

FLIGHT NEWS RECORDER #122

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.

EMPLOI

Le groupe Lufthansa vise 2 000 pilotes recrutés d'ici fin 2025

Le groupe Lufthansa cherche à recruter plus de 2 000 nouveaux pilotes d'ici fin 2025 qu'ils soient déjà professionnels ou bien « ab initio ». Ces derniers seront formés à l'European Flight Academy, l'école de pilotage du groupe Lufthansa. Leur formation pilote d'une durée de deux ans comprend une phase théorique à Brême ou Zurich et des phases pratiques à Goodyear (USA) et Grenchen (Suisse) ou Rostock-Laage (Allemagne).

[LIRE L'ARTICLE](#)



L'analyse de l'APNA:

« Jusqu'en 2012, Air France formait ses pilotes cadets à l'ENAC et à l'EPAG, école détenue par Air France jusqu'en 1996, puis donnée à l'association IAAG tombée en faillite en 2012, puis partiellement reprise par d'anciens instructeurs. La formation des cadets d'Air France sélectionnés post-Covid, sont maintenant formés par l'ENAC et par Airbus Flight Academy d'Angoulême, en partie en programme MPL. Air France recrute 500 pilotes par an depuis 2022 dont environ 80 cadets pilotes dans le cadre d'un accord syndical de recrutement de 100 pilotes annuels ab initio (Cadets AF + EPL-ENAC) tant que la compagnie recrute plus de 200 pilotes par an. »



LUDWIG WALLENDORFF/REA

L'analyse de l'APNA:

« L'idée reçue d'une Air France subventionnée par l'Etat a la vie dure. Air France, comme tout le transport aérien, est la vache à lait de l'Etat au travers de taxes multiples, mais aussi d'aéroports qui abusent de leur position monopolistique avec une rentabilité supérieure à 40% pour ADP. La taxe supplémentaire décidée par notre « Ministre de la SNCF » sur l'aérien sous prétexte écologique, ne sera pas visiblement dédiée à la décarbonation de l'aérien (estimée à 1 mds par an pour AF), mais à ajouter quelques centaines de millions d'euros aux 18 milliards de subvention annuelle de la SNCF. »

SOCIÉTÉ

L'incivilité, la nouvelle plaie des compagnies aériennes

Passagers saouls, remarques désobligeantes ou sexistes, agressions verbales, physiques voire sexuelles, insultes, cigarettes fumées en cachette... Les comportements inappropriés ont augmenté de 47% dans le monde entre 2021 et 2022. Plus rares, les violences physiques sont constatées tous les 17500 vols. Les conventions internationales (Tokyo et Montréal) en vigueur ne sont pas une réponse adéquate. Les compagnies souhaitent la mise en place d'une liste noire des passagers qui pourraient être refusés à l'embarquement en raison de leur comportement antérieur.

[LIRE L'ARTICLE](#)

POLITIQUE

Le sauvetage d'Air France s'est transformé en jackpot pour l'Etat français

le prêt direct de 3 milliards d'euros et les 4 milliards d'euros de prêts bancaires garantis accordés par l'Etat à Air France-KLM pendant le Covid-19, aujourd'hui remboursés, a rapporté quelque 650 millions d'euros d'intérêts à l'Etat français, qui n'inclut pas les intérêts versés aux neuf banques du pool bancaire pour un montant équivalent. Le plus rentable pour l'Etat reste toutefois le produit des taxes versées chaque année par Air France. En 2022, ces taxes en tout genre ont représenté près de 1,5 milliard d'euros : 1,2 milliard de six taxes diverses sur les billets d'avion vendus par Air France, mais aussi 380 millions d'euros d'impôts non aériens.

[LIRE L'ARTICLE](#)



GETTY IMAGES

L'analyse de l'APNA:

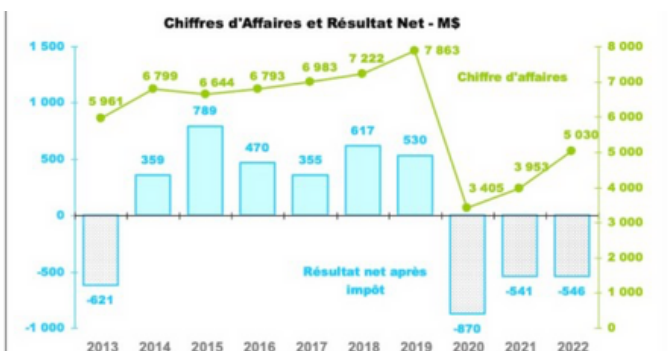
« La souveraineté des Etats sur leur territoire et l'espace aérien adjacent, est la règle. Ainsi, le pays de destination n'a pas de compétence sur un délit commis sur un autre territoire survolé par l'avion, avec une dérogation pour État d'immatriculation de l'aéronef qui est toujours compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord quel que soit le lieu de survenance. Ainsi, les pays de destination non français ne sont pas compétents pour sanctionner des délits qui n'atteignent pas à la sécurité des vols ciblés par la convention de Tokyo, s'ils sont survenus hors de l'espace aérien de leur territoire. La création d'une liste noire de passagers indisciplinés semble être une réponse adéquate. »

BOEING

Spirit Aerosystems : Plus qu'une affaire de trous mal percés pour Boeing !

Après 2 crashes de ses B737 Max suite à des défauts de conception, Boeing se voit à nouveau dans la tourmente avec des défauts de production dus à son sous-traitant Spirit Aerosystems, que Boeing avait vendu à des fonds d'investissement qui logiquement cherchent la rentabilité maximale. Quand ce n'est pas la dérive qui ne s'ajuste pas au fuselage, ce sont les morceaux d'un même fuselage qui ne s'assemblent pas correctement entre eux, car les trous pour l'assemblage ne sont pas faits au bon endroit...

[LIRE L'ARTICLE](#)



EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE BOEING

L'analyse de l'APNA:

« Lorsqu'un acteur de l'aérien privilégie la rentabilité financière sur la sécurité des vols, la sanction est le plus souvent catastrophique. Au-delà des 346 morts des 2 crashes des B737 Max, la sous-traitance décidée par des simples considérations financières, génère des défauts de qualité de production qui réduisent la capacité de production. Boeing est complètement endettée, et n'a donc plus les moyens de lancer un nouvel avion dans les prochaines années pour contrer la concurrence. Boeing a perdu sa mobilité stratégique. »

AVIATION DURABLE

Airbus dévoile ses « Beluga XXL » des mers

Airbus a commandé 3 navires modernes à faibles émissions, assistés par un système de propulsion par le vent afin de transporter des sous-ensembles d'avions entre les sites de production en Europe et aux États-Unis. Ces navires seront propulsés par six rotors Flettner – de grands cylindres rotatifs qui génèrent une portance grâce au vent – et de deux moteurs bicarburant fonctionnant au diesel maritime et à l'é-méthanol. Cela contribuera à l'engagement d'Airbus de réduire ses émissions industrielles jusqu'à 63 % dans le monde d'ici la fin de la décennie par rapport à 2015.

[LIRE L'ARTICLE](#)



AIRBUS

L'analyse de l'APNA:

« Les constructeurs aéronautiques occidentaux, chinois, Russes ou brésiliens sont des concepteurs-assembleurs d'avions à partir d'une grande partie de systèmes fournis par des sous-traitants souvent communs à tous les avions, quels que soit le constructeur, mais avec un contrôle qualité spécifique à Airbus. Les usines d'Airbus en France, en Allemagne, en Chine ou aux États-Unis sont des lignes de montage, approvisionnées par les 6 Beluga (dérivé de l'A330), et les 3 navires spécialisés en provenance des multiples sous-traitants. »

ATOS & FORMATIONS

Information importante : PFT AERO

Le tribunal de commerce d'Agen a annoncé le 31 octobre la liquidation judiciaire de l'école de pilote PFT AERO, école créée en juillet 2021 à la suite de la faillite d'Airways College. Ce sont plus de 160 stagiaires qui voient leur rêve brisé par des gérants d'ATO qui comptaient sur des arrivées régulières de nouveaux stagiaires pour payer la formation de ceux déjà en formation, un schéma autrement appelé "pyramide de Ponzi". Tant que la DGAC acceptera d'agréer les ATO sur de simples contrôles techniques et que les DRIETS/DREETS continueront à valider des contrats de formation qui ne respectent pas la loi, nous mêmes causerons d'autres effets avec des faillites générant des catastrophes humaines inacceptables pour des jeunes perdant les sommes versées, sans formation, et des crédits à rembourser. Il faut que ces scandales cessent ! Il nous faut aussi dénoncer les apporteurs d'affaires, soient disant conseillers indépendants ou "coach", qui alimentent ce système en rabattant des élèves vers certaines ATO, touchant au passage une commission. L'APNA est à la disposition des élèves lésés pour les accompagner bénévolement vers leur rêve de pilote.

