

Boeing's zwarte serie



I Brief van François Robardet

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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 964, 13 mei 2024

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Boeing black series: een tweede Air France vlucht in drie dagen omgeleid voor "een geur van hitte".

(bron Le Figaro) 10 mei 2024 - (...) Tweede schrik voor Air France in enkele dagen tijd. **Een Boeing 777-200 die van Los Angeles naar de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle vloog, moest donderdagavond een noodlanding maken.** De luchtvaartmaatschappij legde uit dat het vliegtuig "na een vlucht van vier uur in Montreal landde" nadat er een "hete lucht" aan boord was ontdekt. De Franse luchtvaartmaatschappij benadrukt dat de landing en de passagiersafhandeling zijn uitgevoerd in overeenstemming met "de procedure van de fabrikant, de instructies van Air France en het voorzorgsprincipe". Op X (voorheen Twitter) tonen beelden de aanwezigheid van brandweerlieden op het tarmac. Afgelopen dinsdag had een Boeing 787-900 van de Franse luchtvaartmaatschappij - die aanvankelijk van Parijs naar Seattle (VS) vloog - om dezelfde reden al een noodlanding gemaakt in Iqaluit, Canada, voordat het werd geïnspecteerd door monteurs.

(...) De

Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) kondigde maandag aan een onderzoek in te stellen tegen Boeing om vast te stellen of de vliegtuigbouwer de vereiste inspecties van zijn iconische 787 Dreamliners had uitgevoerd.

Air France is niet de enige luchtvaartmaatschappij die deze week last heeft

gehad van incidenten met de Boeing-vloot. Op woensdag 8 mei moest een vrachtvliegtuig van FedEx van de luchthaven Charles de Gaulle in Istanbul landen zonder neuswiel, omdat de deur van het landingsgestel niet openging. Er vielen **geen gewonden, maar de indrukwekkende beelden zullen de reputatie van Boeing niet ten goede komen.** De volgende dag raakte een passagiersvliegtuig van Air Sénégal op weg naar Mali ook van de baan, waarbij 11 mensen gewond raakten, waarvan vier ernstig, op de internationale luchthaven Diass bij Dakar. De Senegalese autoriteiten zeiden vrijdag dat ze een onderzoek hadden ingesteld naar de oorzaken van het incident met deze Boeing 737-300.

Mijn commentaar: *Is er een "zwarte reeks voor Boeing" zoals de titel van het artikel aangeeft?*

Sinds de 737 MAX-ongelukken in 2018 en 2019 is elk incident waarbij Boeing betrokken is, verdachter dan wanneer het Airbus overkomt.

Verschillende experts roepen op tot relativisering met het oog op de incidenten die zich bij Boeing lijken te vermenigvuldigen.

"We zagen bijvoorbeeld toen een Boeing een wiel verloor tijdens het opstijgen dat het zeker een onderhoudsfout van het bedrijf was", zegt Gérard Feldzer, die van mening is dat "we het 737 MAX-ontwerpprobleem niet op dezelfde manier kunnen veroordelen als de meer 'gewone' incidenten die zich de afgelopen maanden hebben voorgedaan bij de 787 Dreamliner en 777".

Blogger Lustublog heeft persartikelen verzameld van sites als Aviation Herald, PPPrupe en Aviation Safety Network.

Hij maakte een lijst van alle incidenten/ongevallen die tussen 1 januari en 10 maart 2024 op deze sites werden vermeld: er waren 101 voorvallen met Airbus-vliegtuigen, vergeleken met 90 met Boeing-vliegtuigen.

In totaal ging het om ongeveer 1 vlucht op 20.000, zonder dat de veiligheid van de passagiers in het gedrang kwam.

Een noodlanding of een crisissituatie tijdens een vlucht is nooit aangenaam, noch voor de passagiers, noch voor de luchtvaartmaatschappijen.

> Italië en Lufthansa presenteren de EU nieuwe remedies voor de ITA-overeenkomst

(bron: Reuters) 7 mei 2024 - Italië en Lufthansa hebben nieuwe corrigerende maatregelen ingediend bij de Europese Commissie om goedkeuring te krijgen voor de fusie tussen ITA Airways en Lufthansa, aldus het Italiaanse ministerie van

Economische Zaken en Lufthansa op dinsdag.

De Duitse luchtvaartmaatschappij wil een belang van 41% verwerven in staatsbedrijf ITA - de opvolger van Alitalia - **maar is er tot nu toe niet in geslaagd om de Commissie**, de antitrusttoezichthouder van de EU, ervan te **overtuigen** het bod goed te keuren.

Zowel het Italiaanse ministerie van Financiën als de Duitse luchtvaartmaatschappij hebben geen details gegeven over hun laatste voorstel.

Het Italiaanse ministerie zei dat het voorstel was ingediend in overeenstemming met de verzoeken van de EU-toezichthouders en op tijd om de deadline van 13 juni te halen waarop de Commissie een uitspraak moet doen over de deal.

Volgens het Italiaanse dagblad La Repubblica heeft Lufthansa voorgesteld om de integratie met ITA op langeafstandsvluchten naar de VS en Canada vanaf de luchthaven Rome Fiumicino met twee jaar te bevriezen.

Lufthansa heeft ook toegezegd een deel van haar vluchten op de route Italië-Duitsland voor een periode van drie jaar af te staan aan haar concurrenten, waaronder Easyjet, en meer slots op te geven op de luchthaven Linate van Milaan.

(...)

Italië en Lufthansa hebben al twee corrigerende maatregelen voorgesteld, die door de Europese Commissie zijn afgewezen. De Italiaanse minister van Economie Giancarlo Giorgetti kondigde twee weken geleden een derde aanbod aan, na een ontmoeting met Margrethe Vestager, de antitrustchef van de EU.

***Mijn commentaar:** Lees het commentaar bij het volgende artikel.*

> IAG in gesprek om zorgen over bod Air Europa weg te nemen

(bron: Reuters) 10 mei 2024 - **IAG**, eigenaar van British Airways, **zei vrijdag dat het in gesprek was met andere luchtvaartmaatschappijen over het afstoten van routes om tegemoet te komen aan de bezorgdheid van EU-toezichthouders dat haar bod op Air Europa de concurrentie zou verminderen en tot prijsstijgingen zou leiden.**

IAG, dat ook eigenaar is van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Iberia, wil volledige zeggenschap krijgen over Air Europa, maar de Europese Commissie waarschuwde vorige maand voor de gevolgen voor Spaanse binnenlandse routes en langeafstandsroutes.

"Met betrekking tot de overname van Air Europa blijven we vooruitgang boeken met de Europese Commissie en we hebben al met haar de potentiële luchtvaartmaatschappijen gedeeld die de routes zouden overnemen die zij heeft opgegeven als onderdeel van het pakket corrigerende maatregelen," zei IAG in een

verklaring tijdens een gesprek met de Spaanse media.

IAG voegde eraan toe dat "we, zoals we al hebben gezegd, veel belangstelling hebben gekregen van verschillende luchtvaartmaatschappijen en **we werken met Avianca, Binter, Iberojet, Ryanair, Volotea en World2Fly als potentiële kopers voor lange- en kortereafstandsroutes**".

IAG heeft tot 10 juni de tijd om corrigerende maatregelen in te dienen. In februari 2023 zei IAG dat het was overeengekomen om het Spaanse toerismebedrijf Globalia €400 miljoen (\$430,84 miljoen) te betalen voor de 80% van Air Europa die het nog niet bezat, in een poging om haar marktaandeel in Latijns-Amerika te verbeteren, uit te breiden in Azië en haar hub in Madrid te laten concurreren met andere grote luchthavens in Europa.

IAG chief executive Luis Gallego vertelde analisten op vrijdag, na het bekendmaken van de eerste kwartaalcijfers, dat de groep het bod op Air Europa zou kunnen beëindigen als de door de toezichthouders geëiste voorwaarden te zwaar zouden blijken, maar zei dat IAG dat stadium nog niet had bereikt. (\$1 = 0,9284 euro) (Verslag van Foo Yun Chee, geschreven door Geert De Clercq, bewerkt door Susan Fenton)

Mijn commentaar: Ik heb de Lufthansa/ITA en IAG-Iberia/Air Europa transacties al in eerdere brieven genoemd.

In beide gevallen gaan de kopers stapsgewijs te werk om groen licht te krijgen van de Europese Commissie. Ze hebben geprobeerd de toe te kennen compensatie tot een minimum te beperken, maar zonder succes.

De deadline voor het valideren (of niet) van de projecten, die aanvankelijk was vastgesteld voor begin juni, is een paar weken opgeschoven, na de Europese verkiezingen.

> **IAG (British Airways-Iberia) boekt aanzienlijk minder verlies in eerste kwartaal dankzij herstel in reissector**

(bron La Tribune) 10 mei 2024 - De reislust doet IAG goed. Het moederbedrijf van British Airways en Iberia heeft een nettoverlies van 4 miljoen euro gepubliceerd voor de eerste drie maanden van het jaar, vergeleken met 87 miljoen euro een jaar eerder. De omzet steeg met 9,2% tot 6,4 miljard euro.

Hoewel **de groep** sinds 2022 weer winst maakt op jaarbasis, al dankzij het herstel van het vliegverkeer na de opgelegde beperkingen tijdens de Covid-19 pandemie, stond het **nog steeds in het rood in het eerste kwartaal, tijdens een traditioneel slappe periode voor de sector.**

"De sterke vraag naar reizen heeft bijgedragen aan een zeer goed eerste kwartaal en we zijn goed gepositioneerd voor de zomer", zei IAG vrijdag in een verklaring. "We verwachten dat de vraag naar reizen positief en duurzaam blijft op de lange termijn", voegde de groep toe, die ook eigenaar is van de Spaanse low-cost luchtvaartmaatschappij Vueling en de Ierse luchtvaartmaatschappij Aer Lingus.

In februari kondigde IAG aan dat het zijn jaarlijkse winst wilde verzesvoudigen tegen 2023. Vorig jaar herstelde het de passagierscapaciteit tot 95,7% van het niveau van voor de pandemie in 2019.

De goede resultaten die vrijdag werden onthuld, werden verwelkomd door beleggers en de aandelen van IAG op de London Stock Exchange stonden rond 08.10 GMT (10.10 uur Parijse tijd) 1,42% hoger op 185,40 pence, terwijl de FTSE 100, de belangrijkste index op de London Stock Exchange, 0,51% hoger noteerde. Terwijl de vraag in Europa en op trans-Atlantische vluchten levendig was, is de situatie in de rest van de wereld "moeilijker", waarschuwde IAG, vooral in Afrika, het Midden-Oosten en Zuid-Azië.

(...)

Algemeen herstel

Naast IAG **profiteren alle grote luchtvaartmaatschappijen van het herstel**. Eind januari meldde de International Air Transport Association (IATA), die gebruik maakt van revenue passenger kilometers (RPK), een van de benchmarks voor de sector, dat het aantal vliegtuigen in het vierde kwartaal van vorig jaar 98,4% hoger lag dan in dezelfde periode vier jaar eerder.

Internationale routes hebben zich echter nog niet hersteld en zullen in 2023 goed zijn voor 88,6% van de activiteit in 2019, ondanks een sterke jaar-op-jaar groei (+41,6%). Rotaties van en naar Azië-Pacific wogen op de trend, met 72,7% van de activiteitsniveaus in 2019, omdat luchtvaartmaatschappijen worstelden om netwerken die tijdens Covid-19 waren weggevaagd opnieuw op te bouwen.

Desondanks, na een stijging van 10,8% in december 2023 in vergelijking met dezelfde periode in 2022, sprak IATA toen van een "solide basis voor succes" in 2024.

Mijn commentaar: *Sinds het begin van het jaar is de koers van IAG met 20% gestegen, waarbij de analistenconsensus volgens de website Boursorama duidelijk overheelt naar kopen.*

Dit weerspiegelt het sterke herstel bij IAG, dat beter is dan dat van Lufthansa Group en Air France KLM.

De reden hiervoor lijkt eenvoudig: IAG heeft haar netwerk voornamelijk opgebouwd op trans-Atlantische routes, die zeer winstgevend en druk zijn.

Haar concurrenten daarentegen hebben een gevarieerder netwerk. Zij zijn benadeeld door de geopolitieke gebeurtenissen in Oekraïne en Israël. Ze hebben het moeilijk op routes naar de Aziatisch-Pacifische regio, met name vanwege het verbod om over het Russische luchtruim te vliegen.

> **TAP Air Portugal vergroot verliezen in eerste kwartaal**

(bron AFP) 10 mei 2024 - **TAP Air Portugal heeft zijn verliezen in het eerste kwartaal opgevoerd tot 71,9 miljoen euro**, vooral door het einde van de loonsverlagingen die verband houden met zijn herstructureringsplan, maakte de staatsluchtvaartmaatschappij vrijdag bekend. "Het eerste kwartaal is traditioneel het slechtste", verklaarde TAP in een persbericht, eraan herinnerend dat het in dezelfde periode vorig jaar een verlies van 57,4 miljoen euro had geboekt. De Portugese luchtvaartmaatschappij had in het vierde kwartaal van 2023 al een verlies geleden van 26,2 miljoen euro, maar maakte over het hele jaar een recordwinst van 177,3 miljoen euro.

Het resultaat over het eerste kwartaal is met name te danken aan het einde van de loonsverlagingen die zijn doorgevoerd om TAP in staat te stellen te herstellen van de Covid-19 pandemie. "Dit heeft een directe invloed op het resultaat", verklaarde de CEO van de luchtvaartgroep, Luis Rodrigues, die niettemin verheugd was over de "omzetstijging" dankzij de toename van het aantal vervoerde passagiers en de betere bezettingsgraad van de vliegtuigen in de eerste maanden van het jaar. De luchtvaartmaatschappij vervoerde 3,5 miljoen passagiers in het eerste kwartaal, een lichte stijging van 0,6% op jaarbasis.

TAP werd in 2020 dringend generationaliseerd als gevolg van de gezondheidscrisis en kreeg een injectie van 3,2 miljard euro aan overheidsmiddelen, samen met een herstructureringsplan waarover onderhandeld was met de Europese Commissie en dat van kracht is tot 2025.

Het doel is "om van TAP een duurzaam winstgevend bedrijf te maken en een van de meest aantrekkelijke in de sector", aldus de voorzitter. De vooruitzichten voor dit jaar zijn positief, dankzij een "aanhoudend sterke vraag" en een toename van de levering aan Brazilië en Noord-Amerika, aldus TAP.

De nieuwe gematigd rechtse regering van Portugal heeft toegezegd het privatiseringsproces van TAP, dat door de vorige socialistische regering is gestart, te hervatten. De luchtvaartmaatschappij trekt belangstelling van verschillende Europese concurrenten: Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia).

Mijn commentaar: Deze gemengde resultaten zullen waarschijnlijk de waarde van Portugals nationale luchtvaartmaatschappij drukken wanneer deze in de toekomst wordt geprivatiseerd.

> **Piloten van Air Austral gaan akkoord met verlies van een deel van hun inkomen om hun baan te redden**

(bron: Radiofrance) 10 mei 2024 - **De piloten van Air Austral**, een luchtvaartmaatschappij uit Réunion, hebben **zojuist een overeenkomst getekend die een deel van hun inkomen tijdelijk zal verlagen om ontslagen te voorkomen.**

Air Austral is een luchtvaartmaatschappij uit Réunion die voornamelijk opereert in het zuidwesten van de Indische Oceaan. De **afgelopen tien jaar is de financiële situatie van de maatschappij steeds fragieler geworden.** In november 2021 overwoog Olivier Dussopt, de Franse minister van Overheidsrekeningen, zelfs een fusie tussen Air Austral en Corsair om de maatschappij te redden. Na de goedkeuring van een herstructureringsplan in 2023 werd 99% van het kapitaal overgenomen door regionale investeerders en werd een deel van de schuld kwijtgescholden. Deze maatregelen moesten echter gepaard gaan met een inspanning van de maatschappij. Het waren de piloten die de prijs betaalden. "Hun pilotenvakbond, de SNPL, heeft net een "

collectieve prestatieovereenkomst " ondertekend met het management, waarin ze overeenkomen om hun 13e maand loon en 6 vakantiedagen gedurende twee jaar op te geven.

Ze gaan er ook mee akkoord dat de drempel voor overwerk wordt verhoogd, wat mogelijk betekent dat ze extra loon zullen verliezen. Kortom, **ze gaan ermee akkoord om meer te werken om minder te verdienen en** ze verbergen hun bitterheid niet. **In ruil daarvoor heeft het management toegezegd geen personeel te ontslaan**, omdat deze maatregelen Air Austral in staat moeten stellen meer dan vijf miljoen euro te besparen. Volgens de directie van de maatschappij is dit essentieel om te overleven.

Air Austral heeft sinds Covid een zware schuldenlast en is er ondanks veel overheidssteun niet in geslaagd om uit deze situatie te geraken. Toch is Air Austral een belangrijke speler in de luchtvaartindustrie, met diensten tussen Réunion en het Franse vasteland en naar verschillende bestemmingen in de Indische Oceaan, waaronder Mayotte. Op Réunion is het ook een belangrijke lokale werkgever met meer dan 800 werknemers. In maart 2023 stemden de aandeelhouders ermee in om nog eens 10 miljoen euro in het kapitaal te injecteren, op voorwaarde dat het personeel een inspanning zou leveren. Dit is nu gebeurd. **Het herstelplan van Air Austral wordt binnenkort gepresenteerd aan de Franse regering.**

Dit soort overeenkomsten zijn heel gebruikelijk in de luchtvaartindustrie. Een loonsverlaging in ruil voor het behoud van banen is ook wat Ryanair deed in 2020. De bemanning ging akkoord met een loonsverlaging van vijf jaar. Dergelijke afspraken worden door de vakbonden gezien als chantage voor ontslagen, en ze zijn vaak terughoudend om ze te ondertekenen. Maar de kans is groot dat dit soort

overeenkomsten vaker zullen voorkomen in de turbulente luchtvaartindustrie. Dit wordt bevestigd door de vele vakbondsacties, vooral bij goedkope luchtvaartmaatschappijen. Vueling, bijvoorbeeld, staakt dit weekend, 10 mei.
(...)

Mijn commentaar: Deze overeenkomst is een eerste stap, maar nog niet voldoende om een uitweg uit de crisis bij Air Austral te garanderen.

Air Austral heeft al verschillende reddingsoperaties ontvangen van lokale overheden en aandeelhouders:

- 17,5 miljoen euro compensatie van de staat voor geleden schade aan het begin van de COVID-periode in 2020,
- 120 miljoen euro in 2020 (30 miljoen euro via een lening van aandeelhouder Sematra en 90 miljoen euro van de banken), -
- 30 miljoen euro in 2021 (20 miljoen euro van de staat en 10 miljoen euro van Sematra),
- 20 miljoen euro lening van de staat in januari 2022,
- 30 miljoen euro in januari 2023 van aandeelhouder Run Air,
- 10 miljoen euro in maart 2024 van publieke en particuliere aandeelhouders.

Het bedrijf heeft ook geprofiteerd van een afschrijving van een deel van zijn schuld.

Deze collectieve prestatieovereenkomst lijkt de laatste kans om Air Austral te redden.

> **Boeing doelwit van nieuw onderzoek door Amerikaanse luchtvaarttoezichthouder**

(bron AFP) 7 mei 2024 - De **Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA)** heeft een nieuw onderzoek ingesteld naar Boeing om vast te stellen of de vliegtuigfabrikant de verplichte vleugel-tot-romp inspecties correct heeft uitgevoerd "**op bepaalde 787 Dreamliner vliegtuigen**", zo meldde het in een e-mail op maandag 6 mei. Het agentschap zei dat het "onderzocht of Boeing de inspecties heeft uitgevoerd en of werknemers van het bedrijf mogelijk documenten met betrekking tot de vliegtuigen hebben vervalst".

Dit onderzoek werd gestart nadat Boeing de FAA in april had laten weten dat het "mogelijk niet de vereiste inspecties heeft uitgevoerd". **De vliegtuigfabrikant "inspecteert alle 787 vliegtuigen die nog in productie zijn opnieuw en moet ook een plan ontwikkelen om de in gebruik zijnde vloot aan te pakken"**, voegde de FAA toe, die niet specificerde of in gebruik zijnde vliegtuigen moeten worden teruggeroepen voor inspectie. Het agentschap heeft het bedrijf drie maanden de tijd gegeven om een plan in te dienen om "systematische kwaliteitscontroleproblemen"

op te lossen.

De 787 Dreamliner en 737 MAX hebben sinds 2023 te kampen gehad met talrijke productieproblemen, die de leveringen door de vliegtuigfabrikant hebben vertraagd. Hierdoor hebben verschillende luchtvaartmaatschappijen hun vluchtschema's voor 2024 moeten aanpassen.

"Scott Stocker, 787 programmamanager, stuurde op 29 april een e-mail naar zijn werknemers bij Boeing in South Carolina, waar de vliegtuigen worden gemaakt, waarin hij hen informeerde dat "een teamgenoot zag wat een onregelmatigheid leek te zijn in een vereiste conformiteitstest bij de vleugelrompverbinding".

"Hij vertelde het aan zijn manager, die het onder de aandacht van het senior management bracht", voegde hij eraan toe. "We onderzochten de zaak snel en ontdekten dat verschillende personen het bedrijfsbeleid hadden overtreden door een vereiste test niet uit te voeren, maar het werk als voltooid te registreren", schreef Scott Stocker. Hij verzekerde ons dat het "engineeringteam [bij Boeing] heeft vastgesteld dat dit wangedrag geen direct probleem voor de vliegveiligheid opleverde".

Boeing maakt een moeilijke periode door na verschillende incidenten. **Drie van de vier commerciële vliegtuigmodellen die het Amerikaanse concern momenteel produceert, worden officieel onderzocht door de FAA.** De toezichthouder houdt sinds januari het vlaggenschip van Boeing, de 737, nauwlettend in de gaten en onderzoekt ook de 777 en 787 Dreamliner, waarvan de structurele integriteit in twijfel werd getrokken door een eerdere klokkenluider.

(...)

CEO Boeing moet aftreden

Op 17 april getuigden vier klokkenluiders, waaronder een ingenieur en voormalige werknemers van Boeing, voor een Select Committee van de Amerikaanse Senaat om te waarschuwen voor "ernstige problemen" bij de productie van Boeing 737 MAX, 787 Dreamliner en 777 vliegtuigen.

Een van de klokkenluiders vertelde de commissie dat er represailles tegen hem waren genomen omdat hij vragen had gesteld over de productieprocessen van de 787, die volgens hem de veiligheid van het vliegtuig in gevaar brachten. **Deze tegenslagen leidden tot de aankondiging van het vertrek van Dave Calhoun, CEO van Boeing, die aan het eind van het jaar zal aftreden.**

Vorige week gaf Glass Lewis, het adviesbureau voor institutionele aandeelhouders van Boeing, aandeelhouders de instructie om tegen de herverkiezing van drie voormalige bestuursleden te stemmen, waaronder Dave Calhoun.

Mijn commentaar: Ik citeer alleen deze zin uit het artikel;

"Drie van de vier commerciële vliegtuigmodellen die momenteel door de Amerikaanse groep worden geproduceerd, worden officieel onderzocht door de

FAA."

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: Oddo BHF verhoogt koersdoel

(bron Cercle Finance) 6 mei 2024 - **Oddo BHF heeft** zijn 'underperform' rating voor Air France-KLM gehandhaafd, maar **zijn koersdoel verhoogd van €9 naar €9,5, 'om een lagere cash burn weer te geven dan eerder werd verwacht, gedreven door levendige boekingen'**.

U'Er is zeker een opwaartse trend in termen van rendement voor 2024, maar we denken dat het herstel in CASK (kosten per eenheid) zichtbaar zal moeten zijn voordat we kunnen terugkeren naar het aandeel', waarschuwt de analist.

Air France-KLM wordt verhandeld op onaantrekkelijke multiples in vergelijking met zijn grote sectorgenoten, met een EV/EBITDA 2025 van 3,9 keer vergeleken met drie keer voor Lufthansa en 2,8 keer voor IAG", voegt Oddo BHF toe, dat nog steeds een voorkeur heeft voor lagekostenmaatschappijen.

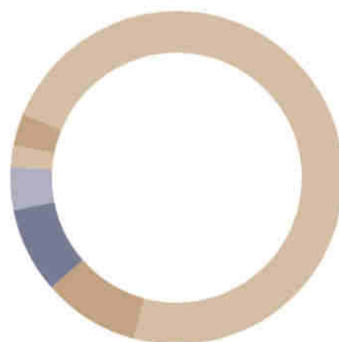
Mijn commentaar: Ik heb u nog geen update gegeven over de verdeling van het kapitaal van Air France-KLM na de voor werknemers gereserveerde kapitaalverhoging.

Werknemers en voormalige werknemers die aandelen bezitten in aandelenfondsen voor werknemers (Majoractions-, Aéroportican- en/of Concorde-fondsen) staan nu achter de Franse en Nederlandse overheid, CMA-CGM en China Eastern, maar vóór Delta Air Lines en SPAAK.

Voor de goede orde, SPAAK (Stichting Piloten Aandelen Air France - KLM) is "een stichting opgericht voor en door KLM piloten, om hun collectieve belangen op de lange termijn te behartigen en de continuïteit van KLM te bevorderen". Deze stichting heeft 0,87% van de aandelen Air France-KLM in handen.

Répartition du capital au 31 décembre 2023*

■ Etat français - 28%
■ État néerlandais - 9,1%
■ CMA CGM - 8,8%
■ China Eastern Airlines - 4,6%
■ Delta Air Lines - 2,8%
■ Salariés (FCPE) - 3,2%
■ SPAAK - 0,9%
■ Auto contrôle et auto détention - 0,1%
■ Autres (au nominatif et au porteur) - 42,6%



Last minute: Vorige week meldde ik dat Air France-KLM in maart voor €452 miljoen aan OCEANE-obligaties (obligaties die converteerbaar zijn in nieuwe of bestaande aandelen) had afgelost.

De Groep heeft nu aangekondigd dat het de resterende €48 miljoen aan OCEANE-obligaties heeft afgelost.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 10 mei op **€10,520**. Het is **deze week met +5,52% gestegen**.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt [details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De afgelopen anderhalve maand schommelde de koers van het aandeel Air France-KLM tussen 9,50 en 10 euro.

De resultaten over het eerste kwartaal baarden beleggers geen zorgen en de aandelenkoers is in twee weken tijd met meer dan 8% gestegen.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$2 naar \$104. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$83 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gestegen tot \$21 per vat. Het is twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van \$25 of minder.

> **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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van 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](#).

11.571 mensen ontvangen dit persoverzicht live