

AFI KLM E&M en Triumph vormen joint venture voor onderhoud gondels



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°802, 5 april 2021

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

Als u deze pagina niet correct 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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

MRO: AFI KLM E&M en Triumph richten een joint venture op voor onderhoud van gondels

(bron Le Journal de l'Aviation) 1 april - De fusie van Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) en Triumph krijgt steeds meer vorm. Hoewel de twee bedrijven er al sinds juni 2019 aan werken, is **een definitieve overeenkomst ondertekend waarbij een joint venture wordt opgericht die zich zal specialiseren in het onderhoud van gondels die zijn gemonteerd op vliegtuigen van de nieuwe generatie.**

De twee partners, die zich specifiek richten op klanten in Noord- en Zuid-Amerika, zeggen dat het werk zal worden uitgevoerd in Triumphs reparatiewerkplaats in Hot Springs, Arkansas.

De joint venture, die zal profiteren van de ervaring van de Air France-KLM Groep op het gebied van de exploitatie en het onderhoud van vliegtuigen van de nieuwe generatie en van de deskundigheid van de Triumph

Groep op het gebied van ORR-diensten, zal een volledig scala van diensten aanbieden. Het zal in staat zijn operationele problemen of regelmatig onderhoud te beheren. In 2019 verklaarden de partners dat zij zowel ORR-diensten als pooling van reserveonderdelen zouden aanbieden en dat zij gezamenlijk reparaties voor vliegtuigstructuren en

motorgondels zouden ontwikkelen.

Triumph en AFI KLM E&M zeggen dat de samenwerking "de eerste fase is van een strategische samenwerking" die hen een stimulans zal geven om te profiteren van het komende herstel. De daadwerkelijke uitvoering ervan is nog afhankelijk van de goedkeuring door de regelgevende instanties.

Mijn commentaar: De oprichting van deze joint venture past in een reeds lang bestaande strategie van de Air France-KLM groep, die vergelijkbaar is met die van Lufthansa: de oprichting van onderhoudscentra dicht bij de klanten, voor vliegtuigen die anders niet naar Europa zouden komen om te worden onderhouden.

United neemt opnieuw piloten aan nu het verkeer aantrekt

(bron Afp) 1 april - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij United Airlines heeft donderdag gezegd weer te beginnen met het inhuren van verkeersvliegers, in eerste instantie 300, om het herstel van het verkeer in de Verenigde Staten op te vangen.

"Nu de vaccinatiecijfers stijgen en de vraag naar tickets toeneemt, ben ik blij te kunnen aankondigen dat United de aanwervingsprocedure voor piloten, die vorig jaar werd opgeschort, zal hervatten", schreef Bryan Quigley, het hoofd van de vluchtoperaties, in een bericht aan de werknemers dat door AFP werd gezien.

Het is niet de bedoeling piloten te vervangen die hun aantal uren hebben zien verminderen als gevolg van de pandemie, verzekerde hij. **Het aantal nieuwe aanwervingen "zal afhangen van het herstel**. De luchtvaartmaatschappijen hebben sinds het begin van de verspreiding van Covid-19 drastische maatregelen genomen om hun kosten te verminderen, met name door tienduizenden werknemers aan te moedigen met pensioen te gaan, in vrijwillige vertrekregelingen of met onbetaald verlof.

(...)

In een ander teken van hernieuwde activiteit voor luchtvaartmaatschappijen kondigde Delta woensdag aan dat het vanaf 1 mei niet langer middenstoelen zou blokkeren zoals het sinds het begin van de pandemie had gedaan, zodat het meer stoelen te koop kon aanbieden.

Delta was de laatste grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die deze maatregel aanbood om een bepaalde afstand in vliegtuigen te waarborgen. Maskers zijn echter nog steeds verplicht.

Mijn commentaar: In de VS houdt het binnenlands verkeer beter stand dan het internationaal verkeer. Het binnenlandse vluchtaanbod ligt nu op 80% van het aanbod voor 2019, waardoor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen piloten kunnen heraanwerven.

Lufthansa komt met 6,5 miljard dollar plan om kapitaal op te halen, steun terug te betalen

(Bloomberg bron) 2 april - **Deutsche Lufthansa AG zal zijn aandeelhouders vragen in te stemmen met een kapitaalverhoging die de weg zou vrijmaken om de Duitse regering als grootste aandeelhouder te verwijderen.**

De voorgestelde 5,5 miljard euro aan vers kapitaal zou Europa's grootste luchtvaartmaatschappij genoeg cash geven om een stille participatie te vervangen, die een belangrijk deel uitmaakt van Lufthansa's 9 miljard euro kostende reddingsoperatie door de staat.

De rente op de stille deelneming zal stijgen en de luchtvaartmaatschappij kan wellicht betere financiering krijgen door een kapitaalverhoging, aldus de onderneming in slides bij de aankondiging van donderdag. Lufthansa zou kunnen besluiten minder dan de volledige machtiging bijeen te brengen, en zou vers kapitaal in fasen kunnen uitgeven.

(...

)Lufthansa werd vorig jaar gered nadat de pandemie van het coronavirus een einde maakte aan een decennialange hausse in de luchtvaart. Als onderdeel van het plan nam de Duitse regering een belang van 20% en legde zij strikte beperkingen op ten aanzien van de fusie- en overnameactiviteiten van de luchtvaartmaatschappij en de beloning van het management.

Door de terugbetaling van de stille participatie van 5,5 miljard euro - een hybride schuld/aandeleninstrument dat de stemrechten van de aandeelhouders niet verwatert - zal Lufthansa naar verwachting in totaal 2 miljard euro terugbetalen aan de Zwitserse, Belgische en Oostenrijkse regeringen, waar zij nationale luchtvaartmaatschappijen exploiteert. De onderneming heeft reeds 1 miljard euro terugbetaald van het bedrag dat door de Duitse staatsontwikkelingsbank KfW was geleend.

(...)

Mijn commentaar: Lufthansa gaat door met de aflossing van de schuld in verband met Covid-19. Daartoe wil de Duitse onderneming een

kapitaalverhoging doorvoeren, waarvan het maximumbedrag dicht bij haar beurswaardering ligt (6,5 miljard euro).

Voordien, in november 2020, had Lufthansa 525 miljoen euro verkregen via een emissie van converteerbare obligaties die in 2025 zouden vervallen. Vervolgens heeft Lufthansa in februari 2021 een obligatielening van 750 miljoen euro met looptijd tot 2025 en een tweede obligatielening van 850 miljoen euro met looptijd tot 2028 uitgegeven.

De redding van Alitalia, een hoofdpijn voor Mario Draghi

(bron AFP) 2 april - Mario Draghi, sinds februari aan het hoofd van de Italiaanse regering, staat voor zijn eerste explosieve dossier op economisch gebied: **hoe het nationale vlaggenschip Alitalia van het faillissement te redden, terwijl de onderhandelingen daarover met Brussel in een impasse zijn geraakt.**

Waren de twee partijen aan het begin van de onderhandelingen in maart over de netelige kwestie van de staatssteun nog verheugd over een "constructief" debat, sindsdien is de toon veel harder geworden.

(...)

In een brief aan Rome, die door de Italiaanse pers is onthuld, uitte mevrouw Vestager haar "bezorgdheid over het gebrek aan wezenlijke vooruitgang" in haar onderhandelingen met Rome en eiste zij dat de nieuwe maatschappij die uit de as van Alitalia zou zijn ontstaan, een duidelijke breuk met haar voorvader zou betekenen.

De vorige regering onder leiding van Giuseppe Conte had in 2020 een overheidsbedrijf opgericht om Alitalia te redden, Ita genaamd, waarin zij 3 miljard euro wilde injecteren.

(...)

Het mandaat dat Mario Draghi zijn ministers heeft gegeven, lijkt duidelijk, maar moeilijk te verwezenlijken: "we moeten onderhandelen over een plan voor Ita dat het mogelijk maakt" om op eigen vleugels te vliegen "zonder de gemeenschap te belasten".

"Het is niet alleen een kwestie van het vermogen van de Italiaanse regering om voor het bedrijf te betalen, maar ook van het feit dat de Italiaanse belastingbetalers de afgelopen 30 jaar tientallen miljarden euro's hebben moeten betalen om een slecht geleid bedrijf overeind te houden," vertelde Massimo Colombo, een hoogleraar innovatie-economie aan de Politecnico van Milaan, aan het persbureau AFP.

(...)

Zal Mario Draghi, een kenner van de werking van de Europese

Unie, een oplossing vinden?

Volgens Giuricin, een vervoerseconoom aan de Milanese Bicocca-universiteit, "zal hij niet de confrontatie met Brussel aangaan en zal hij trachten het gebruik van overheidsgeld tot een minimum te beperken.

Mijn commentaar: Omdat het vroegere Alitalia niet op tijd heeft kunnen hervormen, dreigt het te verdwijnen.

Veiligheidsbelasting: dubbele straf voor luchtvaartmaatschappijen volgens SCARA

(bron Air Journal) 31 maart - **De Franse regering vraagt de luchtvaartmaatschappijen om 550 miljoen euro aan veiligheids- en beveiligingsuitgaven, wat volgens SCARA overeenkomt met het tekort in 2020 en 2021 van de luchthavenbelasting** - in verband met het passagiersverkeer dat vorig jaar met meer dan 70% is gedaald als gevolg van de Covid-19-pandemie.

Volgens het Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) heeft de DGAC het nieuws op 26 maart 2021 bekendgemaakt "tijdens de jaarlijkse vergadering ter presentatie van de economische balans van de veiligheids-/beveiligingsfunctie van de luchthaven": het tekort van deze uitgaven bereikt een totaal van 550 miljoen euro en zal door de luchtvaartmaatschappijen moeten worden betaald "over een periode van 6 jaar, te beginnen in 2024", waarbij het bedrag wordt "verhoogd met de door de Staat gevorderde rente en beheerskosten". Het gaat er dus om de luchtvaartmaatschappijen, die al zwaar getroffen zijn door de gezondheids crisis, te laten betalen voor "een veiligheids-/beveiligingsdienst op vluchten die niet zijn uitgevoerd", hekelt SCARA, dat spreekt van een "dubbele straf". **Deze vorstelijke functie zou echter net als in andere landen door de Staat moeten worden betaald**, herinnert de vakbond die 50% van de Franse luchtvaartmaatschappijen, gevestigd in Europees Frankrijk en in de ultramariene gebieden, alsmede luchthavenassistentie- en opleidingsbedrijven groepeert.

(...)

Het ministerie van Vervoer, ondervraagd door het AFP, **herinnerde er van zijn kant aan dat de staat aan de bedrijven voorschotten van 300 miljoen voor 2020 en 250 miljoen voor 2021 heeft toegekend, om "de missies van veiligheid (en) veiligheid op hun luchthaven tijdens de gezondheids crisis en de daling van het verkeer voor te financieren"**. Deze bedragen zullen worden terugbetaald "uit de opbrengst van de luchthavenbelasting (TAP), d.w.z. uit de door de

passagiers betaalde prijs van de vliegtickets, afhankelijk van het tempo waarin de luchtvaartactiviteit aantrekt", aldus Jean-Baptiste Djebbari.

***Mijn opmerking:** Franse luchtvaartmaatschappijen hebben altijd geklaagd over een belangrijk nadeel ten opzichte van hun concurrenten: Frankrijk is het enige land dat een veiligheidshoefting heeft ingevoerd.*

Overal elders worden de kosten van de veiligheid door de staat gedragen.

> De nieuwe grote order van Southwest zal ook de Safran groep ten goede komen

(bron Le Journal de l'Aviation) 2 april - **De 100 nieuwe Boeing 737 MAX 7 (737-7) motoren die door de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Southwest Airlines zijn besteld, zullen logischerwijs ten goede komen aan Safran Aircraft Engines via CFM International, haar joint venture met GE Aviation.**

De waarde van de nieuwe LEAP-1B-motoren wordt op meer dan 2,8 miljard dollar geraamd, exclusief eventuele reserveonderdelen die ook aan Southwest kunnen worden geleverd. De Amerikaanse maatschappij heeft reeds 61 737 MAX's in ontvangst genomen, met een totaal van 348 toestellen in vaste bestelling en 270 andere in optie.

Ter herinnering: **Southwest Airlines** speelde een belangrijke rol in de geschiedenis van CFM door in 1984 de eerste klant te worden voor de CFM56-3, de exclusieve motor voor de Boeing 737 Classic. In 1997 introduceerde de luchtvaartmaatschappij ook de CFM56-7B als de exclusieve motor voor de 737 NG-generatie. Vandaag **blijft** de low-cost maatschappij uit Texas **de grootste commerciële klant van CFM International, met meer dan 700 737 single-aisle vliegtuigen aangedreven door CFM56-7B of LEAP-1B motoren.**

Boeing 737 MAX: FAA gecertificeerd voor Ryanair, geleverd voor Blue Air

(bron Air Journal) 1 april - **Vijf en een halve maand na de goedkeuring van de terugkeer in de lucht van Boeings opnieuw gemotoriseerde eenbaansvliegtuigen, die betrokken waren bij twee ongevallen waarbij 346 mensen om het leven kwamen bij Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines, zei de Federal Aviation Administration (FAA) op 31 maart 2021 dat zij de versie van de MAX 8 had gecertificeerd die plaats biedt aan maximaal 200**

passagiers (in plaats van de 189 die typisch zijn voor de 737-800 en de MAX 8). De "737-8200 bevat alle ontwerpverbeteringen die zijn voortgekomen uit de 20 maanden durende herziening van de 737 MAX, met inbegrip van die welke verband houden met MCAS," vertelde de Amerikaanse regelgever aan The Air Current. De extra zitplaatsen in deze versie van de MAX 8 (door Boeing de 8-200 genoemd) resulteerden in de installatie van extra deuren, waarbij de toename van de dichtheid voor dezelfde cabine-afmetingen het gevolg was van een vermindering van de ruimte tussen de rijen tot 28 inch.

Boeing, dat al verschillende vliegtuigen heeft geassembleerd voor Ryanair en haar dochtermaatschappijen Buzz en Malta Air, zei in een verklaring dat het blijft "samenwerken met de mondiale regelgevende instanties om de 737-8 en -9 vliegtuigen veilig weer in gebruik te nemen. Onze teams werken er ook aan om ervoor te zorgen dat de toekomstige leden van de 737-familie aan alle wettelijke vereisten voldoen.

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (**EASA**), **dat** eind januari het groene licht gaf voor de terugkeer van de MAX's, **moet de 8-200 versie nog certificeren voordat deze de start- en landingsbanen van het oude continent mag oprijden.** Het Ierse Ryanair heeft zijn bestelling van de dichtere versie van de MAX in december verhoogd tot 210 toestellen, die 197 passagiers zullen vervoeren en in 2014 werd gekozen. De Vietnamese lagekostenmaatschappij VietJet Air is tot dusver de enige andere klant voor de 8-200, met 100 in 2016 bestelde toestellen. De lagekostenmaatschappij Blue Air, met als thuisbasis de luchthaven Boekarest-Henri Coanda, heeft dinsdag de eerste van tien 737 MAX 8-toestellen (YR-MAXA) in ontvangst genomen die zij van ALC heeft geleased en die zijn geconfigureerd voor 189 passagiers; de andere negen toestellen zullen naar verwachting tussen deze maand en 2022 worden geleverd (...)

Mijn commentaar: De ene na de andere luchtvaartmaatschappij stelt haar vertrouwen in de B737 Max, een vliegtuig dat bij twee crashes de dood van enkele honderden mensen heeft veroorzaakt.

Voor een lagekostenmaatschappij, waarvan het model gebaseerd is op de exploitatie van één enkel type vliegtuig, is het bijna onmogelijk om van leverancier te veranderen. Zowel Ryanair als Southwest zullen met de B737 Max blijven vliegen, of beter gezegd met de B737-8 en B737-9, de nieuwe namen van deze toestellen.

> Ontkoold vliegtuig: British Airways speelt ook met

waterstof

(bron Air & Cosmos) 2 april - British Airways, dat via de IAG-groep al betrokken is bij duurzame brandstoffen, speelt met haar investering in ZeroAvia ook de waterstof-elektrische aandrijving in de kaart.

British Airways (...) is een van de investeerders die hebben deelgenomen aan de nieuwe fondsenwerving door de startup ZeroAvia, die een waterstofbrandstofcel ontwikkelt. In september 2020 zijn vliegproeven met een zesziets Piper Malibu van start gegaan. De fondsenwerving is voor 24,3 miljoen dollar. De Britse regering heeft reeds 16,3 miljoen dollar toegezegd. Andere ZeroAvia investeerders zijn: SYSTEMIQ, Shell Ventures, Summa Equity, Ecosystem Integrity Fund, alsmede het investeringsvehikel van Bill Gates, Breakthrough Energy Ventures, dat 21,4 miljoen dollar in de onderneming heeft gestoken. Om nog maar te zwijgen van de in Hong Kong gevestigde durfkapitaalonderneming Horizon Ventures, opgericht door miljardair Li Ka-shing.

ZeroAvia is nergens bang voor en kondigt aan dat de nieuwe fondsenwerving zal worden gebruikt om de ontwikkeling te starten van een 2 MegaWatt waterstof-elektrische aandrijving voor vliegtuigen met 50 zitplaatsen of meer. Met een ambitieus tijdschema: 2026 als datum van commercialisering alvorens over te gaan naar een volgende fase, die van de voortstuwing van een vliegtuig met 100 zitplaatsen tegen 2020. De 24,3 miljoen dollar die is ingezameld, bovenop de 50 miljoen die al is ingezameld, is nog maar de eerste stap. EasyJet werkt samen met Wright Electric aan elektrische aandrijving. En heeft in 2019 een memorandum van overeenstemming ondertekend met Airbus over hybride en elektrische vliegtuigen.

Via de IAG-groep is British Airways ook aanwezig op het gebied van duurzame brandstoffen of SAF, met in het bijzonder een investering van 400 miljoen dollar in een fabriek voor de productie van groene brandstof, in partnerschap met Shell en Velocys. De fabriek is gevestigd in Immingham, in het noordoosten van Lincolnshire (Groot-Brittannië), in de monding van de rivier de Humber, en heeft tot doel 500 miljoen ton huishoudelijk en industrieel afval per jaar, dat normaliter bestemd is voor verbranding of storting, opnieuw te verwerken tot 60 miljoen liter biobrandstof, voor gebruik in vliegtuigen of auto's.

> **Volotea en Air Nostrum stimuleren de financiering van elektrische vliegtuigen in Spanje**

(bron actu-aero) 2 april - **De regionale luchtvaartmaatschappij van Iberia en de lagekostenmaatschappij Volotea werken samen met de**

start-up Dante Aeronautical om financiële steun van de Europese Unie te krijgen voor hun project voor een 100% elektrisch vliegtuig met 19 zitplaatsen.

Het consortium dat door de drie bedrijven wordt gevormd, heeft bij het Spaanse ministerie van Vervoer, Mobiliteit en Stedelijke Agenda (MITMA) een project voor de elektrificatie van het wagenpark ingediend voor een totaal budget van 42 miljoen euro, in antwoord op de oproep tot het indienen van blikken van belangstelling van het ministerie van Vervoer.

Dit strategische publiek-private partnerschap moet Spanje in staat stellen een begin te maken met de elektrificatie van zijn regionale luchtvervoer en zijn doelstellingen te verwezenlijken op het gebied van uitstootvrij luchtvervoer, een essentiële schakel in de ecologische overgang in de luchtvervoerssector. In dit verband zij eraan herinnerd dat de Europese doelstelling voor het bereiken van neutraliteit is vastgesteld voor 2050. Het project is ook gericht op de ontwikkeling van de Spaanse economische en industriële structuur en op de bevordering van de territoriale samenhang, aldus de partners.

Volotea en Air Nostrum zijn voornemens hun vloot van korte- en middellangeafstandsvliegtuigen voor regionaal luchtvervoer om te vormen en te elektrificeren. Het project stelt voor bestaande vliegtuigen om te vormen en te elektrificeren tot 100% elektrische vliegtuigen. **Deze vliegtuigen zouden dan kunnen worden ingezet op korte routes met lage dichtheid en om eilanden met elkaar te verbinden.**

Dante Aeronautical is belast met het technisch beheer van het project. De aanpassing van de traditionele vliegtuigen voor 9 tot 19 passagiers zou een aanzienlijke tijdswinst moeten opleveren bij de ontwikkeling van toekomstige 100% elektrische oplossingen voor het luchtvervoer, doordat zowel de vereiste investeringen als de ontwikkelings- en certificeringstijd van de vliegtuigen worden beperkt.

De certificering van het eerste vliegtuig is gepland voor 2024, gevolgd door een periode van industrialisering en inbedrijfstelling die zal leiden tot de volledige werking van verscheidene vliegtuigmodellen in 2026. Volotea en Air Nostrum hopen pioniers te worden in het gebruik van deze technologie op regionale routes.

Mijn commentaar: De luchtvaartmaatschappijen doen steeds meer aankondigingen om de relevantie van hun engagement voor een

duurzame luchtvaart aan te tonen.

Elektrisch vliegtuig, waterstof vliegtuig? Als we de twee bovenstaande artikelen mogen geloven, is het antwoord spoedig: 2024 of 2026. Om dit tijdschema te kunnen halen, zullen ingenieurs grote prestaties moeten leveren.

Tenzij duurzame brandstoffen (SAF) iedereen aan boord krijgt.

Eén ding is zeker: de commerciële luchtvaart is gebouwd op een model van grootschalige economie, inclusief het gebruik van één soort brandstof. Het is moeilijk voorstelbaar dat in de nabije toekomst alle luchthavens naast kerosine nog andere brandstoffen zullen aanbieden.

Daarom moet de luchtvaartindustrie snel een consensus vinden om zich te concentreren op het onderzoek naar één type nieuwe brandstof.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 5 april gesloten op 5,136 euro. Het is +2,47% gestegen in een week. Sinds eind november 2020

is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **stabiel op 65 dollar per vat**. Het is op zijn pre-pandemisch niveau. De tijdelijke blokkade van het Suezkanaal door een reusachtig vrachtschip heeft geen effect gehad op de olieprijs.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

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

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.
Je kunt me vinden op mijn twitter**

account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10872 mensen ontvangen dit persbericht live