

FLIGHT NEWS RECORDER #121

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.

AVIATION DURABLE

Le successeur de l'A320 en 2035

En 2035, Airbus lancera non pas un mais deux nouveaux avions : un successeur pour l'A320 et un avion plus petit à hydrogène. Les choix technologiques du successeur de l'A320 seront à la fois l'« open fan », des ailes capables de s'adapter aux différentes phases de vol et aux turbulences, le traitement des données de vol, afin d'optimiser l'utilisation de l'avion et de sa maintenance... Le deuxième gros sujet d'innovation : un avion à hydrogène qui entrerait en service en 2035. Il n'aura pas la même capacité d'emport et de rayon d'action, mais son carburant sera totalement décarboné.

[LIRE L'ARTICLE](#)



L'analyse de l'APNA:

« La vision à 10 ans de son besoin en flotte, est réservée aux compagnies aériennes asiatiques en phase de rattrapage de croissance avec un effet multiplicateur proche de 2 d'ici 10 ans. En revanche, les compagnies occidentales sont dans la logique à la fois de réduire leur impact environnemental avec une flotte renouvelée, mais aussi avec l'obligation de prendre son numéro sur la chaîne de production des constructeurs. »

AVIATION DURABLE

« L'Europe ne va pas aussi vite que les Etats-Unis sur les carburants d'aviation durable », s'alarme le patron d'Airbus

Airbus se félicite du soutien européen sur la feuille de route technologique et de recherche, mais regrette l'absence du deuxième levier pour réussir cette transition que sont les carburants durables (SAF). La vitesse à laquelle les fabricants de carburants investissent dans la production de SAF, est insuffisante pour satisfaire les besoins. Leurs surcoûts en Europe n'incitent pas les producteurs de pétrole à investir au-delà de la contrainte réglementaire, alors que les Américains ont dégagé des financements et des subventions pour accélérer leur développement et aligner leurs prix sur le kérosène. Le délai de construction d'une usine de SAF est actuellement de 8 ans.

[LIRE L'ARTICLE](#)



L'analyse de l'APNA:

« Willy Walsh, pilote de ligne d'Air Lingus, devenu PDG de sa Compagnie aérienne, puis PDG d'IAG-British Airways avant de diriger IATA met les pieds dans le plat, notamment : « Le « ciel unique européen », qui permettrait de réduire les émissions de 10 %, se fait toujours attendre. Pendant ce temps, le gouvernement permet aux contrôleurs aériens de faire la grève en toute impunité, entraînant le chaos chez les compagnies aériennes et les passagers, tandis que le fournisseur français de services de navigation aérienne est protégé des dommages économiques. » Le courage politique serait au minimum d'annuler la dérogation de déclaration préalable de grève, accordée aux contrôleurs, alors que toutes les autres professions du transport y sont soumises. »

URAL AIRLINES

Ural Airlines prépare le décollage de son A320 depuis le champ dans lequel il s'est "vaché"

Un des 53 A320 de la compagnie russe Ural Airlines s'est posé dans un champ suite à une panne hydraulique interdisant la rentrée du train, visiblement non reconnue par les pilotes, induisant un manque de carburant. Ural Airlines a décidé de récupérer son A320 en le faisant décoller depuis le champ où il a atterri en urgence. Airbus Group ne commente pas ...

[LIRE L'ARTICLE](#)



L'analyse de l'APNA:

« Le premier vol commercial du B737 date de 1968 et celui de l'A320 de 1988. Les derniers nés de ces avions (tubes + ailes + moteurs sous les ailes) sont devenus beaucoup plus fiables et efficaces, si bien que la concurrence récente du C919 chinois, juste mis en service, ne montre pas de réels progrès sur ses ancêtres A320 et B737, de dernière génération. Leurs successeurs feront l'objet d'une rupture technologique à laquelle se prépare Airbus, en avance d'un Boeing qui ne peut qu'affecter la totalité de ses moyens à fiabiliser ses avions déjà en service (B737 et B787), tout en essayant de certifier ses B737-10 et son B777-X. »

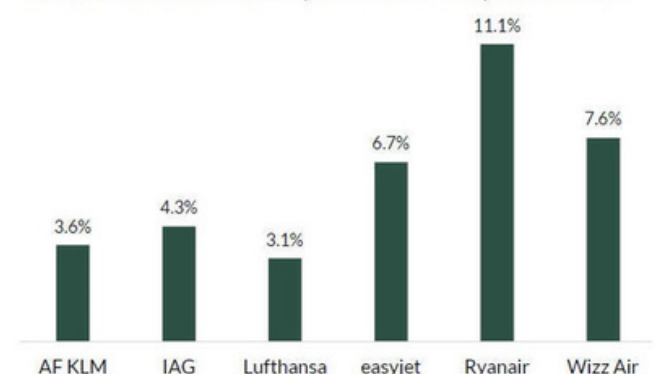
AVIATION DURABLE

Programme de production d'Airbus

Selon le patron d'Airbus : Airbus détient 60% des parts de marché des avions commerciaux. Son évolution à 5 ou 10 ans dépendra avant tout de sa capacité à livrer les avions. Et donc, de la capacité à monter en cadence. C'est une problématique de production, de chaînes de sous-traitants, de recrutement, de formation... pour répondre à un carnet de commande de 8000 avions, soit huit à dix ans de production sur 10 chaînes de production dans le monde, sachant que la majorité seront des A321 XLR.

[LIRE L'ARTICLE](#)

Estimated carbon costs in 2025 (ETS + CORSIA + SAF) relative to sales



L'analyse de l'APNA:

« Le pourcentage d'incorporation des carburants d'aviation durables (SAF) va augmenter pour atteindre en Europe (pour les vols décollant d'un aéroport européen) 2% en 2025, 6% en 2030 et 20% en 2035. Ces carburants coûteront en moyenne 3 à 4 fois plus cher que le kérosène actuel. Le tableau ci-dessus montre l'impact en 2025 (en pourcentage du chiffre d'affaires) à la fois, de la taxation carbone (ETS + CORSIA), du surcoût SAF et de la taxation du kérosène en Europe dès 2025. Selon la banque ODDO, pour compenser ces trois augmentations de coûts, les compagnies aériennes devraient augmenter le prix des billets de 7% (AF-KLM, Lufthansa et IAG) à 15% pour easyjet et 24% pour Ryanair. »

AVIATION DURABLE

IATA pour une politique cohérente de décarbonation aérienne

Selon le patron de l'IATA, l'imposition d'une taxe sur les infrastructures de transport de longue distance, y compris les aéroports, n'aura pas d'impact sur les aéroports en situation monopolistique, qui la répercuteront sur les compagnies. Ces 150 millions taxés à l'aérien s'ajouteront aux 16 milliards d'euros (soit 275€ par français par an) de subvention au bénéfice de la SNCF, pour subventionner le transport ferroviaire. L'augmentation des tarifs aériens décidés par le gouvernement français ne diminuera pas les émissions de gaz à effet de serre.

[LIRE L'ARTICLE](#)



L'analyse de l'APNA:

« Depuis l'invasion de l'Ukraine en 2022, l'Europe interdit la distribution de pièces détachées à la Russie. Airbus et Boeing ont cessé de fournir des pièces aux compagnies russes. Pour continuer à faire voler les avions occidentaux, les compagnies russes doivent soit cannibaliser d'autres avions pour récupérer des pièces, soit passer par un pays tiers qui consent à vendre des pièces, sans l'accord d'Airbus. »