

Air France-KLM



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

Nr. 804, 19 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Persoonlijke beperkingen beperken de tijd die ik heb om deze brief deze week te schrijven. Het formaat is dus verkleind.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM lanceert kapitaalverhoging van miljard euro

(bron Les Echos) 15 april - Geen tijd te verliezen! Een week na de aankondiging van het akkoord met de Europese Commissie over de voorwaarden voor de herkapitalisatie van Air France en Air France-KLM, heeft **de groep dinsdagochtend de lancering van een kapitaalverhoging van 988 miljoen euro aangekondigd** (...) Deze kapitaalinjectie komt bovenop de omzetting in eeuwigdurende converteerbare obligaties (supersubordinated notes of TCF) van de lening van 3 miljard euro die de Franse Staat in juni jongstleden aan Air France heeft toegekend. De huidige aandeelhouders van Air France-KLM die niet willen dat hun

belang in deze operatie verwatert, krijgen voorrang bij de toegang. **Deze kapitaalverhoging zal resulteren in de uitgifte van 186 miljoen nieuwe aandelen tegen een introductieprijs van 4,84 euro, tegen 5,31 euro bij de sluiting van de vorige dag.**

Deze korting deed het aandeel bij de opening op dinsdagochtend met meer dan 3% dalen. Maar de operatie zal ook het voorwerp uitmaken van een openbare aanbidding, tussen nu en 15 april (met de mogelijkheid van een verlenging). In totaal zou de kapitaalverhoging kunnen oplopen tot "maximaal" 1,1 miljard euro, aldus een verklaring. **De afwikkeling van de kapitaalverhoging is gepland voor 22 april.** De Franse staat, die 14,3% van het kapitaal in handen heeft, heeft reeds toegezegd op het kapitaal in te schrijven, terwijl hij net onder de drempel van 30% blijft, waarboven volgens de beursvoorschriften een openbaar bod op het gehele kapitaal moet worden uitgebracht. Haar stemrechten zullen ook toenemen, van 18,9% tot 29,4%. **De kosten voor de schatkist van deze extra stimulans zouden ongeveer 593 miljoen euro bedragen.**

De Chinese maatschappij **China Eastern heeft ook aangekondigd dat zij voornemens is deel te nemen aan de kapitaalverhoging, om haar huidige deelneming van 8,8% te behouden. 127 miljoen** en haar deelneming zou stijgen tot 10% (en bijna 12% van de stemrechten). **Dit maakt deel uit van een** maandagavond aangekondigde **versterking van het strategische partnerschap met Air France-KLM, dat** voorziet in de integratie in de in 2012 opgerichte joint venture van de routes Parijs-Beijing en Amsterdam-Beijing, alsook van de activiteiten op het gebied van luchthavendiensten. Anderzijds heeft de andere strategische partner van Air France-KLM, het in de VS gevestigde **Delta Airlines, verklaard dat zij niet aan de kapitaalverhoging zal kunnen deelnemen. Aangezien Delta ook financiële steun heeft ontvangen van de Amerikaanse federale regering, is het haar verboden te investeren in een buitenlandse luchtvaartmaatschappij totdat zij het overheidsgeld heeft terugbetaald.** Haar belang van 8,8% in Air France-KLM zal derhalve verwateren tot ongeveer 6%, maar zij zal nog steeds 9% van de stemrechten bezitten.

Een andere belangrijke afwezige: de Nederlandse staat, die 14% van het kapitaal in handen heeft, heeft de groep laten weten dat hij niet zal deelnemen. **Nederland wil kennelijk zijn financiële steun reserveren voor een waarschijnlijke herkapitalisatie van KLM, waarover nog wordt onderhandeld met de Europese Commissie.**

Tijdens de verkiezingscampagne voor de parlementsverkiezingen van maart had de kwestie van de herkapitalisatie van Air France-KLM voor controverse gezorgd en verscheidene Nederlandse politici hadden toegezegd overheidsgeld te zullen reserveren voor de exclusieve ondersteuning van KLM. In deze hypothese zou het Nederlandse aandeel in het kapitaal van Air France-KLM kunnen dalen tot 9,76%, maar nog steeds met 14,41% van de stemrechten (in plaats van 18,6% voorheen), rekening houdend met de dubbele stemrechtregel voor aandelen die langer dan twee jaar in bezit zijn.

De kapitaalverhoging van Air France-KLM zal de holding dus in staat stellen haar eigen vermogen, maar ook haar kaspositie te verbeteren, hetgeen Air France ten goede zal komen. In combinatie met het verwachte herstel van het bedrijfsresultaat in 2021, **zou deze operatie de groep in staat moeten stellen haar ratio schuld/EBITDA terug te brengen tot minder dan 3 tegen 2023**, het minimum dat nodig is om zich te kunnen herfinancieren op de financiële markten. Het is **echter de bedoeling om tegen 2023 een verhouding van 2 te bereiken, met nog nader te bepalen aanvullende maatregelen.**

***Mijn commentaar:** De groep Air France-KLM heeft al op 6 april aangekondigd dat zij nieuwe maatregelen overweegt om haar balans verder te versterken, waarvan er verschillende vóór de algemene vergadering van aandeelhouders van 2022 zullen worden genomen.*

"Deze maatregelen zouden de uitgifte van passende hoeveelheden nieuw aandelenkapitaal kunnen omvatten, alsmede de uitgifte van quasi-aandeleninstrumenten, afhankelijk van de marktvoorwaarden", aldus Air France-KLM.

Ik zal mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat de werknemers van de groep kunnen deelnemen aan deze tweede fase van de herkapitalisatie.

MRO: IndiGo breidt contract met AFI KLM E&M voor uitrustingsondersteuning verder uit

(bron Le Journal de l'Aviation) 14 april - De Indiase low-cost maatschappij **IndiGo heeft haar contract voor uitrustingsondersteuning met Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) vernieuwd en verlengd.** De overeenkomst heeft nu betrekking op meer dan 350 vliegtuigen. Het dienstenpakket van de MRO-divisie van de Air France KLM Groep omvat de reparatie van apparatuur, toegang tot een speciale pool, de levering van een Master Base Kit (MBK) in het Flight Operations

Centre van IndiGo in Delhi, alsook logistieke ondersteuning.

"We zijn erg blij met de beslissing van IndiGo om ons langetermijnpartnerschap te verlengen. Deze uitbreiding markeert een verdere stap in onze strategie om onze leidende positie in het A320neo marktsegment te versterken en onze regionale MRO-aanwezigheid in de regio Azië-Pacific verder te ontwikkelen," zei Dominik Wiener-Silva, AFI KLM E&M's directeur verkoop voor de regio Azië-Pacific, in een verklaring.

IndiGo heeft sinds haar oprichting een aanzienlijke groei gekend, met vandaag 255 vliegtuigen in de vloot en nog eens meer dan 600 in bestelling, allemaal toestellen van de Airbus A320neo-familie (A320neo, A321neo, A321LR en A321XLR).

AFI KLM E&M versterkt hiermee haar samenwerking met India's grootste luchtvaartmaatschappij, een relatie die teruggaat tot de oprichting van IndiGo zelf in 2006 met de uitrustingsondersteuning van haar A320ceo vloot. De Airline-MRO had in 2017 ook de uitrustingsondersteuning van de 25 ATR 72-600's van de luchtvaartmaatschappij overgenomen.

(...)

Delta Airlines staat nog steeds in het rood, maar ziet het einde van de tunnel

(bron AFP) 15 april - **Delta Airlines**, waarvan de kwartaalresultaten nog steeds zwaar worden getroffen door de Covid-19 pandemie, toonde **zich** donderdag **optimistisch** dat het vliegverkeer zal aantrekken als gevolg van vaccinatiecampagnes.

(...)

Symbool van het optimisme zijn **de bedragen die de onderneming dagelijks verbrandt, in het eerste kwartaal gemiddeld teruggevallen tot 11 miljoen dollar**, tegen 12 miljoen in het vorige kwartaal en 24 miljoen drie maanden eerder.

De situatie verbeterde zelfs aanzienlijk in maart, met een positieve cashflow van \$4 miljoen per dag, "toen de consumenten weer vertrouwen kregen in reizen en weer vliegtickets begonnen te kopen," aldus Delta Airlines in een verklaring.

(...)

De groep boekte voor het kwartaal een verlies van 1,18 miljard dollar, minder dan de analisten hadden verwacht, die 1,88 miljard dollar hadden verwacht. De winst per aandeel van het bedrijf, de maatstaf op Wall Street, kwam uit op 3,55 dollar, tegenover een prognose van 3,13 dollar.

(...)

American Airlines, die haar resultaten op 22 april moet bekendmaken, **heeft de afgelopen dagen gezegd dat zij voor het eerste kwartaal een nettoverlies van tussen de 1,2 en 1,3 miljard dollar verwacht.** United Airlines verwacht een omzetsdaling van 66% wanneer het op 19 april resultaten rapporteert.

> **Na vliegtuigen, vindt Norse Atlantic geld**

(bron Air Journal) 16 april - De toekomstige lange-afstands low-cost luchtvaartmaatschappij **Norse Atlantic Airways heeft 138,5 miljoen euro opgehaald op de markten**, wat haar een stap dichterbij brengt bij de lancering met Boeing 787 Dreamliner toestellen tussen Europa en de Verenigde Staten.

Terwijl **Norwegian Air Shuttle overweegt tot 593 miljoen euro op te halen om haar schuld te verminderen**, is haar toekomstige rivaal er zojuist in geslaagd toe te treden tot de Euronext Growth-beurs in Oslo: zij kondigde in een verklaring aan de financiële autoriteiten aan dat zij ongeveer 1,4 miljard NOK (138,44 miljoen euro) had opgehaald, aldus de beurs in een verklaring. De uitgifte van nieuwe aandelen had hem eind maart al bijna hetzelfde bedrag opgeleverd (126 miljoen euro).

(...)

Norse Atlantic had eind maart al een overeenkomst met AerCap aangekondigd voor de lease van zes 787-9 Dreamliner en drie 787-8, alle tweedehands, met leveringen die dit jaar beginnen.

Aangekondigd voor december 2021, is de komst van de nieuwe Noorse specialist in goedkope vluchten op de luchthavens Parijs-CDG, Londen-Gatwick en Oslo-Gardemoen, op een markt die nu verstoken is van Norwegian, dat lange-afstandsvluchten opgaf om de Covid-19 pandemie te overleven, dus een beetje dichterbij gekomen. **Norse Atlantic zal "routes aanbieden die zowel populair als winstgevend zijn gebleken," in eerste instantie naar bestemmingen "zoals New York, Los Angeles, Miami".**

De onderneming

is opgericht door onder meer Noors medeoprichter en ex-CEO Bjorn Kjos en gevestigd in de Noorse hoofdstad. Zij is nu al van plan haar netwerk uit te breiden "met bestemmingen in Azië" naarmate "meer en meer Dreamliners in de vloot worden opgenomen". Maar de toekomstige lagekostenmaatschappij houdt vol dat haar groei "uitsluitend gebaseerd zal zijn op vraag en winstgevendheid", zelfs indien **haar toekomstige netwerk en vloot lijken op die van Norwegian vóór de herstructurering.** De aanwerving van de bemanning is al begonnen, maar het wachten is nog steeds op de nieuwe kleurstelling.

Mijn opmerking: In Noorwegen passen de luchtvaartmaatschappijen het principe van communicerende vaten toe.

Norwegian Air Shuttle stopt met langeafstandsvluchten en zijn vliegtuigen met dubbele gangpad, Norse Atlantic neemt het over.

> **Nieuwe problemen teisteren de Boeing 737 MAX**

(bron La Tribune) 17 april - De tegenslagen van Boeing en zijn 737 MAX gaan door. **Op 9 april heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer niet minder dan 16 maatschappijen gevraagd hun vliegtuigen aan de grond te houden terwijl hij een "mogelijk elektrisch probleem" onderzoekt.**

"De aanbeveling wordt gedaan om te kunnen verifiëren of er een voldoende aardverbinding bestaat voor een onderdeel van het elektrische energiesysteem," verklaarde de Amerikaanse vliegtuigfabrikant in een verklaring. "Wij zullen (de bedrijven) instructies geven over passende corrigerende maatregelen," voegde de fabrikant eraan toe.

Het probleem is dat dit probleem groter is dan verwacht, aldus de Wall Street Journal vrijdag. **Deze zou, duidelijk, meer delen van de cockpit aantasten dan aanvankelijk werd waargenomen.** De complicatie "vloeit voort uit het gebruik van een verflaag die mogelijk de aardingsbanen kan verstoren", die in een elektrisch circuit een mogelijke overbelasting voorkomen wanneer het vliegtuig slecht geïsoleerd is, aldus het zakenblad, dat bronnen dicht bij de zaak citeerde. Boeing heeft deze informatie niet bevestigd. De Amerikaanse reus gaf aan het AFP te kennen dat het vandaag met zijn klanten heeft samengewerkt aan nieuwe instructies, die binnenkort zullen worden voorgelegd aan de autoriteit van de Amerikaanse luchtvaart. Het doel: ervoor te zorgen dat de aarding in de cockpit van de getroffen vliegtuigen voldoende is, voegt de groep eraan toe, zonder meer details te geven. Boeing weigert ook de identiteit van de getroffen klanten bekend te maken, alsmede het aantal vliegtuigen dat aan de grond wordt gehouden.

De 737 MAX blijft lijden. Het vliegtuig kreeg afgelopen november van de Amerikaanse autoriteiten toestemming om weer te vliegen, nadat het bijna twee jaar aan de grond had gehangen. Het MCAS anti-stall systeem van het vliegtuig kreeg de schuld van beide rampen. Deze hadden eind oktober 2018 en medio maart 2019 de dood van 346 slachtoffers veroorzaakt.

> "De crisis versnelt de honger van de luchtvaartmaatschappijen naar ecopilot" (Openairlines)

(bron La Tribune) 16 april - In een tijd waarin het debat over de vraag of reizen per vliegtuig nog langer een droom moet blijven, verhit raakt en waarin de klimaatwet onlangs bepaalde binnenlandse routes heeft afgeschaft als er geen alternatief is voor de trein, **groeit de belangstelling voor oplossingen om het milieu-effect van het luchtvervoer te verminderen. "De crisis versnelt de honger van de luchtvaartmaatschappijen naar ecopiloten," merkt Alexandre Feray op, de oprichter van OpenAirlines.**

BIJNA 600.000 TON CO2 VERMEDEN IN ÉÉN JAAR

Het bedrijf heeft software ontworpen voor vliegtuigpiloten met de ambitie om op elke vlucht 2 tot 5% brandstof te besparen, met een aanzienlijke vermindering van de CO2-uitstoot in het proces. Het werkt op een eenvoudige manier: na elke vlucht krijgen de maatschappijen een geheugenkaartje uit de achterkant van het vliegtuig waarop alle vluchtgegevens zijn opgeslagen. De piloot heeft toegang tot een 3D-kaart van de route: de route is blauw wanneer de piloot het rijden onder de knie heeft en wordt rood wanneer er een fout is gemaakt. De luchtvaartmaatschappijen hebben toegang tot een andere interface met meer globale gegevens over het gedrag van alle piloten en aanwijzingen over de oorzaken van brandstofverliezen: te harde landing, omleiding tijdens de reis ... In 2019 hebben alle klanten van het bedrijf de uitstoot van 590.000 ton CO2 vermeden, wat evenveel is als wat alle auto's van een stad ter grootte van Toulouse bijvoorbeeld per jaar uitstoten.

De oplossing wordt momenteel wereldwijd door 46 luchtvaartmaatschappijen gebruikt, waaronder Air France sinds afgelopen zomer, maar ook al enkele jaren door haar dochtermaatschappijen Hop! en Transavia, Malaysia Airlines, enz. Hoewel de pandemie vliegtuigen aan de grond houdt, heeft OpenAirlines in 2020 zeven nieuwe maatschappijen gecontracteerd. "Vóór de crisis ontstond in Europa een zeer sterke beweging rond flygskam (de schande van het vliegen in het Zweeds). Hierdoor werden de luchtvaartmaatschappijen onder druk gezet om te laten zien dat zij niet passief stonden tegenover de klimaatnoodsituatie. Door de crisis is een aantal van hen geholpen, maar in ruil daarvoor moeten zij hun overgang naar duurzame ontwikkeling versnellen. Hun tweede grootste uitdaging na Covid zal de overgang naar het milieu zijn. Wij zien deze beweging ook in Azië. Malaysia Airlines communiceert over al haar acties met betrekking tot het milieu. Hetzelfde gebeurt in het Midden-Oosten met Oman Air. In de Verenigde Staten zijn de luchtvaartmaatschappijen sinds de verkiezing van Joe Biden veel meer

gaan communiceren over het milieu. Het is echt een wereldwijde beweging", merkt Alexandre Feray op.

OpenAirlines wil nog verder gaan en is begonnen met de implementatie van een tweede oplossing die is ingebouwd in de cockpits van vliegtuigen en waarmee piloten tijdens de vlucht real-time waarschuwingen kunnen ontvangen om hun navigatie te verbeteren. "Dit systeem kan tussen twee en vijf procent meer brandstof besparen. Het is dus mogelijk om de potentiële besparingen tussen de oplossing aan boord en die op de grond te verdubbelen", aldus de president van het bedrijf. De nieuwe module wordt reeds getest door Malaysia Airlines en zou tegen 2021 aan boord van de Transavia-vloot moeten zijn.

UITBREIDING VAN HAAR OPLOSSING NAAR LUCHTHAVENS

OpenAirlines neemt ook deel aan het experiment dat momenteel op de luchthaven van Roissy wordt uitgevoerd met de luchtvaarnavigatiediensten van de Parijse regio en met name met Air France om geoptimaliseerde daalprocedures te ontwikkelen.

"Tijdens dit experiment ondersteunen wij de meting van de efficiëntie van de ene aanpak ten opzichte van de andere en beschikken wij over gegevens in termen van kerosinebesparing om te beoordelen of de studie de verwachte resultaten heeft opgeleverd," aldus Alexandre Feray. "Ik denk dat we nog eens 5% brandstof kunnen besparen door de trajecten op het niveau van de luchtverkeersleiding te optimaliseren. **Door de drie oplossingen te combineren, kunnen we tot 15% kerosine besparen, het is bijna een nieuwe generatie vliegtuigen," zegt de ondernemer.**

Het bedrijf verkoopt zijn oplossing momenteel rechtstreeks aan luchtvaartmaatschappijen, die deze gebruiken om te communiceren met ANSP's, verleners van navigatiediensten zoals de DGAC. Binnen twee jaar wil zij haar diensten rechtstreeks aan de navigatie-operatoren aanbieden.

Het bedrijf is hard getroffen door de crisis in het luchtvervoer (zijn dienst wordt gefactureerd op basis van het aantal vliegtuigen dat vliegt) en heeft zijn omzet zien dalen van 3,6 miljoen euro in 2019 tot 2,6 miljoen euro in 2020. Zij hoopt in 2021 terug te keren naar het niveau van voor de crisis. Het bedrijf is gevestigd in Toulouse en heeft 37 werknemers en kantoren in Miami en Hong Kong.

Mijn commentaar: In enkele jaren tijd heeft het in Toulouse gevestigde bedrijf OpenAirlines softwareoplossingen ontwikkeld die evenveel brandstof kunnen besparen als een nieuwe generatie motoren.

Het toont aan dat het voor de luchtvaartindustrie mogelijk is haar

doelstellingen om haar klimaatvoetafdruk in de komende jaren te verkleinen, te verwezenlijken.

> **Beperkingen op binnenlandse vluchten aangenomen door de Nationale Vergadering**

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 april - **De Nationale Assemblee heeft dit weekend het derde deel van het wetsvoorstel inzake klimaat en veerkracht, "rondtrekken" genoemd, goedgekeurd.** Volgens Barbara Pompili, minister van Ecologische Transitie, is het vervoer de belangrijkste uitstoter van broeikasgassen in Frankrijk. Het is de bedoeling het vervoer minder vervuilend te maken, om zo de uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid aan te gaan. Met deze stemming hebben de afgevaardigden met name het beginsel van de beperking van de binnenlandse vluchten en het toezicht op de uitbreidingsprojecten van luchthavens bekrachtigd.

Het nu beroemde artikel 36 verbiedt vluchten tussen twee steden wanneer er een alternatief is van minder dan 2,5 uur per trein. Een uitzondering wordt gemaakt voor aansluitende vluchten. Zo zal een vlucht Bordeaux - Orly worden verboden, maar een vlucht Bordeaux - Roissy - Miami zal worden toegestaan. Hoewel over deze maatregel nog wordt gedebatteerd, is hij al afgezwakt ten opzichte van wat de Citizens' Climate Convention voorstond, namelijk een verbod op vluchten wanneer er een alternatief van minder dan 4 uur per trein bestaat. De regering vreesde echter dat dergelijke beperkingen zeer grote gevolgen zouden hebben voor de werkgelegenheid bij Air France en de connectiviteit van bepaalde gebieden ernstig in het gedrang zouden brengen.

Artikel 37 regelt strikt de projecten voor de uitbreiding of de bouw van luchthavens. Zij verbiedt dit soort werkzaamheden in het algemeen belang te verklaren indien zij leiden tot een toename van de broeikasgasemissies die door de luchthavenactiviteit worden veroorzaakt. Uitzonderingen worden gemaakt voor werken ten behoeve van de volksgezondheid, de landsverdediging of de aanpassing van luchthavens aan de normen.

Tenslotte verplicht **artikel 38 de luchtvaartmaatschappijen tot het compenseren van binnenlandse vluchten (in continentaal Frankrijk), een beginsel dat tot nu toe op vrijwilligheid berustte.**

Voor vluchten naar de overzeese gebiedsdelen blijft de compensatie op vrijwillige basis. Het tijdschema voorziet in een geleidelijke invoering van deze maatregel, te beginnen in 2022 en uitmondend in 100% compensatie vanaf 2024.

Jean-Baptiste Djebbari, minister van Vervoer, verwelkomde deze wet, die via artikel 35 ook de ambitie van de regering bevestigt om tegen

2025

"een betere koolstofbeprijzing voor het luchtvervoer op Europees niveau in te voeren, in overeenstemming met het ongeziene steunplan voor het koolstofvrij maken van de sector dat we vorig jaar hebben gelanceerd".

Mijn commentaar: Air France compenseert sinds twee jaar de CO2-uitstoot van al haar binnenlandse vluchten.

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  n 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 vrijdag 16 april gesloten op **4,980 euro**. Het is sterk gedaald met -6,29% in een week. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven. De aankondiging van de herkapitalisatie deed de aandelenkoers dalen.

V r de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 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 gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is met 4 dollar per vat gedaald tot 67 dollar. Het is op zijn pre-pandemisch niveau.

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](#). 10885 mensen ontvangen dit persbericht live