



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 705, 27 mei 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, of 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 gisteren](#) .

De pers recensie van maandag....

> Air France: groen licht van SNPL-piloten voor de uitbreiding van Transavia

(bron Le Figaro met AFP) 27 mei - (...) De **SNPL kondigt de lancering deze week aan van een "onderhandelingsronde over de uitbreiding van Transavia France"** met het oog op de herziening van het quotum voor goedkope vliegtuigen van de dochtermaatschappij **Transavia France**, dat is vastgelegd in een overeenkomst uit 2014 om de overdracht van activiteiten van Air France-KLM te beperken en dat deze zomer met 38 vliegtuigen bij toerbeurt moet worden bereikt. (...) "**Wij hebben ons ten doel gesteld om tegen juli een akkoord te bereiken**", aldus de vice-voorzitter van AFP, (...) omdat "Transavia een middel is om de goedkope luchtvaartmaatschappijen aan te vallen die een offensieve strategie in Frankrijk volgen".

De keuze van de nieuwe baas Benjamin Smith om de kaart te spelen van de goedkope luchtvaartmaatschappij, die snel groeit met 15,8 miljoen vervoerde passagiers in 2018 - een stijging van 7,1% ten opzichte van 2017 - baart de andere vakbonden zorgen. **In een brief d.d. vrijdag vroegen 12 organisaties de Canadese General Manager van de Air France-KLM groep om "zo snel mogelijk met hen te vergaderen om alle medewerkers te informeren over het industriële project dat u overweegt".**

Mijn opmerking: De SNPL stemt ermee in om opnieuw te onderhandelen over een overeenkomst die het aantal vliegtuigen dat Transavia France tot 40 beperkt.

Deze overeenkomst beschermt de facto de tewerkstelling van alle categorieën werknemers van Air France, van piloten tot stewards, stewards en grondpersoneel.

Indien een nieuwe overeenkomst met de SNPL zou worden gesloten om het quotum van 40 vliegtuigen bij Transavia France af te schaffen, zou dit gevolgen hebben voor alle werknemers van de Air France Group.

Dit is de reden waarom de twaalf andere vakbondsorganisaties van Air France om deelname aan de besprekingen hebben gevraagd.

> Air France: negende 787 (....)

(bron: Air France) 21 mei - **Air France heeft haar negende Boeing 787-9 Dreamliner in bezit genomen**, het toestel wordt deze zomer ingezet op 14 bestemmingen. (...)

"Na enkele dagen in handen van de professionals van de Air France Industrial General Management", zal dit nieuwe toestel, geconfigureerd voor 30 passagiers in Business Class, 21 in Premium en 225 in Economy, zijn eerste commerciële vluchten maken. (...)

Deze negende Dreamliner "markeert de wens om de modernisering van de vloot van Air France voort te zetten" volgens het persbericht, een modernisering die de komst van de eerste Airbus A350-900's aan het einde van de zomer zal inhouden. (...)

Er zij aan herinnerd dat **Air France het gerucht over de verdeling van nieuwe vliegtuigen in de vloot van de groep niet heeft bevestigd**: alle 28 A350-900's zouden in de Franse kleuren worden ingezet, met inbegrip van de zeven vliegtuigen die nog steeds op naam van KLM staan in de lijsten van Airbus (de Nederlandse luchtvaartmaatschappij had de levering ervan uitgesteld tot 2021 in augustus vorig jaar), terwijl de 787 Dreamliner, die nog steeds in bestelling zijn, zich bij de vloot van de in Amsterdam gevestigde luchtvaartmaatschappij zouden voegen. (...)

Mijn opmerking: de beslissingen over de vloot van de ondernemingen van de Groep zullen worden genomen door de Raad van Bestuur van

Air France-KLM, rekening houdend met de wensen van alle ondernemingen van de Groep.

> Virgin Atlantic profiteert van de leegte die Jet Airways (India) heeft achtergelaten.

(bron Tourmag) 23 mei - De natuur haat leegte en de lucht ook. Vanaf 27 oktober 2019 zal **Virgin Atlantic een Boeing 787-9**, drie klassen (Economy, Premium Economy of Upper-Class), **inzetten tussen London Heathrow en Bombay Airport.**

De Britse luchtvaartmaatschappij maakt gebruik van de "Jet Airways vluchtonderbreking" volgens Juha Jarvinen, Virgin Atlantic's Executive Vice President of Sales and Marketing, om de verlaten route te bedienen. (...)

"Deze openstelling naar de Indiase markt stelt ons ook in staat om, in samenwerking met Delta, van London Heathrow een hub tussen de Verenigde Staten en India te maken, met maximale geoptimaliseerde verbindingstijden".

Mijn opmerking: Na de stopzetting van de vluchten van Jet Airways hebben Air France en KLM stappen ondernomen om klanten die vluchten met de Indiase luchtvaartmaatschappij hadden geboekt, te helpen, met name door extra capaciteit toe te voegen.

Virgin Atlantic kondigt aan dat zij voornemens is hetzelfde te doen in oktober aanstaande, waarbij zij erop rekent dat de activiteiten van Jet Airways definitief zullen worden stopgezet.

> Air Europa opent een dochteronderneming in Brazilië

(bron: riotimesonline, vertaald met deepl.com) 19 mei - De Spaanse luchtvaartmaatschappij **Air Europa heeft toestemming gevraagd om binnenlandse vluchten in Brazilië uit te voeren.** Het besluit (...) werd verwelkomd door overheidsfunctionarissen. (...)

Nu Avianca Brasil onder curatele is gesteld, heeft de regering de toetreding van nieuwe luchtvaartmaatschappijen verdedigd als fundamenteel om het aanbod van vluchten weer in evenwicht te brengen en de ticketprijzen te verlagen.

Avianca was een van de vier grootste luchtvaartmaatschappijen van het land. Vandaag de dag heeft het de meeste van zijn vliegtuigen teruggegeven aan zijn schuldeisers en heeft het de meeste van zijn werknemers, waaronder piloten en cabinepersoneel, ontslagen. De

Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa probeert vandaag de dag het gat in de binnenlandse markt te dichten. (...)

***Mijn opmerking:** de strategie van Air Europa in Brazilië is vergelijkbaar met die van de Noorse in Argentinië. Het Noorse bedrijf heeft besloten een lokale dochteronderneming op te richten voor zijn binnenlandse activiteiten daar, terwijl het tegelijkertijd een langeafstandslijn tussen Buenos Aires en Londen heeft geopend.*

Maar de resultaten van Noorwegen in Argentinië zijn gemengd, zodat het land overweegt zijn dochteronderneming te sluiten.

Zal Air Europa, Air France-KLM's partner in de trans-Atlantische transatlantische joint venture, betere resultaten kunnen bereiken dan de Noorse?

> 32 miljoen passagiers voor Vueling in 2018

(bron: Déplacements Pros) 20 mei - De luchtvaartmaatschappij viert haar 15e verjaardag in 2019 en bereikt 32 miljoen vervoerde passagiers in 2018. De dochteronderneming van de IAG-groep vervoert nu 1 op de 3 passagiers op haar binnenlandse vluchten.

Vueling is gegroeid van 400.000 passagiers in 2004 naar meer dan 32 miljoen passagiers in 2018. De lagekostenmaatschappij consolideert haar leidende positie in Spanje op de binnenlandse vluchten en stromen tussen Spanje en Frankrijk. Het is ook de op een na grootste voor verbindingen met Italië. In 2019 **telde het 118 vliegtuigen, vergeleken met 2 in het eerste jaar van 2004.**

Het doel is nu om zich in Europa, met name in Frankrijk, verder te ontwikkelen en de ervaring van de passagiers te verbeteren. Om dit te doen, lanceerde het bedrijf in 2018 zijn Vueling For You programma, dat tot doel heeft om Vueling de nummer één customer experience company te maken. Daarom is zij begonnen met een geleidelijke vernieuwing van haar vloot, met name met de komst van 17 A320neo-vliegtuigen.

> 29% stijging van de omzet van Volotea in 2018

((bron Air et Cosmos) 23 mei - Discreet maar zeker **blijft de Spaanse lagekostenmaatschappij Volotea groeien.** Het bedrijf heeft zojuist aangekondigd dat het in 2018 een omzet behaalde van 396,1 miljoen euro, een stijging van 29% ten opzichte van 2017. Op te **merken valt dat alleen al de bijkomende inkomsten (bijkomende kosten) van Volotea € 137,7 miljoen bedragen**, een stijging met 31% in

vergelijking met het voorgaande jaar. **Zij vertegenwoordigen 35% van de totale omzet.** Het bedrijfsresultaat van Volotea steeg met 63% tot 13,6 miljoen euro ten opzichte van 2017.

(...) Volotea met een recordvulling van 93,1%, 7,7% hoger dan het jaar ervoor.

In 2019 exploiteert Volotea een vloot van 36 vliegtuigen, waaronder de Boeing 717's en Airbus A319's. De vloot van Volotea bestaat uit 36 vliegtuigen. (...)

***Mijn opmerking:** Volotea is een goedkoop Spaans bedrijf met een goede reputatie in Frankrijk. Het voert bijna 50% van zijn activiteiten daar uit.*

Voor Transavia France is het een concurrent op dezelfde manier als Ryanair, easyJet en Vueling.

> **Wow Luchtfaillement kan IJsland in een recessie storten**

((bron Les Échos) 23 mei - In de **nasleep van het faillissement van Wow Air**, een slachtoffer van de lagekostenconcurrentie en de stijgende brandstofprijzen, **heeft de IJslandse centrale bank haar groeiprognoses voor 2019 drastisch neerwaarts herzien.**

De instelling verwacht nu een groei van het BBP van 0,4% - een stijging ten opzichte van 1,8% - en verhoogt het schrikbeeld van de recessie waarin het land tijdens de financiële crisis van 2008 terecht is gekomen.

(...) **Toerisme is de belangrijkste motor van de lokale economie geworden sinds de financiële crisis van 2008**, waarbij de overheid, op het punt van faillissement, de banken met een schuldenlast moest nationaliseren.

Paradoxaal genoeg bracht de episode het land in de schijnwerpers, net als de uitbarsting van de Eyjafjallajökull in 2010 (...). Sindsdien heeft de explosie van het aantal toeristen - van 450.000 in 2010 tot meer dan 2 miljoen in 2018 - het land uit de sleur gehaald, maar het afhankelijk gemaakt: het toerisme is nu goed voor 23% van het BBP.

Het is dus dit hele gebied van de economie dat verantwoordelijk kan worden gesteld voor het faillissement van Wow Air. (...)

> **737 MAX: Boeing wordt overspoeld door schadeclaims...**

(bronhoofdstad) 23 mei - Al iets meer dan twee maanden heeft geen enkele Boeing 737 MAX de lucht onderzocht. De gehele vloot is aan de grond gehouden na de neerstoringen van Ethiopian Airlines en Lion

Air, waarbij respectievelijk 157 en 189 doden vielen. (...)

Drie van China's grootste luchtvaartmaatschappijen, **Air China, China Eastern Airlines en China Southern Airlines**, hebben deze week **van Boeing compensatie geëist voor de** financiële verliezen als gevolg van de stillegging van de vloot en het uitstel van leveringen van de 737 MAX, melden Les Échos. (...)

Voordat de drie Chinese maatschappijen, de Europese **Noorse Air Shuttle en Ryanair** hebben al aangekondigd dat zij reparaties willen laten uitvoeren. (...)

Dezelfde klacht van **Turkish Airlines, (...) Emiraten (...)**. Aan de kant van de deskundigen wordt de noodzaak van compensatie door Boeing bevestigd. En de rekening zal hoog zijn, afhankelijk van de economische titel: de rekening kan miljarden dollars bereiken.

***Mijn opmerking:** De terugkeer van de B737 Max is een belangrijk punt voor Boeing: de B737 vertegenwoordigt 80% van de orderportefeuille.*

> 737 MAX: geen officiële terugkeerdatum voor Boeing

(bron Les Échos) 24 mei - **De 737 MAX**, waarvan het MCAS-systeem voor de bescherming van de kraam van MCAS werd genoemd bij het ongeval met Ethiopian Airlines op 10 maart (157 doden) en het ongeval met Lion Air op 29 oktober in Indonesië (189 doden), is er niet in geslaagd **een datum van herinbedrijfname te verkrijgen** na meer dan acht uur overleg tussen de burgerluchtvaartautoriteiten van de wereld, die op donderdag bijeen waren in Texas.

Op een persconferentie zei

Dan Elwell, waarnemend hoofd van de FAA (het Amerikaanse Federal Aviation Agency) dat "het enige tijdschema is om ervoor te zorgen dat het vliegtuig veilig is voordat het vliegt". Het **wantrouwen zou voornamelijk komen van regelgevers in andere landen ten opzichte van de FAA met betrekking tot haar**

certificeringssysteem. Zo zouden de buitenlandse autoriteiten in de Verenigde Staten "vele vragen" hebben gesteld, met het oog op "verduidelijking" van de procedures.

Woensdag **gaf Dan Elwell aan dat Boeing de update van het MCAS-systeem voor de bescherming van de MCAS-box niet ter evaluatie had voorgelegd, vanwege aanvullende vragen**. Vorige week heeft de vliegtuigbouwer echter verklaard dat de patch klaar was voor certificering. (...)

Zelfs aangezien de autoriteiten van de V.S. zijn vluchtverbod opheffen, op Woensdag, wezen Canada en Europa erop dat zij hun eigen datum voor de hervatting van 737 MAX vluchten zouden bepalen. Het wachten is nog lang niet voorbij en deze onzekerheid zou

snel merkbaar moeten zijn op de beurs, voor de Amerikaanse luchtvaartgigant.

Mijn opmerking: Voor de heringebruikname van de B737 Max zijn er punten van verschil van mening over de opleiding van piloten.

De Verenigde Staten zijn van mening dat voor ervaren piloten een computergestuurde opleiding voldoende is, terwijl andere landen van piloten willen eisen dat zij overstappen op vluchtsimulators.

Dit zou de tijd die nodig is om het vliegtuig weer in gebruik te nemen aanzienlijk verlengen, aangezien er tot op heden slechts twee simulators in de wereld zijn: één in de Verenigde Staten en één in Canada.

> De Airbus A220-familie heeft net een uur extra autonomie gekregen.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 21 mei - Christian Scherer, **sales manager van Airbus, heeft (...) een zeer aanzienlijke uitbreiding aangekondigd van het aanbod van de twee A220-familieleden (ex-CSeries).**

Het bereik van de Airbus Canada vliegtuigen is met 450 zeemijl (830 km) vergroot dankzij een toekomstige toename van het maximale startgewicht (MTOW) met ongeveer 2,3 ton. Deze optie, die vanaf de tweede helft van 2020 beschikbaar zal zijn, zal de A220-100 in staat stellen om 3400 zeemijlen (6300 km) te bereiken en de A220-300 om 3350 zeemijlen (6205 km) te bereiken.

De uitbreiding van de A220-familie opent nieuwe markten voor de A220-familie, evenals bijkomende directe lijnen tussen West-Europa en het Midden-Oosten of tussen Zuidoost-Azië en Australië. Het lijkt ook geen twijfel dat er ook nieuwe routes tussen Noord- en Midden-Amerika mogelijk zullen zijn. (...)

De orderportefeuille van Airbus Canada's A220 familie omvat in totaal 530 vliegtuigen.

Mijn opmerking: Luchtvaartmaatschappijen streven er steeds meer naar om middelgrote steden rechtstreeks te bedienen zonder gebruik te maken van hubs. Ze willen ook meer frequenties aanbieden om professionele reizigers aan te trekken.

Om aan de verwachtingen van de luchtvaartmaatschappijen te voldoen, breiden de vliegtuigfabrikanten het aanbod van vliegtuigen met één gangpad uit en streven zij er tegelijkertijd naar dat het verbruik

per vervoerde passagier lager blijft dan dat van vliegtuigen met twee gangpaden.

> Is één enkele piloot in de cockpit van Airbus- en Boeing-vliegtuigen onvermijdelijk?

(bron La Tribune) 23 mei - **Airbus werkt aan de overgang naar een piloot in de cockpit (in de kruisfase) van commerciële vliegtuigen rond 2023.** (....)

Een eventuele inbedrijfstelling in 2023 betekent echter dat een dergelijk project, gezien de tijd die nodig is voor de certificering ervan, zich in een vergevorderd stadium bevindt (....). Airbus is van plan om met behulp van de voor autonome vliegobjecten ontwikkelde automatisering het concept "Single Pilot Operations (SPO)" te ontwikkelen. (...)

Voorstanders van de overgang naar een piloot in de cockpit zijn van mening dat de **aanwezigheid van twee piloten in de cockpit plaatsvindt tijdens de cruisefase "waar de systemen in wezen worden gecontroleerd"** en, door de werklast van de bemanning morgen te verminderen door een deel ervan over te brengen naar de "motor", is deze aanwezigheid van twee piloten niet langer nodig. Dit is alleen in de cruisefase. (....) Daarnaast

stellen zij dat de vermindering van het aantal piloten aan boord elke piloot in staat stelt meer starts en landingen uit te voeren en zo een competentieprobleem aan te pakken dat bij piloten van vluchten met een zware bemanning is vastgesteld. (...)

"We zijn te weinig actief op een cruise, dat is duidelijk. Het is echter noodzakelijk om te kunnen reageren op de directe gevolgen van een verslechterde situatie. Daarom zijn de piloten hier. Mensen hebben een reactievermogen en een mate van finesse die de machine niet heeft, maar ze maken wel fouten", legt **een kapitein** uit, die **zich afvraagt hoe een enkele piloot een plotselinge verslechtering van de situatie in een stressvolle situatie aankan terwijl de kapitein terugkeert uit zijn bed** (....).

De zorgen van de piloten nemen andere vormen aan die weinig met vliegveiligheid te maken hebben. Met name de financiering, in Frankrijk, van de ouderdomspensioenen van zeevarenden. Als er minder loodsen zijn, zijn er de facto "minder bijdragers aan het CRPN (pensioenfonds voor zeevarenden)", verklaart één piloot.

De overgang naar een piloot in de cockpit is mogelijk de laatste stap voor het autonome vliegtuig. Een onderwerp dat piloten irriteert, ook

degenen die minder terughoudend zijn ten aanzien van "SPO". Het spreekt voor zich dat, ook al heeft het gebruik van technologie het luchtvervoer zeer veilig gemaakt, de **kwestie van de aanvaarding van de passagiers uiteraard al in de SPO (Single Pilot Operations) aan de orde zal komen. Daarom zien deskundigen de eerste inbedrijfstelling van vrachtvliegtuigen.**

***Mijn opmerking:** ondanks het ongelukkige tegenvoorbeeld van de B737 Max, moet worden erkend dat de technologie het luchtverkeer veiliger heeft gemaakt.*

Andere factoren hebben de veiligheid verbeterd. Onder hen is systeemredundantie.

Voor mij is de gelijktijdige aanwezigheid van twee piloten in de cockpit een vorm van redundantie. Ik heb het moeilijk om het idee te accepteren om het zonder te doen.

> De leden van het Europees Parlement stemmen voor een luchtbijdrage voor het niet belasten van kerosine.

(bron AFP) 23 mei - De **leden van het Europees Parlement hebben in de commissie van de ene dag op de andere gestemd voor een bijdrage van het luchtvervoer aan de financiering van andere vervoerswijzen**, zonder dat er een belasting op kerosine wordt geheven, een onderwerp dat volgens de regering "op Europees niveau" moet worden geregeld.

Deze bijdrage van ongeveer 30 miljoen euro zal een herverdeling zijn van het overschot aan inkomsten uit de solidariteitsbelasting op vliegtickets, de zogenaamde "Chirac-belasting", naar het Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). (...)

"Frankrijk zal aandringen op een Europese belasting op het luchtvervoer, maar dit moet op Europese schaal gebeuren", aldus mevrouw Borne in de Commissie duurzame ontwikkeling. Maar zij kan "nu al een teken van haar mobilisatie op dit gebied sturen" door middel van deze bijdrage, benadrukte zij. (...)

***Mijn commentaar:** De belasting Chirac is bedoeld om UNITAID, "een internationale organisatie te financieren die investeert in het vinden van manieren om HIV/AIDS, tuberculose en malaria sneller, effectiever en tegen lagere kosten te voorkomen, te diagnosticeren en te behandelen".*

De Franse regering heeft besloten een deel van deze belasting te

bestemmen voor "de financiering van schoner vervoer, met name het spoorvervoer" (sic).

> Safran is op weg naar de onzekere race voor het elektrische vliegtuig

(bron La Tribune) 27 mei - Terwijl de sociale druk op het luchtvervoer toeneemt om de inspanningen van deze sector om zijn CO2-uitstoot, die 2,5% van de wereldwijde uitstoot vertegenwoordigt, te verminderen, **is de lucht- en ruimtevaartgroep Safran sterk gestart met elektrische aandrijving, met de** vaste bedoeling om "vooruit te racen", aldus Stéphane Cueille, directeur innovatie en R&T van Safran. (...)

Voor zeer kleine vliegmachines, (...) bestemd voor zeer korte afstandsvluchten, zoals vliegende taxi's, drones voor vrachtlogistiek of zelfs vliegtuigen voor **passagiersvervoer met een tiental zitplaatsen** (...), is Safran meer dan ooit aanwezig door te werken aan verschillende demonstratoren. In 2019 is de groep al van plan om 200 motoren te leveren, allemaal gebouwd op de site van Villaroche in de regio Île-de-France. (...)

Een andere doelmarkt is die van de "chipsprongen" in vliegtuigen met minder dan 20 zitplaatsen, (...) de integratie van een deel van de elektriciteit in het aandrijfsysteem, waardoor het mogelijk zal zijn om, afhankelijk van de afstand, 100% elektrische of hybride vluchten uit te voeren. Zulke apparaten kunnen na 2025 tevoorschijn komen. Safran is dus op alle fronten. (...)

Naast deze kleine voertuigen **is het moeilijk om zich vandaag grotere elektrische toestellen voor te stellen** die de taken van de A320 of B737 op een dag kunnen vervullen. Ter herinnering, deze laatste vervoeren bijna 80 ton bij volle lading over 3000 zeemijlen. "Batterijspecialisten vertellen ons dat ze niet hebben wat we nodig hebben in de dozen (...). **Zelfs als we het vermogen van de batterijen met 5 vermenigvuldigen (...), zou het (...) een vliegtuig ter grootte van een A380 nodig hebben om 200 passagiers te vervoeren tussen Parijs en Toulouse!** (...)

Gezien de huidige technologie is het moeilijk om zich zelfs maar een volledig elektrisch vliegtuig voor te stellen voor de N+2-generatie van middellangeafstandsvliegtuigen in de jaren '60 van de vorige eeuw. Wat de langeafstandsvluchten betreft, denkt niemand eraan. Alle ogen zijn gericht op biobrandstoffen, die in de luchtvaart met moeite van de grond komen. Vijftien jaar na de vlucht van een Virgin B747 met een motor die wordt aangedreven door een mengsel van biobrandstof en kerosine, vertegenwoordigen deze

alternatieve brandstoffen slechts een daling van het totale verbruik van de luchtvaartmaatschappijen.

Mijn opmerking: Het kan niet duidelijker worden gezegd: middellangeafstandsvliegtuigen die in 2060 de fabriek verlaten, zullen niet worden aangedreven door elektromotoren.

Om de CO2-uitstoot te verminderen, moeten andere middelen worden overwogen.

Einde van het persoverzicht

> Algemene Vergadering van 28 mei 2019 van Air France-KLM

De algemene aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM wordt aanstaande dinsdag 28 mei om 14.30 uur gehouden in de Espace Grande Arche de la Défense.

Ik wil u allen bedanken die mij hun bevoegdheden hebben toevertrouwd

omdat u de aandelen of aandelen van Air France-KLM (FCPE Majoractions, Aéropélican en/of Concorde in Natixis) in handen heeft. Voor meer details, vind mijn [Flash80](#).

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 27 mei 7.828 euro. Het is met 3,86% gedaald, na dalingen van 1,05%, 12,34% en 7% in de voorgaande weken. Het is noodzakelijk om terug te gaan naar juli 2018 om een spoor van een dergelijke lage prijs te vinden.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,77 euro. Na de bekendmaking van de resultaten van het eerste kwartaal en de aankondiging van een nieuw vrijwillig vertrekplan voor het aanloophavenpersoneel is het aantal schepen gedaald.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 2 naar 70 dollar. De olieprijsen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opec in Venezuela en Iran.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

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

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10089 mensen ontvangen deze persrecensie live