



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

Nr. 1031 - 01/09/2025

Als u deze pagina niet correct kunt zien, 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 dan
deze link](#)



[it is
here](#)



[vindt u deze hier](#)

Redactioneel

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud

Air France neemt een A220 in ontvangst met de eerste SAF-certificering ter wereld
KLM-CEO Marjan Rintel waarschuwt politici voor een nieuwe krimp van de luchtvaartsector: "Wij zijn het enige land dat hiermee te maken heeft"
Lufthansa centraliseert alle beslissingen over haar dochterondernemingen, waaronder ITA Airways, in Berlijn
Boeing brengt leveringen aan Ryanair naar voren
Boeing blijft Airbus ruimschoots domineren op de langeafstandsmarkt
Air France-KLM plaatst met succes obligaties voor 500 miljoen euro

> Air France neemt een A220 in ontvangst met de eerste SAF-certificering ter wereld

(bron: Air Journal) 27 augustus 2025

Mijn commentaar: De aankondiging van de eerste levering van een A220 die voor 50% op duurzame vliegtuigbrandstof vliegt, geeft mij de gelegenheid om terug te komen op enkele voor- en nadelen van dit type brandstof.

Een voordeel: de vermindering van condensatiestrepen, waarvan de impact op het klimaat van dezelfde orde van grootte zou kunnen zijn als die van kerosine.

Duurzame vliegtuigbrandstof kan de vorming van deze sporen op verschillende manieren verminderen, voornamelijk dankzij de chemische en fysische eigenschappen die verschillen van die van conventionele fossiele brandstof (kerosine voor vliegtuigen). Dit is waarom:

1. Vermindering van roetuitstoot:

Vliegtuigmotoren verbranden brandstof, en bij deze verbranding ontstaan roetdeeltjes. Deze kleine deeltjes spelen een belangrijke rol bij de vorming van condensstrepen, omdat ze dienen als ijskernen waarrond waterdamp condenseert.

Duurzame vliegtuigbrandstof, die wordt geproduceerd uit biomassa of organisch afval, verbrandt over het algemeen schoner dan fossiele brandstoffen. Dit vermindert de hoeveelheid roet en andere verontreinigende stoffen die in de atmosfeer terechtkomen, en daarmee ook de vorming van de ijskristallen die nodig zijn voor het ontstaan van condensstrepen.

2. Minder zwavel:

Duurzame vliegtuigbrandstof bevat doorgaans minder zwavel dan traditionele fossiele brandstoffen. De zwavel in traditionele vliegtuigbrandstoffen kan zwavelhoudende aerosolen vormen die, wanneer ze zich vermengen met vocht in de lucht, de vorming van wolken en condensatiestrepen bevorderen. Door het zwavelgehalte te verlagen, draagt duurzame vliegtuigbrandstof bij aan het verminderen van deze potentiële bron van strepen.

Een nadeel

Duurzame vliegtuigbrandstof is chemisch gezien vergelijkbaar met traditionele vliegtuigkerosine, maar kan verschillen in samenstelling, dichtheid, viscositeit en stabiliteit bij lage temperaturen. Deze eigenschappen kunnen van invloed zijn op de prestaties van vliegtuigmotoren en de veiligheid, vooral op grote hoogte, waar de temperaturen zeer laag zijn.

Om dit te verhelpen, worden additieven toegevoegd om de dichtheid te verhogen, de viscositeit aan te passen of de thermische en oxidatieve stabiliteit van duurzame vliegtuigbrandstof te verbeteren.

Wat de motoren betreft, kunnen aanpassingen aan de injectie- en filtersystemen of verbeteringen aan de brandstofverwarmingssystemen in het vliegtuig worden doorgevoerd.

Lees het artikel:

Op 25 augustus voerde een Airbus A220 van Air France zijn leveringsvlucht uit vanaf de Airbus-site in Mirabel naar Parijs, aangedreven door duurzame vliegtuigbrandstof (SAF). Dit betekent een nieuwe mijlpaal voor Airbus Canada: voor het eerst heeft de vliegtuigbouwer officiële duurzaamheidscertificaten voor SAF rechtstreeks aan een klant geleverd.

Deze historische vlucht bevestigt niet alleen het vermogen van Airbus om duurzaamheidsbewijzen (PoS) rechtstreeks aan klanten en exploitanten te leveren, maar ondersteunt ook het streven van de industrie naar decarbonisatie. Dankzij de PoS-credits voor een mengsel van 50% SAF, toegepast via het massabalansproces, heeft deze transportvlucht, uitgevoerd door de 46e A220-300 van Air France, genaamd "VAISON-LA-ROMAINE", geleid tot een vermindering van meer dan 25 ton broeikasgasemissies (BKG) over de gehele levenscyclus in vergelijking met fossiele brandstoffen.

"De vernieuwing van de vloot en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof zijn de twee belangrijkste hefbomen voor het koolstofarm maken van de luchtvaart. Het is logisch om beide te combineren en **Air France-KLM is er trots op deel te nemen aan deze belangrijke stap voor Airbus met de levering van een van onze A220's.** Air France-KLM is een van 's werelds grootste afnemers van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF). **De directe ontvangst van SAF bij levering is een doorbraak, vergroot de transparantie en stimuleert de vooruitgang in de sector**", aldus Blaise Brigaud, senior vicepresident duurzame ontwikkeling van de Air France-KLM-groep.

Sinds de aankondiging van de eerste levering van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) aan de Airbus-vestiging in Canada, waardoor de teams in Mirabel SAF kunnen gebruiken voor de productie van de A220, de ontvangst door de klant en de testvluchten, versterkt dit succes het engagement van Airbus om SAF te gebruiken voor zijn interne activiteiten en voor de transportvluchten van klanten op al zijn assemblagelocaties voor commerciële vliegtuigen en leveringscentra wereldwijd.

(...)

Net als alle Airbus-vliegtuigen kan de A220 al vliegen op maximaal 50% duurzame vliegtuigbrandstof (SAF). Airbus streeft ernaar dat al zijn vliegtuigen tegen 2030 op maximaal 100% SAF kunnen vliegen. Volgens het door de ICAO goedgekeurde bewijs van exploitatie (PoS) van het CORSIA-duurzaamheidscertificeringssysteem **is de SAF die Airbus in Mirabel ontvangt, gecertificeerd voor een vermindering van 85% van de broeikasgasemissies gedurende zijn levenscyclus in vergelijking met fossiele brandstoffen.** Deze aanzienlijke vermindering is essentieel voor de vooruitgang van de luchtvaartindustrie op weg naar decarbonisatie tegen 2050.

Het beheer van SAF in Mirabel gebeurt op basis van een massabalans, een traceerbaarheidsmodel waarbij een bedrijf de volumes van gecertificeerde producten registreert door rekening te houden met de volumes die in de exploitatie worden gebracht en het equivalente volume van de producten die eruit komen, minus de verwerkingsverliezen. Zo wordt SAF gemengd met conventionele vliegtuigbrandstof (Jet A-1) in overeenstemming met vastgestelde industriënormen en een controleerbare boekhouding.
(...)

> **KLM-CEO Marjan Rintel waarschuwt politici voor een nieuwe krimp van de luchtvaartsector: "Wij zijn het enige land dat hiermee te maken heeft."**

(bron: Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 26 augustus 2025

***Mijn commentaar:** In Nederland vinden op 29 oktober 2025 vervroegde verkiezingen plaats. Opvallend is dat sinds 1894 geen enkele partij in Nederland een verkiezing met een absolute meerderheid heeft gewonnen.*

De CEO van KLM vervult haar rol door de leiders van de verschillende partijen aan te sporen hun standpunt over de toekomst van KLM en de luchthaven Schiphol Amsterdam kenbaar te maken.

Lees het artikel:

De Nederlandse luchtvaartsector zal in moeilijkheden komen als de luchthavens hun activiteiten nog verder moeten terugschroeven. Dat zei Marjan Rintel, CEO van KLM, dinsdag in het programma Sven op 1 op WNL Radio 1. GroenLinks-PvdA (momenteel de tweede partij in de peilingen) pleit voor sluiting van de luchthaven Rotterdam-Den Haag en het schrappen van vluchten op Schiphol. Verschillende kleine linkse partijen delen deze mening.

Rintel noemt de plannen van GroenLinks-PvdA "luchtkastelen". **De partij van Frans Timmermans wil het vliegverkeer in Nederland beperken, onder meer om ruimte vrij te maken voor woningbouw.** Volgens hem zou het beperken van het aantal vluchten ruimte vrijmaken voor woningen op het terrein van de luchthaven Rotterdam-Den Haag en rond Schiphol. Volgens Timmermans moet ook de luchthaven Maastricht Aachen plaatsmaken voor woningen en natuur.

"Dat lost het woningprobleem niet op", reageert de CEO van KLM in Sven op 1. "We moeten ons concentreren op de echte problemen: vergunningen en stikstof."

Nederland heeft zowel woningen als luchtvaart nodig, zegt Rintel. "Waarom moeten we het ene inruilen voor het andere?" Luchtvaart en infrastructuur zijn essentieel. Als je ze opgeeft, krijg je ze nooit meer terug. Kijk naar de concurrentie om je heen! Die stimuleert de economie en de welvaart van Nederland. Laten we ons concentreren op duurzaamheid, bijvoorbeeld door middel van duurzame vliegtuigbrandstoffen."

Het aantal vluchten op Schiphol wordt vanaf november beperkt. Vanaf die datum zijn slechts 478.000 vluchten per jaar toegestaan, tegenover een half miljoen vóór de coronacrisis.
(...)

De baas van KLM benadrukt dat Nederland het enige land is dat te maken heeft met een vermindering van het luchtverkeer. "Wat doen andere landen? Sommige landen willen al naar Nederland vliegen, maar krijgen daar geen toestemming voor en beweren dat de verdeling niet eerlijk is. Een nieuwe vermindering zou tot vergeldingsmaatregelen leiden. Het zou een soort wraak zijn."

Mevrouw Rintel heeft een boodschap voor de politieke partijen: "Erken Schiphol als kritieke infrastructuur. Neem dat op in uw programma. Laten we de productie van duurzame brandstof (SAF, red.) made in Holland mogelijk maken. Vliegen moet voor iedereen betaalbaar blijven. We kunnen de grens wel verleggen, maar dat zou het probleem alleen maar verplaatsen zonder het duurzamer te maken."

Daarnaast hoopt Rintel dat er op Europees niveau meer actie wordt ondernomen. **"Op het gebied van regelgeving en belastingen. We hebben te maken met concurrentie. Binnen tien minuten zijn we Nederland uit."**

> Lufthansa centraliseert alle beslissingen over haar dochterondernemingen, waaronder ITA Airways, in Berlijn

(bron: Tradingview, vertaald met DeepL) 27 augustus 2025

Mijn commentaar: Om de gevolgen voor de dochterondernemingen van Lufthansa te begrijpen, moeten we kijken naar de organisatorische verschillen tussen de groepen Lufthansa en Air France-KLM.

- De Air France-KLM-groep is geen luchtvaartmaatschappij, maar een holding die luchtvaartmaatschappijen beheert. Air France en KLM zijn dochterondernemingen van de holding.

De andere maatschappijen (HOP!, Transavia France, KLM Cargo, KLM Cityhopper, Transavia Nederland, Martinair Holland) zijn dochterondernemingen van Air France of KLM.

- De Lufthansa-groep is een luchtvaartmaatschappij (Lufthansa).

De andere luchtvaartmaatschappijen van de groep (Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Eurowings Discover, Swiss) zijn dochterondernemingen van de luchtvaartmaatschappij Lufthansa.

Op het vlak van bestuur is dit verschil in organisatie van fundamenteel belang. Het stelt Lufthansa in staat om haar beslissingen op te leggen aan haar luchtvaartdochterondernemingen.

Een ander belangrijk punt is dat de belangrijkste dochterondernemingen (Austrian, Swiss, Brussels Airlines, ITA Airways) allemaal worden geleid door een Duitse CEO.

Voor ITA Airways is dit verlies aan autonomie allesbehalve een verrassing.

Dit schreef ik in mijn brief nr. 894, begin januari 2023:

- Wat zal er gebeuren met ITA Airways als het wordt geïntegreerd in de Lufthansa-groep? Zal de Italiaanse staat, zoals hij wenst, zeggenschap kunnen blijven uitoefenen over de strategie van zijn toekomstige voormalige nationale luchtvaartmaatschappij? Het recente voorbeeld van Brussels Airlines laat twijfel bestaan.

Lees het artikel:

Nog een verandering. Alweer. **ITA Airways maakt zich op voor een nieuwe interne reorganisatie**, ditmaal als gevolg van een puur industriële (en niet politieke) logica **die slechts de strategische beslissingen van haar moedermaatschappij Lufthansa volgt**. Volgens onthullingen in het economische dagblad Handelsblatt gaat de Duitse groep, die momenteel 41 % van ITA Airways in handen heeft (59 % is nog steeds in handen van het Mef), vanaf 2026 haar organisatiestructuur ingrijpend veranderen.

Simpel gezegd **zal Frankfurt bijna alles in handen nemen: van routeplanning tot inkoop, van marketing tot verkoop. De dochterondernemingen, waaronder Austrian, Swiss, Brussels en natuurlijk ITA Airways, zullen alleen nog maar de organisatie van de vluchten en enkele andere taken toevertrouwd**

krijgen. Dit bevestigt dat het zwaartepunt van de besluitvorming steeds meer naar Duitsland zal verschuiven. Er zal niet langer veel speelruimte zijn in de verschillende landen. Er zal nog maar één kloppend hart zijn: Frankfurt.

Voor ITA Airways is het perspectief duidelijk: definitief toetreden tot een systeem waarin **de grote beslissingen niet meer in Rome, maar in Berlijn worden genomen.** Voor Italiaanse reizigers zal dit een aantal voordelen opleveren, waaronder meer aansluitingen met het uitgebreide netwerk van Lufthansa, geïntegreerde aanbiedingen en gemakkelijkere toegang tot internationale loyaliteitsprogramma's. Maar er is ook een keerzijde, zoals benadrukt door Joerg Eberhart, die in januari werd benoemd tot nieuwe CEO van ITA: **minder autonomie voor Italië, minder gewicht in strategische beslissingen.**

Intercontinentale verbindingen en investeringsprioriteiten zullen niet worden bepaald op basis van de Italiaanse markt, maar ten behoeve van de "groepslogica". Met andere woorden: wat goed is voor Lufthansa, is ook goed voor ITA, maar niet noodzakelijkerwijs andersom. Er zijn weliswaar beloften gedaan over groei: een omzet die tegen 2027 stijgt van 2,5 miljard naar meer dan 4 miljard, een vloot die groeit van 71 naar 94 vliegtuigen en tot 5.500 nieuwe werknemers. Maar de vraag blijft: zijn dit echt maatregelen om de rol van Italië in de Europese luchtvaart te versterken of gewoon om ITA als pion in de puzzel van Frankfurt te integreren? ITA Airways heeft nog niet gereageerd op ons verzoek om commentaar.
(...)

> Boeing anticipeert op leveringen aan Ryanair

(bron: Journal de l'Aviation) 27 augustus 2025

Mijn commentaar: Het valt niet te ontkennen dat Ryanair een van de favoriete maatschappijen van Boeing is.

Dat is niet verwonderlijk, aangezien Ryanair (920 vliegtuigen) naast Southwest (800) een van de belangrijkste exploitanten van de B737 is.

Deze twee maatschappijen hebben elk bijna twee keer zoveel vliegtuigen als United (550) of American (400).

Ryanair is een strategische klant van Boeing, die slim gebruik weet te maken van moeilijke tijden om aanzienlijke kortingen te bedingen.

Lees het artikel:

Ryanair was verheugd over het besluit van Boeing om de levering van een deel van zijn 737 MAX-vliegtuigen te versnellen. Volgens persbureau Reuters, dat aanwezig was op een persconferentie met Michael O'Leary in Brussel, zullen 25 737-8200-vliegtuigen eerder worden geleverd, namelijk in het najaar van 2025 in plaats van in het voorjaar van 2026.

De voorzitter van de Ryanair-groep gaf aan dat de maatschappij hierdoor haar winterprogramma kan versterken, wat vooral interessant is tijdens de feestdagen, en dat de extra capaciteit zal worden verkocht dankzij een verlaging van de tarieven. Hij voegde eraan toe dat het aantal reserveringen op een goed niveau ligt, met een lichte stijging ten opzichte van vorig jaar.

Hij prees ook de kwaliteit van de momenteel geleverde toestellen.

> Boeing blijft Airbus ruimschoots domineren op het gebied van langeafstandsvluchten

(bron: La Tribune) 26 augustus 2025

Mijn commentaar: Vorige week was er sprake van de superioriteit van Airbus ten opzichte van Boeing op het gebied van vliegtuigen met één gangpad.

Lees het artikel:

Langeafstandsvluchten hebben weer de wind in de zeilen... en zoals zo vaak profiteert Boeing hiervan. Na een reeds succesvol eerste halfjaar op dit gebied heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer zojuist een nieuwe gigantische order binnengehaald. Het bedrijf heeft namelijk een overeenkomst gesloten met Korean Air voor maar liefst 103 vliegtuigen, waarvan meer dan de helft grote vliegtuigen zijn. Het definitieve contract moet nog worden afgerond, met een geschat bedrag van 35 miljard dollar door de Koreaanse nationale luchtvaartmaatschappij, maar het boekjaar 2025 belooft nu al een topjaar te worden voor de Amerikaanse groep.

Met deze order van Korean Air, en die van Gulf Air en Cathay Pacific, zal het bruto orderboek van Boeing alleen al voor het lopende jaar binnenkort maar liefst 405 langeafstandsvliegtuigen, 777's en 787's, bevatten. En dan zijn de opties nog niet eens meegerekend. Dat is meer dan de middellangeafstandsvliegtuigen 737 MAX in dezelfde periode, die toch de bestseller van de vliegtuigbouwer zijn.

Boeing is dus goed op weg om zijn toch al uitstekende score van 2023 te overtreffen. De historische score van 2007 lijkt nog ver weg, zelfs onbereikbaar met 548 eenheden, maar wie weet met de Dubai Airshow aan het einde van het jaar... Met zeer weinig annuleringen en gunstige boekhoudkundige transacties ziet het aantal nettobestellingen er ook fantastisch uit.

Verder kijken dan 2030

Boeing verzekert zich daarmee in één boekjaar van ten minste twee volledige productie jaren voor zijn 787 en 777X, op basis van de geplande productietempo's voor de komende jaren. De leveringen aan Korean Air zullen bijvoorbeeld worden gespreid tot 2030. Deze nieuwe vliegtuigen komen bovenop een goed gevuld orderboek, waardoor het bedrijf ruim vooruit kan kijken naar het komende decennium. Het heeft nog meer dan duizend 787's te leveren, ongeveer 650 exemplaren van de 777 en een honderdtal 767's. Dat is iets meer dan een kwart van zijn totale orderboek.

Dit zijn aanzienlijke cijfers, maar ze zullen de fabrikant dwingen zijn inspanningen te verdubbelen om zijn industriële capaciteit op te voeren. Momenteel levert het bedrijf slechts 5 exemplaren van de 787 per maand, met als doel om volgend jaar 10 te bereiken – tegenover 14 vóór de crisis – en het heeft zijn 777X nog steeds niet gecertificeerd.

Airbus naar de tweede plaats gedegradeerd

Zonder afbreuk te doen aan zijn verdiensten, blijft Airbus ver achter. Voor het lopende jaar presteert de Europese fabrikant voorlopig half zo goed als zijn Amerikaanse concurrent, met een honderdtal A330's en bijna evenveel A350's. Als we zijn volledige orderportefeuille bekijken, heeft het bedrijf toch nog iets meer dan duizend vliegtuigen te leveren. Dat verzekert het van productie tot 2032, rekening houdend met de opvoering van de productie. Langeafstandsvluchten vertegenwoordigen dus slechts een twaalfde procent van zijn orderportefeuille.

De Europese vliegtuigbouwer kan zich echter troosten met de gedachte dat zijn A320-familie (alle generaties samen) op het punt staat het meest geproduceerde commerciële vliegtuig in de geschiedenis te worden, met 12.151 exemplaren, en daarmee de 737 te overtreffen. Deze laatste heeft nog maar 20 exemplaren voorsprong. Gezien het verschil in productietempo zal dat binnenkort het geval zijn. Bovendien zou het middellangeafstandsvliegtuig van Airbus op een dag ook het best verkochte commerciële vliegtuig ooit kunnen worden. Het heeft nog een achterstand van enkele honderden toestellen in te halen om de 737 in te halen, maar dan wel met een carrière die twintig jaar later is begonnen.

Beursberichtgeving

> Air France-KLM plaatst met succes obligaties voor 500 miljoen euro

(bron: Cercle Finance) 28 augustus 2025

Mijn commentaar: De transactie is voordelig voor Air France-KLM. De couponrente ligt ongeveer 3 % lager dan de rente waartegen de groep geld had geleend om de crisis als gevolg van Covid te boven te komen.

Lees het artikel:

Air France-KLM kondigt het succes aan van zijn obligatie-uitgifte voor een bedrag van 500 miljoen euro in het kader van zijn EMTN-programma

De obligaties hebben een looptijd van 5 jaar en **bieden een vaste jaarlijkse coupon van 3,75%** (rendement van 3,866%).

Deze transactie stelt de Groep in staat om te profiteren van de huidige gunstige marktomstandigheden en de gemiddelde looptijd van haar schuld te verlengen.

De opbrengst van de uitgifte zal worden aangewend voor de algemene financieringsbehoeften van de groep.

De langlopende schuld van de Groep heeft een rating van BB+ van Standard & Poor's en BBB- van Fitch Ratings.

Einde van het persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 29 augustus af **op 13,295 euro**. Over de week genomen **daalde het sterk (-10,95%) na in twee maanden tijd te zijn verdubbeld**.

Het aandeel noteerde:

- op 1 januari 2024 13,60 euro,
- op 1 juli 2024 op 8,23 euro,
- op 1 januari 2025 7,604 euro,
- op 1 juli 2025 op 9,08 euro,

Het gemiddelde (de consensus) van analisten voor de AF-KLM-aandeel over 12 maanden bedraagt 10,12 euro (begin januari 2024 bedroeg dit 17,50 euro). De hoogste koersdoelstelling bedraagt 14,25 euro, de laagste 5,70 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten van na 1 juli 2023.

Op mijn blog vindt u de [details van de consensus van de analisten](#).

Hieronder vindt u de evolutie van de beurskoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers is in één week tijd aanzienlijk gedaald (-11%), maar deze daling moet worden gerelativeerd omdat ze volgt op een verdubbeling van de koers in twee maanden tijd.

Opvallend is dat de aandelenkoers ruim (+30%) boven de consensus van analisten ligt, wat zelden voorkomt.

> Ontwikkeling van de brandstofprijs deze week

De prijs van een vat kerosine in Europa is licht gedaald (-1 dollar) tot 90 dollar. Eind juni 2023 bedroeg de prijs 94 dollar en vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

De prijs van een vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel (+0 dollar) op 68 dollar.

Van half februari 2022 tot eind juli 2022 schommelde de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelde hij tussen 75 en 99 dollar.

Mijn commentaar: De olieprijs is de afgelopen twee weken aanzienlijk gedaald met -10%.

> Beheer van FCPE

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

De fondsen worden beheerd en de beslissingen worden genomen door de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen van Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren diverse aandelenportefeuilles.

Mijn opmerking: Als u meer informatie wilt over het beheer van de verschillende FCPE Air France, verwijst ik u naar [mijn website navigacion](#), rubriek [L'actionnariat salarié Air France-KLM](#).

Nadere informatie

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen van Air France-KLM.

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

U kunt mij per omgaande alle vragen stellen over de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap.

Tot ziens.

Mijn laatste brieven vindt u hier

Als u deze brief waardeert, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen de nieuwsbrief ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze [door te geven](#).

|François Robardet

Als koploper van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart brengen we mensen dichterbij elkaar om aan de wereld van morgen te bouwen.
(Bestaanreden van Air France-KLM)

**Ik vertegenwoordigde de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.
U kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op LinkedIn.**

Deze brief gaat over de luchtvaart wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt deze brief omdat u zich hier persoonlijk voor heeft aangemeld.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [meld u dan af](#)

Als u het e-mailadres wilt wijzigen waarop u deze nieuwsbrief ontvangt, [stuur mij](#) dan [uw nieuwe e-mailadres](#).

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

11.670 personen ontvangen dit persoverzicht rechtstreeks.



De andere brieven vindt u op mijn blog.



© Alle rechten voorbehouden