

## Flight News Recorder, l'essentiel de l'actu de l'industrie aéronautique en 10 minutes.

Cliquez sur un article pour voir le document en meilleure qualité.



## TRANSPORT AERIEN

## Lufthansa s'attend à une saison hivernale difficile

« Nous nous préparons à ce que l'hiver soit à nouveau long et froid », a annoncé sans détour Carsten Spöhr, le patron de Lufthansa Group, premier groupe aérien européen composé des compagnies Lufthansa, Eurowings, Austrian Airlines, Brussels Airlines et SWISS.

Lufthansa entend à nouveau desservir 90 % de ses destinations habituelles dès septembre. Comparée à 2019, la capacité du groupe avait atteint 31 % en 2020 et 29 % au deuxième trimestre de 2021, à 50 % au troisième trimestre et programmée à 60 % en fin d'année.

La « nette hausse de la demande et de l'offre » mais « encore plus la baisse des coûts » d'exploitation, conséquence d'une restructuration en cours qui a déjà coûté 30.000 emplois sur 140.000, a permis à Lufthansa de diviser par deux sa perte nette pour la période d'avril à juin et de dégager cet été un flux de trésorerie positif pour la première fois depuis le début de la pandémie.

LIEN DE L'ARTICLE → [HTTPS://BIT.LY/3K0PKW0](https://bit.ly/3K0PKW0)

## L'analyse de l'APNA:

« Lufthansa annonce desservir 90% de ses destinations habituelles dès septembre, mais sa capacité en sièges sera de 50% de celle de 2019. L'écart entre ces 2 chiffres s'explique par le nombre de fréquences réduites par destination ou des modules d'avions plus petits, sans référence au remplissage plus faible des avions. La réduction de la perte de seulement 750 millions au premier semestre, à comparer aux pertes d'AF à 3 mds€, et d'IAG à 2 Mds€ sur la même période pour un taux d'activité similaire, s'explique notamment par une marge plus élevée en début de crise et une forte pression sur le social. Les salariés restent malheureusement la principale variable d'ajustement des restructurations ! »

## LOW-COST

## Boeing 737 MAX 10 : Michael O'Leary (Ryanair) le juge trop cher et lâche l'affaire pour le moment

le patron de Ryanair Michael O'Leary a fait savoir qu'il mettait fin aux négociations avec Boeing pour l'achat de 737 MAX 10. « Nous sommes déçus de ne pas avoir pu parvenir à un accord avec Boeing sur une commande de MAX10. Cependant, Boeing a une vision des prix des avions plus optimiste que nous, et nous avons la ferme habitude de ne pas payer des prix élevés pour l'acquisition d'avions. » tout en déclarant qu'il pourrait commander jusqu'à 250 avions supplémentaires sur cinq ans si Boeing revoyait ses prix à la baisse.



## L'analyse de l'APNA:

« L'annonce de Michael O'Leary de sa « ferme habitude de ne pas payer des prix élevés pour l'acquisition d'avions » confirme l'étude de l'APNA (Grand Dossier - APNA (apna-asso.com) quant au mode de financement de Ryanair fondé -1- sur son efficacité réseau, -2- les aides illégales des régions européennes (maquillées en contrat marketing) et -3- à l'achat d'avions neufs à prix cassés grâce à des grosses commandes et leur revente avant leur check D à un prix plus élevé. Le carnet de commande d'avions moyen-courrier du duopole Airbus-Boeing quasiment plein ne justifie plus les réductions de prix qui permettaient à Ryanair de revendre ses avions d'occasion plus chers qu'ils les avaient achetés. Par ailleurs, les taxes environnementales en préparation seront-elles compatibles avec les subventions régionales à l'ouverture de ligne ? Ainsi, deux des avantages compétitifs de Ryanair semblent devoir être remis en cause. »

PLUS DE DÉTAILS ICI → [HTTPS://BIT.LY/3YXXOCF](https://bit.ly/3YXXOCF)



## L'analyse de l'APNA:

« La commissaire européenne à la concurrence a logiquement notamment conditionné les aides d'état à une interdiction de croissance externe. Ainsi, Air France-KLM et Lufthansa, n'ont pas le droit de se lancer dans des acquisitions tant qu'ils n'ont pas tout remboursé. Easyjet aujourd'hui proie potentielle, pourrait bien se muer en prédatrice avec son augmentation de capital de 1.4 mds d'euros. En attendant, l'hiver s'annonce très difficile aussi pour Easyjet, avec une offre au quatrième trimestre qui retombera à 57 % du niveau de l'hiver 2019, et au premier trimestre 2022 à 60 %. Le retour à la rentabilité ne semble pas pour demain »

## SOCIÉTÉ

## EasyJet rejette une offre d'achat et se pose en futur consolideur du ciel européen

Pour la première fois depuis le début de la crise, une compagnie européenne majeure, la britannique easyJet, a fait l'objet d'une offre de rachat non sollicitée et, semble-t-il, aussitôt rejetée. L'identité du candidat acquéreur n'a pas été dévoilée, mais sachant que seule une compagnie à capitaux majoritairement européens peut prendre le contrôle d'une autre compagnie européenne, le champ des possibles semble réduit à IAG, Ryanair et Wizz Air. Avec une prime supplémentaire pour cette dernière, qui a particulièrement bien résisté à la crise et qui se pose, depuis plusieurs années, en challenger de Ryanair. Son réseau, essentiellement centré sur l'Europe centrale, et sa flotte d'Airbus A320, seraient parfaitement complémentaires de ceux d'easyJet

LIEN DE L'ARTICLE → [HTTPS://BIT.LY/3TUZSKA](https://bit.ly/3TUZSKA)

## ÉCONOMIE

## RÉSILIENCE ET REPRISE: L'AVIATION EN AFRIQUE

Avec un trafic réduit de plus de 70 % depuis un an, de nombreux transporteurs aériens africains sont en grande difficulté, les Etats africains n'ayant pas la capacité à leur venir en aide. Un retour aux taux de fréquentation d'avant-Covid n'étant pas attendu avant 2024, la composition de la flotte aérienne et la polyvalence des avions seront mises à l'épreuve. Plus que jamais, il s'agira de piloter le bon avion au bon moment, de disposer d'un business model flexible, tout en exploitant des avions économiquement efficaces. Le post-Covid exigera des stratégies de marché et de flotte adaptées.

PLUS DE DÉTAILS ICI → [HTTPS://BIT.LY/3A3DUMT](https://bit.ly/3A3DUMT)



## L'analyse de l'APNA:

« La conclusion de l'article est conforme à notre analyse : « L'aviation relie les gens, les pays et les cultures, génère des revenus et améliore les moyens de subsistance de millions de personnes. Lorsque les enjeux sont aussi importants et que les gains peuvent l'être encore plus, une industrie aéronautique prospère et durable en Afrique ne doit pas être considérée comme une option, mais plutôt comme un secteur vital, d'une valeur incommensurable. »



## L'analyse de l'APNA:

« L'aviation d'affaire long courrier a été au quasi-arrêt depuis le début de la pandémie ; seule l'aviation privée VFR (Visits-Friends-Relatives) a trouvé son public. L'annonce d'un carnet de commande plein jusqu'à 2025 du G700 montre une confiance retrouvée du monde des affaires dans l'ouverture des frontières. Par ailleurs, les pilotes de ligne s'étonneront toujours du long délai pour l'introduction des innovations techniques dans leur cockpit, à contrario des avions d'affaires. Cela s'explique par l'objectif de réduction des coûts de formation grâce au CCQ (Crew Cross Qualification) qui contraint à conserver des équipements identiques dans les avions nouveaux, quand bien même les nouveautés technologiques permettraient de larges avancées. »

## AVIATION DURABLE

## Découverte du Gulfstream G700 à Paris-Le Bourget premium

11 853 km

AUTONOMIE ANNONCÉE

Gulfstream Aerospace a présenté son avion d'affaires ultra-long-courrier G700. L'air de la cabine du G700 est renouvelé permanence avec de l'air frais extérieur et n'est jamais recyclé (anticovid !). Néanmoins, le G700 offre la pression cabine la plus basse de tous les jets d'affaires : sur un vol à 41.000 pieds, la pression cabine à bord ne correspond qu'à la pression à 2.916 pieds. Dix écrans tactiles ainsi que deux grands écrans de vol primaires (PFD) et des écrans de vol multifonctions (MFD) font chacun du cockpit un lieu de travail ordonné. Deux affichages tête haute (HUD) font partie de l'équipement standard du G700 et sont capables de superposer les images synthétiques améliorées (EFVS) et du système de vision synthétique (SVS) individuellement ou en combinaison.

LIEN DE L'ARTICLE → [HTTPS://BIT.LY/2VAX00W](https://bit.ly/2VAX00W)