

Pourquoi les opérateurs de fret volent-ils sur des avions plus anciens ?

Simple flying, Nicholas Cummins, 2 juin 2020.

<https://simpleflying.com/cargo-operators-older-planes/>

Vous avez peut-être remarqué que de nombreux avions cargo sont des avions plus anciens qui ne sont plus utilisés depuis longtemps pour le transport commercial de passagers, comme l'Airbus A300. D'autres sont des avions neufs issus de lignes de production qui ne proposent plus de versions passagers, comme le Boeing 767. Pourquoi les transporteurs de fret préfèrent-ils les vieux avions ? C'est ce que nous allons voir.

Quel âge ont ces avions cargo ?

Vous serez peut-être surpris d'apprendre que nombre des plus grandes compagnies aériennes de fret au monde, telles que FedEx, UPS, DHL et bien d'autres, exploitent des flottes incroyablement anciennes. Voici quelques exemples de l'âge moyen des flottes :

- FedEx Express - 20,7 ans (ils exploitent tout, des Airbus A300 aux MD-10 personnalisés).
- UPS Airlines - 19,8 ans (de l'A300 au Boeing 747).
- DHL Aviation - 22,3 ans (un groupe diversifié de compagnies aériennes, dont certaines branches exploitent une flotte âgée de plus de 35 ans !)
- Cargolux - 10,8 ans (transporteur de fret exclusivement composé de Boeing 747, avec une succursale italienne plus petite, dont la flotte a plus de 15 ans).
- Atlas Air - 23,3 ans (50 % de sa flotte a près de 30 ans).

En comparaison, les compagnies aériennes de passagers ont des flottes beaucoup plus jeunes :

Plus compliqué qu'il n'y paraît

Au premier abord, la réponse peut sembler logique. Les avions plus anciens sont moins chers à l'achat pour les transporteurs de fret. Mais alors pourquoi les compagnies aériennes de transport de passagers n'en achètent-elles pas aussi ? Pourquoi les compagnies aériennes de transport de passagers recherchent-elles des appareils neufs et économes en carburant comme le Boeing 787 et l'Airbus A350, alors que les transporteurs de fret ne le font pas ?

Ces avions plus anciens peuvent coûter plus cher en maintenance (surtout si l'on considère le manque de pièces de rechange) et ont une économie de carburant comparativement médiocre.

Si un avion est immobilisé au sol, cela peut coûter beaucoup plus cher à une compagnie de fret qu'à une compagnie aérienne de passagers. Un petit Boeing 727 peut n'avoir que 189 passagers mécontents, mais un Boeing 727 configuré pour le fret peut avoir des milliers de clients mécontents lorsqu'un retard affecte leurs colis.

Pourquoi les compagnies aériennes de fret utilisent-elles des avions plus anciens ?

Tout d'abord, ces vieux appareils sont moins chers à l'achat. Des dépenses d'investissement moindres permettent au transporteur d'étendre rapidement sa flotte de fret (nous y reviendrons plus loin) et de réaliser des bénéfices plus rapidement. Si un avion coûte moins cher au départ, les transporteurs de fret n'hésitent pas à dépenser plus pour son entretien.

Les compagnies aériennes de fret font durer leurs avions plus longtemps que les compagnies aériennes de passagers, grâce à leur mode d'utilisation unique. En effet, un avion cargo a tendance à voler moins souvent qu'un avion de passagers. Par exemple, United peut faire voler un seul Boeing 737 6 à 8 secteurs par jour, mais FedEx n'effectuera que 4 à 6 vols quotidiens avec le même type d'appareil.

Les transporteurs de fret préfèrent déployer des avions pour expédier du fret sur de longs vols, car il est moins coûteux d'utiliser un camion ou un train pour les trajets plus courts. Les passagers, quant à eux, ne peuvent pas être "expédiés du jour au lendemain" et exigent de voler sur des trajets courts aussi rapidement que possible.

La multiplication des décollages et des atterrissages (cycles de pressurisation) des avions de transport de passagers entraîne une usure plus importante, et donc une durée de vie plus courte. Les avions-cargos effectuent généralement des trajets beaucoup plus longs et ont donc une durée de vie beaucoup plus longue.

À l'origine, lorsque les compagnies aériennes de fret ont explosé sur la scène dans les années 1970, il n'y avait pas assez de capacité pour construire des cargos chez Airbus et Boeing. FedEx et d'autres compagnies aériennes ont dû se tourner vers le marché de l'occasion pour combler leur appétit en matière d'avions, même si, ces dernières années, la situation a changé, les constructeurs d'avions relançant les anciennes lignes par des commandes de cargos (comme le Boeing 767).

Les compagnies aériennes de fret font la queue pour obtenir de nouveaux avions cargo (comme le Boeing 777 cargo). Toutefois, dans un monde où elles doivent rivaliser non seulement avec d'autres compagnies de fret, mais aussi avec des compagnies de transport de passagers qui s'aventurent également dans l'espace du fret aérien, l'expansion rapide de la flotte et les coûts d'acquisition moins élevés des anciens appareils s'avèrent être des motivations attrayantes.

Pourquoi les compagnies aériennes de transport de passagers utilisent-elles des avions plus récents ?

Vous vous êtes peut-être dit que si les compagnies aériennes de fret utilisent des avions plus anciens, pourquoi les compagnies aériennes de transport de passagers n'utilisent-elles pas elles aussi des avions plus anciens ?

Pour faire simple, les passagers aiment les avions plus récents. Bon nombre des transporteurs de passagers que nous avons énumérés ci-dessus sont des compagnies phares qui offrent les meilleures expériences dans le ciel. Elles veulent le refléter, et une partie de leur image de marque consiste à disposer des avions les plus modernes.

Ces avions plus récents sont également dotés de nouvelles caractéristiques telles que des cabines plus agréables, des fenêtres plus grandes, une meilleure pressurisation et bien

d'autres choses encore, qui rendent le vol plus confortable. Le fret ne partage pas les mêmes désirs que les passagers et n'a pas peur de voler dans un avion plus ancien.

De plus, qu'est-ce qui s'use le plus ? L'intérieur cosu et bien rodé de l'avion ou l'extérieur dur de la cellule ? L'intérieur d'un avion se dégrade beaucoup plus vite (surtout avec un grand nombre de passagers) que l'extérieur. Les compagnies aériennes de transport de passagers doivent alors choisir de rénover un vieil avion ou d'en acquérir un nouveau. Un avion neuf et brillant qui lui donnera un avantage sur la concurrence.

En fin de compte, presque tous les transporteurs de fret aimeraient avoir une flotte de Boeing 787 économes en carburant pour effectuer des vols de fret. Mais ces appareils sont chers à l'achat, la file d'attente est longue et ils sont dotés de trop d'équipements supplémentaires dont les compagnies aériennes de fret n'ont tout simplement pas besoin.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

Why Do Cargo Operators Fly Older Planes?

- By [Nicholas Cummins](#)
- June 2, 2020

<https://simpleflying.com/cargo-operators-older-planes/>

You may have noticed that many cargo aircraft are older planes that have long been out of commercial passenger usage, like the Airbus A300. Others are new aircraft from production lines that no longer offer passenger versions, like the Boeing 767. Why do cargo carriers prefer older planes? Let's find out.

How old are these cargo aircraft?

You might be surprised to learn that many of the world's biggest cargo airlines, such as FedEx, UPS, DHL, and more, operate incredibly old fleets. Here are some example fleet average ages:

- FedEx Express – [20.7 years](#) (they operate everything from Airbus A300s to [custom MD-10s](#)).
- UPS Airlines – [19.8 years](#) (Operating A300s to Boeing 747s).
- DHL Aviation – 22.3 years (A diverse group of airlines, with some branches operating a fleet age of [35+ years!](#))
- Cargolux – [10.8 years](#) (An all Boeing 747 cargo carrier with a smaller Italian branch operating an average fleet age of 15+ years)
- Atlas Air – [23.3 years](#) (50% of its fleet is nearing 30 years old).

Compared to this, passenger airlines have much younger fleets:

More complicated than it seems

At first, the answer may seem logical. Older aircraft are cheaper for cargo carriers to buy. But then why don't passenger airlines buy them as well? Why do passenger airlines seek out new, fuel-efficient aircraft like the Boeing 787 and Airbus A350, and cargo carriers don't?

These older aircraft may cost more in maintenance (especially when considering the lack of spare parts) and have a comparably mediocre fuel economy.

If an aircraft is grounded, it may cost a cargo company far more than a passenger airline. A small Boeing 727 may only have up to 189 disgruntled passengers, but a cargo configured Boeing 727 may have thousands of freight customers annoyed when a delay hits their packages.

Why do cargo airlines fly older aircraft?

First, these older aircraft are cheaper to buy. Less capital expenditure allows the carrier to expand the cargo fleet fast (more on that below) and to turn a profit quicker. If a plane costs less upfront, then cargo carriers don't mind spending more maintaining them.

Cargo airlines make their aircraft last longer than passenger airlines, thanks to their unique pattern of use. This is because a cargo aircraft tends to fly less frequently than passenger aircraft do. For example, United might fly a single Boeing 737 6-8 sectors in a day, but FedEx will only operate 4-6 daily flights with the same aircraft type.

Cargo carriers prefer to deploy aircraft to ship cargo over long flights as it is cheaper for shorter routes to use a truck or a train. Passengers, on the other hand, can't be 'shipped overnight' and demand to fly short routes as quickly as possible.

More takeoffs and landings (pressurization cycles) with passenger aircraft results in more wear and tear, and thus a shorter lifespan. Cargo aircraft generally fly much longer routes and therefore last far longer over the lifetime of the plane.

Originally, when cargo airlines exploded onto the scene in the 1970s, there was not enough capacity to build cargo freighters at Airbus and Boeing. FedEx and other airlines had to turn to the second-hand market to fill their appetite for aircraft, although in recent years, that has changed as airframe builders boost older lines with cargo orders (such as the Boeing 767).

Cargo airlines do join the queue to get new cargo aircraft (like the [Boeing 777 freighter](#)). However, in a world where they need to compete not only with other cargo airlines but also with passenger airlines who also dip their toes into the air cargo space, rapid fleet expansion and lower acquisition costs of older aircraft prove to be appealing motivators.

Why do passenger airlines fly newer aircraft?

You might have thought, if there are all these advantages with cargo airlines using older aircraft, then why don't passenger airlines use older aircraft as well?

Put simply; passengers love newer planes. Many of the passenger carriers we listed above are flagship premium airlines that offer some of the best experiences in the sky. They want to reflect that, and part of their branding is to have the most up to date, modern aircraft.

These newer aircraft also come with new features like more delightful cabins, bigger windows, better pressurization, and more, that just make them darn comfy to fly in. Freight doesn't share any passenger desires like this and doesn't mind flying in an older aircraft.

Additionally, what wears out more? The well-trodden plush interior of the aircraft or the hard exterior of the airframe? The inside of a plane breaks down far quicker (especially with so many passengers) than the exterior. Passenger airlines then have to choose to renovate an old plane, or just upgrade to a new one. A new, shiny one that will give it an edge over the competition.

In the end, nearly every cargo carrier would love to have a fleet of fuel-saving Boeing 787s to fly cargo flights. But they are expensive to buy, the queue is long and has too many extra bells and whistles that cargo airlines just don't need.

What do you think? Should cargo carriers operate newer aircraft? Let us know in the comments.