





THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION SITUATION UPDATE

Jacques Drappier

Traduction André Perrad & Mich De Weirdt

Introductie

De Covid-19 pandemie is één van de meest ingrijpende gebeurtenissen sinds de Tweede Wereldoorlog.

Tientallen miljoenen mensen werden zwaar ziek, miljoenen overlijden. Het menselijk lijden is enorm. In tegenstelling tot andere, ernstige drama's, is dit niet een lokaal probleem gebleven, maar heeft het de hele wereld in zijn greep.

Naast de menselijke drama's is dit ook een economische ramp die hele industrieën onderuitgehaald heeft. Uitzonderingen (zoals Amazon) niet te na gesproken, heeft de pandemie een enorme schade toegebracht aan de wereld-economie, en op zijn beurt dus nog meer menselijk lijden gecreëerd want de armoede is weer toegenomen. Het einde is nog niet in zicht.

Eén van de industrieën die zwaar te lijden heeft onder de pandemie is zeker de luchtvaart. Het is ontegensprekelijk dat reizen, op welke manier dan ook, de verspreiding van virussen bevordert. Dit is geweten sinds de middeleeuwen, toen duurde het twee jaar of meer om een bacterie of virus van China tot onze contreien te brengen, nu is dit in enkele dagen gebeurd... Het is dus niet verwonderlijk dat alles wat met reizen te maken had als eerste de tol moest betalen.

Het is nog te vroeg om een echt bilan op te maken, aangezien we eigenlijk nog niet aan het einde van de pandemie zijn, maar ik ga toch proberen al een eerste schets te maken van wat we meegemaakt hebben en welke de korte en langetermijngevolgen zijn voor de luchtvaart.

Ik zal dit chronologisch doen, met een focus op de luchtvaartmaatschappijen, de constructeurs en de piloten.

De eerste golf

Begin 2020 is er nog niet veel aan de hand. Er is wel nieuws van een nieuw virus in Wuhan, maar we moeten ons géén zorgen maken, dat is een lokaal probleem zoals we al gezien hebben in het verleden. We vertrekken op skivakantie, of op zonzvakantie naar het zuiden...

Een paar weken later is het hek van de dam, en in maart gaat alles dicht.

Reizen wordt onmogelijk, de luchtvaart komt in een paar weken tot stilstand.

Wereldwijd worden vluchten afgelast en vliegtuigen gestockeerd.

Rond half april is de situatie ongezien: wereldwijd staan 14.500 vliegtuigen geparkeerd. Sommige grote vliegvelden worden gesloten om toestellen te kunnen parkeren tot op de startbanen!

Introduction

La pandémie de Covid-19 est l'un des événements les plus dramatiques depuis la Seconde Guerre mondiale.

Des dizaines de millions de personnes sont tombées gravement malades, des millions sont mortes. La souffrance humaine est énorme. Contrairement à d'autres tragédies graves, celle-ci n'est pas restée un problème local, mais s'est attaquée au monde entier.

En plus des drames humains, c'est aussi une catastrophe économique qui a mis-à-mal des industries entières. Hormis quelques exceptions (comme Amazon), la pandémie a causé d'énormes dommages à l'économie mondiale et a, à son tour, créé encore plus de souffrances humaines car la pauvreté a encore augmenté. La fin n'est pas encore en vue.

L'une des entreprises qui a beaucoup souffert de la pandémie est certainement l'aviation. Il est indéniable que les voyages, par quelque moyen que ce soit, favorisent la propagation des virus. On le sait depuis le Moyen Âge, quand il fallait deux ans ou plus pour qu'une bactérie ou un virus voyage depuis la Chine jusqu'à nos contrées, alors qu'aujourd'hui il ne faut que quelques jours... Il n'est donc pas surprenant que tout ce qui est lié aux voyages ait été le premier à en payer le prix.

Il est trop tôt pour faire un véritable bilan, car nous ne sommes pas encore au bout de la pandémie, mais je vais essayer de faire une première esquisse de ce que nous avons vécu et des conséquences à court et à long terme pour l'aviation.

Je le ferai de manière chronologique, en me concentrant sur les compagnies aériennes, les industriels et les pilotes.

La première vague

Au début de l'année 2020, il ne se passe pas grand-chose. Il y a bien des nouvelles d'un nouveau virus à Wuhan, mais nous ne devrions pas nous inquiéter, c'est un problème local comparable à ce que nous avons déjà vu dans le passé. On part pour des vacances de ski, ou pour des vacances au soleil dans le sud...

Quelques semaines plus tard, c'est le début de la fin et en mars, tout ferme.

Les voyages deviennent impossibles, l'aviation est paralysée en quelques semaines.

Des vols sont annulés dans le monde entier et des avions sont cloués au sol.

À la mi-avril, la situation est sans précédent : 14.500 avions sont cloués au sol dans le monde entier. Certains grands aéroports sont fermés pour permettre aux avions de se parquer directement sur les pistes !

THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

De passagiersaantallen en RPK (*Revenu Passenger Kilometers*) duiken tot ongekende dieptes: 91% lager dan dezelfde periode in 2019.

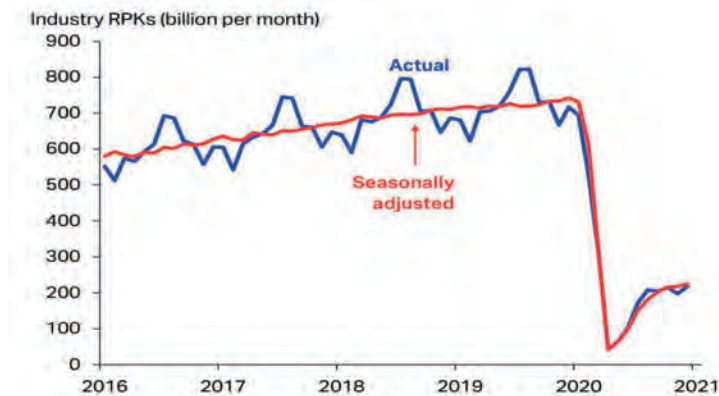
Kortom: de luchtvaart staat stil!

Le nombre de passagers et les RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) plongent à des niveaux sans précédent : 91% de moins que pour la même période en 2019.

En bref : l'aviation est au point mort !

Industry RPKs (billion per month)

Source: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

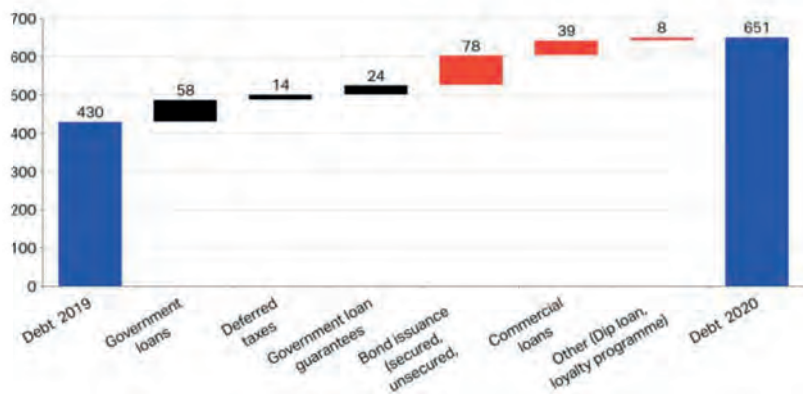


Het lot van de piloten, en het andere personeel, varieert sterk naargelang het land en de maatschappij. Heel snel wordt er technische werkloosheid gebruikt, of gelijkaardige benaderingen naargelang het land, om de kosten te drukken.

Le sort des pilotes, et des autres catégories de personnel, varie considérablement selon le pays et la compagnie aérienne. Pour réduire les coûts, on a très vite recours au chômage technique, ou à des approches similaires selon les pays.

Source:

Economics using data from own estimates of Government aid, private debt estimates from airfinance journal, November 2020. Debt includes ajustement for operating leases.



En ook komt zeer snel de vraag naar steun van de overheid. In Europa, de VS en andere landen worden grote bedragen vrijgemaakt, die echter voor een groot gedeelte leningen zijn. Dit betekent dat de maatschappijen met een enorme schuldenlast de heropbouw zullen moeten starten.

De constructeurs komen ook onder zware druk: de leveringen vallen bijna helemaal stil, en de vooruitzichten voor de rest van het jaar zijn niet echt hoopgevend.

De voorspellingen over de heropleving zijn eerst zeer optimistisch: sommigen geloven in een snel herstel, wat betekent dat tegen eind 2020 we terug aan 80 % van het vorige jaar zouden zijn.

Et la demande de soutien gouvernemental arrive aussi très rapidement. En Europe, aux États-Unis et dans d'autres pays, d'importantes sommes d'argent sont débloquées, dont la plupart sont en réalité des prêts. Cela signifie que les entreprises devront commencer à se reconstruire en étant lourdement endettées.

Les constructeurs sont également soumis à une forte pression : les livraisons sont presque au point mort et les perspectives pour le reste de l'année ne sont pas très encourageantes.

Les prévisions concernant la reprise sont d'abord très optimistes : certains croient à une reprise rapide, ce qui signifie qu'à la fin de 2020, nous serions revenus à 80 % de l'année précédente.

Het zal anders lopen.

Herfst 2020

Alhoewel het reizen tijdens de zomer nog ver beneden de gewone cijfers lag, komt na de zomer helaas een tweede golf van besmettingen op gang.

De golven van de pandemie lopen niet gelijk in alle delen van de wereld. We zien in China een toename van de luchtvaartactiviteiten tot zowat 60 % van normaal terwijl Europa blijft hangen rond de 30%. Dit heeft alles te maken met het hebben, of niet, van een interne markt. Het feit dat landen hun grenzen dicht houden belet dat de internationale luchtvaart op gang komt.

Ondanks de situatie slaagt Airbus er toch in om de leveringen op een economisch aanvaardbaar peil te houden.

Les choses vont se passer différemment.

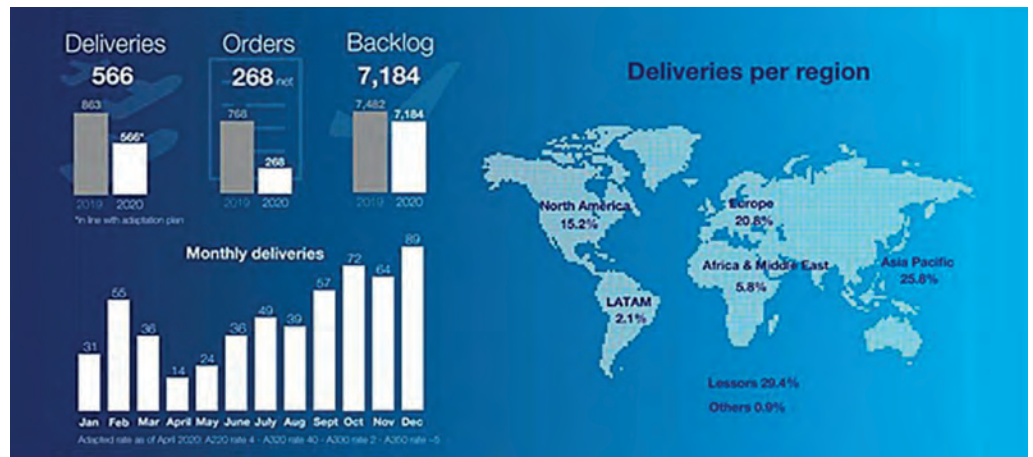
Automne 2020

Bien que les voyages durant l'été soient restés bien en deçà des chiffres habituels, une deuxième vague d'infections arrive malheureusement après l'été.

Les vagues de la pandémie ne se propagent pas uniformément dans toutes les régions du monde. En Chine, nous constatons une augmentation du nombre de voyages en avion, qui atteint environ 60 % de la normale, tandis que l'Europe oscille autour de 30 %. Cela est dû au fait d'avoir ou non un marché intérieur. Le fait que les pays gardent leurs frontières fermées empêche l'aviation internationale de fonctionner.

Malgré cette situation, Airbus parvient à maintenir les livraisons à un niveau économiquement acceptable.

Airbus Commercial Aircraft Orders & Deliveries 2020



Voor het personeel van de luchtvaartmaatschappijen wordt de situatie eigenlijk nog slechter. In de VS was de staatssteun verbonden aan de belofte om geen personeel te ontslaan, en verder te betalen. Maar dit hield op in oktober, met grote afdankingen tot gevolg. Ook grote maatschappijen uit het Midden-Oosten danken massaal piloten af, net als in Europa. Het is moeilijk precieze cijfers hierover te vinden, maar uit de gegevens van de *European Cockpit Association* zijn enkel in Europa zeker 18.000 piloten jobs verloren of in gevaar, waarvan zeker 9.000 echt ontslagen zijn!

De situatie van de industrie verschilt sterk van land tot land. China is vrij snel terug een schijnbaar normaal patroon gaan vliegen in de interne markt waardoor de weerslag op de maatschappijen al bij al nog meevalt. Ook in Rusland heeft de grote interne markt een aantal maatschappijen kunnen redden.

Europa mag dan wel één markt zijn, in deze omstandigheden is die markt uitéengevallen en de complexe situatie met verschillende regels en limieten binnen Europa maken rei-

Pour le personnel des compagnies aériennes, la situation ne fait qu'empirer. Aux États-Unis, le soutien de l'État était lié à la promesse de ne pas licencier le personnel et de continuer à le payer. Mais cela s'est arrêté en octobre, entraînant d'importants licenciements. De grandes compagnies aériennes du Moyen-Orient se débarrassent également en masse de leurs pilotes, comme c'est le cas en Europe. Il est difficile de trouver des chiffres précis à ce sujet, mais selon les données de l'European Cockpit Association, rien qu'en Europe, au moins 18.000 emplois de pilotes ont été perdus ou sont menacés, dont au moins 9.000 ont été des licenciements secs !

La situation de l'industrie varie fortement d'un pays à l'autre. La Chine a assez rapidement retrouvé un schéma de vol apparemment normal sur le marché intérieur, ce qui signifie que l'impact sur les compagnies aériennes n'est, somme toute, pas si important. En Russie aussi, le grand marché intérieur a pu sauver un certain nombre de compagnies aériennes.

L'Europe est peut-être un marché unique, mais dans ces circonstances, ce marché s'est désintégré et la situation

zen in praktijk onmogelijk. Dit heeft uiteraard een zware negatieve invloed op alle Europese maatschappijen die miljoenen euro per dag verliezen. Uit cijfers van IATA blijkt dat de Europese maatschappijen een verlies van 27 miljard maakten in 2020.

Op wereldniveau zijn de gevolgen al aanzienlijk. Tientallen maatschappijen zijn in vereffening of overleven door de steunmaatregelen, maar worden zwakker met de dag.

Het is ondertussen duidelijk dat de heropleving veel langer zal duren dan initieel gehoopt. Vooral de internationale trafiek heeft het zeer moeilijk. Als voorbeeld: Australië heeft zijn grenzen gesloten voor internationaal verkeer, en zal dat aanhouden tot minstens oktober 2021!

Het aantal vliegtuigen dat geparkeerd is neemt wel af, vooral dan de kleinere toestellen zoals de A320 en B737 worden terug in omloop gebracht, evenals een aantal A330 of B777. De grote B747 en A380 zijn op dat moment duidelijk niet meer gewenst. De meeste toestellen van deze modellen zijn geparkeerd, en velen zullen nooit meer terug in dienst genomen worden. Het einde van een tijdperk is nabij. Nog maar zes maatschappijen vliegen vandaag met passagiers B747, gezamenlijk minder dan 50 toestellen. Ook de A380 wordt uit gebruik genomen door de meeste maatschappijen. Voorlopig vliegt enkel Emirates terug met de A380, alhoewel er nog een kleine kans bestaat dat er toch nog een paar uit de woestijn gehaald worden als de situatie beter wordt in de komende twee jaar.

In de rangen van de piloten zijn ondertussen hele groepen van ervaren piloten op vervroegd pensioen gedwongen, maar desondanks zijn nog tienduizenden piloten werkloos en wordt de lijst elke dag langer met jonge werkzoekende piloten die net uit de opleiding komen.

Dit geeft aanleiding tot eigenaardige reacties: de *British Airline Pilots Association* (BALPA) geeft in een kranten-interview de raad aan jonge mensen om géén opleiding tot piloot meer aan te vatten omdat er in jaren geen werk meer zou zijn, terwijl Boeing en CAE aangeven dat er vanaf 2022 terug een tekort zal zijn... Onduidelijkheid troef.

Lente 2021

De winter bracht geen noemenswaardige verbetering van de situatie in de luchtvaart. Zowel de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) als de inkomsten stagneren wereldwijd. Hoewel de vaccinatiecampagne gestart is komt die laat en traag op gang en de meeste landen verbieden grote bijeenkomsten en sluiten grenzen af. Zowel de lokale markten als de internationale markten blijven hangen op hetzelfde niveau. Er is in het begin van de lente zelfs een achteruitgang van de cijfers.

complexe avec des règles et des limites différentes au sein de l'Europe rend les voyages impossibles en pratique. Cela a, bien entendu, un impact négatif important sur toutes les compagnies aériennes européennes, qui perdent des millions d'euros chaque jour. Les chiffres de l'IATA montrent que les compagnies aériennes européennes ont perdu 27 milliards en 2020.

Au niveau mondial, les conséquences sont déjà considérables. Des dizaines de compagnies aériennes sont en liquidation ou survivent grâce aux mesures de soutien, mais elles s'affaiblissent de jour en jour.

Il est désormais clair que la reprise sera beaucoup plus longue que ce qui avait été initialement espéré. Le trafic international, en particulier, traverse une période difficile. À titre d'exemple : l'Australie a fermé ses frontières au trafic international, elles le resteront au moins jusqu'en octobre 2021 !

Le nombre d'avions maintenus au sol diminue, en particulier avec la remise en service d'avions plus petits tels que l'A320 et le B737 ainsi qu'un certain nombre d'A330 ou de B777. Les grands B747 et A380 ne sont désormais clairement plus favorisés. La plupart des avions de ces modèles sont parqués, et beaucoup ne seront jamais remis en service. La fin d'une époque est proche. Seules six compagnies aériennes exploitent encore aujourd'hui des B747 passagers, soit collectivement moins de 50 appareils. L'A380 est également retiré du service par la plupart des compagnies aériennes. Pour l'instant, seule Emirates fait à nouveau voler l'A380, bien qu'il y ait encore une petite chance que quelques-uns soient sortis du désert si la situation s'améliore dans les deux prochaines années.

Dans les rangs des pilotes, des groupes entiers de pilotes expérimentés ont été contraints à la retraite anticipée, mais malgré cela, des dizaines de milliers de pilotes sont toujours au chômage et la liste s'allonge chaque jour avec les jeunes pilotes demandeurs d'emploi qui sortent de formation.

Cela donne lieu à d'étranges réactions : dans une interview à un journal, la *British Airline Pilots Association* (BALPA) conseille aux jeunes de ne plus suivre de formation de pilote car il n'y aura plus de postes avant des années, alors que Boeing et CAE indiquent qu'il y aura à nouveau une pénurie à partir de 2022... L'incertitude règne.

Printemps 2021

L'hiver n'a pas apporté d'amélioration significative dans la situation de l'aviation. Tant le RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) que les revenus stagnent dans le monde entier. Bien que la campagne de vaccination ait commencé, elle démarre tardivement et lentement et la plupart des pays interdisent les grands rassemblements et ferment les fron-

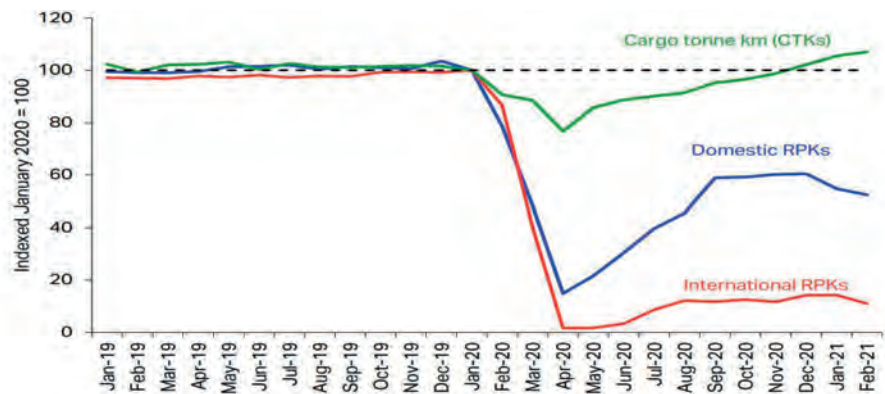
De luchtvaartmaatschappijen verliezen nog steeds iedere dag geld, maar het verlies is wat minder dan voor de winter. De kostenbesparingen zijn ondertussen ingevoerd, en er zijn toch wat inkomsten. Maar de verliezen en de schulden, blijven zich opstapelen.

Ook bij de constructeurs zijn de kostenbesparingsrondes aan de gang, en komt er wat licht aan het einde van de tunnel.

Bij Airbus wordt het verhogen van de productie van de A320 overwogen, Boeing begint terug de B737 Max te leveren en ontvangt de eerste bestelling in twee jaar voor de Max.

Cargo tonne km (CTK) and passenger km (RPK), Jan 2020 = 100

Source: IATA Economics using data from IATA Monthly Statistics. DATA is adjusted for seasonality.



Daarentegen blijft de productie van de langeafstands-vliegtuigen beperkt, en beslist Boeing om de ontwikkeling van de laatste generatie B777 te vertragen om kosten te besparen en gezien er weinig animo is om deze toestellen geleverd te krijgen.

Alhoewel nog een bescheiden groei, begint er vooral in de US, toch wat beweging te komen in de rangen van de piloten.

United, Delta en American beginnen hun piloten terug te roepen om de herstart te doen.

Dit brengt een nieuw en interessant, maar ook gevaarlijk, fenomeen aan het licht.

De gebruikte term is: "Skill Decay" ofwel verlies van vaardigheid. In iedere maatschappij zijn er wel eens piloten een paar maanden uit wegens ziekte of zo, en dan gaan die door een cyclus van simulator, line training enz. Hier hebben we echter te maken met een andere schaal: er worden plots honderden piloten opgeroepen om terug te keren, sommigen zijn een jaar zonder vliegen geweest. De bestaande reglementen zijn niet echt op dergelijke situatie voorzien en de maatschappijen willen snel inspelen op de vraag. Er komen plots zeer veel rapporten binnen van kleinere incidenten die duidelijk wijzen op een onderliggend probleem.

Het is duidelijk dat één sessie simulator niet volstaat om terug klaar te zijn. Ook in Europa ziet men het fenomeen en de maatschappijen moeten snel leren hoe men deze piloten

tières. Les marchés locaux et internationaux stagnent. On constate même une détérioration des chiffres au début du printemps.

Les compagnies aériennes perdent encore de l'argent chaque jour, mais les pertes sont un peu moins importantes qu'avant l'hiver. Les économies de coûts ont entretemps été introduites, et il y a encore quelques revenus. Mais les pertes et les dettes continuent de s'accumuler.

Chez les constructeurs aussi, les réductions de coûts se poursuivent, et il y a un peu de lumière au bout du tunnel.

Airbus envisage d'augmenter la production de l'A320 ; Boeing recommence à livrer le B737 Max et reçoit la première commande en deux ans pour le Max.

Par contre, la production d'avions long-courriers reste limitée, et Boeing décide de retarder le développement de la dernière génération des B777 pour économiser des coûts et vu qu'il y a peu d'enthousiasme à se faire livrer ces appareils.

Bien que la croissance soit encore modeste, on commence à observer un certain mouvement dans les rangs des pilotes, notamment aux États-Unis.

United, Delta et American commencent à rappeler leurs pilotes pour lancer le redémarrage.

Cela met en lumière un phénomène nouveau et intéressant, mais aussi dangereux.

Le terme utilisé est : "Skill Decay" ou perte de compétence. Dans toutes les compagnies aériennes, il y a parfois des pilotes qui sont absents pendant quelques mois pour cause de maladie ou autre ; ils passent alors par un cycle de formation en simulateur, entraînement en ligne, etc. Cependant, nous avons affaire ici à une échelle différente : des centaines de pilotes sont soudainement appelés à revenir, certains n'ayant pas volé depuis un an. Les réglementations existantes ne sont pas vraiment conçues pour une telle situation et les entreprises veulent répondre rapidement à la demande. Soudain, de nombreux rapports font état d'incidents mineurs qui révèlent clairement un problème sous-jacent.

THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

terug op niveau brengt. En het is niet het vliegen zelf, maar alles wat er rond gebeurt, de procedures, zelfs de RT die voor problemen zorgt. Het lijkt alsof de snelheid van denken verminderd is!

Het is eigenlijk ironisch dat men eerst iedereen moet thuis zetten, en als de vraag toeneemt men niet kan volgen omdat er te weinig piloten zijn en het langer duurt eer die terug operationeel zijn!

Met de vooruitgang van de vaccinaties komt er toch wat licht aan het einde van de tunnel en worden de plannen voor de toekomst wat duidelijker.

De derde golf, en de varianten van het virus brengen echter weer nieuwe reisbeperkingen en een wirwar van regels die continu veranderen met zich mee, wat uiteraard de heropstart op korte termijn weer wat bemoeilijkt. Het internationale verkeer blijft enorm beperkt.

De zomer 2021

De wereldeconomie is zo goed als hersteld, de beurs staat weer op het peil, of beter, van voor de pandemie. De vraag naar reizen is sterk aanwezig. Alleen de opgelegde beperkingen zijn een belangrijke rem op de werkelijke herstart.

Het reizen voor plezier of familiale redenen is de sterkste vraag. De zakenreizen zijn nog steeds een probleem. Vele grote beurzen, congressen e.d. zijn afgelast en de "business class" passagiers op lange afstand, die een groot gedeelte van de inkomsten betekenen voor de grote maatschappijen, zijn er gewoon niet.

De enige sector in de luchtvaart die doorheen de hele pandemie sterk gebleven is en zelfs vooruitgang is de cargo. De cargo maatschappijen deden goede zaken, en soms was er te weinig capaciteit beschikbaar. Dit is te wijten aan het feit dat de normale passagiers vluchten heel wat cargo vervoeren in de bagageruimtes. Door het uitvallen van deze vluchten viel ook een groot deel van de capaciteit weg wat tot tekorten heeft geleid.

Il est clair qu'une seule session de simulateur n'est pas suffisante pour être à nouveau prêt. En Europe aussi, nous observons ce phénomène et les compagnies doivent apprendre rapidement comment remettre ces pilotes à niveau. Et ce n'est pas le vol lui-même, mais c'est tout ce qui se passe autour, les procédures, même l'RT qui posent problème. On dirait que la vitesse de la pensée a diminué !

Il est ironique de constater qu'on a d'abord dû renvoyer tout le monde à la maison, et que lorsque la demande augmente, on ne peut pas suivre parce qu'il y a trop peu de pilotes et qu'il faut plus de temps pour les rendre à nouveau opérationnels.

Avec les avancées de la vaccination, on voit quand-même la lumière au bout du tunnel et les plans pour l'avenir se précisent.

Cependant, la troisième vague et les variantes du virus entraînent de nouvelles restrictions de voyage et un enchevêtrement de règles en constante évolution, ce qui rend bien sûr la reprise des opérations à nouveau un peu difficile à court terme. Le trafic international reste très limité.

Été 2021

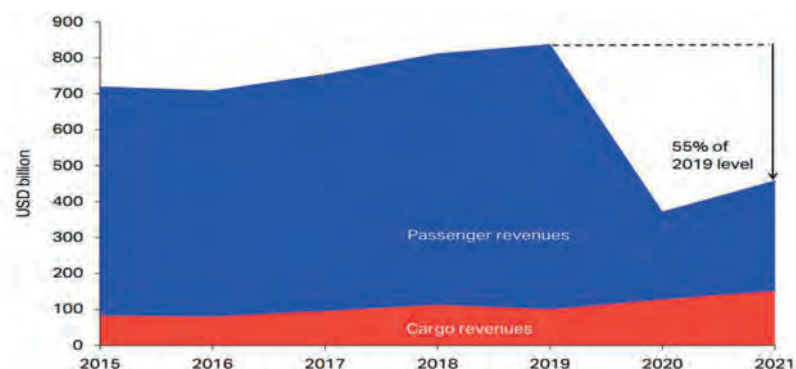
L'économie mondiale s'est pratiquement rétablie, le marché boursier a retrouvé son niveau d'avant la pandémie, voire meilleur. La demande de voyages est forte. Seules les restrictions imposées constituent un frein majeur au véritable redémarrage.

Les voyages pour le plaisir ou pour des raisons familiales constituent la demande la plus forte. Les voyages d'affaires restent un problème. De nombreux grands salons, conférences, etc. ont été annulés et les passagers long-courriers en "business class", qui représentent une grande partie des revenus des grandes compagnies aériennes, ne sont tout simplement pas là.

Le seul secteur de l'aviation qui est resté fort et s'est même amélioré tout au long de la pandémie est celui du fret. Les compagnies de fret ont fait de bonnes affaires, et parfois il n'y avait pas assez de capacité disponible. Cela est dû au fait que les vols de passagers normaux transportent beaucoup

Global airlines revenue, USD billion

Source:
IATA Economics Airlines Industry
Financial Forecast update.
April 2021.



Ondertussen zijn de chartervluchten opnieuw aan de gang en hebben bepaalde "low-cost" maatschappijen hun aanbod verhoogd, bijna tot op het niveau van de pre-covid periode.

En voor de piloten begint het toch geleidelijk te verbeteren. Er worden piloten teruggeroepen, en er wordt voorzichtig gesproken van nieuwe aanwervingen in de komende maanden.

Maar ook het andere personeel zoals cabine en technisch personeel was sterk getroffen. Maar hier kan men soms voor verrassingen komen. Een grote Australische maatschappij wilde een deel van zijn vloot terug actief maken, begon honderd piloten te trainen, maar moest dan alles on *hold* zetten wegens gebrek aan cabinepersoneel. Het cabinepersoneel dat was afgedankt had ondertussen ander werk gevonden en was niet langer geïnteresseerd!

Op dit ogenblik zijn er grote verschillen tussen de verschillende regio's in de wereld. Noord-Amerika doet het steeds beter, ook China heeft een groot gedeelte van de achterstand ingehaald. De rest van Azië heeft veel problemen door de verscheidene grenssluitingen, en Europa heeft last van de verscheidenheid van regels, en de beperkingen opgelegd door andere regio's zoals de US.

Bilan

Zoals gezegd bij het begin van dit artikel, zijn we nog niet aan het einde van deze pandemie. Het hele verhaal van de impact op de luchtvaart kan dus zeker nog niet geschreven worden. Er komen nog moeilijke jaren, vele maatschappijen zullen uiteindelijk toch nog sneuvelen.

De luchtvaart stelt miljoenen mensen te werk. Deze zijn allemaal op één of andere manier geraakt door wat gebeurd is, en zullen nog jaren de gevolgen dragen.

Men kan verwachten dat de impact van Covid op termijn zal afzwakken, misschien verdwijnen, maar daarmee is de luchtvaart niet uit de problemen.

de marchandises dans les compartiments à bagages. Lorsque ces vols ont été annulés, une grande partie de la capacité a disparu, ce qui a entraîné des pénuries.

Entre-temps, les vols charter se poursuivent et les compagnies aériennes "low cost" ont augmenté leur offre. Certaines en sont presque à l'offre pré-covid !

Et pour les pilotes, les choses commencent progressivement à s'améliorer. Les pilotes sont rappelés et l'on parle prudemment de nouveaux recrutements dans les mois à venir.

Cependant les autres membres du personnel, tels que le personnel de cabine et le personnel technique, ont également été fortement touchés. Mais ici, on peut parfois avoir des surprises. Une grande compagnie aérienne australienne ayant voulu rendre une partie de sa flotte à nouveau active, a commencé à former une centaine de pilotes, mais a ensuite dû tout mettre en suspens en raison d'un manque de personnel de cabine. Le personnel de cabine qui avait été écarté avait entre-temps trouvé un autre travail et n'était plus intéressé !

Actuellement, il existe de grandes différences entre les différentes régions du monde. L'Amérique du Nord se porte de mieux en mieux, la Chine a également rattrapé une grande partie de son retard. Le reste de l'Asie connaît de nombreux problèmes dus aux diverses fermetures de frontières, et l'Europe souffre de la diversité des règles et des restrictions imposées par d'autres régions comme les États-Unis.

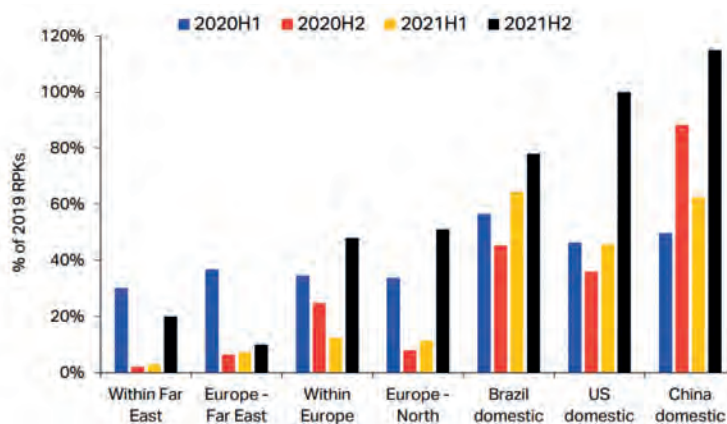
Bilan

Comme indiqué au début de cet article, nous ne sommes pas encore au bout de cette pandémie. L'histoire complète de l'impact sur l'aviation ne peut donc certainement pas encore être écrite. Il y a encore des années difficiles à venir, et de nombreuses compagnies aériennes finiront par disparaître.

L'aviation emploie des millions de personnes. Elles ont toutes été affectées d'une manière ou d'une autre par ce qui s'est passé, et en supporteront les conséquences pendant des années.

Route area segment RPK, % of 2019 levels

Source:
IATA Economics Airlines Industry
Financial Forecast update.
April 2021.



THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

De druk, wereldwijd, om de uitstoot te verminderen is nog toegenomen, en veel staatsteun in de Covid crisis is gebonden aan de verbintenis vanwege de maatschappijen om acties te ondernemen om dit sneller te realiseren.

Eenzijds zal de vraag voor luchtvervoer opnieuw toenemen, anderzijds wordt men gedwongen de uitstoot te verminderen. De luchtvaartindustrie heeft zich geëngageerd om tegen 2050 de uitstoot met 50% te verminderen. De maatschappijen doen hun best, hebben zich ook geëngageerd, er worden miljarden geïnvesteerd om nieuwere vliegtuigen met moderne motoren, die tot 20% minder verbruiken, aan te kopen.

Maar de realiteit is dat er voor het ogenblik geen alternatief is voor fossiele brandstof, alhoewel er veel onderzoek gedaan wordt naar synthetische brandstof.

In het vorige VTB-magazine hebben we kunnen lezen dat er verwoede pogingen gedaan worden om elektrisch te vliegen. Lesvliegtuigen met een uur of twee bereik zijn nu in gebruik, de eerste kleinere verbindingsvliegtuigen met zes tot twaalf passagiers en een autonomie van 90 minuten zijn in test. Het blijft echter twijfelachtig of de elektrische energiebron voldoende zal zijn om respectabele afstanden te overbruggen met grotere vliegtuigen die een aanvaardbare nuttige lading aan boord kunnen nemen.

Maar tegenspoed brengt dikwijls ook nieuwe ideeën, nieuwe methodes met zich mee. De luchtvaart gaat door een crisis, maar zal er op termijn toch sterker uitkomen. Er komen zeker wijzigingen in de manier van werken, ook de behoeftes van de klanten zullen er anders gaan uitzien.

Kortom, de luchtvaart beleeft een zeer moeilijke periode, maar zal uiteindelijk terugkomen, anders, misschien kleiner, maar hopelijk sterker en beter voorbereid.

On peut s'attendre à ce que l'impact de la Covid finisse par s'atténuer, voire disparaître, mais cela ne signifie pas que l'aviation est sortie d'affaire.

La pression, au niveau mondial, pour réduire les émissions a encore augmenté, et une grande partie du soutien étatique dans la crise Covid est liée à un engagement des compagnies aériennes à prendre des mesures pour accélérer ce processus.

D'une part, la demande de transport aérien augmentera à nouveau, et d'autre part, on sera contraint de réduire les émissions. Le secteur de l'aviation s'est engagé à réduire ses émissions de 50% d'ici à 2050. Les compagnies aériennes font de leur mieux, elles se sont aussi engagées et des milliards sont investis dans l'achat d'avions plus récents dotés de moteurs modernes qui consomment jusqu'à 20% de moins.

Mais la réalité est que, pour l'instant, il n'existe pas d'alternative aux combustibles fossiles, même si de nombreuses recherches sont menées sur les combustibles synthétiques.

Dans le précédent magazine VTB, nous avons pu lire que des efforts effrénés sont faits pour voler grâce à l'électricité. Des avions d'entraînement ayant une autonomie d'une heure ou deux sont maintenant utilisés, et les premiers petits avions de liaison de six à douze passagers avec une autonomie de 90 minutes sont en cours d'essai. Toutefois, il n'est pas certain que la source d'énergie électrique soit suffisante pour couvrir des distances respectables avec des avions plus grands capables de transporter une charge utile acceptable.

Pourtant l'adversité apporte souvent de nouvelles idées, de nouvelles méthodes. L'aviation traverse une crise, mais elle en sortira plus forte avec le temps. Il y aura certainement des changements dans la façon de travailler, et les besoins des clients changeront également.

En résumé, l'aviation traverse une période très difficile, mais elle finira par revenir, différente, peut-être plus petite, mais, espérons-le, plus forte et mieux préparée.

Global RPKs, trillions per year

Source:
IATA/TourismEconomics
'Air Passenger Forecasts'.
Januari 2021.

