



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 719, 2 september 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

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....

> De Franse staat is niet van plan zijn participatie in Air France-KLM uit te breiden.

(bron Agefi-Dow Jones) 30 augustus - **Een verhoging van het belang van de Franse staat in het kapitaal van de Air France-KLM-luchtvervoersgroep staat "niet op de agenda"**, aldus vrijdag [29 augustus] de commissaris voor overheidsinvesteringen, Martin Vial, op Radio Classique.

"Ons doel is niet om onze deelnemingen in commerciële ondernemingen te vergroten" en bijgevolg "staat de uitbreiding van onze participatie in Air France-KLM niet op de agenda", aldus de hoge ambtenaar.

De Franse staat heeft 14,3% van Air France-KLM in handen van de Franse staat, tegenover 14% voor de Nederlandse staat, die tot ieders verbazing eind februari plotseling een belang in de luchtvaartgroep heeft verworven.

Na deze kapitaalsverhoging in Den Haag hebben de **Franse minister van Economische Zaken Bruno Le Maire en de Nederlandse minister van Financiën Wopke Hoekstra een gezamenlijke werkgroep opgericht om Air France-KLM te versterken**. "Deze besprekingen zijn erop gericht overeenstemming te bereiken over de wijze waarop de groep moet worden ontwikkeld, over het bestuur en over de organisatiestructuur van de groep Air France-KLM," verklaarde Martin Vial.

De resultaten van de werkzaamheden van deze werkgroep, die aanvankelijk tegen eind juni werden verwacht, zijn nog steeds niet bekend.

Mijn opmerking: De gezamenlijke werkgroep die is opgericht door de Franse en

Nederlandse ministers wordt geleid door Martin Vial, hoofd van de EPA (Agence des Participations de l'État français).

Zijn benoeming tot Air France-KLM-directeur in juni jl. zal waarschijnlijk het werk van de leden van deze groep vergemakkelijken.

> Transavia: waarom "historische" piloten niet geloven in de groei van het bedrijf

(bron: Air Journal) 30 augustus - Van 1 september 2019 tot 15 oktober **heeft een klein aantal Transavia-piloten, die als "historische" piloten van het bedrijf kunnen worden omschreven, een staking aangekondigd via de pilotenvereniging van de luchtvaartmaatschappij, de SPL.**

De lagekostenmaatschappij van de Air France-KLM-groep heeft de afgelopen jaren goede commerciële resultaten geboekt en ontwikkelt zich gestaag, maar deze piloten hebben het gevoel dat ze worden achtergelaten.

Voor hen heeft de machtige nationale Air France National Air France Piloten' Union (SNPL) de volledige controle over het management en de toekomst van het bedrijf. "Sinds haar oprichting is de luchtvaartmaatschappij geblokkeerd door de SNPL Air France: 4 vliegtuigen, 11, 14 en vervolgens 40. De maatschappij is door de SNPL Air France geblokkeerd.

Benjamin Smith wil Transavia zeker ontwikkelen, maar in ruil daarvoor wil de SNPL de volledige controle over het bedrijf overnemen", zegt Cyril Froment, een piloot sinds de oprichting van Transavia in 2007 en vakbondsafgevaardigde van het SPL (Syndicat des Pilotes de Ligne). (....)

Wat dit laatste betreft, **is de ontwerpovereenkomst dus "nog lang niet ondertekend". "Het management heeft moeite om het legaal te maken omdat een externe vakbond heeft onderhandeld voor een bedrijf dat niet zijn eigen bedrijf is. (...)**

Meer in het algemeen stelt het SPL de aangekondigde groei van het bedrijf in de komende jaren ter discussie.

"Meer dan 40 vliegtuigen zijn het daarmee eens, maar dat is onder de huidige omstandigheden niet mogelijk: we hebben niet genoeg trainers, we moeten nu al vliegtuigen charteren door gebrek aan personeel.... Het is voor ons onmogelijk om nieuwe vliegtuigen te verwelkomen voor 2021", aldus de vertegenwoordiger van SPL.

Hij voegt eraan toe: "we willen een normaal bedrijf zijn dat zich zelfstandig kan ontwikkelen en rekruteren, vrij van al deze externe beperkingen". (...)

Mijn opmerking: Het SPL van Transavia France stelt meer dan een vormprobleem (de niet-juridische aspecten van de ontwerpovereenkomst) aan de orde.

De pilotenvereniging van SPL is van mening dat de overeenkomst waarover het

SNPL van Air France en het management van Air France hebben onderhandeld, Transavia France niet in staat zal stellen zich te ontwikkelen.

> **Air Europa zal Madrid verbinden met Fortaleza...**

(bron: Air Journal) 30 augustus - Vanaf 20 december 2019 biedt de Spaanse particuliere luchtvaartmaatschappij twee vluchten per week aan tussen haar basis in Madrid-Barajas Adolfo Suarez en de luchthaven Fortaleza-Pinto Martins (....).

Air Europa zal geen concurrentie ondervinden op deze route, de vierde naar het Latijns-Amerikaanse land na die naar Recife, Sao Paulo en Salvador de Bahia (....).

De SkyTeam-alliantiemaatschappij biedt nu 24 trans-Atlantische routes aan (....). Het biedt ook 13 bestemmingen in Europa en Noord-Afrika, en 20 in Spanje.

***Mijn opmerking:** De Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa zet haar ontwikkeling voort.*

Er zij aan herinnerd dat Air Europa en Air France-KLM onlangs een gemeenschappelijke onderneming hebben opgericht die, na goedkeuring door de regelgevende instanties, alle stromen tussen Europa en Midden- en Zuid-Amerika zal bestrijken.

Deze gemeenschappelijke onderneming zal dan een marktaandeel van 29% hebben, net na de gemeenschappelijke onderneming IAG-LATAM, die reeds een marktaandeel van 31% heeft.

> **Aigle Azur vraagt faillissement aan: Air France on the spot**

(bron: La Tribune) 2 september - **Aigle Azur heeft zich in surseance van betaling verklaard en is onder curatele gesteld.** De vluchten gaan door. Air France werkt aan een aanbod en is een van de potentiële kandidaten voor de overname van Aigle Azur of een deel daarvan.

De bijl is gedaald voor de 1.150 werknemers van Aigle Azur (....).

Met zo'n 20 miljoen euro in de kassa's **heeft Aigle Azur** volgens een lid van de ondernemingsraad **voldoende geld tot half oktober of zelfs eind oktober tot haar beschikking.** De vluchten worden onderhouden. Maar **sinds de media-aandacht voor de moeilijkheden van het bedrijf begin augustus zijn de reserves voor de komende maanden, synoniem voor de instroom van cash, ingestort.** De aankondiging van de faillissementsaanvraag kan dit fenomeen alleen maar versterken. Het tijdschema is daarom zeer krap (...).

Volgens verschillende bronnen heeft Maître Bourbouloux (voorlopig directeur van Aigle Azur) de Ondernemingsraad laten weten dat zij van Air France (....) een blijk

van belangstelling had ontvangen, zonder aan te geven of het idee bestond om Aigle Azur geheel of gedeeltelijk over te nemen. Op verzoek heeft de onderneming geen opmerkingen gemaakt (...).

Zoals aangegeven in onze columns van afgelopen vrijdag, werken

Lionel Guérin en Philippe Micouleau, respectievelijk voormalig Deputy Managing Director van Air France en voormalig CEO van HOP, ook aan een project om Aigle Azur over te nemen (...). Deze twee hoofdrolspelers in het Franse luchtvervoer zijn in gesprek met investeringsfondsen die gespecialiseerd zijn in bedrijfsbeëindigingen, die bekend zijn bij het interministerieel comité voor industriële herstructurering (Ciri). Richard Houa, voorzitter van het bedrijf Lu Azur, een 19% aandeelhouder van Aigle Azur, zou aan het begin van een fantastische week ook kandidaat moeten zijn voor de overname.

Wat Vueling betreft, dat bereid was ongeveer 20 miljoen euro te betalen om de vluchten naar Portugal terug te vorderen, valt nog te bezien of het zijn belangstelling zal bevestigen (...).

***Mijn commentaar:** Na de ielijke episode van vorige week, waarin de belangrijkste aandeelhouders van Aigle Azur uit elkaar werden gerukt, werd een voorlopige beheerder aangesteld.*

Het zal de moeilijke taak hebben om een koper te vinden die Aigle Azur kan ombuigen en de banen van haar werknemers kan behouden.

> **Ryanair basisproject in Beauvais: gekozen vertegenwoordigers stemmen voor afwijkingen van de avondklok**

(bron Le Parisien) 30 augustus - "De dag ervoor hebben sommige burgemeesters mij verteld dat ze ertegen zouden stemmen, en vandaag hebben ze het tegenovergestelde gedaan", zegt **Dominique Lazarski, voorzitter van de vereniging van luchthavenbewoners van Beauvais-Tillé**. Deze vrijdag nam ze deel aan de **Adviescommissie voor het Milieu in aanwezigheid van acht vertegenwoordigers van de lokale bevolking, acht verkozenen**, waaronder burgemeester Caroline Cayeux (DVD), **en een luchtvaartschool op het project voor een Ryanair-basis in de winter van 2019**. Een geval dat voorziet in "uitzonderlijke" afwijkingen van de sinds 2002 ingestelde avondklok. Momenteel is volgens deze laatste voorzien in een boete (tot 40.000 euro) als een vliegtuig tussen middernacht en 5 uur 's morgens opstijgt of landt.

Een unanieme stemming

Van de 24 deelnemers stemden er 16 voor en 8 tegen, namelijk... de buurtbewonersverenigingen. **"Ik ben zeer teleurgesteld over de positie van de gekozen vertegenwoordigers**. Er werd slechts voorgesteld een "zin" toe te voegen aan de volgorde: "dat de overige bepalingen van 2002 ongewijzigd blijven". Daarom hebben **alle lidstaten de beoogde "afwijkingen" gevalideerd**. We hebben 's

nachts vliegtuigen," ergert ze zich. Dit, zei ze, zou de minister van Verkeer, Elisabeth Borne, aanmoedigen om het valideringsproces van de database te starten. "Het tegendeel zou hem aan het denken hebben gezet. We voelen ons onrecht aangedaan. "» (...).

De volgende stap: het dossier zal aanstaande woensdag worden geëvalueerd door de Luchthavengeluids- en Luchtkwaliteitscontroleautoriteit (ACNUSAT), met een verder advies. Alvorens vervolgens te worden gestart voor raadpleging op de website van het ministerie gedurende 21 dagen.

Mijn opmerking: De benadering van de gekozen vertegenwoordigers van Beauvais is begrijpelijk. Zij willen een werkgelegenheidscheppende activiteit in hun regio behouden.

Maar tegen welke prijs?

Als Ryanair zich daar verder ontwikkelt, zullen de bewoners een toename van de overlast zien.

Bovendien zullen de gekozen functionarissen de steun die zij aan Ryanair betalen waarschijnlijk moeten verhogen. Deze aanpak werd onlangs door de Europese Commissie in Montpellier, Pau, Nîmes en Angoulême onwettig geacht.

> Low-cost Norwegian vraagt de hulp van zijn schuldeisers

(bron: awp/afp) 2 september - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Norwegian Air Shuttle heeft** maandag **aangekondigd dat zij om een herschikking van haar obligatieaflossingen heeft verzocht, voor een totaalbedrag van bijna 350 miljoen euro, wat haar een financiële impuls zou geven.**

Om haar schuldeisers te overtuigen, stelt Noorwegen voor haar slots (start- en landingsslots) op de luchthaven van Londen Gatwick als onderpand te verstrekken, terwijl de betrokken verplichtingen momenteel niet zijn gewaarborgd.

De derde Europese lagekostenmaatschappij zal naar verwachting 250 miljoen euro terugbetalen in december en 964 miljoen SEK (97,3 miljoen Zwitserse frank) in augustus 2020, waarvan zij hoopt dat ze wordt verlengd tot respectievelijk november 2021 en februari 2022 (.....).

Noorwegen (....) is een pionier op het gebied van goedkope langeafstandsvervoerdiensten, heeft een aanzienlijke schuldenlast en lijdt sinds 2017 steeds meer verliezen. Deze moeilijkheden werden nog verergerd door problemen met zijn Rolls-Royce motoren en de immobilisatie van de Boeing 737 MAX, waarvan hij 18 toestellen bedient (....).

Om uit de sleur te geraken, kondigde Noorwegen vorige maand de verkoop van zijn bankactiva aan (....).

Het bedrijf heeft ook de bases en luchtverbindingen gesloten en de levering van een

aantal nieuwe Airbus- en Boeing-vliegtuigen vertraagd. Zij onderhandelt ook over de verkoop van een deel van haar vloot aan een joint venture die zou kunnen worden opgericht met een financiële partner (....).

Mijn opmerking: *De afgelopen twee jaar en de start van de langeafstandsbusiness met lage kosten heeft het Noors steeds meer verliezen opgelopen.*

Het Noorse bedrijf probeert met alle middelen zijn strategie voort te zetten. Als het zou mislukken, zou het de Europese majors, die sceptisch staan tegenover de relevantie van dit model, gelijk geven.

> **AirAsia X's resultaten van het tweede kwartaal: verminderde capaciteit en toegenomen operationeel verlies**

(bron AirAsia X) 30 augustus - In het **tweede kwartaal van 2019 boekte de breedromp-exploitant AirAsia X een exploitatieverlies van 23 miljoen euro** (exploitiemarge van -10,9%), een verslechtering van 3 miljoen euro (-1,8 pt exploitatiemarge) in vergelijking met dezelfde periode in 2018 (....).

Het heeft zijn capaciteit met -6% verminderd, maar **werd** nog steeds **geconfronteerd met een daling van 1 pt in de afvulsnelheid (van 81% naar 80%).**

De omzet daalde met 4% tot €216 miljoen, omdat AirAsia X minder passagiers verwelkomde. De omzet per eenheid op het hoofdkantoor (RSKO) verbeterde met 2% tot 2,56 cent, maar de eenheidskosten op het hoofdkantoor (CSKO) stegen meer (4%) en zijn hoger (2,87 cent).

Mijn opmerking: *ondanks de eenheidskosten per zitplaatskilometer, een van de laagste ter wereld (2,87 cent), veel lager dan die van bijvoorbeeld de Air France-KLM-groep (7 cent), is Air Asia X niet in staat om zijn rekeningen in evenwicht te brengen.*

Eén cijfer baart mij zorgen: de zeer lage bezettingsgraad voor een goedkope luchtvaartmaatschappij; het is 80 procent, terwijl grote luchtvaartmaatschappijen zoals de Lufthansa-groep (81 procent) en de Air France-KLM-groep (90 procent) het beter doen.

Of het nu in Europa of Azië is, het goedkope langeafstandsmodel heeft moeite om zijn duurzaamheid te waarborgen.

> **De reconstructie van baan 3 in Orly, een gigantisch project van 120 miljoen euro, is een gigantisch project**

(bron Le Figaro Met AFP) 27 augustus - De **ADP-groep is begonnen met de wederopbouw van baan 3 van de meer dan zeventig jaar oude luchthaven Orly**, een gigantisch project dat vier maanden zal duren tot 2 december voor een totale investering van 120 miljoen euro (....).

Startbaan 3 op Orly, de zuidelijke luchthaven van Parijs, beheerd door Aéroports de Paris (ADP), werd in 1947 gebouwd en in 1959 verlengd tot een lengte van 3.320 m (....).

Het tweederde deel ten westen van de baan moet volledig gedeconstrueerd en herbouwd worden en het derde deel ten oosten van de baan wordt opnieuw met asfalt geladen.

De sluiting van baan 3 voor de duur van de werkzaamheden, die op 28 juli van start zijn gegaan, en van baan 2 tot begin september - waardoor de exploitatie van het platform in de eerste fase beperkt bleef tot één enkele baan - maakte een programma-aanpassing door de luchtvaartmaatschappijen noodzakelijk. In totaal werden 4.600 van de in totaal 55 tot 60.000 vluchten geannuleerd, 3.000 herschikt en een beperkt aantal vluchten overgedragen naar de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle, aldus ADP (....).

Mijn commentaar: Het jaar 2019 wordt het jaar van de vernieuwing in Orly.

Na de opening van de verbinding tussen de twee voormalige luchthavens Orly-Ouest en Orly-Sud in het voorjaar, zal de Parijse luchthaven aan het eind van het najaar een gloednieuwe startbaan hebben.

> 737 MAX: Deskundigen hebben meer tijd nodig

(bron Reuters) 30 augustus - **De Amerikaanse Federal Civil Aviation Authority, de FAA, kondigde vrijdag aan dat de internationale commissie van deskundigen voor de behandeling van de Boeing 737 MAX-zaak nog een paar weken nodig heeft om haar verslag over de certificering van het vliegtuig, dat bijna zes maanden stilgelegd is geweest, te voltooien.** Het

team van deskundigen heeft tijd nodig om zijn werk te documenteren, legt de Federale Luchtvaartadministratie uit, die zegt de komende weken te wachten op haar aanbevelingen.

Voorafgaand aan deze aankondiging had Boeing verklaard dat zij hoopte in september een certificeringsvlucht te kunnen uitvoeren met het oog op de hervatting van de commerciële exploitatie van de 737 MAX in het begin van het vierde kwartaal (....).

Mijn opmerking: De situatie verbetert niet voor Boeing. Het is op dit moment niet te zeggen wanneer de 393 geblokkeerde Boeing 737 Max-vliegtuigen die wereldwijd geblokkeerd zijn, weer commercieel kunnen opereren.

Deze onzekerheid heeft ertoe geleid dat United Airlines al haar geplande vluchten op

de MAX 737's tot 19 december 2019 heeft geannuleerd.

Daarnaast hebben verschillende Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen besloten om hun 737 Max de hele winter in de Californische woestijn of Arizona te parkeren....

> **Rio-Parijs ongeval: het rapport dat zich richt op Airbus**

(bron Le Parisien) 31 augustus - **Tien jaar na de crash van de vlucht Rio-Parijs AF447**, waarbij op 1 juni 2009 228 mensen om het leven kwamen, zullen de **onderzoeksrechters van de collectieve ongevalsafdeling van de Parijse rechtbank binnenkort hun beslissing nemen. Dan weten we wat het juridische lot is van Air France en Airbus**, die in deze zaak sinds 2011 in staat van beschuldiging zijn gesteld wegens doodslag. De luchtvaartmaatschappij en de fabrikant van de A330, of beide, kunnen voor de strafrechtbank worden gedaagd of ontslagen.

Medio juli, tot groot ongenoegen van de families van de slachtoffers, had het Parijse Openbaar Ministerie verzocht om het enige ontslag van Air France en een sepot voor Airbus, omdat "de fabrikant geen enkele strafrechtelijke fout in verband met het ongeval kan worden toegeschreven aan de fabrikant" (....).

Entraide et solidarité AF447,

opgericht na de tragedie, als civiele partij in deze zaak, berust niet bij het idee dat alleen de piloten of de maatschappij Air France, indien deze laatste uiteindelijk voor de strafrechtbank zouden worden gedaagd, verantwoordelijk zouden worden gesteld voor de tragedie. Voordat de onderzoeksrechters **een beslissing namen, haalde zij daarom een document uit haar laden waaruit blijkt dat Airbus "volledig op de hoogte was" van de gebreken van deze sondes die door de fabrikant van de apparatuur Thalès waren geproduceerd.** "Dit is onze laatste patroon", verklaart de president, Danièle Lamy. "We hebben deze kaart voor het proces bewaard", verklaart zijn zoon Laurent Lamy, een informaticus, die zeer betrokken is bij het informele comité van deskundigen dat zich rond de vereniging heeft gevormd.

Dit document, getiteld "Expertise of a Pitot sonde", is twee jaar geleden door een anonieme bron aan Thales overhandigd. In 36 pagina's worden de resultaten van de vergelijkende studie van de veroudering van twee sondes met "ongeveer 10 000 vliegreuren" in detail beschreven. De ene, zeer afgebroken, is een AA Pitot (Thalès) met sterke corrosie; de andere is een Goodrich

Pitot (geproduceerd door Aérospatiale), licht afgebroken. **"Dit rapport, waarvan Airbus waarschijnlijk op de hoogte was, toont aan dat Thales wist dat zijn sonde na 10.000 uur vliegen bijna defect was"**, zegt Laurent Lamy. Corrosie van de buizen maakte het verwarmingssysteem inefficiënt. **De AF447's sondes hadden echter een totale vliegtijd van bijna 19.000 uur!** Dat is bijna het dubbele...." (...).

Voor gezinnen zou het gebrek aan informatie aan bemanningen over het glazuur van de bovenste luchtsondes die bijdroegen aan het verrassingseffect van de piloten, voldoende in de ogen van de officier van justitie om het ontslag van Air France te

rechtvaardigen, ook voor Airbus moeten gelden. **"Een gerechtelijk debat zonder Airbus zou een beknopt debat zijn", benadrukt de vereniging (....).**

Mijn opmerking: Het besluit van het Parijse Openbaar Ministerie om Airbus te seponeren, verbaasde de meeste waarnemers.

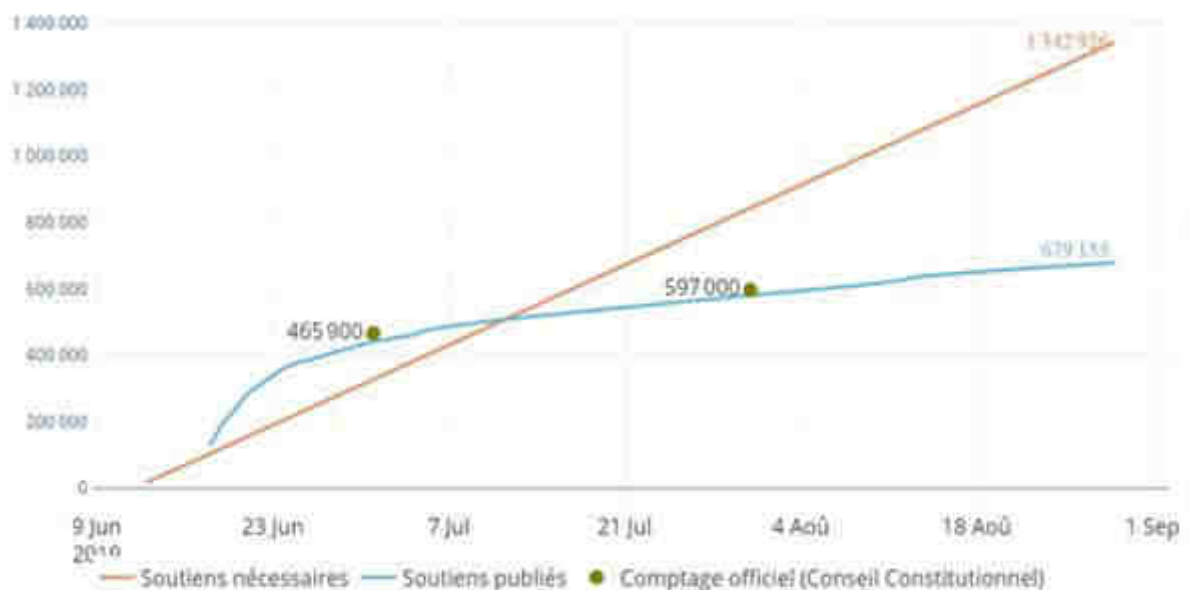
De nieuwe informatie van de vereniging Entraide et solidarité AF447 kan voor de onderzoeksrechters aanleiding zijn om een andere beslissing te nemen.

> ADP-referendum: de petitie ter ondersteuning van het RIP wordt steeds meer in gevaar gebracht.

(bron Huffington Post) 29 augustus - **Om het aantal benodigde ondersteuning voor het organiseren van een RIP te bereiken, zouden er meer dan 20.000 nieuwe handtekeningen per dag nodig zijn, maar het gemiddelde is minder dan 4.000.** De **gemiddelde hoeveelheid handtekeningen die nodig is voor het organiseren van een RIP is meer dan 20.000 per dag.**

Evolution des soutiens au 29 août 2019

+ 2196



ADP - Dat is nog ver weg. De Constitutionele Raad heeft zich op donderdag 29 augustus ingeschreven als voorstanders van het Referendum van het Gedeeld Initiatief (RIP) over de privatisering van Aéroports de Paris, wat neerkomt op 15% van de medio maart 2020 vereiste handtekeningen.

Dit cijfer, gepubliceerd op de website adprip.fr, bevestigt een aanzienlijke daling van de mobilisatie tijdens de twee maanden van de zomervakantie, na een goede start in

het voorjaar. Op 1 juli, op het moment van de eerste score, waren er 480.300 supporters geregistreerd (10%) en waren er 615.000 (13%) op 30 juli.

Om te worden gevalideerd, moet de voorgestelde referendumwet worden goedgekeurd door een tiende van de geregistreerde kiezers, of ongeveer 4,7 miljoen mensen. Om dit cijfer te bereiken, zouden er nu meer dan 20.000 handtekeningen per dag nodig zijn. (...)

Volgens een recent YouGov-onderzoek voor Le HuffPost **is 75% van de Franse respondenten "bereid een petitie te ondertekenen waarin wordt opgeroepen tot een referendum over de privatisering van de luchthavens van Parijs". Ze hadden duidelijk moeite om van woorden naar daden te komen.**

Mijn opmerking: Terwijl 75% van de Fransen voorstander is van een referendum over de privatisering van de Parijse luchthavens, heeft slechts 1,5% van de kiezers de petitie ondertekend.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 29 augustus had de raadpleging 713.000 handtekeningen opgeleverd, of 15,11% van de vereiste handtekeningen.

> 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 2 september 10.235 euro. Het is met 0,53% gedaald.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,79 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 1 naar 58 dollar.

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](#). 10160 mensen ontvangen deze persreview live