

Naar een slechter dan verwacht einde van het jaar voor het luchtvervoer

I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°776, 5 oktober 2020

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 hier](#)

Persoverzicht van maandag

> Naar een slechter dan verwacht einde van het jaar voor het luchtvervoer

(bron: Le Journal de l'Aviation) 29 september - Bij de presentatie van de luchtvaartbalans voor de maand augustus **heeft de IATA op haar beurt de vertraging bevestigd die de sector heeft opgelopen** toen het aantal gevallen van Covid-19 weer steeg. De vereniging van luchtvaartmaatschappijen is nu "minder optimistisch" over het **verkeer voor de rest van het jaar. Zij is van mening dat zij in december niet langer 55% lager zal zijn dan in dezelfde periode in 2019 (prognose voor juli), maar 68%**. "Onze lange termijn voorspelling verandert niet, onze zorgen gaan meer over de komende weken en maanden," zei Brian Pearce, IATA Chief Economist.

(...) Net als in de afgelopen maanden **hebben de tekenen van herstel vooral betrekking op de binnenlandse markten**, met zeer grote verschillen tussen de landen. **De Russische markt**, met name gestimuleerd door sterke tariefverlagingen, **is teruggekeerd naar het niveau van 2019 en de Chinese markt blijft groeien**, terwijl **de Australische markt stagneert op -90% en de Verenigde Staten en Japan zwak blijven (-70%)**.

Echter, (...) "de verbetering is min of meer gestopt in september",

betreurt Brian Pearce. Hij stelt vast dat er de afgelopen zes weken - die overeenkomen met de hervatting van de epidemie en de herinvoering van de reisbeperkingen in een versnipperde volgorde - geen verbetering is opgetreden in de binnenlandse sectoren en dat er een daling is begonnen waar het internationale verkeer weer op gang kon komen. Tegelijkertijd **lijkt het vertrouwen van het bedrijfsleven te zijn teruggekeerd, maar het vertrouwen van de consument blijft op een historisch dieptepunt**. Zo liggen de boekingen voor het vierde kwartaal (...) in het vierde kwartaal 76% tot 81% lager dan vorig jaar (in plaats van 66% tot 73% in het derde kwartaal). De IATA erkent dat er een groeiend fenomeen is van last-minute boekingen, maar maakt zich zorgen over een onderzoek dat zij heeft uitgevoerd onder passagiers, waaruit blijkt dat de helft van hen dit jaar niet zal vliegen. **De vrachtactiviteit blijft verbeteren** (de vraag is met 1,8 procentpunt gestegen ten opzichte van augustus), **maar wordt nog steeds ernstig belemmerd door het gebrek aan capaciteit** als gevolg van de stillegging van de passagiersvloot (bunkers vervoeren doorgaans 50% van de luchtvracht). (...) Aan de andere kant **dreigt de sector marktaandeel te verliezen** omdat het hoogseizoen in de komende weken begint.

Mijn opmerking: Aan het begin van de gezondheids crisis hebben de luchtvaartmaatschappijen actieplannen opgesteld op basis van een geleidelijk herstel van de activiteiten.

De meeste van hen hebben geprofiteerd van financiële steun van hun toezichthoudende autoriteiten, kapitaalbreng van hun aandeelhouders in de vorm van leningen of kapitaalverhogingen. Omdat dit niet genoeg was, hebben ze hun personeelsbestand moeten inkrimpen, hun toevlucht moeten nemen tot arbeidstijdverkorting of zelfs de beloningsvoorwaarden van hun werknemers moeten aanpassen.

De hervatting van de epidemie heeft deze actieplannen gedwarsboomd. Er zijn nieuwe steunmaatregelen genomen; in Frankrijk gaat het onder meer om de Long-Term Partial Duration Business (APLD). Over deze regeling wordt momenteel binnen Air France onderhandeld.

Gevreesd wordt dat dit niet genoeg zal zijn om de terugval van de activiteit te stoppen. In de Verenigde Staten worden verdere personeelsinkrimpingsmaatregelen aangekondigd. De aandeelhouders van de luchtvaartmaatschappij konden opnieuw worden benaderd.

> Air France zag haar inkomsten in augustus met 70%

dalen, zegt haar CEO

(bron Reuters) 30 september - De **lucht Frankrijk** leed een 70 procenten verlies van opbrengst in Augustus en vulde slechts ongeveer 30 procenten van zijn vliegtuigen op intercontinentale vluchten, zijn president Anne Rigail bovengenoemd in een gesprek met Corriere della Sera dat op Woensdag wordt gepubliceerd.

De luchtvaartmaatschappij, die behoort tot de Frans-Nederlandse groep Air France-KLM (PA:AIRF), **blijft ongeveer 10 miljoen euro contant geld per dag verbranden "maar werkt aan het beperken van de verliezen"**, voegde Anne Rigail eraan toe.

"**In augustus vlogen we** op 70% van de capaciteit van vorig jaar op binnenlandse routes, op 55% op middellange afstand (met name Italië, Griekenland, Spanje en Portugal), terwijl het intercontinentale segment door de verschillende beperkingen in de landen niet meer dan 30% bedroeg. Dit alles **met** lagere belastingsfactoren en **70% lagere inkomsten**", legt Anne Rigail uit in dit interview.

"Voor de zomer hadden we een geleidelijk herstel voorspeld om 70% van de zaken te bereiken tegen december. Maar **in september merkten we dat de toeristische boekingen waren gedaald en we zagen geen herstel in het business class verkeer.**

Anne Rigail, die een nieuwe transatlantische alliantie heeft gesloten met Delta Airlines en Virgin Atlantic, heeft ook Alitalia, die bezig is zich te hernationaliseren, uitgenodigd om zich bij deze nieuwe groep aan te sluiten.

"Alitalia is een langdurige partner en wij bieden hen de mogelijkheid om zich als geassocieerd lid bij de joint venture aan te sluiten. Ik wil een sterke relatie met het bedrijf onderhouden", zegt Anne Rigail, maar sluit elke investering in Alitalia uit.

***Mijn commentaar: Tijdens de** recente vergadering van het Centraal Sociaal en Economisch Comité van Air France heeft Anne Rigail de economische situatie van het bedrijf aan de gekozen vertegenwoordigers van Air France gepresenteerd.*

Bij deze gelegenheid heeft zij gepreciseerd dat een beroep op de Gedeeltelijke Langdurige Activiteit (LTA) noodzakelijk zal zijn, maar niet voldoende om de nieuwe verliezen te compenseren.

> Bij de onvermijdelijke volgende steunronde voor KLM wordt het pas echt moeilijk (Avec l'inévitable prochain cycle de soutien à KLM, cela devient vraiment difficile)

(bron FD) 2 oktober - **Enkele uren voor de deadline heeft KLM op donderdagavond het gevraagde stimuleringsplan ingediend bij het ministerie van Financiën.** De pilotenbond was de laatste van de acht bonden die een loonsverlaging accepteerde. Als het voorstel (...) wordt goedgekeurd door minister Hoekstra en de Tweede Kamer, krijgt KLM 3,4 miljard euro aan staatsgegarandeerde leningen om te overleven.

De volgende horde verschijnt echter al (...). KLM wil meer geld krijgen. **Een team van rekenkundigen en juristen werkt al** enkele weken op het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij aan de **volgende taak: hoeveel geld heeft KLM nodig om haar kapitaal te vergroten.** We werken met drie tot vijf economische scenario's, variërend van een korte en zware recessie tot een diepe recessie. Dit is deels een gok, want niemand weet hoe vaak het virus het bedrijf zal verlammen.

Aanvankelijk **werd mei volgend jaar als streefdatum voor een aandelenemissie vastgesteld, niet alleen voor KLM, maar voor Air France-KLM als geheel.** Met de tweede golf in volle gang en een lockdown op komst, **kan het nodig zijn om dit eerder te doen.** Nadat de berekeningen zijn gemaakt, blijft de vraag welk bedrag aanvaardbaar is voor de Vergadering en onder welke voorwaarden. De leningen en het herstelplan zijn volgens één betrokkene "relatief eenvoudig" geweest, onder voorbehoud van anonimiteit. Nu wordt het echt moeilijk. Het is deze politieke dimensie die de zaken bemoeilijkt, temeer daar het deze keer niet om leningen gaat, maar om risicokapitaal. **Bij KLM bestaat de vrees dat de steun aan het bedrijf deel zal uitmaken van de verkiezingsstrijd die de komende maanden zal losbarsten.**

Verwacht wordt dat de partijen zeker aanvullende voorwaarden zullen stellen aan een kapitaalinjectie met overheidsmiddelen (...)

De minister kan indruk maken door de positie van de KLM in de Frans-Nederlandse luchtvaartcombinatie te versterken. Dit is een reactie op het nationalistische sentiment in de Tweede Kamer, waar onder andere de PVV heeft opgeroepen tot een onderzoek naar een splitsing van de KLM. Het veiligstellen van de positie van KLM was ook de belangrijkste reden waarom de minister begin 2018 een groot aandeel in Air France-KLM nam.

Hoekstra zal echter de medewerking van de Franse regering nodig hebben om dit te bereiken. (...) Tevergeefs heeft Hoekstra geprobeerd een vetorecht te bedingen voor de accountant, die er namens de Nederlandse staat voor zal zorgen dat de miljarden aan leningen uitsluitend ten goede komen aan KLM. Ook de poging om een extra zetel voor Nederland in het bestuur van de moedermaatschappij Air France-KLM te krijgen is mislukt. Hoekstra heeft van de Fransen de garantie gekregen dat er de komende vijf jaar geen enkele route in het

netwerk wordt verplaatst van Schiphol naar Charles de Gaulle. Hoekstra kan natuurlijk dreigen niet deel te nemen aan een aandelenemissie. Maar dat zal Parijs niet onder druk zetten. De minister heeft herhaaldelijk verklaard dat het voortbestaan van de KLM van vitaal belang is voor de Nederlandse economie. Dus als de Fransen deelnemen aan een aandelenuitgifte, kan Hoekstra niet achterblijven. Anders dreigt er een enorme verwatering van de Nederlandse belangen (...).

Nu de problemen van Air France en KLM door Covid-19 steeds belangrijker worden, zal de heer Smith meer argumenten hebben om de activiteiten van beide bedrijven te integreren of te concentreren op het hoofdkantoor in Parijs. Met dit in gedachten **kan Hoekstra proberen de huidige situatie veilig te stellen. Versterk de positie van de KLM dus niet, maar voorkom dat haar positie verzwakt. De enige vraag is hoe we dit kunnen laten lijken op een overwinning in de politieke arena in Den Haag.**

Mijn commentaar: de Nederlandse minister van Financiën Hoekstra bereidt de publieke opinie in zijn land voor op een herkapitalisatie van Air France-KLM.

Met de aanloop naar de parlementsverkiezingen zal het onderwerp onderwerp zijn van een verhit debat.

> British Airways geeft het ontslaan van werknemers op om ze terug in te huren tegen een lagere prijs, ...maar verlaagt hun loon...

(bron La Tribune) 1 oktober - **Geen "fire and rehire" bij British Airways.** Sterk bekritiseerd in het Verenigd Koninkrijk heeft de Britse luchtvaartmaatschappij besloten de commerciële vlucht en het grondpersoneel die zij wilde behouden niet te ontslaan en vervolgens weer in dienst te nemen op basis van goedkopere contracten. **Hoewel dit proces in Groot-Brittannië legaal is, heeft het aan de overkant van het Kanaal voor veel protest gezorgd, met extreem harde kritiek van een groot deel van de politieke klasse.** In juni noemden de leden van de Commissie vervoer van het Lagerhuis British Airways "een nationale schande omdat ze probeerden te profiteren van de pandemie om de werkomstandigheden van hun personeel te verminderen". Meer dan 30.000 mensen werden getroffen door "brand en huur". **Na de beslissing om hun salarissen met 20% te verlagen, werden de piloten niet getroffen door deze maatregel.** Ter herinnering: de Britten hebben ook 12.000 posten geschrapt. Om de loonsom te verlagen, gaf de luchtvaartmaatschappij er de

voorkeur aan om de onderhandelingskaart te spelen.

(...) Met **de vakbonden van de commerciële vliegtuigbemanningen (PNC)** werd **een akkoord bereikt om het loon van de stewardessen met gemiddeld 15% te verminderen** (basissalaris, maaltijdvergoedingen...), behalve voor de laagste salarissen, die hun loon zullen behouden. **Ter vergelijking: het project "brand en heraanwerving" voorzag in een verlaging van het basissalaris met 20%.** De verlagingen van de verschillende toelagen die gepaard gaan met de beloning van de zeelieden hebben echter geleid tot een nog grotere loonsverlaging. Voor sommige cabinepersoneelsleden kan de reductie oplopen tot 40%.

Toch **zullen sommige categorieën van het cabinepersoneel**, zelfs in de overeenkomst, **veel meer veren achterlaten dan andere. Dit zijn de senior pursers. En meer bepaald de oudste, die voor 2011 bij het bedrijf kwam (vanaf die datum werd het cabinepersoneel ingehuurd met lagere salarissen).** Met de daling van de activiteit zullen velen van hen hun rang verliezen en terugkeren naar die van gastvrouwen of stewards, wat leidt tot een daling van het loon van ongeveer 30 tot 35%. Wanneer de activiteit terugkeert, kunnen zij terugkeren naar hun positie als chieft purser met de bijbehorende salarisverlaging van 15%.

Bij vroegere contracten zou hun loon tot het einde van hun loopbaan moeten worden bevroren, terwijl het na 2011 aangeworven cabinepersoneel van een jaarlijkse verhoging zal blijven profiteren. Met behoud van drie verschillende contracten binnen het cabinepersoneel, **zal het bedrijf nu de verschillende cabinepersoneelsleden aan boord van vliegtuigen mengen, ongeacht het type contract. Een kleine revolutie. Tot nu toe zijn ze gescheiden om de spanningen in verband met de verschillen in behandeling te vermijden.** Bovendien zal elk cabinepersoneel in staat zijn om zowel middellange- als langeafstandsvluchten uit te voeren.

Het management heeft weliswaar overeenstemming kunnen bereiken met het cabinepersoneel, maar heeft nog geen overeenstemming bereikt met de vakbonden van het grondpersoneel.

> Ryanair kon tot 200 B737 MAX bestellen!

(bron Boursier) 2 oktober - Het verkeer van Ryanair begon in september weer te dalen. 5,1 miljoen mensen reisden vorige maand met Europa's belangrijkste goedkope vervoerder, een daling van 64% in een jaar. De Ierse groep, die 53% van haar programma uitvoerde in vergelijking met 'normaal', zag haar bezettingsgraad over de periode oplopen tot 71%. Bovendien **heeft**

'The Independent' vanmorgen een vreemd gerucht verspreid. Volgens de Britten kon Ryanair dagelijks online tussen 150 en 200 Boeing 737 MAX bestellen tegen het einde van het jaar. De site, die zijn bronnen niet noemt, stelt dat een dergelijke overeenkomst 15,9 miljard euro zou bedragen tegen catalogusprijs. De bestelling zou bestaan uit een mix van MAX 200 en MAX 10. Ryanair heeft een traditie om van crisissituaties in de industrie te profiteren om nieuwe vliegtuigen aan te schaffen en zo te profiteren van betere aankoopvoorwaarden.

Mijn opmerking: Ryanair is niet alleen een luchtvaartmaatschappij.

Een belangrijk deel van haar activiteit bestaat uit de aankoop van grote hoeveelheden vliegtuigen in tijden van crisis met aanzienlijke kortingen. Als het bedrijf weer opstart, verkoopt Ryanair geleidelijk aan de vliegtuigen die het niet gebruikt. De winst die het dan oplevert is aanzienlijk.

> **TAP Air Portugal boekte in de eerste helft van het jaar een verlies van 582 miljoen euro.**

(bron AFP) 28 september - **TAP Air Portugal heeft in de eerste helft van 2020 een verlies geleden van 582 miljoen euro als gevolg van de** pandemie van Covid-19, die het wereldwijde luchtvervoer verlamde, zo kondigde de luchtvaartmaatschappij maandagavond aan.

TAP, dat tegen december een herstructureringsplan moet indienen om overheidssteun tot 1,2 miljard euro te kunnen ontvangen, **zag zijn passagiersaantal met 62% dalen tot** 3 miljoen passagiers, tegenover 4,9 miljoen passagiers in de eerste zes maanden van 2019 (...)

In juni heeft de Europese Commissie de Portugese staat toestemming gegeven om TAP te redden met een lening van maximaal 1,2 miljard euro, die vergezeld zal gaan van een herstructureringsplan.

Om het bedrijf te kunnen helpen, moest de socialistische regering een akkoord bereiken om de staat toe te staan zijn participatie in het kapitaal van TAP te verhogen van 50 naar 72,5%, door de helft van het privéconsortium Atlantic Gateway, dat toebehoorde aan de Amerikaanse zakenman David Neeleman, over te nemen voor 55 miljoen euro.

Portugal's Humberto Pedrosa, een voormalige partner van de heer Neeleman en hoofd van de weg- en spoorvervoersgroep Barraqueiro, behoudt 22,5% van het kapitaal, terwijl de werknemers hun 5%-belang

behouden.

> **Latam op 26% van de operationele capaciteit in oktober**

(bron AFP) 29 september - **Latam, de grootste luchtvaartmaatschappij van Latijns-Amerika**, geschokt door de Covid-19-pandemie, kondigde dinsdag aan **dat zij in oktober in het gunstigste geval 26% van haar operationele capaciteit zou bereiken** met 440 vluchten per week.

(...) De Chileens-Braziliaanse luchtvaartmaatschappij, waarvan de Amerikaanse faillissementsrechtbank medio september een reddingsplan van 2,45 miljard dollar heeft goedgekeurd, rekt op de hervatting van het internationale luchtverkeer op 1 oktober in Peru, een van de belangrijkste hubs van de luchtvaartmaatschappij in Latijns-Amerika, om het aantal vluchten met 40% te verhogen ten opzichte van september. (...)

) Latam, dat in het tweede kwartaal een omzetsdaling van 75,9% liet optekenen, heeft sinds juni zijn internationale routes geleidelijk aan nieuw leven ingeblazen, maar **de crisis heeft het bedrijf gedwongen 12.600 banen te schrappen**. (...) Na de goedkeuring van het reddingsplan **moet de onderneming nu een reorganisatieplan indienen dat door de faillissementsrechtbank moet worden goedgekeurd**.

> **De FAA Chief is tevreden met de Boeing 737 MAX die hij zelf vloog.**

(bron La Tribune) 1 oktober - De directeur van de Amerikaanse Civil Aviation Authority (FAA), Steve Dickson, zei dat hij tevreden was met de B737 MAX die hij woensdag tijdens een twee uur durende testvlucht vloog. Dit is een belangrijke stap in het proces van hercertificering van het vliegtuig, dat sinds maart 2019 om veiligheidsredenen aan de grond is gehouden. Het vliegtuig zou tegen het einde van het jaar weer in gebruik kunnen worden genomen.

Steve Dickson zei dat hij tevreden was met de prestaties van de vliegtuigen die hij vloog na het ondergaan van de nieuwe pilotenopleiding die werd aanbevolen door een panel van vertegenwoordigers van verschillende regelgevende agentschappen voor de luchtvaart, eerst online en daarna in een simulator

(...) Maar, zo voegde hij er meteen aan toe, **"we zijn nog niet aan het einde van het proces"** van hercertificering van het vliegtuig. Om de dienst te kunnen hervatten, moeten de aan het vliegtuig aangebrachte wijzigingen worden gecertificeerd, met name die welke betrekking

hebben op de MCAS-stallingsbestendige software, die het onderwerp was van beide ongevallen.

Zodra de B737 MAX het groene licht heeft gekregen om de vluchten te hervatten, moeten de luchtvaartmaatschappijen de gevraagde wijzigingen aanbrengen in het vliegtuig dat ze bedienen en de vereiste opleiding geven. **Dickson wilde niet verder gaan op het schema**, maar vorige week zei Patrick Ky, de directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), dat hij "in november" zijn technische groen licht kon geven, wat ertoe zou kunnen leiden dat de 737 MAX "tegen het einde van het jaar" weer in gebruik wordt genomen.

Mijn commentaar: De gezondheids crisis heeft de voortgang van de Boeing B737 Max-conformiteitswerkzaamheden op de achtergrond geplaatst. De eerste tests lijken bevredigend te zijn.

Toch zijn er volgens de site embarque_developpez.com in Groot-Brittannië stemmen opgegaan om de nieuwe versie van de MCAS (het systeem dat verantwoordelijk is voor de crashes van twee B737 Max) in twijfel te trekken.

"In geval van een probleem is één van de procedures het uitschakelen van het automatische trimsysteem van het vliegtuig, dat door de MCAS wordt geactiveerd bij het opstarten van de software, en het vragen van de twee piloten om in plaats van de krachtige elektromotoren van het vliegtuig een handmatig trimwiel voor noodgevallen te gebruiken.

De British Airline Pilots' Association (BALPA) heeft deze noodprocedure echter in twijfel getrokken. De BALPA verklaarde in haar commentaar: "Het eisen van beide bemanningsleden om het trimwiel gelijktijdig te draaien in een niet-standaard scenario is zeer ongewenst en druist in tegen alle filosofieën van de ene piloot die het vliegtuig bestuurt en de andere die het QRH [snel referentiehandboek: het lezen van de noodcontrolelijst] uitvoert. Geen enkel vluchtcontrolesysteem mag het gebruik van beide piloten op enig moment vereisen, laat staan in een noodgeval.

De resultaten van de MCAS-tests zullen met de grootst mogelijke aandacht worden onderzocht.

> Covid-19: De luchthaven van Roissy bereidt zich voor op de komst van een vaccin...

(bron RTL) 1 oktober - **De eerste vaccins tegen het coronavirus**

zullen naar verwachting in de eerste helft van 2021 beschikbaar zijn. Maar tegelijkertijd **organiseren luchtvaartmaatschappijen en logistiekers hun vervoer al. Op de luchthaven Roissy Charles de Gaulle** zijn alle spelers in de industrie al begonnen met dit in gedachten te houden.

Op de vrachtterminal van Air France KLM worden leveranciers van containers voor farmaceutische producten georganiseerd. Vaccins moeten in een koelruimte worden bewaard.

"Dit is misschien wel het meest gevoelige product dat momenteel getransporteerd wordt", zegt Patrick Van de Weghe, verkoopdirecteur voor Frankrijk bij Envirotainer, een van de bedrijven die deze containers produceren. De containers kunnen een autonomie hebben van ongeveer 1000 uur, tussen 2 en maximaal 8 graden. En ze worden bijvoorbeeld al gebruikt om griepvaccins over de hele wereld te versturen.

Real-time monitoring wordt uitgevoerd in het vrachtcontrolecentrum, met temperatuurcurves en systematische aflezingen. Maar deze meer dan 6.000 containers zijn misschien niet genoeg als er daadwerkelijk een vaccin wordt gelanceerd. Bedrijven proberen daarom te anticiperen op de behoeften. "Je moet de juiste container op de juiste plaats op het juiste moment hebben," zegt Patrick Van de Weghe.

In de vrachtzone van de luchthaven organiseren ook drie andere leveranciers van farmaceutische containers zich om vanaf volgend jaar zoveel mogelijk gekoelde containers beschikbaar te stellen.

Air France KLM zorgt ervoor dat zij "met alle laboratoria" werkt.

Maar het transport van vaccins heeft een kostprijs: alleen al voor het huren van een container van ongeveer 30.000 doses kost het tussen de 5 en 10.000 euro. Een relatief klein bedrag als je bedenkt dat een zending enkele miljoenen euro's waard kan zijn.

(...) Zodra de datum van vrijgave van een vaccin wordt aangekondigd, moet de logistieke keten beginnen met de invoer, uitvoer of doorvoer van de kostbare goederen.

***Mijn commentaar:** Zowel bij Roissy Charles de Gaulle als op Schiphol bereidt de Air France-KLM-groep zich voor om het Covid-19-vaccin te kunnen leveren zodra het klaar is.*

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 2,997 euro bij het sluiten van

de beurs op maandag 5 oktober. **Het was zeer licht gestegen (+0,66%)** over een week, na drie opeenvolgende weken van scherpe daling.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$41. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10695 mensen ontvangen dit persoverzicht live