

KLM Cityhopper neemt 17e E195-E2 in ontvangst en neemt alle Embraer-toestellen in gebruik

I Brief van de voormalige directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



François Robardet

ex-vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°926, 21 augustus 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> KLM Cityhopper neemt 17e E195-E2 in ontvangst en neemt alle Embraer-toestellen in dienst

(bron Air Data News, vertaald met DeepL) 15 augustus - **KLM Cityhopper**, de regionale luchtvaartmaatschappij van de Air France-KLM groep, heeft **flink geïnvesteerd in de E2 serie commerciële vliegtuigen van Embraer**.

De maatschappij heeft leasecontracten getekend om 25 E195-E2's in haar vloot op te nemen en zo haar transportcapaciteit te vergroten, aangezien de toestellen tot 132 passagiers kunnen vervoeren. **Net als verschillende luchtvaartmaatschappijen die de GTF-motor van Pratt & Whitney voor hun vliegtuigen hebben gekozen, werd Cityhopper**

echter geconfronteerd met de noodzaak om de turbofanmotor om veiligheidsredenen te moderniseren.

Maar de Amerikaanse fabrikant was niet bereid om zoveel diensten tegelijkertijd uit te voeren, aangezien motorproblemen niet alleen Embraer E2's treffen, maar ook Airbus A220's en de A320neo-familie.

Als gevolg hiervan heeft KLM Cityhopper verschillende E195-E2's aan de grond moeten houden vanwege onvoldoende vliegomstandigheden. **Aan het begin van het jaar, zoals gemeld door Air Data News, was meer dan de helft van de vloot buiten dienst, waardoor de luchtvaartmaatschappij genoodzaakt was vluchten te annuleren.**

Na ongeveer acht maanden lijkt de Nederlandse regionale luchtvaartmaatschappij deze moeilijke fase eindelijk te boven (...)

De E195-E2 was het 1700e commerciële vliegtuig dat door Embraer werd geleverd, maar het stond sinds december, kort na aankomst in Nederland, aan de grond.

De situatie is anders met de Embraer PH-NXR. De gloednieuwe E195-E2 werd op 12 augustus afgeleverd door de Braziliaanse luchtvaartmaatschappij en maakte dinsdag zijn eerste commerciële vlucht naar Stavanger, Noorwegen.

***Mijn commentaar:** KLM Cityhopper heeft sinds het begin van het jaar, net als veel andere luchtvaartmaatschappijen, last van beschikbaarheidsproblemen met de Pratt & Whitney GTF-motoren.*

Er moet worden opgemerkt dat de E195-E2's, net als de A220-300's van Air France, een 3-2 configuratie hebben (d.w.z. 5 stoelen per rij), waardoor 80% van de klanten kan profiteren van een stoel aan het raam of aan het gangpad.

> IAG tekent overeenkomst met Microsoft voor grootschalige aankoop SAF

(bron: biofuels-news, vertaald met Deepl) 16 augustus - **International Airlines Group (IAG) en Microsoft hebben 's werelds grootste medegefinancierde inkoopovereenkomst voor de emissiereductie van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) ondertekend, waarbij beide partijen een deel van de inkoopkosten financieren.**

IAG's toonaangevende SAF-programma heeft geleid tot een toezegging van 865 miljoen dollar (791 miljoen euro) voor toekomstige SAF-aankopen en -investeringen vanaf eind 2022.

IAG heeft zichzelf tot doel gesteld om tegen 2030 in 10% van haar brandstofbehoefte te voorzien met SAF en was daarmee de eerste Europese luchtvaartgroep die dit deed.

IAG financiert zowel leveringsovereenkomsten als investeringen om de SAF-productie te versnellen, waaronder de Nova Pangaea afval-naar-brandstof faciliteit in het Verenigd Koninkrijk.

Microsoft is medefinancier van de aankoop van 14.700 ton FAS van IAG in 2023, genoeg om ongeveer 300 Boeing 787-vluchten van British Airways tussen Londen en Seattle van energie te voorzien.

IAG heeft samengewerkt met de luchtvaartindustrie als onderdeel van haar campagne om extra beleidssteun van de overheid te krijgen om investeringen in de productie van FAS te stimuleren.

"Het terugdringen van de luchtvaartemissies door middel van decarbonisatie-inspanningen zoals deze, met erkenning van de maatschappelijke en economische

voordelen van de luchtvaart, vereist een grotere inzet van alle belanghebbenden", zegt Julia Fidler, Microsoft's Fuels and Materials Decarbonisation Lead for Environmental Sustainability.

"Deze overeenkomst vertegenwoordigt een volgende stap in de SAF-aankoop, die Microsoft in staat zal stellen om de uitstoot van zakenreizen en vracht in zijn toeleveringsketen te verminderen, terwijl het helpt om de toekomstige ontwikkeling van SAF te financieren en de markt als geheel te stimuleren.

Jonathon Counsell, Hoofd Duurzaamheid bij IAG, voegde hieraan toe: "(...) We zijn blij om te zien dat toonaangevende organisaties zoals Microsoft het voortouw nemen.

***Mijn commentaar:** Microsofts aanpak is origineel. Tot nu toe hebben alleen luchtvaartmaatschappijen vooruitgelopen op SAF (duurzame vliegtuigbrandstoffen).*

Het voordeel voor IAG is tweeledig: de groep beperkt zijn investeringen in dit type brandstof en verzekert zich van een belangrijke klant voor de lange termijn.

Dit artikel geeft me de gelegenheid u eraan te herinneren dat IAG een vrachtaanbod heeft. De groep besteedt het vullen van haar bunkers volledig uit. IAG Cargo voorspelt een omzet van 1,6 miljard euro in 2022, tegenover 3,5 miljard euro voor Air France-KLM Cargo.

> **Vliegende vleugels: de Amerikaanse luchtmacht baant de weg voor een luchtvaartrevolutie**

(bron Les Echos) 17 augustus - **De eerste echte vliegende vleugel zou voor het einde van dit decennium het levenslicht kunnen zien in de Verenigde Staten** en een nieuw tijdperk kunnen inluiden in de geschiedenis van de luchtvaart. Na een wedstrijd georganiseerd door een afdeling van het Pentagon die zich bezighoudt met futuristische projecten - de Defense Innovation Unit - heeft de Amerikaanse luchtmacht woensdag het "Blended Wing Body" project geselecteerd dat is ontwikkeld door de Californische start-up JetZero, in samenwerking met Northrop Grumman, om als basis te dienen voor een toekomstig multifunctioneel (MRTT) en bijtankvliegtuig.

Het eerste prototype moet in 2026 de fabriek verlaten en in 2027 beginnen met testvluchten. Dit moet de weg vrijmaken voor een nieuwe generatie langeafstandsvliegtuigen met een brede romp die 30% tot 50% minder brandstof verbruiken dan de huidige buisvliegtuigen.

In tegenstelling tot de huidige vliegtuigen, waar de vleugels vastzitten aan de romp, draagt de volledige structuur van een vliegende vleugel bij aan de lift, waarbij de vleugel volledig geïntegreerd is in de centrale sectie. Dit zou niet alleen de aerodynamica verbeteren, maar ook het gebruik van nieuwe motorarchitecturen mogelijk maken die efficiënter zijn dan de huidige straalmotoren, zoals open-rotor turbojet motoren, die niet onder de vleugels van een traditioneel vliegtuig kunnen worden geplaatst.

Het concept van een vliegende vleugel bestaat al heel lang. Tijdens de Tweede Wereldoorlog bestudeerden de Duitsers en Amerikanen al projecten voor dit soort bommenwerpers met een zeer groot bereik. (.. .)

In 2020 blies Airbus een project met een vliegende vleugel nieuw leven in - de Maveric - dat werd voorgesteld als een mogelijk voorproefje van het toekomstige langeafstandsvliegtuig van de tweede helft van de eeuw.

Maar tot op heden **is geen van deze projecten verder gekomen dan het stadium van een groot schaalmodel, met uitzondering van de B-2 en B-21 stealth bommenwerpers**, die geen transportvliegtuigen zijn en waarvan de twee piloten de enige inzittenden zijn. **Het besluit van het Amerikaanse leger om een echt prototype te laten bouwen met de afmetingen van een verkeersvliegtuig betekent daarom een enorme sprong voorwaarts**, ook al zijn de contouren van het project nog vrij vaag.

Naast het geld van het Pentagon zal JetZero kunnen putten uit de expertise van Northrop Grumman, een van de giganten van de Amerikaanse wapenindustrie, die de B-2 en B-21 bommenwerpers ontwierp.

Het toekomstige vliegtuig, dat zal worden gemaakt van composietmaterialen door een dochteronderneming van Northrop Grumman in de Mojavewoestijn, zal worden aangedreven door twee motoren van Pratt & Whitney. Het doel is niet alleen om een multifunctioneel vliegtuig te maken met een zeer groot bereik, dankzij een halvering van het brandstofverbruik, maar ook om meer discretie en draagvermogen te krijgen in vergelijking met de huidige rompen. De vliegende vleugelvorm zou bijzonder geschikt zijn voor bijtanken tijdens de vlucht en vrachtvervoer, maar ook voor radarsurveillance en afluistermissies.

Wat betreft mogelijke civiele versies, deze zijn in dit stadium nog puur theoretisch, hoewel het zeker is dat de lessen die geleerd zijn uit dit militaire programma ook ten goede zullen komen aan een mogelijk lijnvliegtuigproject. **De doordringbaarheid tussen militaire en civiele onderzoeksprogramma's in de Verenigde Staten hoeft niet langer te worden aangetoond.**

De vervanging van de huidige generatie langeafstandsvliegtuigen - Airbus A350, Boeing 787 en 777X - zal waarschijnlijk niet voor 2040 aan de orde zijn, aangezien prioriteit zal worden gegeven aan middellangeafstandsvliegtuigen. En tegen die tijd zal het JetZero project moeten bewijzen dat het in staat is om beter te presteren dan zijn traditionele concurrenten bij toekomstige aanbestedingen van het Amerikaanse leger, tegen het einde van het decennium.

Ondanks de sterke punten heeft de vliegende vleugel ook een aantal nadelen. Het concept zou met name minder stabiel zijn en veel meer ruimte op de grond innemen dan traditionele vliegtuigen. Een civiele versie zou een grote herinrichting van luchthavens vereisen. Bovendien zouden de passagiers op de middelste rijen ver van de ramen zitten, terwijl degenen dichtbij de ramen last zouden kunnen hebben van het gevoel om om te vallen bij het draaien, opnieuw vanwege de breedte

van het vliegtuig. De overstap van de huidige vliegtuigen naar vliegende vleugels zal daarom meer zijn dan alleen een kwestie van prestaties en technologie.



Mijn commentaar: Voor zover ik weet is dit het eerste project voor een vliegende vleugel ter grootte van een langeafstandsvliegtuig.

Als dit (militaire) project wordt gerealiseerd, kan de civiele versie worden overwogen, maar die zou pas eind jaren 2040 in gebruik worden genomen.

> **Parijse luchthavens eindelijk terug op niveau van voor de crisis**

(bron Capital) 18 augustus - Nu de zomer in volle gang is, **keren de Parijse luchthavens geleidelijk terug naar het niveau van voor de pandemie van Covid-19, met uitzondering van de binnenlandse vluchten** die moeilijk van de grond komen. De laatste cijfers die door Aéroports de Paris werden gepubliceerd, tonen een aanzienlijke opleving van het verkeer, meldde Franceinfo op donderdag 17 augustus. In juli passeerden bijna 9,8 miljoen passagiers de Parijse luchthavens, een stijging van 7,5% ten opzichte van 2022. **In totaal bereikte het verkeer 92,8% van het niveau van juli 2019.**

De luchthaven Orly springt er in het bijzonder uit, merken onze journalisten op. **Haar verkeer in juli 2023 overtrof zelfs dat van dezelfde periode in 2019 en bereikte 103%.** Dit resultaat werd gestimuleerd door middellangeafstandsvluchten naar Europa en verbindingen met overzeese bestemmingen. Dit compenseert de impact van de inflatie, die deze bestemmingen de afgelopen maanden hard heeft getroffen. Hetzelfde geldt voor vluchten naar Afrika, waar het aantal vluchten nu 113% bedraagt van het niveau van voor de crisis. **De luchthaven Roissy-Charles de Gaulle, die zich vooral richt op langeafstandsvluchten, heeft daarentegen een stap terug gedaan, met slechts 88% van het niveau van voor de crisis.** Vluchten van en naar Azië-Pacific blijven nog steeds achter.

Ondanks deze positieve trend blijven er uitdagingen. **De luchtverkeersleiding staat onder druk door de verzadiging van het Europese luchtruim.** Vertragingen stapelen zich op en daarmee wordt het gemopper van reizigers steeds hoorbaarder. **Eurocontrol rapporteert een daling van tien punten in de punctualiteit bij vertrek.** Bovendien gaan binnenlandse vluchten gestaag achteruit, met een verlies van 8,8% in een jaar en 26% sinds 2019. Deze daling is deels te wijten aan de

toenemende concurrentie van de trein, vooral voor korte trajecten. En de sluiting van de luchtverbindingen tussen Orly en bepaalde steden, zoals Nantes, Bordeaux en Lyon, die op minder dan 2 uur en 30 minuten met de trein van Parijs liggen, helpt niet echt.

Mijn commentaar: Verwar de ADP Groep niet met Paris Aéroport.

De ADP Groep exploiteert en ontwikkelt, rechtstreeks of via TAV Airports en GMR Airports, een netwerk van meer dan twintig luchthavens op elk continent. In 2022 maakten meer dan 280 miljoen passagiers gebruik van de luchthavens van de Groep.

De ADP Groep is ook betrokken bij "Commerciële activiteiten" en "Activiteiten die luchthavenvastgoed omvatten (vrachtstations, onderhoudshangars, gebouwen bij start- en landingsbanen) en diversificatievastgoed (kantoren, hotels, winkels, bedrijfsruimten, magazijnen)".

Paris Aéroport, voorheen Aéroports de Paris, is het passagiersmerk van de ADP Groep waaronder de luchthavens van Parijs en omstreken worden geëxploiteerd, waaronder Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle en Paris-Le Bourget.

> De luchtvaartmaatschappij die de meeste bagage van passagiers kwijtraakt

(bron Moustique & la Libre) 17 augustus - **Forbes Advisor heeft de luchtvaartmaatschappijen gerangschikt die de meeste bagage van passagiers kwijtraken.** Het tijdschrift telde het aantal klachten dat werd ingediend vanwege zoekgeraakte, beschadigde of vertraagde bagage tussen 2018 en de herfst van 2022.

Ryanair voerde de lijst aan met een totaal van 944 klachten. Op de tweede plaats stond British Airways met 844 klachten, gevolgd door EasyJet (565 klachten), Wizz Air (522 klachten) en Norwegian (419 klachten).

"We ontdekten dat Ryanair de slechtste luchtvaartmaatschappij was in termen van beschadigde, verloren of vertraagde bagage. Tussen 2018 en het derde kwartaal van 2022 werden 954 bagageklachten ingediend. Voor de context: dit vertegenwoordigde slechts 4% van de in totaal 23.000 klachten die in deze periode tegen de luchtvaartmaatschappij werden ingediend. De meest voorkomende klachten zijn gerelateerd aan vluchtvertragingen, terwijl klachten over toegankelijkheid minder vaak voorkomen," legt Forbes Advisor uit.

Wat luchthavens betreft, heeft New York's John F. Kennedy International Airport het hoogste aantal gevallen van zoekgeraakte bagage ter wereld.

De ranglijst:

Ryanair: 944 klachten

British Airways: 844 klachten
EasyJet: 565 klachten
Wizz Air: 552 klachten
Norwegian: 419 klachten
Flybe: 297 klachten
Turkish Airlines: 195 klachten
Virgin Atlantic: 182 klachten
Tik Portugal: 160 klachten
Iberia: 105 klachten

Mijn commentaar: Dit is een ranglijst waarin je beter niet kunt verschijnen.

Geen van de luchtvaartmaatschappijen in de Air France-KLM groep is opgenomen.

Beurs persoverzicht

> IAG: analist verhoogt naar kopen, aandelenprijs overtreft

(bron CercleFinance) 21 augustus - **IAG-aandelen wonnen** maandagochtend **terrein op** de Londense effectenbeurs nadat AlphaValue zijn aanbeveling had opgewaardeerd en de ommekeer van de luchtvaartmaatschappij had geprezen. Halverwege de ochtend steeg het aandeel 0,5%, terwijl de FTSE 100 index 0,4% steeg. De STOXX Europe 600 Travel & Leisure sector index steeg 0,2%.

AlphaValue zei dat het zijn aanbeveling voor het aandeel had opgewaardeerd van 'hold' naar 'buy', waarbij het koersdoel werd gehandhaafd op 259 pence.

In zijn notitie **legde**

het onderzoeksbureau **uit dat het zijn winstverwachtingen voor de groep voor 2023 aanzienlijk had bijgesteld om rekening te houden met de laatste prestaties, die geacht werden ver boven de verwachtingen te liggen, en de gunstige boekingsvooruitzichten voor de rest van het boekjaar.**

Volgens het onderzoeksbureau **compenseerden de solide vraag naar passagiers en de sterke tarieven ruimschoots de krimp in de vrachtactiviteiten en het effect van de 'normalisering' van de activiteiten na de Covid-pandemie.**

Mijn commentaar: De IAG-groep is vooral actief op trans-Atlantische routes tussen Europa en Amerika.

Deze routes hebben de afgelopen maanden het best gepresteerd, omdat ze niet worden beïnvloed door de Russische vliegverboden na de invasie van Oekraïne.

Einde persoverzicht

> Koersverloop Air France-KLM (en vier andere luchtvaartmaatschappijen) over de afgelopen vijf jaar

Aandelenkoers van Air France-KLM in de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van Lufthansa in de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van IAG in de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van easyJet over de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers Delta in de afgelopen vijf jaar :



Mijn commentaar: De bovenstaande tabellen (bron: Boursorama) tonen de respectieve koersbewegingen van Air France-KLM, Lufthansa, IAG, easyJet en Delta over vijf jaar.

Het Covid-19 effect is duidelijk. Het effect van het conflict in Oekraïne is ook duidelijk, maar in mindere mate.

IAG en easyJet hebben moeite om terug te keren naar hun niveau van voor Covid en betalen ongetwijfeld voor de gevolgen van Brexit.

Lufthansa, dat zijn Covid-schulden snel terugbetaalde, zit nu dicht bij zijn niveau van 2019.

Delta is terug op zijn niveau van 2019, dankzij een sterke binnenlandse markt en een oligopolie in de Verenigde Staten.

Air France-KLM volgde een vergelijkbaar patroon als Lufthansa, behalve sinds het begin van het jaar. Hoewel de Frans-Nederlandse groep haar Covid-schulden heeft kunnen terugbetalen, is haar eigen vermogen nog steeds niet tot een bevredigend niveau gestegen.

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De aandelen Air France-KLM zijn maandag 21 augustus gesloten op €1,40. Het aandeel daalt deze week met -3,58%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten door Air France-KLM en Lufthansa werden tenietgedaan door een hoger dan verwachte stijging van de kosten per eenheid. Aandelen in de twee luchtvaartgroepen daalden met een vergelijkbaar bedrag.

De aandelenkoers was €1,253 op 2 januari 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,97 (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,45, het laagste €1,10. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: In twee maanden tijd heeft de koers van het aandeel Air France-KLM meer dan 20% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.

Lufthansa heeft 12% verloren, Delta 15% en easyJet 11%.

IAG is de enige van de vijf luchtvaartmaatschappijen die in het vorige commentaar werd genoemd die 5% is gestegen, hoewel het nog steeds ver verwijderd is van het niveau van 2019.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde licht met \$3 tot \$124, na vier opeenvolgende weken te zijn gestegen. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt licht met \$1 tot \$85 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Die bedraagt nu 39 dollar, terwijl die vóór het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

Mijn nieuwe commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.

Het is nu 39 dollar, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg het verschil bijna \$50.

Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

==> Citaat uit het universele registratiedocument 2022 van de Air France-KLM Groep, pagina 173:

(Aldus)had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd om het brandstofprijrisico systematisch af te dekken, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).

Aan het begin van de Oekraïense crisis, in een context van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France - KLM Groep nieuwe indekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico van de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weergeven (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weergeven (Gasoil ICE en Jet CIF NWE) beter in te dekken.

<== einde citaat

Om het duidelijk te stellen: een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel (paraffine).

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> Beheer van fondsen voor werknemersparticipatie (FCPE) / Consolidatie van aandelen Air France-KLM

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U 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 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 fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Mijn specifieke opmerking over de aandelenconsolidatie: Op 21 juli heeft Natixis Interépargne per e-mail informatie gestuurd naar alle huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.

Dit is de inhoud:

Op 12 juli 2023 publiceerde Air France-KLM een persbericht (klik [HIER](#) om dit document te openen) waarin een aandelenconsolidatie (1 nieuw aandeel consolideert 10 oude aandelen, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering werden aangekondigd.

Houders van FCPE-eenheden zijn niet betrokken bij de in het persbericht vermelde ruilperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.

Op deze datum zullen de FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican 10 keer

minder aandelen bezitten, aangezien de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.

Aangezien deze operatie elkaar compenseert, zullen de houders van aandelen van deze FCPE's geen effect zien op het bedrag van hun spaartegoeden.

Ter informatie: op 31 augustus wordt de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) opnieuw gecorrigeerd met de waarde van de deelnemingsrechten, die identiek blijft:

- zodat de waarde van de deelnemingsrechten van het FCPE zo dicht mogelijk bij de koers van het aandeel ligt;*
- met als gevolg dat het totale aantal deelnemingsrechten van het FCPE wordt verminderd.*

Onze diensten [Natixis Interépargne] zullen u voor het einde van de handelsperiode, op 31 augustus, een nieuwe mededeling toesturen.

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

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

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en

voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Ten tijde van onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie in Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

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

11.512 mensen ontvangen dit persoverzicht live