

FLIGHT NEWS RECORDER #111

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

Les avions seront pleins cet été malgré l'envolée des prix

Après l'été de la reconquête en 2022, l'été 2023 s'annonce comme celui du jackpot pour les compagnies aériennes françaises et européennes. Même si l'offre aérienne n'est, au global, pas encore tout à fait revenue à son niveau de 2019, les avions disponibles ont fait le plein, à des tarifs supérieurs de 15 % à 20 % alors que les cours du pétrole ont reculé de plus de 20 % depuis l'été dernier. Ainsi, Air France prévoit d'aligner cet été 95 % à 96 % de son offre de 2019.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3L53YPI](https://bit.ly/3L53YPI)



L'analyse de l'APNA:

“ Les gagnants de l'été 2023 seront les compagnies Ultra Low Cost (le programme de vols de Ryanair est de 124% de 2019), mais aussi les long-courriers. Cet été, le trafic entre les Etats-Unis et l'Europe devraient ainsi représenter quelques 530 vols par jour dont 50 pour Air France, en hausse de 10% par rapport à 2019. Même si les aéroports seront mieux préparés qu'en 2022, le manque de personnel et les grèves estivales des contrôleurs aériens français ne vont pas faciliter la fluidité. ”

CONTRÔLE AERIEN

Contrôle aérien : une remise à niveau toujours plus longue et plus coûteuse

Un rapport de la commission des finances du Sénat, consacrée au suivi des principaux programmes de modernisation des services de la navigation aérienne (DSNA) publié le 28 juin, confirme celui de 2018 sur l'état alarmant du contrôle du trafic aérien en France. Le coût des trois principaux programmes de mises à niveau du contrôle aérien français, 4-Flight, Coflight et Systat pour s'intégrer dans le SES, s'élèveraient donc à plus d'un milliard d'euros, pour une date d'achèvement encore lointaine et incertaine.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/43COCF0](https://bit.ly/43COCF0)



L'analyse de l'APNA:

“ Dans un monde qui s'est donné pour priorité, la lutte contre le réchauffement climatique, il est anachronique que le projet de « ciel unique européen » ou SES (Single European Sky) ne soit toujours pas mis en œuvre alors qu'il permettrait de réduire de 12% les trajectoires de vols. Les grèves à répétition des contrôleurs français a pour objectif le statu quo afin de préserver l'efficacité de leur grève qui pourrait être mise à mal par les délégations d'espace aérien entre pays, prévues au SES. ”

TRANSPORT AERIEN

ACI Europe : une reprise en trompe l'œil ?

ACI Europe (Airport Council International) constate que la connectivité aérienne totale est toujours en baisse de -16% par rapport aux niveaux de 2019. Les voyageurs en provenance des aéroports européens continuent donc de voir moins d'options de connexions – tandis que l'augmentation des tarifs aériens est « plus de 6 fois supérieure à l'inflation » et alors que le trafic de passagers européen est actuellement en recul de 7,6% par rapport à 2019. Parmi les grands marchés UE+, la connectivité du Royaume-Uni (-10%) est le plus résilient, suivi de l'Espagne (-12%), l'Italie (-16%), de la France (-17%) et de l'Allemagne (-27%).

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7J56D](https://bit.ly/3A7J56D)



L'analyse de l'APNA:

“ La demande de vols loisirs et de VFR (Visit Friends and Relatives) a été la première à reprendre après la crise sanitaire, permettant la croissance des compagnies ULC (Ultra Low Cost) dans un marché aérien où les prix des billets ont cru de 20%. L'insuffisance de l'offre (par manque d'avions et de personnels) pour une demande supérieure à 2019, permet aux compagnies FSC (Full Service Carriers) de concentrer leurs vols sur les destinations les plus rémunératrices, réduisant ainsi leur réseau et donc la connectivité. ”

AVIATION DURABLE

Climat : EDF va produire du SAF pour Air France-KLM

« Take Kair » est un des premiers projets industriels de production de e-kérosène (SAF) en France qui permettra d'éviter l'émission de plus de 100.000 tonnes de CO2 chaque année avec pour objectif la décarbonation du transport aérien. Air France-KLM est partenaire du projet. Premier acheteur mondial de SAF en 2022, AF-KLM vise l'incorporation d'au moins 10% de carburant durable au global de ses vols à horizon 2030, au-delà des obligations réglementaires françaises et européennes.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7LMYH](https://bit.ly/3A7LMYH)



L'analyse de l'APNA:

“ Alors qu'Air France-KLM représente 2% de trafic aérien mondial, elle consomme 17% de la production mondiale de SAF. Le respect des engagements de décarbonation de l'aérien dépendra de la capacité à produire des SAF en masse suffisante pour atteindre les objectifs. Sachant que les Bio-Saf (de source agricoles et déchets) seront par définition limités, les SAF de synthèse (ou E-SAF) seront incontournables. Ils nécessitent notamment des sources importantes de CO2 à capter, telles que celles des cimenteries, gros émetteurs de CO2. ”

ACCIDENT

L'enquête sur l'accident du Falcon 900 Business Jet révèle qu'un pilote non certifié était aux commandes

Le 13 février 2021, un Falcon 900 EASy sortait de piste sur l'aéroport de San Diego aux USA, sans faire de victime. La licence du « pilot in command » avait été annulée suite à la falsification de son carnet de vols, après 15 « recurrent training » non effectués, mais apposés sur sa licence. De plus, il n'avait pas terminé sa QT F900. L'avion avait tenté de décoller 23 kts en dessous de VR avec une surcharge de 1.3 tonnes pour une MMSD de 22 t.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MHXB68](https://bit.ly/3MHXB68)



L'analyse de l'APNA:

“ Contrairement à l'Europe, une large partie des vols d'affaires sont réalisés en vols privés, sans le contrôle de la FAA sur les compagnies aériennes. Les pilotes se louent en auto-entrepreneurs auprès des propriétaires d'avions hors de toutes règles d'exploitation, notamment des marges de l'exploitation commerciale ou des temps de travail. Il est à noter que le coût d'une QT du type F900 approche 80000\$, soit beaucoup plus qu'une QT A320 ou B737. ”

FORMATION

Faillite de trois ATO britanniques

Trois écoles de pilotages britanniques (ATO) Tayside Aviation, FTA Global et Bournemouth Commercial Flight Training ont déposé le bilan dans les derniers mois, laissant les élèves pilotes dans des situations critiques avec des crédits de formation non effectuée pour des montants de 50000€. La CAA (Civil Aviation Authority) est mise en cause par les associations de pilotes de ligne pour son absence de contrôle financier des ATO.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3NKEV2G](http://bit.ly/3NKEV2G)



L'analyse de l'APNA:

“ L'histoire se répète en Europe après la faillite retentissante d'Airways College à Agen et Melun en mai 2021, lésant 251 stagiaires qui avaient perdu leurs 100.000€ chacun payés d'avance. Les mêmes causes produisent les mêmes effets, l'absence de contrôle financier des ATO par l'autorité de contrôle permet aux ATO sans financement suffisant d'assurer leurs investissements initiaux par les avances des stagiaires, avec le risque de faillite en l'absence de nouveaux élèves pilotes pour payer la formation des stagiaires précédents. L'APNA a saisi la DGAC française sur l'exigence de protection des stagiaires dans le respect de sa charte d'éthique. ”