

FLIGHT NEWS RECORDER #74

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.

FORMATION

Air France relance sa filière pilotes cadets

Suspendue depuis la crise du Covid, la filière de pilotes cadets d'Air France est réactivée. Le dépôt des candidatures a lieu entre le 15 octobre et le 20 novembre 2022. Les conditions se trouvent sur :

[DEVENIR PILOTE DE LIGNE AIR FRANCE OU TRANSAVIA | AIR FRANCE - CORPORATE](#)

La formation complète est financée à 100% par Air France. Les pré requis sont : BAC+ATPL théorique, ou BAC+2 scientifique ou un cycle Master. Air France prévoit 400 recrutements de pilotes en 2022, et peut-être un nombre équivalent en 2023.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3C3PMXB](https://bit.ly/3C3PMXB)



L'analyse de l'APNA:

“Les accords syndicaux prévoient la moitié des recrutements en filières dites longues (Cadets ou EPL-ENAC) jusqu'à 200 embauches annuelles avec un lissage sur plusieurs années afin de favoriser l'accès « au mérite » à la profession, alors que les ATO facturent cette même formation autour de 100 000€. L'autre avantage essentiel des cadets en sus de sa gratuité, est une priorité à l'embauche en sortie de formation, alors que les EPL ont de leur côté un accès prioritaire à la sélection à Air France à l'instar des pilotes expérimentés.”



L'analyse de l'APNA:

“Fort de ses 142 Embraer 175 et CRJ 900 exploités par American Eagles et United Express, Mesa Airlines voit son exploitation contrainte par le manque de pilotes répondant aux conditions d'expérience légale américaine des 1500 heures de vol nécessaires pour être employé sur des vols commerciaux. Les pilotes possédant ces 1500 hdv sont aspirés par les compagnies Major sans passer par la case compagnie régionale. L'initiative de Mesa de financer ainsi la formation de ses futurs pilotes est un premier pas vers le système de cadets des compagnies européennes.”

FORMATION

Mesa Airlines commande plus de 100 biplaces légers pour accélérer le murissement de ses futurs pilotes de ligne

Selon la FAA, 14.500 nouveaux pilotes commerciaux devront être formés aux États-Unis au cours des prochaines années pour répondre à la demande. Constatant l'impossibilité de recruter en nombre suffisant dans les compagnies régionales, Mesa Airline a commandé 29 monomoteurs Pipistrel Alpha Trainer 2 (+75 options) afin de les louer pour 25\$ de l'heure aux élèves pilotes tout en leur proposant un crédit gratuit en échange d'un engagement de 2 ans chez Mesa Airlines.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3SE3EVU](https://bit.ly/3SE3EVU)

AVIATION DURABLE

L'ADEME pose la question de la modération du trafic aérien

L'agence gouvernementale de la transition écologique (ADEME) a évalué trois scénarios de transition pour atteindre la neutralité carbone du secteur aérien. Entre « Rupture technologique » (scénario A permettant une augmentation de trafic de +61% en 2050) et « Modération du trafic » (scénario B de réduction du trafic de -15%), l'ADEME envisage une option C intermédiaire à +26% de croissance si des investissements massifs sont réalisés.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3DZ4UQP](https://bit.ly/3DZ4UQP)



L'analyse de l'APNA:

“Les scénarii A et C de croissance du transport aérien exige une priorisation des investissements vers l'aviation alors qu'il apparaît déjà que les acteurs, tels que les compagnies pétrolières, privilégient la rentabilité automobile pour le développement des carburants alternatifs. La phase transitoire allant jusqu'à 2030 des scénarii A et C, ne permettra alors pas de réduction significative des émissions carbonées de l'aviation, en contradiction avec la volonté politique européenne.”

AVIATION DURABLE

Des avions qui décollent à vide et polluent pour rien : outre-Manche, tollé autour des « vols fantômes »

Au Royaume-Uni, depuis 2019, près de 40.000 vols commerciaux ont décollé avec moins de 10 % des sièges occupés selon l'enquête publiée le 28 septembre par le journal The Guardian qui s'appuie sur les données de l'Autorité d'aviation civile britannique (CAA). Cela s'explique d'une part par des raisons opérationnelles avec les vols de rapatriement pendant l'épidémie, le repositionnement des avions ou le transport de fret, mais aussi par l'obligation de réaliser 80 % des vols programmés afin de conserver ses créneaux de décollage.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3FG0BRN](https://bit.ly/3FG0BRN)



L'analyse de l'APNA:

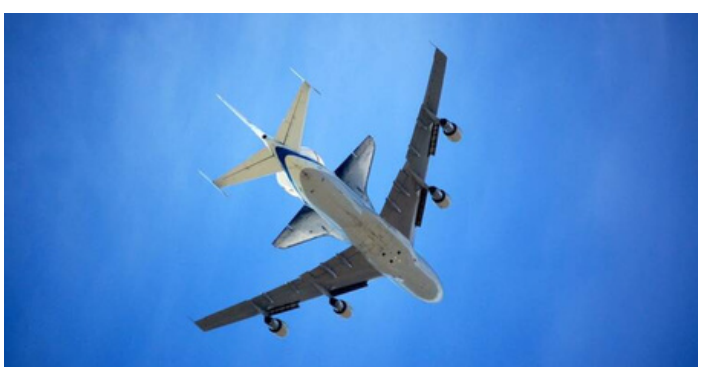
“La schizophrénie de la commission européenne se démontre à tous les niveaux. Les compagnies Ultra Low Cost continuent d'obtenir des subventions (environ 600 millions chez Ryanair) à la desserte d'aéroports régionaux alors que les émissions CO2 du transport aérien seront de plus en plus taxées. De même, le dogme de la règle « use it, or lose it », même allégée en période Covid, a généré des vols dits « fantômes » contraires à la sobriété énergétique ! Lufthansa a ainsi reconnu avoir effectué « 18.000 vols inutiles », vides ou avec très peu de passagers. En revanche, Air France assure n'avoir jamais opéré de vols à vide pour conserver ses créneaux.”

GUERRE EN UKRAINE

Des Russes paient une fortune pour s'enfuir en jet privé et éviter de rejoindre l'armée

La demande de sièges dans de jets privés a explosé à Moscou alors que certains Russes redoutent que les autorités ne ferment les frontières aux hommes en âge de rejoindre l'armée. La société de courtage d'avions, Your Charter, déclare recevoir 5000 demandes par jour, au lieu de 50 avant l'annonce de mobilisation partielle en Russie, avec des tarifs atteignant 27000€ le siège alors que toutes les entreprises européennes de jets privés ont quitté le marché russe. L'Arménie, la Turquie et l'Azerbaïdjan sont les destinations privilégiées, car elles autorisent l'entrée sans visa des citoyens russes

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3C438TJ](https://bit.ly/3C438TJ)



L'analyse de l'APNA:

“La fermeture des espaces aériens occidentaux aux compagnies aériennes russes limite les vols en provenance de Russie aux compagnies chinoises et moyen-orientales encore autorisées au survol de la Russie, a contrario des compagnies occidentales obligées au contournement de l'espace russe. La récente perte du siège de la Russie au Conseil de l'OACI s'explique par la violation de l'espace aérien souverain de l'Ukraine par l'armée russe et le bombardement des aéroports civils ukrainiens, qui vont à l'encontre de la Convention de Chicago qui énonce les principes fondamentaux de l'aviation mondiale.”