

Air France-KLM en Lufthansa hebben twee afzonderlijke biedingen uitgebracht op Air Europa



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1008, 17 maart 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](#)

De brief van maandag

Inhoud :

Air France-KLM en Lufthansa hebben twee afzonderlijke biedingen uitgebracht op Air Europa

Delta Airlines: minder zweverig

IndiGo Airlines in de SkyTeam alliantie, een mogelijkheid voor de toekomst

Ryanair verlaat luchthaven Vatry en neemt 85% van het verkeer mee

Parijs-Beauvais: juridische procedure om uitbreiding luchthaven tegen te houden

Ethiopië: de AfDB en Ethiopian Airlines tekenen een overeenkomst voor de grootste luchthaven van Afrika

Luchtvaartmaatschappijen kelderen na reeks waarschuwingen in de Verenigde Staten

> Air France-KLM en Lufthansa hebben twee afzonderlijke biedingen uitgebracht op Air Europa

(bron AFP) 11 maart 2025

Mijn commentaar: Air France-KLM en Lufthansa, de belangrijkste kandidaten voor Air Europa, zijn ook geïnteresseerd in TAP Air Portugal.

De politieke crisis in Portugal, die vorige week leidde tot het aftreden van premier Luis Montenegro, heeft de interim-regering er echter toe aangezet de verkoop van TAP Air Portugal op te schorten.

De verkoop kan pas worden hervat als er een nieuwe regering is gevormd, waarschijnlijk na de vervroegde verkiezingen in mei.

Volgens de Portugese wet kan de huidige regering alleen de lopende zaken regelen, waardoor de transactie zes maanden tot een jaar vertraging kan oplopen.

Tegen deze achtergrond blijft Air Europa de enige Europese luchtvaartmaatschappij die nog beschikbaar is voor overname door de grote groepen in de sector.

De IAG-groep had aanvankelijk een bod gedaan waarbij Air Europa op ongeveer een miljard euro werd gewaardeerd, maar trok zich uiteindelijk terug vanwege beperkingen opgelegd door de Europese Commissie, die een verzwakking van de concurrentie en een stijging van de prijzen vreesde.

Air France-KLM en Lufthansa zijn nu de laatste mededingers. Hun biedingen komen overeen met die van IAG, die Air Europa ook op ongeveer een miljard euro waardeert.

De opschorting van de privatisering van TAP Air Portugal zal echter waarschijnlijk de concurrentie verscherpen en de prijs van Air Europa opdrijven.

Lees het artikel :

Air France-KLM en haar rivaal Lufthansa versnellen hun bod op Air Europa.

De twee groepen hebben twee afzonderlijke biedingen gedaan om een belang in de luchtvaartmaatschappij te verwerven, voor respectievelijk €300 miljoen en €240 miljoen, meldde de Spaanse online media El Confidencial op dinsdag. Air France-KLM noch Air Europa wilden commentaar geven op deze informatie toen AFP contact met hen opnam.

Volgens El Confidencial **heeft Air France-KLM aangeboden 51% van de Spaanse luchtvaartmaatschappij over te nemen van haar belangrijkste aandeelhouder, de toerismegroep Globalia, die wordt gecontroleerd door de familie Hidalgo. De Frans-Nederlandse groep, geadviseerd door Société Générale, heeft ook toegezegd de schuld van Air Europa aan de Spaanse staat tijdens de Covid-19 crisis over te nemen. Deze staatssteun bedroeg in totaal €475 miljoen, waarvan €240 miljoen in de vorm van een in kapitaal converteerbare lening met een rente**

van bijna 9%, en €235 miljoen in de vorm van een gewone lening met een rente van 2%.

Als deze operatie doorgaat, zou de familie Hidalgo, die momenteel 80% van Air Europa bezit, nog maar 29% bezitten, tegenover 20% voor IAG, de moedermaatschappij van British Airways en Iberia, aldus El Confidencial.

Volgens de online media **heeft Lufthansa aangeboden 240 miljoen euro in de Spaanse luchtvaartmaatschappij te injecteren via een kapitaalverhoging van 25%, waarmee het ook de lening van de Spaanse regering zou kunnen terugbetalen.**

Air Europa, dat momenteel een vloot van ongeveer vijftig vliegtuigen heeft, verzorgt niet alleen binnenlandse vluchten binnen Spanje, maar ook Europese en langeafstandsroutes naar Latijns-Amerika en het Caribisch gebied. De luchtvaartmaatschappij vervoerde vorig jaar 12 miljoen passagiers en genereerde een omzet van 2,9 miljard euro, een stijging van 6% ten opzichte van de 2,76 miljard in 2023.

(...)

> **Delta Airlines: minder zweven**

(bron Les Echos) 11 maart 2025

Mijn commentaar: De beslissingen van de nieuwe president van de Verenigde Staten hebben een negatief effect op de vooruitzichten van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, vooral op hun binnenlandse markt.

De daling van hun aandelenkoersen heeft geleid tot een daling van de aandelen van Europese luchtvaartmaatschappijen, ook al zijn die niet actief op de Amerikaanse binnenlandse markt.

Dit suggereert dat investeerders misschien anticiperen op het begin van een boycot van de Verenigde Staten door Europese toeristen.

Lees het artikel :

Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben minder vertrouwen in de vraag aan de overkant van de Atlantische Oceaan. **Delta Airlines is niet de enige die de geesten van economische en financiële voorspellers tempert.**

Nog niet zo lang geleden zweefden Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op de

wolk van Amerikaans exceptionalisme. Delta Airlines baas Ed Bastian had de ondankbare taak om zijn winstdoelstelling voor het eerste kwartaal met meer dan de helft te verlagen. En als zijn jaardoel wordt gehandhaafd, dan is dat dankzij de verwachte daling van de brandstofprijzen. Collega's op een sectorconferentie hebben hun verwachtingen ook naar beneden bijgesteld. Maar ze waren minder optimistisch in januari.

De binnenlandse vraag blijft achter en dat geldt niet alleen voor privéreizigers, maar ook voor zakenreizen en de publieke sector. Dit is een vrij donkere wolk voor het economische beeld op Wall Street, dat al in de greep is van twijfels over zijn Trump Trade. De koers van het aandeel daalde met één niveau (-6,6%), meer dan die van United Airlines (-3,2%) of American Airlines (-5,7%). Southwest Airlines slaagde er desondanks in om een upset uit te voeren (+7,8%), door aan te kondigen dat het gaat overschakelen op bagagekosten, hoewel het nog maar de vraag is of de concurrentie hiervan zal profiteren.

De concurrentie aan de overkant van de Atlantische Oceaan zal toenemen, maar de capaciteit zal zich waarschijnlijk aanpassen. **De situatie werd echter ernstig genoeg geacht om een domper te zetten op de Europese luchtvaartmaatschappijen**, waaronder Ryanair (-1,6%), alsof er minder bezoekers met sterren op het oude continent te verwachten waren. In ieder geval blijft de Ierse lagekostenmaatschappij een toonbeeld van waardecreatie in vergelijking met haar Amerikaanse rivalen, waaronder de meest veerkrachtige, United Airlines.

> IndiGo Airlines in de SkyTeam alliantie, een mogelijkheid voor de toekomst

(bron Luchtvaartkrant) 17 maart 2025

Mijn commentaar: Indigo Airlines is samen met Air India de grootste luchtvaartmaatschappij in India.

Het sterke potentieel voor de ontwikkeling van het verkeer van en naar India zal Indigo Airlines, geleid door Pieter Elbers, waarschijnlijk aanmoedigen om toenadering te zoeken tot Skyteam.

Concurrent Air India is sinds 2014 lid van Star Alliance.

Lees het artikel :

De Europese expansie van lagekostenmaatschappij IndiGo Airlines en de ontwikkeling van haar partnerschappen wijzen op de mogelijkheid om toe te

trede tot de SkyTeam-alliantie en zo haar wereldwijde netwerk te versterken.

IndiGo, India's grootste lagekostenluchtvaartmaatschappij, bereidt zich voor op de lancering van haar allereerste rechtstreekse routes naar Europa in juli 2025. (...) Deze belangrijke stap toont IndiGo's engagement om haar wereldwijde aanwezigheid uit te breiden tot buiten Azië en het Midden-Oosten, met haar eerste Europese routes die haar internationale netwerkstrategie herdefiniëren.

De lancering van de IndiGo service naar Manchester lijkt geen toeval te zijn. **Door haar vluchtschema's van Delhi naar Manchester af te stemmen op de trans-Atlantische vluchten van Virgin Atlantic vanuit Manchester, legt IndiGo de basis voor een sterker partnerschap met de Britse luchtvaartmaatschappij.** (...)

Dit uitstapje naar Europa, gecoördineerd met vloeiende vluchtschema's, suggereert een strategische beslissing om de bezettingsgraad en inkomsten te verhogen door transcontinentale connectiviteit, zelfs als IndiGo's belangrijkste businessmodel goedkope point-to-point service blijft. Het kan ook wijzen op de wens om op langere termijn lid te worden van de SkyTeam alliantie, die naast Virgin Atlantic ook Air France-KLM, Delta Airlines, Korean Air, SAS, Air Europa, Saudia, enz. omvat.

Hoewel IndiGo er lang prat op ging onafhankelijk te opereren als lagekostenmaatschappij, **wijzen de ontwikkeling van zijn netwerk, de toekomstige groei van zijn vloot** met 68 A321XLR's en 30 A350-900's in bestelling (om nog maar te zwijgen van de meer dan 800 vliegtuigen in de A320neo-familie) **en de versterking van zijn partnerschappen op een meer geïntegreerde internationale strategie.**

> **Ryanair verlaat luchthaven Vatry en neemt 85% van het verkeer mee**

> **Paris-Beauvais: juridische stappen om uitbreiding luchthaven tegen te houden**

***Mijn commentaar:** De twee onderstaande artikelen illustreren de dubbele standaarden van Ryanair.*

Aan de ene kant verlaat Ryanair Vatry (net als Limoges, Perpignan en Carcassonne, om er maar een paar te noemen) op grond van de verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets.

Aan de andere kant moedigt het investeringen aan om de luchthaven van Beauvais

uit te breiden, waar Ryanair meer dan 90% van de activiteiten voor zijn rekening neemt.

Uiteindelijk volgen beide beslissingen dezelfde logica: geconfronteerd met een tekort aan vliegtuigen (de levering van de B737 Maxes laat lang op zich wachten) positioneert Ryanair zijn vliegtuigen op de meest winstgevende locaties.

De minst winstgevende luchthavens verdwijnen, niet alleen in Frankrijk maar ook in andere landen zoals Duitsland. Ryanair heeft aangekondigd Dortmund, Dresden en Leipzig niet langer te bedienen.

Lees het artikel: Ryanair verlaat luchthaven Vatry en neemt 85% van het verkeer mee

(bron L'Union) 14 maart 2025

Het departement Marne betreurt dit "rampzalige nieuws". De Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair, die vanaf de luchthaven XCR in Vatry naar Porto en Marrakech vliegt, heeft **aangekondigd deze vluchten eind maart te staken.**

In een brief aan de luchthaven, die werd gedeeld met L'Union, verdedigde Ryanair zijn beslissing door de verhoging van een "toch al buitensporige" solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) de schuld te geven, en bekritiseerde het een "kortzichtig" besluit, waardoor het gedwongen werd om veel provinciale luchthavens te verlaten, zoals Limoges, Perpignan en Carcassonne, evenals Vatry.

Deze beslissing is bijzonder hard voor Vatry, aangezien Ryanair 85% van de passagiers van de luchthaven voor zijn rekening neemt, dat wil zeggen 74.000 van de 86.500 passagiers die de luchthaven in 2024 zullen passeren. Het is ook bijzonder plotseling, aangezien de luchtvaartmaatschappij haar vluchten zal stopzetten vanaf 29 maart.

Deze aankondiging vormt een grote bedreiging voor de toekomst van de luchthaven. "Als het zover komt, zal de sluiting van deze twee routes schadelijke gevolgen hebben voor onze hele regio en voor de inwoners van de Marne-regio", betreurt het departement in een persbericht. Er wordt ook gewezen op een financieel verlies van 500.000 euro in 2025.

Het departement beschouwt de routes van Ryanair als "essentieel in een landelijk en geïsoleerd gebied" en maakt zich zorgen over de gevolgen van de sluiting voor de werkgelegenheid, met name voor het passagiersverkeer en de beveiliging. Desondanks zegt hij "ervoor te zorgen dat de sluiting geen gevolgen heeft voor banen in onze infrastructuur".

(...)

Lees het artikel Paris-Beauvais: juridische stappen om uitbreiding luchthaven te stoppen:

(bron: L'Écho touristique) 11 maart 2025

Verschillende verenigingen hebben aangekondigd dat ze beroep hebben aangetekend om te vragen het concessiecontract voor de luchthaven van Beauvais, dat in 2024 aan Bellova werd toegekend, te annuleren en zo de uitbreiding van het luchtverkeer af te remmen. De verenigingen Notre Affaire à Tous, Sauvez le Beauvaisis en Adera (Association de Défense de l'Environnement des Riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé) kondigden in een persbericht aan dat ze beroep hadden aangetekend bij de administratieve rechtbank van Amiens, dat midden februari werd afgerond.

In oktober 2024 werd de concessie voor de snelgroeiende luchthaven van Beauvais toegekend aan Bellova, een bedrijf bestaande uit Egis en Bouygues Construction, voor een periode van 30 jaar. Bellova kondigde toen aan 190 miljoen euro te willen investeren in een project om de luchthaven te "moderniseren", waarbij ze rekenden op een toename van het verkeer. Het project voorzag onder andere in 2.000 extra parkeerplaatsen.

"Het concessiecontract, waarover met de grootst mogelijke ondoorzichtigheid is onderhandeld, is gebaseerd op een zeer sterke toename van het luchtverkeer: **van 3,9 miljoen passagiers in 2019 zou het 7,2 miljoen passagiers moeten bereiken in 2030 (+85%), om vervolgens te stijgen naar 9,4 miljoen passagiers aan het einde van de concessie (+141%)**", schrijven de verenigingen in hun persbericht.

Ze hekelen het "feit dat er niet voldoende rekening wordt gehouden met deze gezondheids- en klimaatproblemen in de regio" en uiten met name hun bezorgdheid over de toename van de uitstoot van ultrafijne deeltjes en geluidsoverlast voor omwonenden.

"Het is gepast om de concessie aan te vechten omdat het een vorm van planning is voor de komende dertig jaar", vertelde de advocaat van de verenigingen, Pierre Heddi, aan AFP, en hij zei dat hij hoopte dat de zaak een precedent zou scheppen. (...)

> Ethiopië: de AfDB en Ethiopian Airlines ondertekenen een overeenkomst voor de grootste luchthaven van Afrika

(bron RFI) 16 maart 2025

Mijn commentaar: Het project om een nieuwe luchthaven te bouwen in de buurt van de hoofdstad Addis Abeba is in lijn met de voorspellingen voor de groei van het luchtverkeer in Afrika.

Volgens de OESO zal de vraag naar luchtvervoer in Afrika tegen 2050 meer dan vernegenvoudigen. Deze zou dan identiek zijn aan de huidige vraag in Europa + Turkije.

Deze nieuwe luchthaven zou uiteindelijk een alternatief kunnen bieden voor de hubs in de Golfstaten. Het zou Afrika verbinden met Azië.

Soortgelijke projecten bestaan in Senegal en Kenia.

Senegal heeft een ambitieus project gelanceerd om de internationale luchthaven Blaise Diagne in Dakar te moderniseren, met als doel de capaciteit te verdubbelen en van het land een regionaal knooppunt voor luchtvervoer te maken.

Ook de luchthaven van Nairobi in Kenia wordt aanzienlijk uitgebreid, met steun van de overheid en publiek-private partnerschappen.

Lees het artikel :

Het moet de grootste luchthaven van het continent worden... **De African Development Bank (AfDB) en Ethiopian Airlines hebben een intentieverklaring getekend voor de ontwikkeling van een nieuwe internationale luchthaven in Ethiopië. Met dit megaproject bevestigt het land zijn ambities op het gebied van luchttransport.**

De toekomstige luchthaven kost naar schatting bijna 8 miljard dollar (...). Het vliegveld komt in Bishoftu, zo'n veertig kilometer ten zuidoosten van de hoofdstad Addis Abeba.

Op deze manier willen de Ethiopische autoriteiten voldoen aan "de sterk groeiende nationale en internationale vraag" naar vracht- en passagiersvervoer.

De huidige internationale luchthaven Bolé, die tegen zijn grenzen aanloopt, verwerkt 17 miljoen passagiers per jaar. De autoriteiten willen de capaciteit van het land verdrievoudigen tot 60 miljoen passagiers in 2040.

Dit megaproject, dat al sinds 2018 in de pijplijn zit, illustreert de ambities van Ethiopian Airlines, de nummer één nationale luchtvaartmaatschappij van Afrika. Het moet ook de status van Ethiopië als luchtvervoersknooppunt van het continent versterken.

Hoewel het persbericht de datum van ingebruikname niet vermeldt, hadden de Ethiopische autoriteiten in augustus hun intentie uitgesproken om het eerste vliegtuig in 2029 te laten opstijgen.

Beurs persoverzicht

> Luchtvaartmaatschappijen kelderen na een reeks waarschuwingen in de VS

(bron Reuters) 11 maart 2025

Mijn commentaar: Volgens de auteur van het artikel "vrezende beleggers dat de Amerikaanse economie afstevent op een recessie". Als dit zou gebeuren, zouden luchtvaartmaatschappijen daar ongetwijfeld de gevolgen van ondervinden.

Specialisten hebben vaak opgemerkt dat de activiteit van luchtvaartmaatschappijen nauw verbonden is met de economische groei.

Historisch gezien groeit het luchtverkeer sneller dan het BBP, met een elasticiteit die soms wordt geschat op ongeveer 1,5 tot 2. Dit betekent dat een stijging van het mondiale BBP met 1% over het algemeen gepaard gaat met een stijging van het luchtverkeer met 1,5% tot 2%.

In een recentere studie wordt echter geschat dat een toename van het BBP met 1% gepaard gaat met een toename van het luchtverkeer met ongeveer 1,3%, waarbij deze relatie stabiel is in de tijd en vergelijkbaar tussen ontwikkelde en ontwikkelingslanden.

(bron PSE-werkdocumenten nr. 2016-09).

Volgens de auteur van het artikel "vrezende investeerders dat de Amerikaanse economie afstevent op een recessie". Als dit zou gebeuren, zouden luchtvaartmaatschappijen daar ongetwijfeld de gevolgen van ondervinden.

Lees het artikel :

Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zullen dinsdag [11 maart] bij de opening van de New York Stock Exchange naar verwachting sterk dalen, en hun Europese tegenhangers gaan ook omlaag nadat verschillende groepen in de sector winstwaarschuwingen hebben afgegeven, vooral vanwege de economische onzekerheid waarmee ze in de Verenigde Staten worden

geconfronteerd.

Delta Airlines halveerde maandagavond haar winstverwachtingen voor het eerste kwartaal, de eerste grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die toegaf dat economische zorgen onder consumenten en bedrijven de vraag naar binnenlandse reizen schaden.

De aandelen van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **kelderden 11% in de voorbeurshandel, terwijl rivalen Southwest Airlines en American Airlines respectievelijk 3% en 7% daalden na het verlagen van hun eigen vooruitzichten op dinsdag.**

In hun kielzog daalde **United Airlines** met 8% voor de opening van de handel.

American Airlines zei dinsdag dat het een groter dan verwacht verlies verwacht voor het eerste kwartaal, te midden van de vrees dat tarieven en onzekerheid over overheidsuitgaven de vraag naar reizen zouden temperen.

Southwest Airlines verlaagde haar prognose voor de groei van de inkomsten per eenheid om dezelfde redenen.

Deze aankondigingen komen op een moment dat de markten maandag scherp daalden, omdat beleggers vreesden dat de Amerikaanse economie afstevent op een recessie.

Voor de luchtvaartsector **zou de onzekerheid kunnen leiden tot minder discretionaire uitgaven, waardoor reizigers voorzichtig worden en hun reisplannen opgeven of terugschroeven.**

(...)

In Europa lijdt de luchtvaartsector ook onder de twijfels van zijn Amerikaanse rivalen: (...) IAG, Lufthansa en Air France-KLM noteren tussen 3,4% en 5,9% lager.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 14 maart op **€9,89**. In de loop van de week is het **sterk gedaald (-14,45%)**.

De koers van het aandeel was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 9,41 euro (het was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

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

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

Hieronder zie je het koersverloop van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



Mijn commentaar: Na de aankondiging van beter dan verwachte jaarresultaten steeg de koers van het aandeel met meer dan 30%.

De verschillende beslissingen van de nieuwe president van de Verenigde Staten baren de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zorgen. Ze hebben hun prognoses voor 2025 naar beneden bijgesteld.

Dit leidde tot een daling van de aandelenkoersen van de meeste grote luchtvaartmaatschappijen ter wereld (Delta -19%, IAG -11%, Lufthansa -8%).

De aandelenkoers van Air France-KLM daalde vorige week met 14% en herstelde de afgelopen dagen met 3%.

> **Brandstofprijzen deze**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$89. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$2) naar \$71 per vat.

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

Mijn commentaar: De olieprijsen zijn de afgelopen twee maanden weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen maand was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> **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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigacion, onder het kopje werknemersparticipatie 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 werknemersaandelenbezit.

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 brief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.662 mensen ontvangen dit persoverzicht live