

FLIGHT NEWS RECORDER #113

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

Transport aérien : les écoles de pilotage en pleine crise

En juillet 2021, les 251 élèves pilotes d'Airways College avaient subi la liquidation judiciaire de leur école. En juillet 2023, le repreneur PFT dépose le bilan mettant en péril l'avenir des 130 stagiaires qui avaient remis 10.000€ en sus des 100.000€ déjà versés, et qui 2 ans après ne sont toujours pas formés. Seule l'apport financier de nouveaux stagiaires en septembre permettra peut-être de financer la formation des anciens élèves.

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



L'analyse de l'APNA:

“ L'APNA constate qu'en l'absence de fonds propres, la majorité des écoles de pilotes demande aux élèves de financer leurs investissements par des versements anticipés sur leur cursus de formation. En l'absence d'une promotion suivante pour payer leur formation, la faillite les laissera dépourvus. L'APNA dénonce l'absence de contrôle financier des écoles de pilotes, qui laisse se créer ces pyramides de Ponzi illégales et génératrices de situations humaines dramatiques. ”



L'analyse de l'APNA:

“ Selon notre ministre des Transports, le financement de la transition écologique passe par un abaissement du prix du train et une augmentation des billets d'avion sans pour autant s'interroger sur les économies possibles d'une SNCF, usine à troll anti-aérien, déjà subventionnée à hauteur de 270€ par français par an, qui structurellement ne pourra jamais concurrencer l'avion pour les déplacements au-delà de 800km. Pourtant Madame Borne, Première Ministre, affirmait il n'y a pas si longtemps que la fiscalité n'a pas fait avancer la transition écologique Les compagnies turques et Emiraties vont se frotter les mains de la capacité française à jouer aux idiots utiles ! ”

TRANSITION ECOLOGIQUE

Taxes sur les billets d'avion : quel impact sur les compagnies aériennes ?

Clément Beaune, ministre des Transports, a confirmé inscrire dans la loi de Finances 2024 la taxation supplémentaire des billets d'avion qui verrait une augmentation de la taxe de solidarité (Taxe Chirac) fléchée en partie vers le ferroviaire. Les compagnies aériennes demandent le fléchage de cette taxe vers la décarbonation de l'aérien, dans un cadre au minimum européen, afin d'éviter de renforcer la distorsion de concurrence existante avec les opérateurs extra-européens.

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

COMPAGNIES AERIENNES

Italie : Ryanair s'oppose au plafonnement des prix des billets d'avion

Le gouvernement italien a annoncé vouloir limiter les prix des billets à destination de la Sardaigne et de la Sicile « pendant les périodes de pic estival de la demande » à un maximum de « 200% du prix moyen du billet » sur l'année. Selon Ryanair, Première compagnie aérienne en Italie, c'est « l'augmentation des places à disposition dans les avions qui permet le maintien des prix bas : En liant nos prix d'été au prix moyen de chaque vol », le gouvernement italien « nous inciterait donc à réduire le nombre de nos vols ».

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



L'analyse de l'APNA:

“ C'est le paradoxe de Ryanair : la compagnie aérienne qui se vante des billets les plus bas, refuse le plafonnement des prix de ses billets au nom des prix bas. C'est la reconnaissance implicite d'un yield management qui permet à Ryanair de vendre une grande partie de ses billets à des tarifs élevés, piégeant ainsi ceux qui croient que « Low cost » signifie toujours « Low Fare ». Les tests tarifaires montrent que Ryanair est souvent plus cher en cas de réservation tardive et/ou d'options (bagages, placement etc.) ”

COMPAGNIES AERIENNES

American Airlines : les pilotes obtiennent une augmentation de salaire de 46% sur quatre ans

Les 15 000 pilotes d'American Airlines ont obtenu une augmentation salariale de 46% sur 4 ans, dont 21% à effet immédiat, alors que le mois dernier, United Airlines a signé un accord préliminaire pour un nouveau contrat de quatre ans prévoyant une augmentation cumulée de 34,5 % à 40,2 % pour les pilotes.

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



L'analyse de l'APNA:

“ Contrairement à la France où toute augmentation salariale est à effet cliquet, les salariés américains voient souvent leurs avantages sociaux remis en cause en période de crise. Dans le contexte d'un manque de pilotes, les négociations fondées sur le benchmark entre concurrents aboutit naturellement à cet effet de contagion lors des renégociations des accords à durée déterminées, auquel s'ajoute le débat récurrent sur une élévation de la limite d'âge des pilotes à 67 ans pour pallier le manque de pilotes et niveler l'âge de retraite des pilotes avec celui en vigueur aux USA à 67 ans pour tous les salariés. ”

AILES VOLANTES

L'armée américaine ouvre la voie aux futures ailes volantes

L'US Air Force a choisi un projet d'aile volante (ou « Blended-Wing Body ») pour servir de base à ses futurs avions multirôles ravitailleurs. Derrière ce premier projet d'envergure se dessine peut-être la prochaine génération (d'ici 2040) d'avions de ligne gros-porteurs long-courriers permettant un gain de consommation de 40% grâce à son aérodynamisme, mais aussi par l'utilisation de nouvelles architectures de moteurs plus performants que les réacteurs actuels, comme les turboréacteurs à soufflante non carénée (open rotor), qui ne peuvent pas être fixés sous les ailes d'un avion traditionnel.

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



L'analyse de l'APNA:

“ Depuis le B707 des années 60's, l'avion est resté sur la formule du « tube + aile + réacteur sous l'aile ». La technologie de l'aile volante est maîtrisée depuis les Mirage III et le Concorde, et son instabilité est aujourd'hui traitée par les commandes électriques de 3^{ème} génération. Son avantage réside dans sa capacité à grossir en fuselage et en portance permettant ainsi l'emport d'un hydrène liquide 3 fois plus performant que le kérozone. Cette rupture technologique vers l'avion décarboné n'aboutira qu'une fois traitées ses interfaces avec les aéroports et les problématiques de confort et d'évacuation des passagers. ”