

Kerst Special



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 892, 26 december 2022

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Dank aan Philippe Lacroute, Captain B787, Air Operations Spokesman en Head of External Communications van Air France voor dit bericht dat op kerstavond werd gepubliceerd.

[\[#Aviation\]](#) Le Père Noël a déposé son plan de vol sous l'indicatif "RED ONE" et un NOTAM a été émis pour avertir tous les autres avions qui volent cette nuit de se tenir à l'écart des zones de ravitaillement afin qu'il puisse livrer des cadeaux à toute la planète.
Joyeux Noël ☺☺➔



*Gelukkig Nieuwjaar voor iedereen.
François*

PS: uiteraard moeten het volgende artikel en het bijbehorende commentaar op hun waarde worden geschat!

Persoverzicht van maandag

> Bestaat de kerstman? Antwoord in een paar wetenschappelijke berekeningen

(bron SudOuest) 21 december 2015 - **Weet jij hoeveel rendieren er eigenlijk nodig zijn om de slee van de Kerstman te trekken? En hoe snel moeten ze vliegen (?) om alle kinderen in één nacht af te leveren?**

Deze berekeningen verschenen voor het eerst in 1990, maar werden onlangs opnieuw gepubliceerd in het online wetenschappelijke tijdschrift Physlink (...). **Dus, bestaat de kerstman? Ja, natuurlijk doet hij dat. Maar we geven je wat wetenschappelijke informatie over het onderwerp...**

Een duizendste van een seconde per huis

De berekening is gebaseerd op het feit dat er twee miljard mensen onder de 18 jaar in de wereld zijn.

Ervan uitgaande dat de Kerstman geen cadeautjes bezorgt aan moslim-, joodse,

hindoeïstische of boeddhistische kinderen, moet hij nog steeds 378 miljoen kinderen tevreden stellen in 31 uur, rekening houdend met tijdsverschillen.

Uitgaande van een gemiddelde van 3,5 kinderen per huishouden en ten minste één verstandig kind per huishouden, moet de Kerstman in 31 uur 91,8 miljoen huizen bezoeken. Dat zijn 882,6 huizen om elke seconde te bezoeken. Dat is een bezoek van ongeveer een duizendste van een seconde per huis. Niet veel tijd om de slee te parkeren, het speelgoed af te zetten, te eten en te drinken wat er voor hem over is en dan te vertrekken.

3.000 keer de snelheid van het geluid om nog maar te

zwijgen over hoe snel de Kerstman moet gaan om dit allemaal op tijd te doen.

Hij zou met niet minder dan 3,7 miljoen kilometer per uur moeten reizen... Dat is 3000 keer de snelheid van het geluid. Dat zou een geweldige supersonische knal zijn. Voorlopig is de mens er nog niet in geslaagd een machine te laten vliegen met een snelheid van meer dan 3.529,6 km/u, wat niet slecht is.

214.200 rendieren om de slee te trekken

Volgens deze berekeningen kan een rendier, aangenomen dat het kan vliegen, niet meer dan 136 kilo trekken. Laten we aannemen dat de Kerstman niet zo gul is als we denken, maar laten we aannemen dat hij eerlijk is. Als hij elk kind een middelgroot pakje Lego zou brengen (iets minder dan een kilo), zou hij 353.340 ton cadeautjes op zijn slee moeten vervoeren - vier keer het gewicht van de Queen Elizabeth. Er zouden dus minstens 214.200 rendieren nodig zijn om dat allemaal te dragen, niet acht (of negen, als je Rudolf de rode neuzen meetelt).

De rendieren zouden onmiddellijk in vlammen opgaan

Nu zou het verplaatsen van meer dan 300.000 ton met een snelheid van 3,7 miljoen kilometer per uur een weerstand veroorzaken die vergelijkbaar is met die van een ruimteschip dat de atmosfeer binnenkomt. De twee loden rendieren zouden elk 14,3 quintiljoen (een quintiljoen = een miljoen tot de macht vijf) joules absorberen. Kortom, ze zouden onmiddellijk vlam vatten en de andere rendieren blootstellen aan oorverdovende supersonische knallen. Uiteindelijk zou het 4,26 duizendste van een seconde duren voordat ze allemaal verdampt waren.

Santa zou crashen op de bodem van zijn slee

Tegelijkertijd zou de Kerstman zelf worden blootgesteld aan een centrifugale kracht die 17.500 keer sterker is dan de zwaartekracht en die hem zou doden terwijl hij aan de bodem van zijn slee wordt vastgeplakt.

Al deze berekeningen houden geen rekening met het belangrijkste element: de magie van Kerstmis.

Mijn commentaar: Hoe krijg je toegang tot al deze dimensies?

Een merkwaardig toeval doet ons vermoeden dat de kerstman en Einstein samenspannen.

Deze laatste heeft namelijk sinds 1930 niets meer gepubliceerd.

Maar juist op dat moment nam de kerstman eindelijk zijn rood-witte uiterlijk aan (dankzij een frisdrankje) en ging aan de slag.

Toeval? Zeker niet!

> **Geen geannuleerde vluchten donderdag bij Air France, ondanks stakingsoproep**

(Reuters) 21 december - **De directie van Air France zei woensdag dat zij haar volledige vluchtschema op donderdag zou kunnen uitvoeren ondanks een stakingsoproep van sommige vakbonden voor cabinepersoneel.** De vakbonden Unac en SNGAF, die samen meer dan 50 procent van het cabinepersoneel van de luchtvaartmaatschappij vertegenwoordigen, hebben een stakingsverklaring ingediend. PARIJS (Reuters) - De directie van Air France zei woensdag dat zij haar volledige vluchtschema op donderdag kan uitvoeren, ondanks een oproep tot staking door sommige vakbonden voor cabinepersoneel.

De vakbonden Unac en SNGAF, die samen meer dan 50% van het cabinepersoneel van de luchtvaartmaatschappij vertegenwoordigen, hebben een staking aangevraagd voor de periode van 22 december tot 2 januari.

Zij vragen om een bindend regelgevend kader ter vervanging van de collectieve overeenkomst waarin alle statussen van het cabinepersoneel zijn vastgelegd en die in oktober afliep. Voorlopig heeft het bedrijf een management memorandum uitgegeven dat al deze statussen garandeert totdat er over een nieuwe overeenkomst is onderhandeld, wat de twee vakbonden niet voldoende beschermend vinden.

De directie van Air France wilde geen informatie geven over het aantal stakers. Zij zei dat haar verbintenis om niet aan de status van haar personeel te raken zolang de onderhandelingen over een nieuwe overeenkomst worden afgerond, haar daartoe wettelijk verplichtte.

De vakbond SNPNC en UNSA-PNC, die 48,73% van dit personeel vertegenwoordigt, wenste zich niet bij de staking aan te sluiten, in de overtuiging dat men zich geen zorgen hoeft te maken over het huidige regelgevingskader, vertelde SNPNC adjunct-secretaris-generaal Sandrine Techer aan Reuters.

De directie zal haar vluchtschema's 24 uur van tevoren bekendmaken voor de andere dagen waarop de staking betrekking heeft.

In maart worden bij Air France beroepsverkiezingen gehouden.

> **Lufthansa - Bonussen voor directie ondanks staatssteun**

(bron: Reuters) 20 dec - **Leden van de raad van bestuur van Lufthansa krijgen elk een miljoenenbonus voor de jaren 2021 en 2022, de periode waarin de Duitse luchtvaartmaatschappij door de staat is gered,** meldde de krant Handelsblatt dinsdag.

De raad van commissarissen heeft de betalingen tijdens een vergadering begin

december goedgekeurd, aldus de krant, die zich beroept op bronnen binnen het bedrijf.

Sommige personeelsvertegenwoordigers stemden tegen de bonussen, omdat zij deze in strijd achtten met de voorwaarden van het reddingsplan, voegde zij eraan toe.

Een woordvoerder van Lufthansa waarmee Reuters contact opnam, weigerde commentaar te geven op de besprekingen in de raad van commissarissen.

De Duitse staat redde Lufthansa van een faillissement tijdens de Covid-19 pandemie met een bailout van in totaal 9 miljard euro. De regering heeft in september al haar aandelen in de luchtvaartmaatschappij verkocht.

Een woordvoerder van Lufthansa vertelde Handelsblatt dat het geld pas in 2025 wordt uitbetaald, als alles goed gaat, wat betekent dat de betalingen niet met terugwerkende kracht zijn, maar deel uitmaken van een langetermijnbonus.

Mijn commentaar: Merk op dat de Duitse staat tegen de bonussen van de directie van Lufthansa is.

De Covid-19 pandemie veroorzaakte een ongekende crisis voor de luchtvaartindustrie en Lufthansa overleefde alleen dankzij een plan van 9 miljard euro aan overheidssteun en gegarandeerde kredieten, in ruil voor een kapitaalbreng door de staat, die in 2020 haar grootste aandeelhouder werd.

Om dit plan te kunnen aanvaarden, bepaalde de Europese Commissie dat de leden van het management van de groep geen bonussen mochten ontvangen tijdens de periode waarin de overheidssteun werd gebruikt.

Het is dus aan de Europese Commissie en niet aan de Duitse staat om te beoordelen of de betaling van deze bonussen in overeenstemming is met de door haar vastgestelde regels.

Volgens de informatie waarover ik beschik, moet de toekomstige betaling van deze bonussen bij Lufthansa worden goedgekeurd.

Dezelfde vraag kan zich voordoen bij Air France-KLM.

In het kader van de steun aan de Air France-KLM-groep bestaan er twee soorten beperkingen naast elkaar.

Toen Air France financiële steun kreeg van de Franse staat, werden de luchtvaartmaatschappij door de Franse staat voorwaarden opgelegd, zoals het sluiten van routes of de noodzaak om de CO2-uitstoot tegen 2030 drastisch te verminderen [niet-limitatieve lijst].

Toen KLM financiële steun kreeg van de Nederlandse staat, werden andere voorwaarden gesteld. Werknemers moesten hun loon verlagen (tot 20% voor de hoogste inkomens). Bovendien verbood de Nederlandse Staat de betaling van variabele aandelen aan de managers van KLM totdat de steun was terugbetaald [niet-

limitatieve lijst].

Vervolgens heeft de Europese Commissie bij de eerste herkapitalisatie van Air France beperkingen opgelegd, zoals het opgeven van slots op Orly of het bevriezen van de variabele aandelen van de managers (van Air France en Air France-KLM) totdat 75% van de staatssteun is terugbetaald. Dit zijn dezelfde beperkingen die aan Lufthansa werden opgelegd.

KLM, die niet geherkapitaliseerd is, is niet gedwongen door de Europese Commissie.

> Rome wil de verkoop van ITA AIRWAYS, die door LUFTHANSA wordt gezocht, bespoedigen.

(bron Agefi) 26 december - **De Italiaanse regering heeft woensdag in de ministerraad een ontwerpdecreet goedgekeurd om de procedure voor de verkoop van ITA Airways te versnellen, waarbij de staat de mogelijkheid krijgt om in eerste instantie een minderheidsbelang te verkopen,** vertelde een regeringsbron aan AFP.

De Duitse luchtvaartgigant Lufthansa, die als favoriet wordt beschouwd in de race om de opvolger van Alitalia te kopen, zou dus in verschillende fasen in het kapitaal van de Italiaanse maatschappij kunnen stappen. Lufthansa heeft altijd gezegd voorstander te zijn van een volledige privatisering van ITA.

Officieel zijn echter alle kandidaten voor de overname die aan de vorige procedure hadden deelgenomen "bevestigd", aldus deze regeringsbron. Een belangrijk criterium voor de selectie zal het industriële plan van de potentiële koper zijn, voegde zij eraan toe.

Deze nieuwe regeling vervangt het vorige decreet van de vorige regering van Mario Draghi, dat voorzag in de verplichting voor de Italiaanse staat, die 100% aandeelhouder is van ITA Airways, om een meerderheidsbelang te verkopen en gedurende een bepaalde tijd een minderheidsbelang te behouden.

De verkoop van een eerste minderheidsbelang zou volgens het nieuwe decreet kunnen gebeuren via een voor de toekomstige koper gereserveerde kapitaalverhoging.

Volgens het dagblad Corriere della Sera mikt Lufthansa op een aandeel van ten minste 40%, ter waarde van 180 tot 200 miljoen euro, en zou zij haar belang later kunnen uitbreiden tot 100%

Mijn commentaar: Zoals u kunt zien, is er niet veel nieuws in deze periode van het kerstseces.

Blijven over de 2022 soaps, ITA Airways (boven) en de Boeing 737Max (onder).

> Boeing: een geheime stemming in Washington redt de laatste twee

versies van de 737 Max

(bron Les Echos) 20 december - **De grote "zucht" van verlichting bij Boeing moet gehoord zijn van Washington tot Seattle.** Na een lang debat heeft het **Amerikaanse Congres er dinsdag uiteindelijk mee ingestemd de vliegtuigbouwer een nieuwe vrijstelling te verlenen voor de installatie op de twee laatste versies van de 737 Max - de Max 7 en de Max 10 - van veiligheidsapparatuur die vanaf 1 januari verplicht had moeten worden.** Dit zal Boeing in staat stellen de certificering van deze twee nieuwe modellen te voltooien, met leveringen die in 2023 moeten beginnen.

Zonder deze extra tijd leek de toekomst van haar laatste twee modellen die zich nog in het certificeringsproces bevonden, zeer twijfelachtig. Afgelopen juli zei David Calhoun, CEO van Boeing, dat het uitblijven van uitstel zou kunnen leiden tot de annulering van de programma's Max 7 en Max 10. En daarmee ook het verlies van duizenden banen en de mogelijkheid voor Boeing om de markt voor vliegtuigen met één middengang, die nu door Airbus wordt gedomineerd, om te buigen.

Een teken van de spanningen rond deze kwestie is dat over deze last-minute maatregel in de vroege ochtenduren in Washington werd gestemd, naast een reeks niet-gerelateerde amendementen, als onderdeel van een zogenaamde "omnibus" wijzigingswet. Het debat woedde echter al maanden, in het Congres en in de media, tussen voorstanders van onverzettelijkheid tegenover Boeing en degenen die vreesden dat dit het herstel van de groep in gevaar zou brengen.

In 2020, na de crashes van de Boeing 737 Max van Lion Air in 2018 en Ethiopian Airlines in 2019, had de Amerikaanse wetgever de regels voor de certificering van vliegtuigen grondig herzien, door met name voor te schrijven dat alle vliegtuigen die vanaf 1 januari 2023 worden gecertificeerd, moeten zijn uitgerust met een modern systeem voor de signalering van storingen en waarschuwingen van de bemanning (het EICAS-systeem).

Deze uitrusting is reeds aanwezig op alle moderne vliegtuigen, maar de vele opeenvolgende versies van de 737, gebaseerd op de certificering van 1967, hebben het tot dusver zonder deze uitrusting gered. Dit geldt ook voor de laatste twee versies, Max 7 en Max 10, die vóór de 2020-verordening zijn ontworpen.

Boeing had twee jaar de tijd om de certificering van de Max 7 en Max 10 zonder het EICAS-systeem te voltooien, zodra de

verordening was aangenomen. Anders zouden beide vliegtuigen onder de nieuwe certificeringsregels vallen. Dit zou niet alleen een volledige revisie van de avionica van Boeing hebben vereist, maar ook een specifieke opleiding voor de piloten van de klantmaatschappijen in de nieuwe cockpit. **In tegenstelling tot alle verwachtingen bleek deze oorspronkelijke termijn van twee jaar**

echter **onvoldoende om Boeing in staat te stellen het certificeringsproces te voltooien,** dat nu rechtstreeks door de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteiten (FAA) wordt uitgevoerd en niet langer aan Boeing-werknemers wordt gedelegeerd. Vandaar de lobby van de vliegtuigbouwer vanaf afgelopen zomer om een nieuwe termijn te verkrijgen, toen duidelijk werd dat de twee toestellen niet vóór de noodlottige datum van 31 december zouden worden gecertificeerd. De groep heeft

zelfs zijn hoofdkwartier verplaatst van Chicago naar Washington.

De verlenging gaat (...) gepaard met een verbintenis van de vliegtuigfabrikant om binnen drie jaar ten minste twee belangrijke veiligheidsverbeteringen - één betreffende de meting van de snelheid en de stand van het vliegtuig, en de andere het trilsignaal in de stuurkolom bij een overtrek - aan te **brenge**n in alle Max-vliegtuigen die in gebruik zijn. Deze verplichting is reeds opgelegd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in ruil voor de opheffing van het vliegverbod voor Max, en komt ten laste van de vliegtuigfabrikant.

***Mijn commentaar:** Boeing heeft er hard op aangedrongen geen EICAS te installeren in zijn B737 MAX 10's, gewoon omdat de cockpit van de B737 Max klein is en er geen ruimte is om nieuwe apparatuur in te bouwen.*

Bovendien heeft Boeing, in september jongstleden door de Amerikaanse toezichthouder op de financiële markten (SEC) ervan beschuldigd dat zij na twee dodelijke vliegtuigongelukken verschillende openbare mededelingen had gedaan waarin zij stelde dat de 737 MAX geen risico vormde, ermee ingestemd 200 miljoen dollar te betalen.

Laten we hopen dat de Amerikaanse fabrikant, en de passagiers van de B737Max, niet opnieuw met een ongeval worden geconfronteerd.

> Europa loopt achter in de race om koolstofvrij te maken

(bron: Journal de l'Aviation) 20 december - **De Europese Unie kan grote dingen doen.** En ondanks alle decennialange kritiek op haar logheid heeft zij laten zien dat zij snel kan handelen en krachtige beslissingen kan nemen wanneer zij in een crisis verkeert, bijvoorbeeld tijdens de covid-19 pandemie of de invasie van Oekraïne. Maar hij valt ook snel terug in zijn gewoontes.

In een tijd waarin de opwarming van de aarde en de energieproblematiek op hun hoogtepunt zijn, is zij de afgelopen twee jaar bezig geweest met het opstellen van een beleid om het continent koolstofvrij te maken. De Green Deal met zijn vele onderdelen, waaronder het beroemde "Fit for 55", beschrijft de koers en de doelstellingen (vermindering van de CO₂-uitstoot van de EU met ten minste 55% in 2030 ten opzichte van 1990 en vervolgens het bereiken van koolstofneutraliteit in 2050), en definieert ook het draagvlak voor een rechtvaardige transitie.

Maar de middelen om dit te bereiken zijn verwarrend. Dit is wat **Guillaume Faury**, die onlangs als voorzitter van het GIFAS de leden van de AJPAE (Association of Professional Journalists in Aeronautics and Space) toesprak, denkt en de **"belastingen, barrières, belemmeringen", dreigende boetes en rigide regelgeving betreft die gepaard gaan met zeer grote investeringen in technologie.** "Er zijn tegenstrijdigheden te beheren. Dus onzekerheid. Er is dus een risico voor investeerders om zich in te zetten voor decarbonisatie en nog meer voor de luchtvaart.

Integendeel, diezelfde beleggers horen een veel melodieuzer liedje van over de Atlantische Oceaan. Met de aan het eind van de zomer aangenomen Inflation Reduction Act (IRA), die een aanvulling vormt op twee andere wetten ter verbetering van het economisch concurrentievermogen, de innovatie en de industriële productiviteit in de Verenigde Staten, plant de **regering van Joe Biden bijna 400 miljard dollar aan nieuwe uitgaven en belastingvoordelen om de ontwikkeling van schone energie, waaronder SAF, te stimuleren.** In enkele maanden tijd heeft het plan al effect gehad op de verplaatsing van bepaalde activiteiten in deze strategische sector.

"De IRA is zeer goed nieuws voor het versnellen van investeringen in koolstofarme energie, met name voor de luchtvaart. Het geeft investeerders een duidelijk traject en een hoge mate van zekerheid over de relevantie van hun investeringen en het rendement ervan. Anderzijds is **het ook een pakket dat het "level playing field" destabiliseert,**" aldus Guillaume Faury.

Een zorg die ook wordt gedeeld door de president van de Franse Republiek, Emmanuel Macron. Aan het eind van de Europese Raad van 15 december riep hij Europa op om "veel sneller en veel krachtiger" te werk te gaan om investeringen in het koolstofarm maken van Europa te ondersteunen, zelfs als dat betekent dat een plan moet worden uitgevoerd dat vergelijkbaar is met de IRA. "We moeten een antwoord hebben om eerlijke concurrentie te behouden en grote projecten te verdedigen, met name op het gebied van groene technologieën en toekomstige technologieën in Europa", zei hij, waarbij hij een vereenvoudiging van de regels voorstelde en een antwoord dat begin 2023 klaar zou moeten zijn.

De IATA roept Europa en de Europese regeringen al jaren op om minder te straffen en meer te stimuleren, niet alleen op milieugebied. De Verenigde Staten hebben het zware geschut ingezet om hun energietransitie te bevorderen en tegelijkertijd hun industrie te stimuleren, terwijl de urgentie van decarbonisatie nog nooit zo groot is geweest. Dit is de nieuwe crisis die Europa kan versnellen.

Mijn commentaar: Er bestaat een groot risico dat, bij gebrek aan een wereldwijde harmonisatie van de aan de commerciële luchtvaart opgelegde beperkingen, niet-Europese luchtvaartmaatschappijen zich zullen ontwikkelen ten koste van Europese luchtvaartmaatschappijen.

Cla zal de strijd tegen klimaatverandering niet bevorderen, integendeel.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 26 december op 1,2685 euro. Hij stijgt licht deze week (+1,16%).

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM

is **1,50 euro**. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de](#) brandstofprijzen

Olie en vliegtuigbrandstof zijn terug op niveaus die dicht bij die van het begin van het jaar liggen, hoewel het verschil tussen de olie- en vliegtuigbrandstofprijzen nog steeds zeer groot is. De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met 6 dollar gedaald tot 114 dollar per vat. Het is bijna het laagste niveau sinds het begin van de gezondheidscrisis. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met 4 dollar tot 84 dollar. Het is op een redelijker prijsniveau.

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

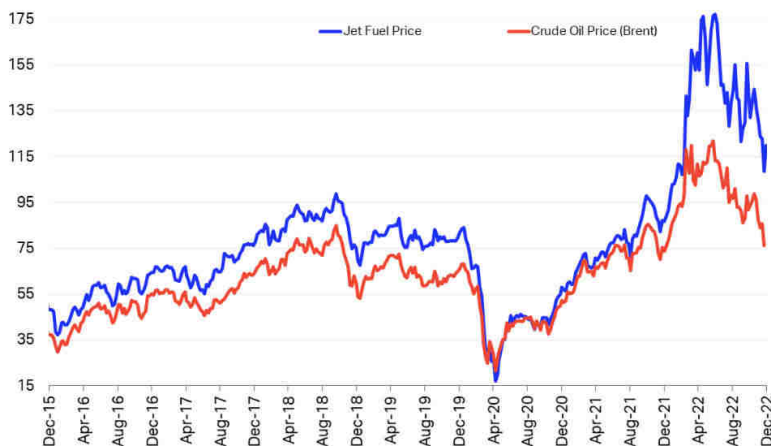
Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen omlaag gedreven.

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - december 2022.

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Vliegtuigbrandstofprijzen per vat per wereldregio (bron IATA) per 16 december 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 10.6% at 120/bbl

16 December 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	285.75	120.01	947.72	326.07	10.6%	-8.6%	38.4%
Asia & Oceania	22%	277.36	116.49	920.28	332.85	12.6%	-3.3%	36.4%
Europe & CIS	28%	286.72	120.42	950.13	324.45	8.2%	-10.2%	39.4%
Middle East & Africa	7%	270.78	113.73	897.97	339.62	11.1%	-7.4%	35.6%
North America	39%	291.37	122.37	966.75	325.33	11.2%	-10.3%	39.2%
Latin & Central America	4%	296.46	124.51	983.66	344.92	10.8%	-8.0%	40.3%

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad ik u aan een **persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

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

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.368 mensen ontvangen dit persoverzicht live