

FLIGHT NEWS RECORDER #88

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.

CONSTRUCTEURS

Airbus, champion des commandes et des livraisons devant Boeing en 2022

Airbus visait de livrer 720 avions en 2022, il s'est contenté d'en produire 661 (516 A320, 53 A220 et 92 A330/350) en raison des difficultés de ses sous-traitants à suivre la remontée en cadence, mais c'est mieux que les 480 Boeing livrés la même année. L'objectif de 75 A320 par mois ne sera logiquement pas atteint avant 2025 alors qu'il faudrait réduire les délais de livraison des 7329 Airbus en commande (En comparaison, le carnet de commandes de Boeing n'est que de 4578 avions).

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTP://BIT.LY/3CT6Y1W](http://bit.ly/3CT6Y1W)



L'analyse de l'APNA:

“Avec dix ans d'attente à l'achat de ses avions, la création d'une compagnie aérienne dépend beaucoup de la disponibilité de ses moyens de production. Un des avantages comparatifs des compagnies low-cost telle que Ryanair, est d'acheter ses avions en direct par lot de 200 à un prix proche de 40% du prix catalogue (au lieu d'environ 50% en moyenne) et de pouvoir les revendre plus chers que leur prix d'achat avant la check D de grand entretien après 4/5 ans d'utilisation.”



L'analyse de l'APNA:

“Airbus ne cache pas son ambition d'utiliser les progrès réalisés dans l'automatisation des différentes phases de vol pour pouvoir opérer de très long-courriers en équipage de deux pilotes à bord au lieu de trois sur les vols de plus de 10 heures - ce qui suppose un seul pilote aux commandes durant la phase de croisière, tandis que le second serait au repos. Airbus reconnaît que l'avion sans pilote ne sera pas réalisable d'ici 2050, mais se prépare ainsi à l'exploitation des avions très long-courriers en « single cruise pilot ».”

CONSTRUCTEURS

Comment Airbus avance vers des avions de plus en plus autonomes

Airbus a débuté les essais en vol sur un A350 d'un système permettant à l'avion de se dérouter et de se poser automatiquement en cas d'urgence, et même de se diriger tout seul vers sa place de stationnement, sans intervention des pilotes. Parallèlement, l'avionneur poursuit ses efforts pour un possible pilotage en solo durant la phase de vol de croisière.

Officiellement, l'objectif est de fournir une assistance et une aide à la décision aux pilotes et non pas de les remplacer dans le cockpit.

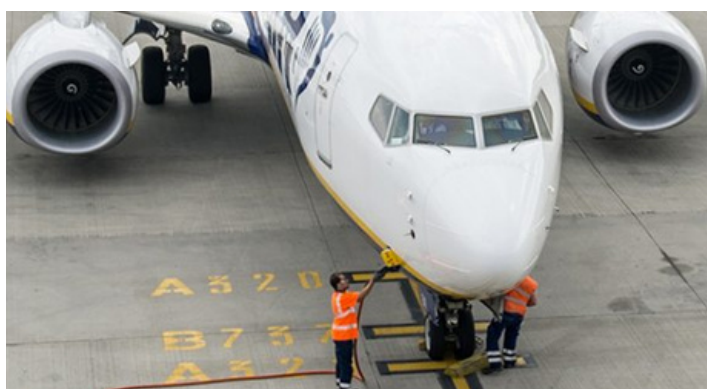
[LIEN DE L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3HSR70N](http://bit.ly/3HSR70N)

COMPAGNIES AERIENNES

Ryanair ne relancera pas sa base à Bruxelles

Ryanair a confirmé que sa base de Bruxelles, fermée pour l'hiver en octobre dernier, ne rouvrira pas au début de la saison estivale 2023, alors qu'elle subit des grèves à répétition du personnel de cabine dans sa base de Charleroi. L'argument financier a été utilisé par Ryanair le 11 janvier 2023 pour justifier la fermeture définitive de sa base à Bruxelles-Zaventem, en raison de la décision de l'aéroport d'augmenter les prix de 11% à partir d'avril 2023. Pourtant, les 12 routes existantes seront toujours opérées.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3K1KVF5](http://bit.ly/3K1KVF5)



L'analyse de l'APNA:

“Ryanair apprend à communiquer en termes politiquement corrects. Elle annonce ne rouvrir sa base à Bruxelles, officiellement en raison de l'augmentation des taxes d'aéroports, et non pas en raison des grèves des personnels navigants qui souhaitent le respect des lois sociales belges. En revanche, elle maintiendra ses lignes estivales avec des PN étrangers, mais en payant toujours les mêmes taxes, dites excessives, à l'aéroport de Bruxelles !”

AEROPORTS

L'aéroport de Vatry, en difficulté, pourrait bientôt passer sous pavillon chinois

Dans un contexte de ralentissement du fret aérien, le conseil départemental de la Marne, propriétaire de l'aéroport de Vatry avec sa piste de 3850 m, anciennement appelé Paris-Vatry, pourrait participer aux « routes de la soie » en le vendant aux chinois. La demande mondiale de vols cargo mesurée en tonnes-kilomètres de chargement (CTK), a diminué de 13,7% par rapport à novembre 2021.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3IEIGMF](http://bit.ly/3IEIGMF)



L'analyse de l'APNA:

“La France détient le record mondial de densité aéroportuaire avec plus d'un aéroport international par département et pour la plupart non rentables. L'objectif initial d'optimisation de l'aéroport de Vatry en hub de fret aérien avait fait l'impasse sur le fait que 60% du fret aérien mondial passe par les soutes des avions passagers qui se sont positionnés à CDG.”

AVIATION D'AFFAIRES

L'aviation d'affaires amorce son retour sur Terre après deux années exceptionnelles

Si le trafic européen des avions d'affaires reste largement au-dessus de son niveau de 2019, avec une nouvelle hausse de 12 % en 2022, soit 793 152 vols, la décrue s'est amorcée depuis l'été dernier, notamment en Europe, où le trafic est en recul de plus de 10% depuis cinq mois, comparé à 2021. La France n'échappe pas au phénomène, même si elle demeure la première zone d'activité des avions d'affaires en Europe avec 271.381 vols d'affaires comptabilisés en 2022 (+12 %), devant le Royaume-Uni (223.224 vols).

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTP://BIT.LY/3WG5PIU](http://bit.ly/3WG5PIU)



L'analyse de l'APNA:

“le recul relatif de l'aviation d'affaires peut surtout s'expliquer par la fin de la crise du Covid et le retour progressif à la normale de l'activité des compagnies régulières alors que les « vols privés » de l'aviation d'affaires avaient augmenté de 63% pendant la période Covid. Le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe, avec 60.634 vols en 2022 avec une croissance de 25 % suivi de l'aéroport de Nice, avec près de 40.000 vols (+9 %). Visiblement, la polémique environnementale contre l'aviation d'affaires en France n'a pas eu d'impact.”