



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 727, 28 oktober 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....

> **Benjamin Smith zal het "traject" van Air France-KLM voor de komende jaren onthullen.**

(bron Les Échos) 28 oktober - De komende twee weken zal er veel informatie zijn over het vermogen van Air France-KLM om haar belangrijkste concurrenten in te halen. **Meer dan een jaar na zijn aantreden zal Benjamin Smith naar verwachting op 5 november, tijdens een dag gewijd aan investeerders, "het traject van de Groep voor de komende jaren" onthullen**, zoals hij zelf aankondigde in een interne videoboodschap. De CEO van Air France-KLM hoopt zo "een nieuwe belangrijke stap voorwaarts te zetten voor de groep", gericht op "het versterken van het marktvertrouwen en het aantrekken van nieuwe investeerders".

Dit vertrouwen blijft voorsnog zeer beperkt, gezien de beurswaardering van Air France-KLM (4,5 miljard euro), die 40% lager is dan die van de Lufthansa-groep, 60% lager dan die van IAG (British Airways-Iberia) en 64% lager dan die van Ryanair. **De nieuwe baas van Air France-KLM heeft in een jaar tijd veel gedaan om het sociale klimaat bij Air France tot rust te brengen en te verduidelijken wat verduidelijkt moet worden, maar de financiële resultaten zijn teleurstellend gebleven.**

In de eerste helft van het jaar stond de groep nog steeds in het rood, waarbij de operationele verliezen van Air France (113 miljoen in de eerste helft) verder daalden, terwijl de winst van KLM (202 miljoen) bijna gehalveerd werd. En volgens de voorspellingen van analisten zullen de resultaten van het derde kwartaal, die op 31 oktober zullen worden gepubliceerd, naar verwachting ook teleurstellend zijn. De financiële situatie van Air France, alsmede die van haar regionale dochteronderneming Hop, die nog steeds zwaar verliesgevend is, kan zelfs een herkapitalisatie vereisen.

Om de structurele kosten te verlagen en de activiteiten en winstgevendheid van de groep te verbeteren, **zet Benjamin Smith**, net als zijn voorgangers, **in op het vereenvoudigen van procedures, de vloot en de merkenportefeuille**. De CEO van Air France-KLM kondigde ook zijn voornemen aan om **het aanbod van Air France en KLM hoger op de markt te brengen** en de **ontwikkeling van het goedkope aanbod van Transavia te versnellen**. En dit met respect voor de identiteit van elk van de merken van de groep, om niemand te beroven.

Maar ook hier **zijn de intenties traag te verwezenlijken. Te beginnen met de versnelling van de ontwikkeling van Transavia**. Hoewel de overeenkomst met de belangrijkste pilotenvereniging van Air France het mogelijk heeft gemaakt om de limiet van 40 vliegtuigen in Transavia France te schrappen, is er nog geen doelstelling vastgesteld. En voorlopig zal het zitplaatsaanbod van Transavia deze winter iets lager zijn en zal ook de komende zomer niet van start gaan door gebrek aan extra vliegtuigen en piloten.

De herstructurering van de vloot, die begon met de aankondiging van de verdeling van de A350- en B 787-orders tussen Air France en KLM, de aanstaande uitstap van de A380's en de A220-order voor de middellange afstand, **laat ook enkele vragen onbeantwoord**. Welke langeafstandsvliegtuigen zullen de A380's van Air France vervangen? En zijn de A220's ook bedoeld om de A320 en A321 te vervangen?

Bovendien **doet de wens om het aanbod van Air France te verbeteren ook twijfels rijzen**. De introductie op de langeafstandsvluchten van Air France van een nieuwe, verenigde en verbeterde dienstverlening in business class, die leidt tot een wijziging in de samenstelling van de bemanning, heeft nog geen groen licht gekregen van de meeste vakbonden die het cabinepersoneel vertegenwoordigen. (...)

Daarna is het de beurt aan de passagiers om te beslissen. Het verbeteren van de dienstverlening in de business class (...) zal echter niet de business van het grootste aantal mensen maken. Het zal leiden

tot een vermindering van de dienstverlening in de economy class en de premium economy class, met (...) de afschaffing van de aperitief fase. Passagiers in de "eco"-klasse zullen nog steeds recht hebben op een glas champagne, een specialiteit van Air France, maar ze zullen tevreden moeten zijn met een verminderde service in de distributie van maaltijdtrays.

Mijn opmerking: de resultaten van Air France-KLM over het derde kwartaal zullen op 31 oktober worden gepubliceerd. Enkele dagen later, op 5 november, vindt de "Investor's Day" plaats, waarbij de Chief Executive Officer van Air France-KLM het traject van de Groep voor de komende jaren zal onthullen.

De meest verwachte gebeurtenis is die van 5 november:
. door de medewerkers van de Groep die meer verwachten dan alleen maar een eerste uitputtingsplan (Transform 2015 of Perform 2020-stijl), synoniem met duizenden ontslagen ...
door investeerders die maatregelen verwachten om de concurrentiekracht van de Air France-KLM-groep te verbeteren.

> Air France-KLM: +2,5% stijging van het winteraanbod van de France-KLM: +2,5%.

(bron CercleFinance) 24 oktober - **Air France-KLM kondigt een verhoging aan van haar aanbod voor het winterseizoen 2019-2020** (27 oktober 2019 tot 28 maart 2020) met **2,5% in** vergelijking met het vorige winterseizoen.

Het bedrijf zal 32 nieuwe routes voorstellen. **De groei was als volgt: +4% voor het passagiersvervoer over lange afstanden, -2% voor het passagiersvervoer over middellange en korte afstanden en -1,9% voor Transavia.**

Op het langeafstandsnetwerk is het aanbod van de Air France-KLM Group met +4% toegenomen, met name naar Amerika en Azië met Air France en naar India met KLM. De Groep stelt vijf nieuwe routes en verschillende frequentieverhogingen voor in vergelijking met het vorige winterseizoen.

Mijn opmerking: Het winterseizoen is het moeilijkste voor de Europese luchtvaartmaatschappijen. Over het algemeen bieden zij minder vluchten aan dan tijdens het zomerseizoen en maken zij van de gelegenheid gebruik om grote onderhoudswerkzaamheden aan hun vliegtuigen uit te voeren.

Sommigen kiezen er zelfs voor om niet met hun vliegtuigen te vliegen. Dit is het geval met Ryanair, dat elke winter enkele tientallen van zijn B737's

aan de grond zette. Afgelopen winter heeft Transavia France acht van zijn B737's verhuurd aan Air Transat.

> Skywise: terug op de alliantie tussen Airbus en Delta voor cross-fleet predictieve onderhoudsoplossingen voor kruisende vloten

(bron: Le Journal de l'Aviation) 24 oktober - Dit was een van de hoogtepunten van de MRO Europe show vorige week in Londen. **Airbus en het Amerikaanse bedrijf Delta Airlines hebben laten zien dat zij een digitale alliantie zijn aangegaan om gezamenlijk nieuwe voorspellende onderhoudsdiensten te ontwikkelen op basis van Airbus' Skywise platform.** Belangrijk is dat deze nieuwe diensten "cross-fleet" zullen zijn, d.w.z. dat **zij ook betrekking zullen hebben op vliegtuigtypes die niet in de catalogus van de Europese vliegtuigbouwer zijn opgenomen, en dus met name op Boeing-vliegtuigen.** De voordelen van dit nieuwe partnerschap, "Predictive maintenance services powered by Skywise" genaamd, zullen vanaf volgend jaar aan derde luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden. (...) Airbus Services draagt zo bij aan haar digitale platform Skywise (hosting en data-integratie, algoritmes, applicatiebouwstenen zoals Skywise Betrouwbaarheidsdiensten, Skywise Health Monitoring, ...). Delta brengt haar uitgebreide operationele kennis als luchtvaartmaatschappij, maar ook haar kennis van de MRO (Delta TechOps) diensten, **zowel voor vliegtuigen als hun motoren en systemen.**

(...) Maar de motor- en systeemcomponent van deze alliantie zou ook aanzienlijke voordelen kunnen hebben voor alle diensten die de vliegtuigbouwer aanbiedt. "Motoren en systemen zijn een natuurlijke uitbreiding voor het digitale gedeelte, maar het geldt ook voor het fysieke gedeelte van de diensten. We investeren veel in FHS-diensten en het **is duidelijk onze ambitie om een one-stop-shop te worden, met geïntegreerde diensten voor het hele vliegtuig,** neus-tot-staart, en dus voor onderdelen, motoren en casco's. "We willen ons inzetten voor luchtvaartmaatschappijen op een gedefinieerde en zo laag mogelijke onderhoudskosten. "> (...)

Mijn commentaar: Delta Airlines koos voor het Skywise predictief onderhoudsplatform van Airbus.

Dit is niet het geval voor de Air France-KLM-groep. Om zo goed

mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de vele klanten, heeft onze Groep ervoor gekozen om gebruik te maken van kunstmatige intelligentie om een eigen voorspellend onderhoudstool, Prognos, te ontwikkelen.

> **Threat to Air France: EasyJet zet zijn verbindingssysteem in Orly in werking.**

(bron: La Tribune) 25 oktober - Na Londen-Gatwick, Milaan Malpensa en Berlijn-Tegel **zal easyJet de komende dagen op de luchthaven Orly het "Worldwide by EasyJet"-aansluitsysteem lanceren.** Dit systeem maakt het mogelijk om het Europese netwerk van de goedkope luchtvaartmaatschappij aan te sluiten op langeafstandsvluchten van andere luchtvaartmaatschappijen en zo langeafstandsvluchten van begin tot eind aan te bieden, terwijl easyJet dat niet doet, aangezien zij alleen korte- en middellangeafstandsvluchten in Europa uitvoert.

EasyJet gebruikt de technologie van DoHop.

In Orly, zal easyJet beginnen met Corsair en La Compagnie (....). **De aansluiting wordt vergemakkelijkt door het ophalen van de bagage bij Orly** en door een prioritair circuit voor de passagier. Deze service wordt geleverd door het grondafhandelingsbedrijf G3S Alyzia.

Het kost passagiers ongeveer 20 euro op het moment van boeken, volgens Thomas Waintraub, projectmanager Self Connect voor G3S Alyzia, die het merk heeft geregistreerd. (....)

Het Self Connect-systeem van Alyzia, dat reeds operationeel is in Lyon, maar zonder bagageafhandeling, zou moeten worden ingezet in Montpellier, Bordeaux, Toulouse, Nantes en waarschijnlijk Marseille.

Roissy-Charles de Gaulle is ook in studie. Een gevaar voor Air France. EasyJet zou inderdaad partnerschappen kunnen aangaan met een groot aantal langeafstandsluchtvaartmaatschappijen. Op de andere luchthavens waar easyJet deze dienst aanbiedt, heeft easyJet al getekend met geduchte luchtvaartmaatschappijen als Singapore Airlines, Emirates of Norwegian. (...)

Mijn opmerking: Het Worldwide by Easyjet verbindingssysteem werd in 2017 gelanceerd met het Noorse en Westjet in Gatwick. Sindsdien heeft zij partners zoals Corsair, La Compagnie, Loganair, Singapore Airlines, Virgin Atlantic en Air Transat verwelkomd. Dit systeem werkt alleen met aansluitingen van minimaal 2u30.

> **Lufthansa reinigt haar Airbus- en Boeingsvloot**

(bron Air & Cosmos) 23 oktober - De **Lufthansa-groep heeft besloten om de langeafstandsvloot van de** verschillende dochtermaatschappijen te **saneren. Doelstelling: Vermindering van**

het aantal vliegtuigmodellen tegen 2025 om aanzienlijke besparingen te realiseren op het gebied van de opleiding, de exploitatie en het onderhoud van het cockpitpersoneel en de technici.

Bij Lufthansa is het de bedoeling om geleidelijk de 17 Airbus A340-600's en 13 nog in dienst zijnde Boeing 747-400's geleidelijk op de markt te brengen. Om nog maar te zwijgen van de 26 A340-300's in de vloot van Lufthansa maar ook bij Swiss, Edelweiss en Brussels Airlines.

Aan de Lufthansa Cargo kant worden de MD-11's vervangen door de Boeing 777 Freight. De Airbus A330-200's van Brussels Airlines, die alleen de A330-300's zou houden, en de Boeing 777-200 en 767-300ER's van Austrian Airlines, zouden ook moeten worden uitgeschakeld.

De Lufthansa-groep heeft bestellingen geplaatst voor 45 Airbus A350-900's (waarvan 20 in maart vorig jaar) en 20 Boeing 787-9's, evenals 20 Boeing 777-9-boerderijen en 14 opties. De eerste 777-9 wordt nog steeds verwacht in de tweede helft van 2020.

Mijn opmerking: de Lufthansa-groep volgt dezelfde strategie als de Air France-KLM-groep om de exploitatiekosten van haar vloot te verlagen: zij zal het aantal vliegtuigfamilies dat zij exploiteert, verminderen.

> Hoe United Airlines zichzelf heeft ingeruild voor het rijden

(bron Les Échos) 27 oktober - **Dat was iets meer dan twee jaar geleden.** Op een vlucht vanuit Chicago werd een passagier met geweld uit een vlucht van United Airlines gegooid nadat hij weigerde zijn stoel op te geven aan United Airlines-personeel op een overboekte vlucht. Het incident, gefilmd door passagiers, veroorzaakte een golf van verontwaardiging op sociale netwerken. **United was een symbool geworden van de arrogantie van de grote Amerikaanse bedrijven,** die beschuldigd werden van het behandelen van klanten als vee na het delen van de lucht.

Twee en een half jaar later kocht **United Airlines** (...) zichzelf een ritje en **cultiveert nu een vriendelijke stijl en goede gevoelens.** Om een hele dag te kunnen besteden aan het presenteren van zijn strategische projecten in Chicago afgelopen donderdag, om nog maar te zwijgen van het geld, behalve om investeringen in de energietransitie en het welzijn van de passagiers aan te kondigen. (...)

"In 2017 was het onze prioriteit om de beste operationele prestaties

te bieden en dit heeft ons ertoe gebracht om fouten te maken", legt Managing Director Oscar Munoz uit. **In 2018 lanceerden we ons Care4-programma, waarin de passagier centraal staat.** We willen de relatie tussen de passagier en United veranderen. De eerste concrete uitvoering van dit programma bestond erin dat elk van de 30.000 cabine- en luchthavenmedewerkers vier uur opleiding voor de verzorging van de passagiers werd aangeboden. Naast dit opleidingsonderdeel **werd dit jaar een reeks vernieuwingen toegevoegd, die alle gericht zijn op het bevorderen van het imago van de passagiersdienst.**

Dit varieert van de installatie van nieuwe, ruimere bagageruimtes aan boord tot een nieuwe toepassing voor het bekijken van het interieur van vliegtuigen in 3D en een nieuw vluchtinformatiesysteem, dat al zo'n 60.000 aansluitende vluchten heeft "bespaard". (...)

De strijd tegen de opwarming van de aarde wordt natuurlijk niet vergeten. (...) United is het enige Amerikaanse bedrijf dat heeft geïnvesteerd in een biofuelproductielocatie in Californië. (...)

> **American Airlines: 737MAX downtime weegt op de resultaten.**

(bron: Boursier.com) 24 oktober - **American Airlines meldt kwartaalresultaten die iets boven de verwachtingen van analisten liggen**, hoewel de inkomsten iets lager zijn **dan verwacht**. Voor het derde kwartaal boekte de luchtvaartmaatschappij een netto-inkomen van 425 miljoen dollar tegenover een winst van 372 miljoen dollar (...). De omzet steeg met 3% tot 11,91 miljard dollar waar de markt 11,94 miljard dollar verwachtte. De inkomsten per eenheid, een element dat door de operatoren nauwlettend in de gaten wordt gehouden, zijn met 2% verbeterd. (...)

Het management schat nu de kosten van het kapitaliseren van de MAX 737 op \$540 miljoen in 2019, terwijl het eerder had gedacht dat de inkomsten voor belastingen met \$400 miljoen zouden worden verminderd als gevolg van **annuleringen van vluchten als gevolg van onbeschikbaarheid van vliegtuigen**. American Airlines, dat 24.737 MAX heeft, verwacht momenteel dat het vliegtuig medio januari weer in de lucht zal zijn. (...)

> **De tijd voor de 737 MAX van Boeing is bijna op...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 22 oktober - De weken volgen elkaar op en zijn vergelijkbaar bij Boeing, die elk hun aandeel in het slechte nieuws voor het 737 MAX-programma brengen. (...)

Maar **de 737 MAX-crisis heeft ook te maken met het feit dat vliegtuigen in Noord-Amerika en Europa in de winterperiode in de zon vertrekken, of dat vliegtuigen zich van hun favoriete hub verwijderen om te besparen op de parkeerkosten, een teken dat de cockpit van een vliegtuig nog maanden kan duren.** Voorlopig verwachten de twee belangrijkste Amerikaanse maatschappijen, Southwest en American Airlines, dat hun vloten in februari en januari respectievelijk weer zeer geleidelijk aan in dienst zullen komen. Voor Europa plant Patrick Ky, de uitvoerend directeur van EASA, ten vroegste de maand januari, afhankelijk van de testvluchten die de Europese piloten medio december met het vliegtuig zullen uitvoeren. Omdat de tijd voor Boeing's 737 MAX bijna op is. De vliegtuigbouwer heeft al maanden geen enkele civiele versie voor het gangpad geleverd en **het zal nu minstens een jaar duren om alle reeds geproduceerde vliegtuigen in gebruik te nemen** (aanpassingen en herlevering van de reeds geleverde vliegtuigen, nieuwe leveringen, nieuwe opleidingen voor de bemanning), om nog maar te zwijgen van de enorme communicatiewerkzaamheden die nodig zullen zijn om geleidelijk aan het vertrouwen van de goed geïnformeerde passagiers te herwinnen, die zich niet tevreden zullen stellen met een eenvoudige wijziging van de naam van het programma.

En als het niet in de komende maanden weer in gebruik wordt genomen, wordt het worst-casescenario het meest waarschijnlijk met een verdere productievermindering of zelfs een tijdelijke stillegging van de productie, wat desastreuze gevolgen zou hebben voor de gehele toeleveringsketen van het programma.

***Mijn opmerking:** De gevolgen voor de luchtvaartindustrie van een definitieve sluiting van de B737 Max zijn zo belangrijk dat geen enkele waarnemer het zou durven overwegen. Geen enkele fabrikant zou in staat zijn om de duizend B737 Maxes te vervangen die de komende twee jaar worden verwacht.*

Maar geen enkele klant zal terug in dat vliegtuig willen stappen als hij niet zeker weet of hij zich veilig voelt. De uitdaging voor Boeing en de certificerende instanties is enorm groot.

> Het Europees Parlement voor bescherming tegen faillissementen van luchtvaartmaatschappijen

(bron La quotidienne) 28 oktober - (...) Na het gigantische faillissement van Thomas Cook **roept het Europees Parlement nu op tot een betere bescherming van de reizigers.** De resolutie eist ook

bescherming van het geld van klanten voor luchtvaartmaatschappijen.
(....)

Concreet **stelt het Parlement voor om in de toekomst van de luchtvaartmaatschappijen te eisen dat zij middelen voor vluchten die reeds vooraf door de klanten zijn betaald, maar nog niet** via garantiefondsen of verzekeringscontracten zijn uitgevoerd, **veiligstellen**. Een toevoeging zou in de verordening kunnen worden opgenomen, volgens een resolutie die onlangs in Straatsburg is aangenomen.

Ook vakbonden uit de toeristische sector, zoals Ectaa, DRV, ASR, EDV of VUSR, hebben zich eveneens ingezet voor een Europese invoering van een zekerheid voor de aankoop van vliegtickets in geval van insolventie, **vergelijkbaar met de reeds bestaande statiegeldbescherming voor pakketreizen**. De EU-lidstaten moeten nog een besluit nemen over de herziening van de verordening inzake passagiersrechten.

De IATA blijft voorsnog uit fase (....): "Het is van essentieel belang dat regeringen, regelgevers en vliegtuigpassagiers het evenwicht tussen de bescherming van consumentenrechten en de bescherming van duurzame luchtdiensten begrijpen. Passende regelgeving, gecoördineerd op mondiaal niveau, kan passagiers vertrouwen geven en tegelijkertijd de vrijheid om te vliegen garanderen. In plaats van verordeningen die de passagiers "verdedigen", moeten zij worden gedefinieerd als een partnerschap tussen consumenten en de industrie, teneinde concurrentie, innovatie, consumentenvertrouwen en betere luchtconnectiviteit aan te moedigen" (....).

***Mijn opmerking:** sinds het begin van het jaar en de opeenvolging van faillissementen van Europese luchtvaartmaatschappijen zoeken consumentenorganisaties en regeringen naar oplossingen om hun klanten te beschermen.*

De grote luchtvaartmaatschappijen zijn terughoudend. Zij vrezen dat zij de financiële gevolgen van faillissementen waarvoor zij niet verantwoordelijk zijn, zullen moeten dragen.

> Vinci profiteert van de kracht van haar concessieactiviteiten in het derde kwartaal van het jaar.

(bron Reuters) 24 oktober - **Vinci kondigde donderdag een omzetstijging van 11% aan tot 34,9 miljard euro in de eerste negen maanden van het jaar, dankzij de goede prestaties van haar luchthavens en autosnelwegconcessies.**

Alleen al in het derde kwartaal heeft de groep, die in december een

meerderheidsparticipatie heeft verworven in de luchthaven van Gatwick, een organieke groei van 6,3% tot 13,1 miljard euro gerealiseerd. Vinci zegt dat het geen bijzonder effect van de onzekerheden met betrekking tot Brexit op zijn Britse verrichtingen in de eerste negen maanden van het jaar voelde, alhoewel het verkeer van Gatwick door rond 1% in het derde trimester alleen daalde. Deze daling kan volgens de groep ook te wijten zijn aan het faillissement van touroperator Thomas Cook en een staking bij British Airways.

Vinci, die in aanmerking komt voor de privatisering van de Franse luchthavenexploitant ADP, heeft bevestigd dat zij verwacht dat haar omzet en winst in 2019 zullen stijgen.

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 25 oktober, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, waren tijdens de raadpleging 896.000 handtekeningen verzameld, ofwel 19% 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 28 oktober 10.755 euro. Het is (voor de zevende achtereenvolgende week) met 1,94% gestegen.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,81 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 2 naar 61 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](#). 10216 mensen ontvangen deze persrecensie live