

Air France en KLM verhuizen naar Heathrow



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 823, 30 augustus 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](#)  [.hetfishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Air France en KLM verhuizen naar Heathrow**

(bron Air Journal) 26 augustus - **Air France en KLM Royal Dutch Airlines zijn nu actief in Terminal 3 op London Heathrow Airport, waar zij zich voegen bij hun transatlantische joint venture partners Delta Airlines en Virgin Atlantic.**

Sinds 24 augustus 2021 vliegen de Franse en Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappijen in Terminal 3 van de eerste luchthaven van Londen, die begin juli opnieuw is geopend na een sluiting van een jaar als gevolg van de Covid-19 pandemie. Vóór de gezondheids crisis waren Air France en KLM op T4 gestationeerd, maar moesten zij reeds naar T2 verhuizen; zij verzorgen thans meer dan 60 vluchten per week naar Heathrow vanuit hun respectieve hubs Parijs-CDG en Amsterdam-Schiphol.

Fahmi Mahjoub, Air France-KLM's managing director voor het Verenigd Koninkrijk en Ierland, vertelde Business Traveller: "**We zijn erg blij dat we vanaf Terminal 3 kunnen gaan vliegen. Deze beslissing brengt ons dichterbij onze partners, Delta Airlines en Virgin Atlantic, onder één dak en zal de klantenervaring verder verbeteren, vooral voor onze transatlantische passagiers**" wiens aansluitingen zullen worden vergemakkelijkt. Passagiers van Air France en KLM die in aanmerking komen, krijgen ook toegang tot Lounge 1 in T3.

Algerije: Air France en Transavia kondigen hun vluchten

aan

(bron Air Journal) 29 augustus - **De Algerijnse autoriteiten hebben toestemming gegeven voor 64 wekelijkse commerciële vluchten** (retour) tussen Algerije en zeven landen - **48 daarvan met Frankrijk**, de rest met Duitsland, Italië, Spanje, Turkije, Tunesië en Rusland. Van de 48 wekelijkse vluchten tussen Algerije en Frankrijk worden er 24 verzorgd door Air Algerie en de overige 24 worden gedeeld door de Franse luchtvaartmaatschappijen Air France, Transavia en ASL Airlines. Na Air Algerie hebben ook Air France en Transavia hun vluchten tussen Frankrijk en Algerije aangekondigd. (...) Air France heeft aangekondigd dat het vanaf 29 augustus opnieuw commerciële vluchten zal aanbieden, met een dagelijkse vlucht tussen Parijs-CDG en Algiers en twee wekelijkse vluchten tussen Parijs-CDG en Oran. Transavia van haar kant kondigt alleen bevestigde vluchten aan voor de komende dagen: Parijs Orly-Oran op 30/08; Parijs Orly-Alger op 29/08, 30/08, 31/08 en 02/09; Lyon-Alger op 31/08 (reeds volgeboekt). (...) **Andere vluchten zullen op een later tijdstip worden aangekondigd: de Algerijnse autoriteiten geven namelijk elke week, tot nader order, toestemming voor de volgende week.** (...)

***Mijn opmerking :** De drie Franse luchtvaartmaatschappijen (Air France, Transavia en ASL Airlines) hadden, net voor het begin van de gezondheids crisis, de beschikbare verkeersrechten tussen Algerije en Frankrijk gerecupereerd na het faillissement van Aigle Azur.*

Delta Airlines vraagt 200 dollar per maand voor ziektekostenverzekering voor ongevaccineerde werknemers.

(bron Le Monde) 25 augustus - **In tegenstelling tot haar concurrenten United of Hawaiian Airlines, legt de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta Airlines haar werknemers geen verplichte vaccinatie op. Maar** het gaat de portemonnee grijpen van de 25% ongevaccineerde werknemers. Zij zullen gedwongen **worden zich elke week te laten testen en de premie die zij aan hun ziektekostenverzekering moeten betalen met 200 dollar (170 euro) per maand te verhogen.**

De baas van Delta, Ed Bastian, vertrouwt op de definitieve goedkeuring van het Pfizer-vaccin: "Met de aankondiging deze week dat de FDA [Food and Drug Administration] volledige goedkeuring heeft gegeven aan het Pfizer-vaccin, is voor u de tijd gekomen om u te laten

vaccineren," schreef de CEO van het bedrijf in een memo aan zijn medewerkers.

(...) Vanaf

1 oktober zal ziekteverlof voor Covid-19 alleen nog worden toegekend aan degenen die gevaccineerd zijn. Tenslotte, begin november, zal hun verzekeringspremie met 200 dollar stijgen. **De CEO van Delta herinnert zich dat een ziekenhuisopname als gevolg van een SARS-CoV-2 infectie hem tot 50.000 dollar kan kosten.**

De afgelopen weken waren niet alle werknemers van luchtvaartmaatschappijen die in het ziekenhuis waren opgenomen voor SARS-CoV-2 gevaccineerd. "Dit extra geld zal nodig zijn om het financiële risico aan te pakken dat het besluit om niet te vaccineren voor ons bedrijf met zich meebrengt," aldus Bastian.

ITA geeft groen licht voor een definitief bod op de luchtvaartactiviteiten van Alitalia

(bron AFP) 24 augustus - **Het bestuur van Italia Trasporto Aereo (ITA), de nieuwe luchtvaartmaatschappij in staatseigendom die naar verwachting uit de as van Alitalia zal herrijzen, heeft dinsdag een bindend bod goedgekeurd om de luchtvaartdivisie van het financieel in moeilijkheden verkerende voormalige nationale vlaggenschip te kopen.**

Het bod, waarvan het bedrag niet werd gespecificeerd, heeft betrekking op 52 vliegtuigen, een overeenkomstig aantal slots en andere activa van de luchtvaartdivisie, zei ITA in een verklaring, waarin werd bevestigd dat de vloot met de helft zal worden ingekrompen. Verwacht wordt dat de nieuwe maatschappij zoals gepland op 15 oktober met de vluchten zal beginnen, nadat zij vorige week van de Italiaanse burgerluchtvaartautoriteit (ENAC) het groene licht heeft gekregen.

De gronddiensten en het onderhoud van Alitalia zullen afzonderlijk worden verkocht, via openbare aanbestedingen, zoals door Brussel is gevraagd, maar ITA zal naast andere investeerders kunnen deelnemen. **De verkoop van tickets door ITA zal op 26 augustus van start gaan, aldus de verklaring. Tegelijkertijd stopt Alitalia vanaf middernacht met de verkoop van tickets voor vluchten die vanaf 15 oktober zijn gepland.**

(...)

De Italiaanse staat, die Alitalia in 2017 onder openbaar bestuur had geplaatst, had eind juli ingestemd met de injectie van 700 miljoen euro aan middelen in ITA. Na deze eerste kapitaalinjectie in 2021 zou ITA moeten profiteren van twee verdere kapitaalverhogingen in 2022 en

2023, wat het totaal op 1,35 miljard euro zou brengen. In 2017 en 2019 had Alitalia van de staat leningen gekregen voor in totaal 1,3 miljard euro, die nog steeds door Brussel worden onderzocht.

Mijn commentaar: De nieuwe Italiaanse maatschappij ITA zal nauwelijks half zo groot zijn als Alitalia.

Veel grondpersoneel, cabinepersoneel en piloten zullen zonder werk komen te zitten.

Ryanair vertrekt al uit Noord-Ierland

(bron Boursier com) 25 augustus - **Ryanair is al bezig met het afbouwen van zijn activiteiten vanuit Noord-Ierland. Amper drie maanden nadat** de lagekostenmaatschappij na een afwezigheid van 11 jaar haar vluchten vanuit Belfast City heeft hervat, zal zij vanaf het najaar niet langer op Noord-Ierland vliegen wegens de hoge kosten die op de twee luchthavens van Belfast zouden worden aangerekend. Ryanair wijt zijn besluit aan de weigering van de regering om de luchtvaartbelasting te verlagen of op te schorten en aan het gebrek aan stimulansen op de twee luchthavens. Groot-Brittannië heeft een van de hoogste passagiersheffingen ter wereld, met een heffing van 26 pond per persoon op korte-afstandsvluchten in economy class naar het grootste deel van Europa, en 150 pond per passagier op lange-afstandsvluchten.

Een woordvoerder van Ryanair zei: "**Als gevolg van de weigering van de Britse regering om de Air Passenger Duty op te schorten of te verlagen**, en het gebrek aan stimulansen om te herstellen van de Covid-pandemie op beide luchthavens van Belfast deze winter, zal Ryanair de vluchten vanaf Belfast International Airport en Belfast City Airport staken aan het einde van de zomerdienstregeling in oktober. Deze vliegtuigen zullen worden ingezet op goedkopere luchthavens elders in het VK en Europa voor het winterprogramma dat in november begint".

Mijn opmerking: de houding van Ryanair zou kunnen worden geïnterpreteerd als chantage: een situatie die in veel landen aan de kaak wordt gesteld.

Opgelet: in tegenstelling tot een wijdverspreid idee heeft Ryanair zijn hoofdkantoor in Dublin, Ierland, een lid van de Europese Unie.

Noord-Ierland (Belfast), dat weigert toe te geven aan de bevelen van de lagekostenluchtvaartmaatschappij, is lid van het Verenigd Koninkrijk en valt dus buiten de Europese Unie.

> Nieuwe overheidssteun voor Air Austral

(bron Air Journal) 30 augustus - De luchtvaartmaatschappij **Air Austral krijgt een nieuwe staatssteun van 20 miljoen euro, de tweede sinds het begin van het jaar voor een totaal van 170 miljoen betaald sinds het begin van de Covid-19 pandemie.**

De luchtvaartmaatschappij van Reunion, die gevestigd is op de luchthaven Saint Denis-Roland Garros, zal volgens een op 29 augustus 2021 in het Publicatieblad bekendgemaakt besluit 20 miljoen euro van de Staat ontvangen "in het kader van het programma voor economische en sociale ontwikkeling (FDES), via Natixis, in de vorm van een lening aan Air Austral SA".

Het bedrijf had afgelopen april al 30 miljoen euro ontvangen in de vorm van een door de staat gegarandeerde lening (PGE) en werd door de minister van Economie, Bruno Le Maire, "van vitaal belang geacht voor het eiland Réunion (waar het) enkele honderden banen vertegenwoordigt". De regio, die 73,5% bezit van de onderneming SEMATRA die Air Austral controleert, zou ook "zeer aanzienlijke" financiële steun verlenen, terwijl de Caisse des dépôts et consignations (CDC) "5 miljoen euro aan de onderneming zal verstrekken"; en de minister verklaarde bij die gelegenheid dat hij "bereid was de CDC te vragen aanvullende financiële steun aan Air Austral te verlenen". Al deze steun komt bovenop de 120 miljoen euro aan financiering die vorig jaar is ontvangen, waaronder 86 miljoen euro van SEMATRA en via een EMP.

Volgens de regio was Air Austral "dicht bij break-even" eind maart 2021, maar zou haar cashflow "in februari 2022 tot -41 miljoen euro kelderen". Volgens de aandeelhouder rechtvaardigt **deze risicovolle situatie** de 60 miljoen euro "die de onderneming nodig heeft om aan haar verplichtingen te voldoen". En **wat ongetwijfeld heeft meegewogen bij de aankondiging medio augustus van een joint venture-project met Corsair**, "in een context van aanhoudende gezondheids crisis die een blijvend effect heeft op de winstgevendheid van de luchtvaartsector".

***Mijn commentaar:** Zoals ik vorige week al zei, was de financiële situatie van de Réunionese onderneming al vóór de gezondheids crisis precair.*

Sinds het begin van de crisis heeft zij geen herstructureringsproces op gang gebracht. Om een faillissement te vermijden, zijn de publieke

aandeelhouders verplicht opnieuw een positieve cashflow op te bouwen.

India geeft opnieuw toestemming voor de 737 MAX

(bron Air Journal) 27 augustus - India's Directoraat-Generaal voor de Burgerluchtvaart (DGCA) heeft het vliegverbod op de Boeing 737 MAX opgeheven, een besluit waar low-cost carrier SpiceJet volgende maand van hoopt te profiteren.

(...) Volgens

de verklaring staat het groene licht vluchten in India met MAX-vliegtuigen "alleen toe als aan de geldende eisen voor terugkeer naar de dienst wordt voldaan".

Twee en een half jaar geleden heeft SpiceJet als enige in het land MAX 8's in gebruik genomen, 13 van de maximaal 205 die waren besteld. Het kondigde gisteren aan dat het ze eind september weer in gebruik zou nemen, nadat het met leasemaatschappij Avolon overeenstemming had bereikt over een "herstructurering" van de bestelling. En de lagekostenmaatschappij onderhandelt nog steeds met Boeing over een mogelijke compensatie; in het eerste kwartaal van 2021 boekte de maatschappij een verlies van 106 miljoen dollar, waarbij de afwezigheid van de 737 MAX "een belangrijke bijdrage aan de bottom line" leverde.

Jet Airways, de andere Indiase klant van de 737 MAX, was in 2019 failliet gegaan na de ingebruikname van 8 van de 75 verwachte toestellen; het is niet bekend of de gehoopte doorstart met deze toestellen zal zijn. Boeing is ook in vergevorderde onderhandelingen met de low-cost startup Akasa, die er minstens 70 zou kunnen bestellen.

Het Indiase groene licht voor de terugkeer van de 737 MAX betekent dat nog slechts twee belangrijke markten voor dit toestel gesloten blijven: China, waar zopas een testvlucht heeft plaatsgevonden in Sjanghai, en Rusland.

***Mijn commentaar:** De meeste landen hebben de B737 Max opnieuw goedgekeurd.*

Klanten vertrouwen de autoriteiten en boycotten dit vliegtuig niet.

Vinci Airports heropent het project voor een nieuwe start- en landingsbaan op Londen Gatwick

(bron La Tribune) 26 augustus - De Londense luchthavens wachten niet tot het herstel van het verkeer op gang is gekomen alvorens hun ambities te tonen. **Hoewel het in Europa uiterst moeilijk is geworden**

om de luchthavencapaciteit uit te breiden als gevolg van milieueisen, zijn zij toch van plan hun capaciteit uit te breiden om de groei van het luchtverkeer, die na de gezondheids crisis weer in een gestaag tempo zal toenemen, te begeleiden.

Na Heathrow - dat nu alleen nog de goedkeuring van de Britse regering nodig heeft om met de bouw van een derde baan te beginnen - is het de beurt aan Gatwick om uit te breiden. Op woensdag 25 augustus heeft de op één na grootste luchthaven van het VK plannen aangekondigd om haar huidige reservebaan, die parallel loopt aan de hoofdbaan, tegen 2030 om te vormen tot een volledig operationele start- en landingsbaan.

Deze tweede start- en landingsbaan zal de luchthaven van Gatwick in staat stellen haar maximumcapaciteit te verhogen van 62 miljoen passagiers per jaar vandaag tot 75 miljoen tegen 2038. Dit is ongeveer de capaciteit van Roissy-Charles de Gaulle vóór de gezondheids crisis. Dit zou de Londense luchthaven aanzienlijke ruimte geven om haar verkeer te laten groeien. In 2019, vóór de gezondheids crisis, verwelkomde het 47 miljoen passagiers. Dit is een record voor een platform met maar één landingsbaan.

Met dit project blaast **Vinci Airports** - dat in 2019 50,01% van het kapitaal van de luchthaven verwierf van het Amerikaanse fonds Global Infrastructure Partners - een langgekoesterde droom nieuw leven in, die al meermaals werd gedwarsboomd. Om het besluit in de wacht te slepen zal de beheerder, **alvorens zijn project aan de Britse autoriteiten voor te leggen, een openbare raadpleging houden die twaalf weken zal duren en tussen 9 september en 1 december zal worden gehouden.** En zij beweert nu al dat deze tweede start- en landingsbaan 1,5 miljard pond bruto toegevoegde waarde voor de regio zal opleveren en tegen 2038 meer dan 18.000 banen zal opleveren. Hij beweert ook dat de gevolgen voor het milieu beperkt zullen zijn en zullen bijdragen tot de doelstelling van het VK om tegen 2050 een koolstofuitstoot van nul te bereiken.

Met 75 miljoen passagiers per jaar zou Gatwick het niveau bereiken van hubs zoals Amsterdam-Schiphol, dat nu een beperkt aantal vliegbewegingen heeft, of Frankfurt. Tegelijkertijd zou de derde baan van Heathrow de luchthaven in staat stellen 135 miljoen passagiers per jaar te verwerken, tegen ongeveer 80 miljoen vóór de crisis. Daarmee zou de luchthaven Roissy-CDG ver achter zich laten, dat beperkt is tot 80 miljoen passagiers totdat er een nieuw project komt na het verlaten van Terminal 4 eerder dit jaar.

Als deze twee projecten worden gerealiseerd, zouden zij een ongekend groeipotentieel bieden voor het Londense verkeer, dat al geruime tijd dreigt te verzaadigen door de blokkering van nieuwe start- en landingsbanen. Nu Brexit de concurrentie tussen het eilandrijk en het

continent heeft verscherpt, zou dit ongetwijfeld slecht nieuws zijn voor de grote luchthavens van Europa.

***Mijn commentaar:** De aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op Heathrow of Gatwick is geen uitgemaakte zaak.*

De huidige Britse regering heeft zich tegen Heathrow uitgesproken en voor Gatwick bevindt het proces zich nog in een vroeg stadium.

> **British Airways heroverweegt zijn kortereafstandsstrategie**

(bron AFP) 27 augustus - **British Airways overweegt een dochteronderneming op te richten die zich zal specialiseren in kortereafstandsvluchten vanuit haar huidige activiteiten op de Londense luchthaven Gatwick.**

"We werken met de vakbonden aan voorstellen voor een kortereafstandsdienst op Gatwick," zei een woordvoerder van British Airways, die een bericht in de Wall Street Journal bevestigde. De onderneming wil in dit stadium echter geen details over het project geven zolang het niet is goedgekeurd.

De Wall Street Journal wijst erop dat **voor grote maatschappijen zoals British Airways langeafstandsvluchten altijd winstgevender zijn geweest dan kortereafstandsvluchten**. De oprichting van een dochteronderneming zou hen in staat stellen de kosten in deze niche te drukken en beter te concurreren met specialisten zoals de Ierse low-cost luchtvaartmaatschappij Ryanair of het Britse EasyJet, op een ogenblik dat het verkeer zich geleidelijk herstelt na de schok van de pandemie.

(...)

***Mijn commentaar:** Na Lufthansa en Air France-KLM probeert British Airways de concurrentie aan te gaan met low-cost maatschappijen*

Vorig jaar kondigde de CEO van British Airways aan dat hij de hub Gatwick wilde verlaten. Dit was voor de ultra low cost luchtvaartmaatschappij Wizz Air aanleiding om te vragen de slots van de Britse luchtvaartmaatschappij aan haar toe te wijzen.

India wil tegen 2025 100 nieuwe luchthavens en 1000 luchtroutes creëren

(bron Aerotime vertaald met Deepl) 21 aug - **De Indiase minister van burgerluchtvaart Jyotiraditya Madhavrao Scindia heeft onlangs het plan van de centrale regering aangekondigd om tegen 2025 100**

nieuwe luchthavens en 1 000 nieuwe luchtroutes te creëren in het kader van het regionale programma voor luchtverbindingen - UDAN. "We hebben besloten om tegen 2025 1 000 nieuwe luchtroutes en 100 nieuwe luchthavens te creëren in het kader van het UDAN-programma", zei Scindia op een persconferentie in Indore (ANI). "In de afgelopen vier jaar zijn van deze 1000 nieuwe luchtroutes er 363 van start gegaan. Van het streefcijfer van 100 nieuwe luchthavens zijn **er al 59 tot stand gebracht.**"

Het UDAN-programma heeft tot doel vliegreizen betaalbaar te maken voor de gewone man, zoals de Indiase regering wenst.

***Mijn commentaar:** China heeft een soortgelijk plan als India. Tegen 2035 wil China 450 luchthavens hebben, tegen 235 nu.*

Dit is goed nieuws voor de middenklasse in deze landen, maar minder voor de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Hoe zullen deze twee landen hun doelstellingen inzake de beperking van de CO2-uitstoot bereiken?

EU overweegt opnieuw inreisverbod uit de VS

(bron zakenreis met DeepI) 26 augustus - **De Europese Unie maakt zich zorgen over het toenemende aantal gevallen van het coronavirus in de Verenigde Staten en overweegt daarom een nieuw inreisverbod.** Gevaccineerde Amerikanen mogen nu naar Europa reizen; omgekeerd zijn de grenzen nog steeds gesloten. De afgelopen weken waren er in de VS meer dan 500 gevallen per 100.000 mensen, ruim boven de "veilige" grens van 75 van de EU. (...)

De Europese luchtvaartmaatschappijen rekenden op een terugkeer naar een "normaal" transatlantisch verkeer in de nabije toekomst, met de openstelling van de Amerikaanse grenzen voor niet-Amerikanen. De laatste ontwikkelingen wijzen echter op het tegendeel: het Witte Huis doet nog steeds geen enkele stap om niet-Amerikaanse burgers toe te laten, terwijl de Europese Unie nu overweegt terug te keren tot het sluiten van de grenzen voor alle niet-dringende reizen. **Een enorme teleurstelling", zo omschrijft de brancheorganisatie Airlines for Europe (A4E) de mogelijke komst van nieuwe reisbeperkingen.**

***Mijn commentaar:** Volgens Reuters heeft de Europese Unie vrijdag een proces op gang gebracht dat ertoe zal leiden dat de Verenigde Staten worden geschrapt van de lijst van landen waarvan de burgers naar Europa kunnen reizen zonder bijkomende beperkingen in verband*

met COVID-19.

De bijwerking van de lijst van landen die op de lijst van COVID-19 pandemische reizigers staan, zal op maandag 30 augustus worden vastgesteld indien geen enkele EU-lidstaat tegen die tijd bezwaar aantekent.

Vliegtuigongeval Rio-Parijs: Airbus en Air France beroepen zich tegen hun voorgeleiding aan de rechtbank en verklaren hun beroep niet-ontvankelijk

(bron AFP) 26 augustus - **Air France en Airbus zullen worden berecht voor "onvrijwillige doodslag" na de crash van Rio-Parijs in 2009, waarbij 228 mensen om het leven kwamen:** het Hof van Cassatie heeft hun beroepen niet-ontvankelijk verklaard in een uitspraak die woensdag werd gedaan en donderdag 26 augustus door AFP werd geraadpleegd.

Dit besluit "sluit twaalf jaar van procedures gevuld met hoop, onzekerheden, vernederingen maar nooit berusting af", reageerde Danièle Lamy, voorzitter van de vereniging Entraide et Solidarité AF447, in een verklaring gestuurd naar AFP. De fabrikant en de luchtvaartmaatschappij hadden beroep aangetekend tegen hun aanhangigmaking bij de correctionele rechtbank, waartoe op 12 mei was bevolen door de onderzoekskamer van het Hof van Beroep van Parijs.

(...)

Na een procedure van tien jaar **hadden de onderzoeksrechters van de afdeling collectieve ongevallen van de rechtbank van Parijs de zaak in 2019 geseponeerd, met het argument dat de onderzoeken niet hadden aangetoond dat er "sprake was van een tekortkoming van Airbus of Air France in verband (...) met de pilootfouten (...) die aan de oorsprong van het ongeval lagen".** Integendeel

, het Hof van Beroep was van oordeel dat Air France "had nagelaten de bemanningen een passende opleiding te geven (...) en informatie te verstrekken" met het oog op het technische mankement dat zich had voorgedaan, "waardoor de piloten niet hebben kunnen reageren zoals zij hadden moeten doen", had een bron dicht bij de zaak meegedeeld.

En Airbus "onderschatte de ernst van de defecten aan de luchtsnelheidsensor (...) door niet alle nodige maatregelen te nemen om de bemanningen dringend in te lichten (...) en hen doeltreffend te helpen opleiden", zo oordeelde de rechtbank volgens deze bron.

De advocaten van Airbus en Air France konden niet worden bereikt door AFP.

Mijn commentaar: De families van de slachtoffers wensten te worden gehoord door een bevoegde rechtbank.

Zij zullen tijdens een proces uitleg kunnen krijgen van Airbus en Air France over de omstandigheden van het ongeval.

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang 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**. Deze 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, 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 30 augustus gesloten op **3,977 euro**. Het is deze week met +1,30% gestegen.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 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.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is sterk gestegen van \$4 tot \$73 per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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](#). 10925 mensen ontvangen dit persbericht live