of opmerkingen doorgeven waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per omgaande alle vragen stellen over de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap.

Tot ziens.

Mijn laatste brieven vindt u hier

Als u deze brief waardeert, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen de nieuwsbrief ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze [door te geven](#).

|François Robardet

Als koploper van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart brengen we mensen dichterbij elkaar om aan de wereld van morgen te bouwen.

(Bestaanreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

U kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaart wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt deze brief omdat u zich hier persoonlijk voor heeft aangemeld.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[meld u dan af\]](#)

Als u het e-mailadres wilt wijzigen waarop u deze nieuwsbrief ontvangt, [stuur mij](#) dan [uw nieuwe e-mailadres](#).

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

11.690 personen ontvangen dit persoverzicht rechtstreeks



Bekijk de andere brieven op mijn blog



