

1000e luchtbrief

1000^{ème}



Brief van Christian Magne en François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1000, 20 januari 2025

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, 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](#) 

Bericht van François Robardet

Beste lezers,

Vandaag is het de 1000ste editie van onze luchtvaartnieuwsbrief.

Ter gelegenheid hiervan wil ik graag terugblikken op enkele mijlpalen in de geschiedenis.

Op 1 december 2008 publiceerde Christian Magne, mijn voorganger, zijn 158e nieuwsbrief in een formaat dat lijkt op het formaat dat jullie vandaag kennen.

Destijds ontvingen 4.000 abonnees deze brief elke week.

Sindsdien is deze brief zonder uitzondering elke maandag naar jullie verzonden.

Door de jaren heen is hij geëvolueerd tot bijna 12.000 abonnees vandaag.

Ik wil mijn hartelijke dank betuigen aan Christian, die mij in december 2016 de verantwoordelijkheid toevertrouwde om dit avontuur voort te zetten. Het was een kostbaar geschenk.

Mijn dank gaat ook uit naar Martine, een journaliste met een passie voor luchtvaart, die lange tijd heeft bijgedragen met haar adviezen en correcties. Het is mede dankzij haar dat deze nieuwsbrief heeft overleefd.

Ik wil ook de journalisten bedanken die ons toestemming hebben gegeven om delen van hun artikelen over te nemen. Hun werk heeft als basis gediend voor onze analyses.

En bovenal dank ik u, beste lezers.

Uw vertrouwen en steun hebben van deze nieuwsbrief een echt succes gemaakt. Jullie hebben dit avontuur laten groeien door ons werk te delen met jullie collega's en vrienden.

Ik wens u veel leesplezier.

François

Bericht van Christian Magne

Ik wil alle luchtvaartenthousiastelingen die zich abonneren op deze wekelijkse nieuwsbrief heel hartelijk begroeten.

Vanaf de allereerste uitgave hebben jullie feedback en vragen mij aangemoedigd om door te gaan met het regelmatig publiceren van deze nieuwsbrief, met een overvloed aan commentaar bij de artikelen.

Nogmaals dank aan de duizenden onder u die hun commentaar hebben geleverd op de standpunten die ik heb ingenomen in de Raad van Bestuur van Air France-KLM.

Toen mijn mandaat werd overgenomen door François Robardet, had ik er alle vertrouwen in dat hij dit instrument tot uw dienst zou kunnen ontwikkelen. Dat vertrouwen is waargemaakt.

Het luchtvervoer is een van de sectoren die te maken heeft met de klimaatverandering, waarvan de gevolgen steeds ernstiger worden.

De luchtvaartmaatschappijen hebben de uitdaging begrepen. Ze passen zich aan. Toch moeten we waakzaam blijven voor de reële gevolgen van simplistische voorstellen of beslissingen die de sector benadelen, waar ze ook vandaan mogen komen.

Daarom ben ik blijven samenwerken met een denktank in deze richting, terwijl Air France-KLM zich ondertussen blijft inzetten om haar impact op het milieu te verminderen.

Ik wens iedereen die deze nieuwsbrief leest en de Air France-KLM Groep het allerbeste.

Christian Magne

1000^{ème}

Brief maandag

Inhoud :

Meer dan alleen een persoverzicht
Een voortdurend evoluerende nieuwsbrief
Een speciaal intermezzo: de Covid-periode
Uw mening, Christelijke lezers
Uw mening, lezers François

Redactie

AF001: de eerste geur van Air France door Francis Kurkdjian

Bonusartikel :

Klimaatobsessie

Barclays vreest dat de politieke instabiliteit in Frankrijk de aandelen van Air France-KLM verder zal drukken

> Meer dan alleen een persoverzicht

Vanaf het begin heeft deze nieuwsbrief zich onderscheiden door een duidelijke redactionele lijn: het bieden van een uniek inzicht in het laatste nieuws op het gebied van luchtvervoer en de beursschommelingen van het aandeel Air France-KLM, op basis van recente artikelen.

Het commentaar mocht zich niet beperken tot een samenvatting van de artikelen, maar moest deze juist verrijken met extra informatie, terwijl de lezers werden aangemoedigd om de oorspronkelijke inhoud te raadplegen.

Om het lezen van de artikelen te vergemakkelijken, zijn de belangrijkste passages vetgedrukt. Bovendien worden, om het werk van journalisten te respecteren, alleen uittreksels van betaalde artikelen weergegeven, regelmatig afgewisseld met "(...)".

> Een brief in constante evolutie

Selectie en

Aanvankelijk bevatte de nieuwsbrief ongeveer tien artikelen per week, maar slechts drie of vier werden grondig becommentarieerd. In de loop der tijd is het aantal artikelen gedaald, maar er worden er nu meer becommentarieerd, waardoor artikelen zonder commentaar zeer zeldzaam zijn geworden.

De oorspronkelijke structuur is bewaard gebleven, zoals te zien is in [Nieuwsbrief 158](#) (1 december 2008), de eerste publicatie in het huidige formaat.

verbeteringen

Drie grote veranderingen hebben deze nieuwsbrief gekenmerkt:

1. Identificatie van

In reactie op een lezer die een artikel verwarde met een opmerking, worden opmerkingen sinds [brief 713](#) (juli 2019) met een blauwe achtergrond weergegeven.

2.

De publicatie is internationaal geopend met een Engelse versie ([letter 695](#)) gevolgd door een Nederlandse versie ([letter 698](#)) in maart 2019.

3. reorganisatie

Sinds [nieuwsbrief nr. 990](#) (11 november 2024) is de presentatie van de artikelen omgedraaid om ze beter aan te passen aan de gewoonten van de lezers. Elk artikel is nu als volgt gestructureerd

1. de titel,
2. de bron en publicatiedatum (indien nodig met vertaalprogramma),
3. het commentaar,
4. het uittreksel uit het artikel.

Er zijn ook nieuwe elementen aan de brief toegevoegd:

- soms een redactioneel artikel dat de artikelen inleidt,
- een samenvatting aan het begin van de brief,
- een 'bonus'-artikel, dat perspectieven biedt die ver afstaan van de luchtvaartsector, maar nuttig zijn om te anticiperen op toekomstige trends.

> Een bijzonder intermezzo: de Covidperiode

Met de APLD (Langdurige Gedeeltelijke Activiteit) waren veel werknemers van Air France weg uit hun werkomgeving. Op verzoek van de lezers werd het aantal gepubliceerde artikelen verhoogd.

In deze periode werd het 'bonusartikel' geïntroduceerd. Vaak onverkort en over onderwerpen buiten de luchtvaartindustrie, werden ze zeer goed ontvangen. Een van de meest opvallende is het artikel over de paradox van Tocqueville, waarin tolerantie voor ongelijkheid wordt onderzocht ([brief nr. 945](#), 1 januari 2024).

> Uw mening, christelijke lezers

Mijn commentaar: *Ik heb een paar berichten van lezers geselecteerd die naar Christian zijn gestuurd toen hij deze brief aan het schrijven was.*

Ze spreken boekdelen over de kwaliteit van zijn werk.

"Net als vele anderen wil ik je bedanken voor de hulp die je ons dagelijks biedt, zowel wat betreft je vermogen om ons bijna dagelijks het laatste nieuws over ons geliefde bedrijf te geven, als voor de duidelijke informatie die je altijd geeft over onze dividenden! Ik had het genoeg om een keer met je te praten aan de telefoon en ik kan getuigen van je beschikbaarheid en toewijding aan anderen", *Principal Cabin Crew Chief, gepensioneerd.*

Bedankt voor de brief, die altijd zeer volledig en interessant is, vooral als je niet al te veel kennis hebt", *Hostess, Orly*

"Je doet uitstekend werk en ik hoop dat we je vaak zullen bedanken", *Secrètaresse, Parijs*

"Gefeliciteerd met je AF/KL administrateursbulletin, dat even duidelijk is als altijd",
Logistiek supervisor, Lyon

"Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om te zeggen dat ik uw informatie heel duidelijk en voldoende vind. Als we uw informatie ontvangen, willen we die echt lezen", *Executive, Roissy*

"Uw brief is zeer goed geschreven en staat vol informatie. Mijn dank voor dit kwaliteitswerk", *Servair, Roissy*

"Ik wilde u bedanken voor uw werk en mijn steun betuigen", *Agent Escalé, Roissy*

"Nogmaals bedankt voor de kwaliteit van uw brief van de Air France-KLM administrateur en voor uw inzet om ons op de hoogte te houden van de ontwikkelingen binnen ons bedrijf", *Maintenance Technical Manager, Roissy*

"Mijn e-mail komt van ver: Afrika, Douala in het bijzonder. Even snel een berichtje om u te vertellen hoe blij ik ben om u te lezen en om nieuws "uit het LAND" te ontvangen via ons bedrijf. Uw werk binnen ons bedrijf is opmerkelijk, zowel via de brief van de directeur als via uw Navigacion-website. Nogmaals bedankt hiervoor voor ons die ver van Frankrijk wonen", *Executive, Douala*

> **Jouw mening, François-lezers**

"Bedankt voor het bijhouden van jullie nieuwsbrief.
Hij is duidelijk, leesbaar en goed gepresenteerd, met relevant commentaar.
Bovendien is de tekst consequent vetgedrukt voor sneller lezen.
Precies wat we nodig hebben", *Executive, Roissy*.

"Een kort bericht om toe te voegen aan de lange lijst die jullie regelmatig moeten ontvangen, maar deze is gewoon om jullie te bedanken voor de kwaliteit van jullie nieuwsbrief.
De diversiteit van de behandelde onderwerpen en de samenvatting van jullie commentaren zijn een grote hulp voor mijn algemene begrip van de uitdagingen waar onze sector voor staat en helpen me om deze kwesties aan mijn teams over te brengen.
Hartelijk dank voor deze samenvatting", *Cabin Manager*.

"Voor een gepensioneerde is het altijd een plezier om elke week de nieuwsbrief van de beheerder te lezen. Het houdt je op de hoogte van wat er speelt in het bedrijf en de luchtvaartindustrie. De dossiers zijn ook erg interessant.
Dus bedankt voor al je harde werk om ons op de hoogte te houden en ik wens je het

allerbeste voor een veelbewogen 2024," zegt een gepensioneerde manager luchtvaartactiviteiten.

"We kennen elkaar niet, maar ik wil jullie bedanken voor jullie nieuwsbrieven, die altijd erg interessant zijn.

Ik wens jullie het allerbeste voor 2025", *Executive, Roissy*

"Hartelijk dank voor het fantastische werk dat u doet. Uw blog is een goudmijn aan informatie", *Flight Analyst bij Revenue Management Passage.*

Het lezen van je zeer relevante blog is altijd een plezier! Zelfs als het nieuws niet altijd goed is.... ontcijfer je het heel goed! En je helpt ons een onderscheid te maken tussen wat essentieel is en wat dringend is..... *Leidinggevende van Air France-KLM tijdens de Covid-periode.*

"Namens onze leden van de Amicale USA, dank ik u voor uw nieuwsbrieven die zeer populair zijn bij uw collega's in de Verenigde Staten, vooral met de Engelse optie".

Redactie

Beste lezers,

1000^{ème}

Deze 1000e brief heeft een speciaal tintje.

Het laatste nieuws betreft de lancering van AF001: het eerste parfum van Air France.

Het bonusartikel geeft een andere visie op de strijd tegen klimaatverandering.

*Veel leesplezier
François*

> [AF001: de eerste geur van Air France door Francis Kurkdjian](#)

(bron Vogue) 14 januari 2025

Mijn commentaar: *Bedrijven die het publiek ontvangen investeren steeds meer in luchtverfrissers, die invloed kunnen hebben op de stemming en het gedrag van klanten.*

In drukbezochte ruimtes (luchthavens, wachtkamers) kunnen kamergeuren onaangename geuren neutraliseren en het comfort van de klant verbeteren.

Een verfijnde geur straalt elegantie uit.

Een geur met kalmerende geuren versterkt het beeld van ontspanning en comfort.

Frisse of bloemige geuren geven een schone indruk.

Zoals Fabien Pelous, Air France Customer Experience Director, het zo treffend verwoordde:

"Air France reizen raakt nu elk zintuig: zicht, dankzij de haute couture uniformen van ons personeel, de harmonie van onze cabines en het zorgvuldige ontwerp van onze lounges,

- proef van de smakelijke menu's die voor iedereen worden aangeboden,*
- aanraking, door de zachte materialen van onze stoelen,*
- je oren, met afspeellijsten om aan boord te ontdekken,*
- en nu de reukzin met deze prestigieuze olfactorische handtekening".*

Lees het artikel :

Als 's werelds nummer één luchtvaartmaatschappij reist Air France de hele wereld over om een bepaalde Franse levenskunst te vieren en zichzelf voortdurend te vernieuwen. Na de controle te hebben genomen over een strand tijdens het laatste filmfestival van Cannes, onthult de Franse luchtvaartmaatschappij op woensdag 15 januari een gloednieuw geurproject.

In samenwerking met parfumeur Francis Kurkdjian, hoofd van zijn gelijknamige huis, creëert **Air France zijn eerste interieurgeur**. De geur heet AF001 **en zal te ruiken zijn in de lounges op de luchthaven Paris-Charles de Gaulle en in de suites van de La Première-lounge, voordat hij wordt verspreid naar andere gebieden over de hele wereld.**

Deze overwegend bloemige geur bevat jasmijn en rozennoten, gecombineerd met

mimosa uit de Provence.

De inspiratie? "Het was de illusie van een zonnestraal op de vleugels van een vliegtuig die me leidde bij het samenstellen van deze lichte, frisse en troostende huisgeur," zegt Francis Kurkdjian.

Voor alle parfumliefhebbers.

Bonusartikel

> Klimaatobsessie

(bron Contrepoints) 16 januari 2025

Mijn commentaar: *Er ontstaan steeds grotere meningsverschillen over de prioriteiten die moeten worden gesteld in de strijd tegen klimaatverandering.*

Deze meningsverschillen werden duidelijk tijdens COP29, afgelopen november in Bakoe (Azerbeidzjan), waar de debatten bijzonder gespannen waren.

De BBC berichtte dat "ontwikkelingslanden en landen die bijzonder kwetsbaar zijn voor klimaatverandering op spectaculaire wijze uit de onderhandelingen stapten", omdat ze genoeg hadden van wat werd gezien als de kleinzielige berekeningen van de rijke landen.

Opkomende landen zoals China en Saoedi-Arabië staan onder druk om klimaatinitiatieven te helpen financieren. Uitspraken van de toekomstige president van de Verenigde Staten temperden echter het algemene elan.

Aan het einde van COP29 werd een akkoord bereikt: de rijke landen beloofden hun bijdrage te verhogen tot 300 miljard dollar per jaar tegen 2035, tegenover de huidige 100 miljard, om ontwikkelingslanden te steunen bij hun overgang naar schone energie en aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering.

Onafhankelijke experts schatten echter dat deze behoeften oplopen tot 1.300 miljard dollar per jaar, een cijfer dat wordt erkend in de overeenkomst die in november werd ondertekend.

Het debat benadrukte ook de noodzaak om een evenwicht te vinden tussen decarbonisatie, dat tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en

aanpassing, dat inhoudt dat bevolkingen worden voorbereid op de onvermijdelijke gevolgen van klimaatverandering.

Het lijkt nu van cruciaal belang om investeringen te richten op hun effectiviteit in de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Deze strategische keuze staat ook centraal in de bezorgdheid van het senior management van Air France-KLM.

Volgens hun analyse zullen duurzame vliegtuigbrandstoffen waarschijnlijk niet in voldoende hoeveelheden beschikbaar zijn om de doelstellingen na 2030 te halen.

Ze pleiten voor een proactieve aanpak, waarbij beschikbare middelen zo snel mogelijk worden ingezet voor projecten met een grote impact, in plaats van te vervallen in strafheffingen.

Voor Air France betekent elke toename van 1% in het gebruik van duurzame brandstoffen een extra kostenpost van €100 miljoen per jaar, wat het belang onderstreept van het optimaliseren van investeringen in een sector waar de speelruimte beperkt blijft.

Een laatste opmerking: in tegenstelling tot wat de journalist schreef, heeft de klimatoloog het over klimaatverstoring, niet over de opwarming van de aarde. Dit is een belangrijk onderscheid.

Lees het artikel :

De klimaatkwestie is elk maatschappelijk debat binnengedrongen. In haar boek *Le Changement climatique n'est plus ce qu'il était* (2024) **betooft klimatoloog Judith Curry dat deze obsessie onredelijk en zelfs schadelijk is.**

Op zaterdag 14 december werd Mayotte getroffen door de cycloon Chido, die het eiland verwoestte en een enorm verlies aan mensenlevens veroorzaakte. Onmiddellijk begonnen experts en activisten van allerlei pluimage te discussiëren over de vraag of de opwarming van de aarde verantwoordelijk was voor deze tragische gebeurtenis. Maar de vraag is niet echt zinnig, want het is erg moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk, om een enkele gebeurtenis te koppelen aan een wereldwijd fenomeen. Zelfs als we zouden kunnen aantonen dat de kracht van cyclonen gemiddeld toeneemt met de opwarming van de aarde, zou het niet duidelijk zijn of de kracht van de cyclonen daardoor verklaard kan worden.

Aan de andere kant **is een fundamentele vraag hoe de menselijke bevolking beter beschermd had kunnen worden.** In haar boek *Le Changement climatique n'est plus ce qu'il était* (L'Artilleur, 2024) geeft **klimatoloog Judith Curry** een

duidelijk antwoord op deze vraag, dat tegen de stroom van het dominante discours ingaat. In essentie **zegt ze dat we niet zozeer moeten kijken naar het terugdringen van het CO2-niveau in de atmosfeer als wel naar de armoede in de wereld, die de belangrijkste oorzaak is van kwetsbaarheid voor klimaatgevaren.**

De vooroordelen van het IPCC

Als klimatoloog die het werk van het IPCC op de voet heeft gevolgd, **trekt Curry de wetenschappelijke studies over klimaatverandering niet in twijfel.** Maar in haar boek **laat ze zien** dat de focus op CO2-niveaus het resultaat is van een methodologische vooringenomenheid die samenhangt met de manier waarop het IPCC zelf te werk gaat, dat deze studies nog steeds een grote mate van onzekerheid bevatten en **dat we de menselijke bevolking niet het best kunnen beschermen door prioriteit te geven aan het verminderen van de CO2-uitstoot.**

Het is belangrijk om te begrijpen dat het huidige klimaatonderzoek wordt uitgevoerd binnen een vooraf bepaald kader. **In 1992 identificeerde het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering klimaatverandering als het deel van de klimaatvariabiliteit dat te wijten is aan menselijke activiteiten.** Impliciet werd het deel dat te wijten is aan natuurlijke variabiliteit dus buiten de discussies gehouden. Bovendien ging ditzelfde verdrag ervan uit dat de opwarming van de aarde gevaarlijk was, zonder rekening te houden met de mogelijke positieve aspecten ervan, en richtte het zich op het stabiliseren van de concentraties broeikasgassen in de atmosfeer. Stilzwijgend volgde hieruit dat het uitbannen van fossiele brandstoffen de te volgen weg was. Curry wijst erop dat het helemaal niet duidelijk is dat de klimaatsituatie vandaag de dag minder gunstig is dan vóór het industriële tijdperk. Ze suggereert zelfs dat weinig mensen "zouden kiezen voor het pre-industriële klimaat van de 18e eeuw" (p. 37).

Er is natuurlijk de mogelijkheid dat klimaatverandering de frequentie en intensiteit van overstromingen, droogtes, bosbranden en orkanen zal doen toenemen. Maar volgens Curry "is er weinig bewijs dat de recente opwarming dergelijke gebeurtenissen heeft verergerd". Ze stelt zelfs dat "in de eerste helft van de 20e eeuw meer extreme weersomstandigheden voorkwamen dan in de tweede helft, waarin de door de mens veroorzaakte opwarming de belangrijkste oorzaak van de waargenomen klimaatverandering zou zijn" (p. 41). **Er is zeker een perceptie dat extreme weersomstandigheden vaker voorkomen en ernstiger zijn. Maar ze gelooft dat dit te wijten is aan "de bevolkingsgroei en [de] concentratie van rijkdom in kustgebieden en andere rampgevoelige regio's"** (p. 41). Hoe dan ook, zelfs als deze gebeurtenissen zouden toenemen, wijst ze erop dat het aantal slachtoffers in de loop van de eeuw is gedaald, met name dankzij de economische ontwikkeling.

Ontwikkeling of afname van emissies

Toch erkent ze dat de opwarming van de aarde gevaarlijk kan worden. Ze wijst er echter op dat de extreme scenario's van het IPCC, in haar eigen woorden, onwaarschijnlijk zijn. De scenario's die waarschijnlijker zijn, leiden niet tot het einde van de wereld, zoals sommige activisten beweren. Ze kunnen natuurlijk wel tot meer of minder ernstige problemen leiden. Maar Curry blijft erbij dat, in het licht van deze problemen, het legitiem is om de politieke aanbevelingen van het IPCC te bespreken, volgens welke het verminderen van de CO₂-uitstoot het prioritaire doel is.

Ze legt uit dat een wetenschappelijk orgaan dat tot doel heeft een consensus te bereiken niet echt zinvol is in termen van wetenschappelijke activiteit, aangezien minderheidsstandpunten vaak een cruciale rol spelen in de vooruitgang van de wetenschap. Maar doordat dit orgaan is opgebouwd rond het zoeken naar consensus, minimaliseert het onvermijdelijk afwijkende studies en onzekerheden. Bovendien is het, omdat het is opgericht op basis van het idee dat CO₂-uitstoot schadelijk is, noodzakelijkerwijs bevooroordeeld ten gunste van het terugdringen ervan. Tot slot **wijst Curry erop dat, als het ons doel is om de levensomstandigheden van mensen te verbeteren, we een vermindering van CO₂ niet moeten bevorderen voordat we hebben geverifieerd dat de economische en sociale gevolgen van deze maatregel niet erger zijn dan de gevolgen van de opwarming van de aarde.**

Op dit punt blijkt dat **de meest dramatische gevolgen van klimaatverandering** tot nu toe **vooral de symptomen van onderontwikkeling zijn.** Toch hebben CO₂-reductiemaatregelen de neiging om de ontwikkeling te belemmeren in de regio's die ze het meest nodig hebben. **Het zou daarom beter zijn om de bevolking van deze regio's te helpen rijker te worden, toegang te krijgen tot goedkope energie en daardoor beter bestand te zijn tegen de grillen van het klimaat, dan om de CO₂-uitstoot te verminderen.** Vooral omdat, zoals Curry opmerkt, het verminderen van emissies "niemand zal helpen in de komende decennia, terwijl [aanpassingsmaatregelen] mensen op korte termijn zullen ontlasten" (p. 85).

Ten slotte, om duidelijk te maken dat deze obsessie met CO₂-reductie onredelijk is, stelt Curry zich de volgende situatie voor: "Als het mondiale klimaat met de huidige snelheid zou opwarmen door uitsluitend natuurlijke oorzaken, zou de mensheid zich dan gedwongen voelen om de toekomstige opwarming te vertragen (misschien door CO₂ uit de atmosfeer direct op te vangen of door zonnestraling te manipuleren)? Dat is onwaarschijnlijk; een dergelijke klimaatbeheersing zou terecht als zinloos en/of gevaarlijk worden gezien. Mensen zouden zich zoals altijd aanpassen aan klimaatverandering" (p. 458).

Het boek suggereert dat in debatten over het klimaat vooral het feit dat het de mens is die het klimaat verandert als problematisch wordt gezien. Met andere woorden, we kunnen ons afvragen of het niet het achterhaalde beeld is van een

verloren paradijs, bezoedeld door menselijke activiteit, dat het klimaatactivisme en soms ook het werk van klimaatwetenschappers voedt.

Beurs persoverzicht

> Barclays vreest dat de politieke instabiliteit in Frankrijk de aandelen van Air France-KLM verder zal drukken

(bron BFM Beurs) 15 januari 2025

Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM staat op een historisch dieptepunt, net als de analistenconsensus.

Lees het artikel :

Air France-KLM wordt geconfronteerd met onzekerheden

Op woensdag verlaagde **de Britse bank** haar advies voor de aandelen van de luchtvaartgroep van "marktgewicht" naar "onderwogen". De bank **merkt op dat de politieke context waarschijnlijk zal wegen op de lokale bedrijvigheid en het consumentenvertrouwen en is voorzichtig over het herstel van KLM.**

Air France-KLM heeft het al enkele kwartalen zwaar op de beurs. De Frans-Nederlandse luchtvaartgroep staat 40,8% lager op jaarbasis en 12,7% lager sinds begin 2025.

Barclays is niet optimistisch over een mogelijke opleving van de aandelenkoers, integendeel. **Op woensdag 15 januari verlaagde de Britse bank haar aanbeveling** van "in-line weging" naar "onderwogen", wat neerkomt op een beweging van "**neutraal**" naar "**verkopen**". De bank heeft ook zijn koersdoel bijgesteld van €8,5 naar €7.

Deze verandering van mening woog licht op Air France-KLM, dat woensdag bij het begin van de handel bijna 2% lager noteerde.

(...)

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 17 januari op **7,232 euro**. Over de hele week is het **licht gedaald (-0,58%)**.

Op 1 januari 2024 stond het op 13,60 euro en op 1 juli 2024 op 8,23 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen ligt op 9,65 euro (begin januari 2024 was dit 17,50 euro). Het hoogste koersdoel is €13, het laagste €6,45.

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

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

***Mijn commentaar:** In de afgelopen weken heeft de aandelenkoers een historisch dieptepunt bereikt, net als de analistenconsensus.*

Je vindt het begin van een verklaring bovenaan het artikel in het persoverzicht van de aandelenmarkt.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$4) naar \$100. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$81 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 stijging van de oliepunten volgt op de aankondiging door de Verenigde Staten van sancties tegen Rusland.*

> 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 u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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, [ga dan naar mijn website navigaction, 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.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me een](#) e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

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

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan
Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.660 mensen ontvangen dit persoverzicht live