

Air France-KLM verliest interesse in de Airbus A350-1000



I Brief van François Robardet Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

N°1029 - 18/08/2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, klik dan hier.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, klik dan hier,

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](#)

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud

Air France-KLM verliest interesse in de Airbus A350-1000

Wie neemt TAP Air Portugal over: Air France-KLM, Lufthansa of IAG?

Turkish Airlines bevestigt groot belang in Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa

Lufthansa is van plan om haar toekomstige Boeing-vliegtuigen via Zwitserland te importeren. Is dit genoeg om de douanerechten te beteugelen?

Luchtvervoer: Europa stijgt op, Frankrijk blijft aan de grond

Milieu : Air France-KLM neemt deel aan de ontwikkeling van het Fuel Emissions Label van de Europese Unie

> **Air France-KLM verliest interesse in de Airbus A350-1000**

(bron Journal de l'Aviation) 12 augustus 2025

Mijn commentaar: De aanpassing waartoe Air France-KLM heeft besloten heeft alleen betrekking op de 50 vaste orders voor de A350.

De A350-1000's zullen ofwel de Boeing 777-300's van de groep vervangen - die relatief recent zijn - ofwel de 777-200's van KLM. In het laatste geval is het de bedoeling om de aangeboden capaciteit te vergroten zonder het aantal vluchten te verhogen, om zo de beperkingen in verband met de slots op Schiphol te omzeilen.

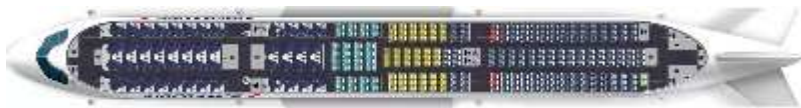
De verdeling tussen de A350-900 en A350-1000 kan later worden herzien, wanneer de resterende 40 opties worden geactiveerd.

De vloot van Air France bestaat momenteel uit ongeveer veertig A350-900's, die geleidelijk worden omgebouwd.

De oudere toestellen hebben een capaciteit van 324 passagiers:



De nieuwe bieden minder stoelen (292) maar meer business- en premiumstoelen, wat de strategie van de Franse luchtvaartmaatschappij weerspiegelt om zich hoger in de markt te positioneren.



Ter vergelijking, de low-cost luchtvaartmaatschappij French Bee biedt twee configuraties met 411 en 480 stoelen.

Lees het artikel :

De Air France-KLM groep heeft zijn orders voor Airbus A350-1000's drastisch teruggeschroefd door de meeste ervan om te zetten in A350-900's als onderdeel van een herbeoordeling van zijn behoeften voor zijn toekomstige gecombineerde wide-body vloot.

Air France-KLM heeft geen gedetailleerde verklaring afgegeven, maar heeft de aanpassing bevestigd. De verandering is zichtbaar in de laatste update van het orderboek van Airbus.

De Frans-Nederlandse groep had oorspronkelijk 50 A350's besteld tegen 2023 (39 A350-900's en 11 A350-1000's), met aankooprechten voor nog eens 40 vliegtuigen, maar **besloot uiteindelijk** in juli **om acht van de elf A350-1000's om te bouwen tot A350-900's**.

Dit betekent dat er nog maar drie A350-1000's in bestelling zijn.

Vrachtmaatschappij Martinair heeft ook besloten om het aantal A350F's dat het verwachtte met één te verminderen, net als Air France. **In eerste instantie zouden Air France en Martinair elk vier A350F's ontvangen op een verbintenis van acht vliegtuigen. Deze A350F-bestelling is dus teruggebracht naar zes toestellen.**

De nieuwe A350F's zullen uiteindelijk de Boeing 777-200F's van Air France en de Boeing 747-400F's van KLM/Martinair vervangen.

Air France heeft al een vloot van 39 A350-900's. Het is nog steeds de bedoeling dat de Air France-KLM groep de komende jaren een van de belangrijkste exploitanten wordt van de nieuwe familie langeafstandsvliegtuigen van Airbus.

> Wie van Air France-KLM, Lufthansa of IAG neemt TAP Air Portugal over?

(bron BFM) 14 augustus 2025

***Mijn commentaar:** In tegenstelling tot wat het artikel suggereert, gaat het in dit stadium niet om een privatisering.*

De Portugese staat wil de meerderheid van het kapitaal behouden (50,1%), wat echter de mogelijkheid openlaat voor niet-Europese investeerders om in het kapitaal te stappen, binnen de limiet van 49% die is vastgelegd voor Europese luchtvaartmaatschappijen.

IAG, dat al 20% aandeelhouder is van Air Europa, lijkt zich in een ongunstige positie te bevinden. Sterker nog, de Europese Commissie zal waarschijnlijk bedenkingen hebben bij het idee dat IAG haar belang in de meeste luchtvaartmaatschappijen op het Iberisch schiereiland zou vergroten.

Lees het artikel :

De privatisering van de nationale luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal, die meerdere keren is uitgesteld, **is nu officieel van start gegaan. Het afgekondigde decreet voorziet in de verkoop van 49,9% van de maatschappij aan een of meer strategische investeerders, waarvan 5% zal worden gereserveerd voor werknemers.** Europese luchtvaartgiganten staan al in de rij. Het moet gezegd worden dat de luchtvaartmaatschappij een aantal serieuze activa heeft. In het bijzonder haar strategische slots naar Brazilië (25% van de Europese capaciteit), Portugeessprekende Afrikaanse landen en de Verenigde Staten vanaf haar hub in Lissabon, die de Portugese regering wil behouden en ontwikkelen.

TAP vervoerde vorig jaar 16 miljoen passagiers en genereerde een winst van 54 miljoen euro, vergeleken met een recordverlies van 1,6 miljard euro in 2021. **Het bedrijf werd verlamd door de Covid-19 pandemie en werd in 2020 met spoed gehernationaliseerd met 2,55 miljard euro steun van de Portugese regering.** De Europese Commissie keurde de steun goed in ruil voor de uitvoering van een drastisch herstructureringsplan.

De Portugese regering hoopt ten minste haar aandeel in het verkoopproces terug te krijgen. En **de regering wil snel te werk gaan: de verkoop moet uiterlijk begin 2026 zijn afgerond** en de eerste biedingen moeten binnen zes maanden worden ingediend. Privatisering heeft al de interesse gewekt van de drie belangrijkste Europese luchtvaartgroepen, **Lufthansa, Air France-KLM en IAG** (British Airways, Vueling, enz.), die **het afgelopen jaar ontmoetingen hebben gehad met de regering.**

Air France-KLM heeft haar interesse meermaals bevestigd, waarbij de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij in een persbericht verklaarde klaar te zijn om deel te nemen aan het proces zodra alle details bekend zijn gemaakt. IAG, de moedermaatschappij van British Airways, heeft ook herhaald dat het "ernaar uitzielt om de voorwaarden van de potentiële verkoop van TAP te bekijken en alle details en voorwaarden van het proces zorgvuldig in overweging zal nemen zodra deze beschikbaar zijn".

Wie het bod echter wint, moet kunnen aantonen dat hij in goede gezondheid verkeert. Hij zal het merk TAP moeten behouden, het netwerk en de vloot moeten ontwikkelen en de aanwezigheid op de luchthavens van Lissabon, Porto en Faro moeten versterken. Deze verkoop is de laatste episode in een

grote concentratie van het Europese luchtruim. Air France-KLM gaf onlangs aan dat het zijn belang in het Zweedse SAS wilde verhogen van 19,9% (verworven in de zomer van 2024) naar 60,5%. Lufthansa heeft op haar beurt ITA (ex-Alitalia) overgenomen na een strijd met Air France en 10% van Air Baltic.

> Turkish Airlines bevestigt groot belang in Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa

(bron Contactonews) 15 augustus 2025

Mijn commentaar: Turkish Airlines stelt voor om Air Europa op één miljard euro te waarderen, het dubbele van het bedrag dat door IAG, Air France-KLM en Lufthansa wordt geschat.

Als de deal doorgaat, behoudt de familie Hidalgo officieel 54% van het kapitaal, tegenover 26% voor Turkish Airlines en 20% voor IAG. Maar wie zal er in werkelijkheid beslissen? Zeker niet de familie Hidalgo.

Vooraf omdat IAG zelf wordt gedomineerd door Qatar Airways, dat meer dan 20% van het kapitaal in handen heeft. Met andere woorden, tussen Turkije, de Golf en IAG verschuift de macht al naar elders.

De familie Hidalgo lijkt vast te zitten in de schulden. Omdat ze er niet in is geslaagd een overeenkomst te sluiten met een Europese partner, heeft ze paradoxaal genoeg een meerderheidsbelang... maar met een belang dat onmogelijk te gelde kan worden gemaakt.

Lees het artikel :

Europese media melden dat **Turkish Airlines een lening van 275 miljoen euro zal verstrekken aan Air Europa, waardoor het een belang van 26% tot 27% krijgt in de Spaanse luchtvaartmaatschappij.**

De transactie is nog afhankelijk van de wettelijke goedkeuringen die nodig zijn om de bindende overeenkomst te formaliseren. Het nieuws werd bevestigd door Juan José Hidalgo, voorzitter van Air Europa, die zijn tevredenheid uitsprak over de overeenkomst, die tot doel heeft de financiële structuur van de luchtvaartmaatschappij te versterken.

Het belangrijkste doel van deze kapitaalinjectie zou de vervroegde terugbetaling zijn van de lening van €475 miljoen die door Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) aan Air Europa is verstrekt om de gevolgen van de pandemie op te vangen. Afgelopen mei had het bedrijf al een andere lening van 150 miljoen euro terugbetaald die was verstrekt door het Instituto de Crédito Oficial (ICO). Dankzij de fondsen van Turkish Airlines en haar eigen liquide middelen probeert Air Europa haar verplichtingen tegenover de staat na te komen.

Als de operatie doorgaat, behoudt IAG (International Airlines Group) 20% van het eerder verworven kapitaal; Turkish Airlines wordt aandeelhouder met 26% of 27% na conversie van de lening en de familie Hidalgo/Globalia blijft meerderheidsaandeelhouder.

De deal komt nadat andere grote Europese groepen, zoals Air France-KLM en Lufthansa, interesse hadden getoond in de aankoop, maar zich uiteindelijk terugtrokken uit de onderhandelingen, volgens berichten van de afgelopen weken.

> Lufthansa is van plan om haar toekomstige Boeing-vliegtuigen via Zwitserland te importeren. Is dit genoeg om de douanerechten te beteugelen?

(bron Le Temps) 13 augustus 2025

Mijn commentaar: Pogingen om Amerikaanse sancties te omzeilen zijn niet ongewoon.

Tot 2022 gebruikte China bijvoorbeeld de vrachthub van Addis Abeba om textiel te exporteren naar de Verenigde Staten (zie mijn commentaar op het artikel "Ethiopian Airlines verloor 190 miljoen dollar in twee maanden" in mijn nieuwsbrief nr. 745).

Meer recentelijk werden vijf Boeing 777's discreet overgebracht naar Iran, waarbij Amerikaanse sancties werden omzeild dankzij een voorlopige registratie in Madagaskar (bronnen: Jeune Afrique en Journal de l'Aviation).

Lees het artikel :

De Duitse **Lufthansa Groep is van plan om via Zwitserland nieuwe Boeing-vliegtuigen te kopen in de Verenigde Staten**. Deze maatregel zou het Amerikaanse handelstekort met Zwitserland kunnen verminderen en strafheffingen kunnen vermijden, volgens een woensdag gepubliceerd bericht van Tages-Anzeiger.

Lufthansa bestelt ongeveer 100 Boeing-vliegtuigen, met een cataloguswaarde van CHF 21 miljard, die in de komende zeven jaar moeten worden geleverd. Ze zullen niet zoals voorheen worden gekocht via leasemaatschappijen in regio's met lage belastingen zoals Malta of Ierland, maar via Zwitserland, meldt de publicatie.

Achter het bezoek van de Bondsraad aan Washington

Deze maatregel zou kunnen helpen om het handelstekort tussen de Verenigde Staten en Zwitserland (CHF 48 miljard in de eerste helft van het jaar, inclusief goudzendingen) te verminderen. Het zou ook geen directe gevolgen hebben voor de vloot van Swiss, aldus de publicatie. De vliegtuigen zouden voor andere maatschappijen van de Lufthansa groep vliegen. Lufthansa had deze maatregel al overwogen om eventuele vergeldingsrechten van de Europese Unie te omzeilen.

Swiss weigerde van zijn kant commentaar te geven, maar wees er wel op dat de CEO van de luchtvaartmaatschappij, Jens Fehlinger, een Zwitserse delegatie naar de Verenigde Staten heeft vergezeld. "Het doel van de reis was besprekingen op politiek niveau om het kader van het douanebeleid te verbeteren, omdat eerdere onderhandelingen niet de vooruitgang hadden opgeleverd waarop Zwitserland had gehoopt."

(...)

Op een vraag van AWP ging Lufthansa ook niet in op de informatie, maar zei dat het "in het algemeen duidelijk geïnteresseerd is in het economische succes van Zwitserland op lange termijn. Vlootaankopen worden door de Lufthansa Group gedaan in nauwe samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen."

(...)

> Luchtvervoer: Europa stijgt op, Frankrijk blijft aan de grond

(bron Les Echos) 12 augustus 2025

Mijn commentaar: Als het luchtvervoer in Frankrijk minder snel groeit dan elders, komt dat minder door de lagekostenmaatschappijen dan door het gewicht van de trein, die in het land zeer concurrerend is.

Vooraf omdat het verkeer van low-cost maatschappijen goed is opgenomen in de Franse cijfers.

Lees het artikel :

De zomer van 2025 zou opnieuw een goed jaar moeten worden voor het Europese luchtvervoer, te oordelen naar de tussentijdse cijfers. Ondanks de vrees voor een mogelijke vertraging van de vraag steeg het luchtverkeer van en naar het Europese continent in juli met nog eens 3% in vergelijking met juli 2024, volgens de cijfers van Eurocontrol, met een gemiddelde van 35.391 vluchten per dag. Dit is een duidelijke opleving na de lichte dip in juni, toen de groei daalde tot 1,7%.

Nog een reden voor tevredenheid, afkomstig uit de statistieken van Eurocontrol: vertragingen in verband met luchtverkeersbeheer daalden in juli met 23%, met 68% van de vluchten die min of meer op tijd aankwamen. De daling bedroeg zelfs 39% voor vertragingen die verband hielden met personeelsproblemen in de luchtvaartnavigatiecentra.

Deze groei verschilt echter nogal van land tot land, en Frankrijk blijft achter, met een verkeer dat eind juli/begin augustus vrijwel stabiel is (+1%) in vergelijking met de zomer van 2024, en nauwelijks onder dat van 2019 ligt (+2%). **Met een gemiddelde van 4.779 vluchten per dag deze week staat Frankrijk slechts op de vijfde plaats in Europa**, achter het Verenigd Koninkrijk, nummer één met 6.300 dagelijkse vluchten, Spanje (6.146 vluchten), Duitsland (5.439 vluchten) en Italië (4.821 vluchten).

Deze stagnatie van het aantal aangeboden vluchten in Frankrijk, die door de Union des Aéroports Françaises en de Fédération des Métiers de l'Aviation wordt toegeschreven aan de te hoge belasting op vliegtickets, wordt bevestigd door gegevens van het onderzoeksbureau Cirium, dat de diensten van luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld verzamelt en analyseert. Volgens deze cijfers steeg de stoelcapaciteit in Frankrijk in juli met slechts 1,6% (met 19,8 miljoen verkochte stoelen), vergeleken met een gemiddelde stijging van 4,5% voor de landen van de Europese Unie, en 1,1% in augustus.

Deze Franse ondermaatse prestatie is deels te wijten aan een staking van de luchtverkeersleiders op 3 en 4 juli, die leidde tot de annulering van 1.422 vluchten. **Maar het is ook, en vooral, te wijten aan het belang van low-cost luchtvaartmaatschappijen in de groei van het luchtverkeer, die het meest uitgesproken zijn tegen de Franse belastinginval.**

Te beginnen met de Ryanair-groep, die vorige maand aankondigde zijn aanbod in Frankrijk deze winter drastisch te verlagen als reactie op de belastingverhoging. Dit dreigement werd vorige week herhaald door Michael O'Leary in een interview met Le Parisien. Ryanair is nu meer dan ooit Europa's grootste luchtvaartmaatschappij, met een gemiddelde van 3.699 vluchten per dag deze zomer en 20,2 miljoen vervoerde passagiers alleen al in juli, en de activiteiten van verschillende Franse regionale luchthavens zijn afhankelijk van haar goodwill.

Op de tweede trede van het Europese podium vinden we een andere lagekostenmaatschappij, EasyJet, met 1.858 vluchten per dag deze zomer, gevolgd door Turkish Airlines met 1.743 vluchten per dag, een stijging van 11% ten opzichte van de zomer van 2024. Lufthansa en Air France komen respectievelijk op de vierde en vijfde plaats, met gemiddeld 1.188 vluchten per dag over de afgelopen 30 dagen voor de Franse luchtvaartmaatschappij, 4% meer dan in 2024. Ze wordt op de voet gevolgd door een derde lagekostenmaatschappij, Wizz Air, met 1.105 dagelijkse vluchten.

Maar sommigen zullen tenminste troost vinden in de trend in CO2-uitstoot. Volgens Eurocontrol is Frankrijk een van de zes Europese landen waarvan de CO2-uitstoot van het luchtvervoer (met 2,1%) onder het niveau van augustus 2019 blijft.

> Milieu : Air France-KLM neemt deel aan de ontwikkeling van het Fuel Emissions Label van de Europese Unie

(bron Air Journal) 16 augustus 2025

Mijn commentaar: Ik verwelkom nogmaals het engagement van de Air France-KLM groep om het luchtvervoer koolstofvrij te maken.

Bij het voorbereiden van dit commentaar was ik verbaasd dat ik geen lijst met Scope 1 broeikasgasemissies voor alle luchtvaartmaatschappijen ter wereld kon vinden.

Hier zijn de antwoorden van verschillende AI-modules:

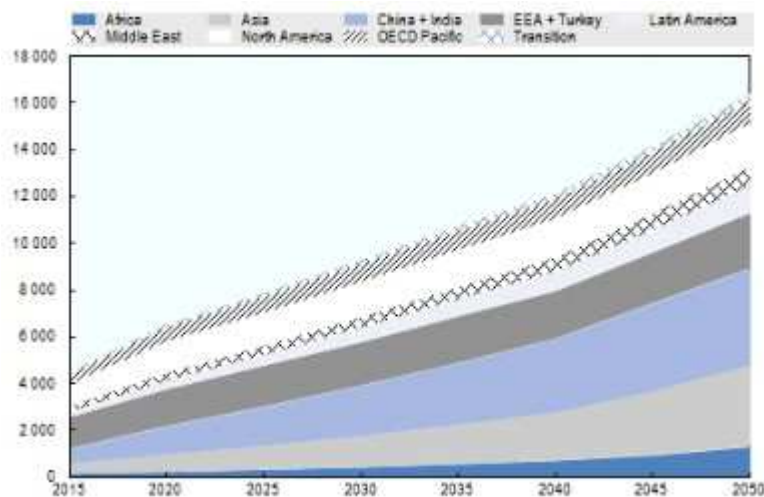
- er zijn veel rapporten en onderzoeken - institutioneel, academisch en associatief - over de wereldwijde uitstoot van de luchtvaartsector en de koolstofvoetafdruk van luchtvaartmaatschappijen, evenals over de trends, ranglijsten en decarbonisatietrajecten die worden gevolgd door de belangrijkste spelers op de markt.
- Momenteel zijn er geen robuuste en gedetailleerde openbare bronnen voor Scope 1-emissies van de grote Aziatische/Chinese luchtvaartmaatschappijen, in tegenstelling tot westerse maatschappijen waar ESG/SASB-publicaties uitgebreider zijn.

Ter herinnering: de totale bruto Scope 1 broeikasgasemissies zijn de directe broeikasgasemissies van activa die eigendom zijn van of beheerd worden door een bedrijf en haar dochterondernemingen.

Het zou nuttig, zo niet noodzakelijk, zijn om routekaarten voor het koolstofarm maken van alle grote luchtvaartmaatschappijen ter wereld op te stellen.

Als eerste stap zou elke luchtvaartmaatschappij haar jaarlijkse gegevens over broeikasgasemissies moeten publiceren. De IATA zou verantwoordelijk zijn voor de publicatie van een samenvattend verslag en vervolgens voor het opstellen van de stappenplannen.

Ik vrees dat dit op verzet zal stuiten van de landen met de grootste groeiverwachtingen (zie mijn brief nr. 930).



Lees het artikel :

Air France-KLM wordt de eerste luchtvaartgroep die samenwerkt met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) om de ontwikkeling van het Fuel Emissions Label, het toekomstige Europese label voor koolstofemissies van vluchten, te ondersteunen.

Deze samenwerking, die wordt ondersteund door de Europese Commissie, heeft als doel consumenten te voorzien van gestandaardiseerde en betrouwbare gegevens over de CO₂-uitstoot en brandstofefficiëntie van vluchten binnen Europa. Het doel is om klanten in staat te stellen geïnformeerde keuzes te maken bij het boeken van hun vliegreis.

Als onderdeel van deze samenwerking zal Air France-KLM een actieve bijdrage leveren door EASA's Fuel Emissions Label-portaal te testen en feedback te geven over het technische en methodologische ontwerp, waarbij ze haar operationele expertise inzet om dit milieulabel van morgen vorm te helpen geven. **"Air France-KLM zet zich in voor een eerlijk wereldwijd kader. Onze vroegtijdige en actieve deelname is bedoeld om bij te dragen aan de implementatie van een transparant, eerlijk en efficiënt systeem voor alle luchtvaartmaatschappijen"**, aldus Benjamin Smith, Chief Executive Officer van Air France-KLM.

In haar persbericht **wijst de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep erop dat "deze aanpak volledig in lijn is met [haar] wereldwijde decarbonisatiestrategie**. Om dit te bereiken gebruikt de Groep alle hefbomen die tot haar beschikking staan: vlootvernieuwing met vliegtuigen van de nieuwe generatie die tot 25% minder brandstof verbruiken, het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) en de inzet van operationele maatregelen zoals eco-piloting om de energie-efficiëntie van vluchten te optimaliseren, evenals intermodaliteit, waardoor vliegtuigen kunnen worden gecombineerd met koolstofarme vervoerswijzen zoals de trein".

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het AF-KLM aandeel is €9,80, een stijging van €1,2 sinds de bekendmaking van de halfjaarcijfers (begin januari 2024 was de koers €17,50). Het hoogste koersdoel is €14,25, het laagste €5,70.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

1J 5J 1M 3M 6M 1A **5A** 10A

CUM. 13,44 +HAUT 13,49 -BAS 13,175 DER. 13,355 VAR. -0,67% VOL. 761 K

AIR FRANCE - KLM VAR. : -35,57%

5 ANS - JOUR

☒ COURS

VOLUME

06/2021 04/2022 02/2023 12/2023 10/2024

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$88. Het was \$94 eind juni 2023, en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt het tussen \$75 en \$99.

> Beheer van beleggingsfondsen

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, krijg je aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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 wilt weten over hoe de verschillende FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Details

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

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen waarmee ik u beter kan informeren.

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

Tot binnenkort.

U kunt mijn laatste brieven hier vinden

Als je deze brief leuk vindt, geef hem dan door.

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

|François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.
(De bestaansreden van Air France-KLM)

**Ik vertegenwoordig huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.
Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.**

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartsector wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt hem omdat u zich er persoonlijk voor hebt ingeschreven.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het adres waarop u deze brief ontvangt wilt wijzigen, [laat mij dan uw nieuwe e-mailadres weten](#).

Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.690 mensen ontvangen dit persoverzicht live



[Lees de andere brieven op mijn blog](#)



Alle rechten voorbehouden