



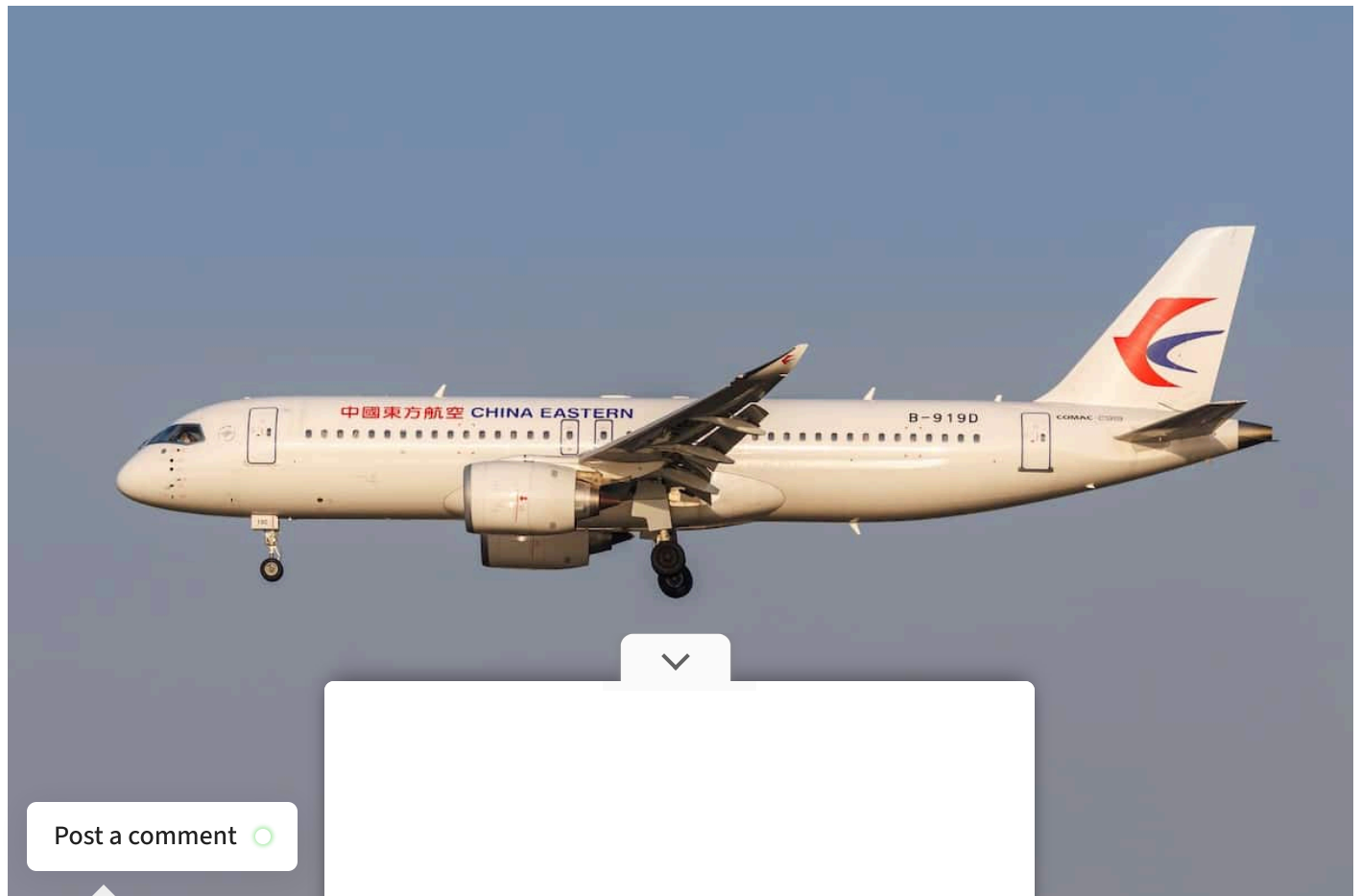
HOW MUCH DOES HE EARN? | MINIMUM WAGE

The Essentials of the Economy | Aeronautics | The C919, an aircraft symbolizing Chinese independence, is still largely dependent on the United States

Aeronautics

The C919, an aircraft symbolizing Chinese independence, is still largely dependent on the United States.

Published on April 14, 2026 at 11:00 AM • Written by David Ackerman • Reading time: 6 minutes



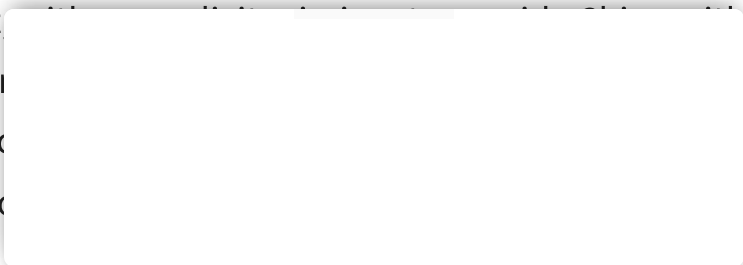
© L'Essentiel de l'Éco - The C919, an aircraft symbolizing Chinese independence, is still largely dependent on the United States

► Show summary

For decades, the global commercial airliner market was dominated by a duopoly: Airbus on one side, Boeing on the other. Since 2023, a third player has emerged to disrupt this established order: the C919, China's first commercial single-aisle aircraft, whose manufacturer, Comac, is now negotiating its first orders outside of China.

In September 2025, Tony Fernandes, CEO of AirAsia, confirmed that the airline was in advanced discussions with Comac to acquire C919s. *"We are the first foreign carrier to work with Comac on an agreement for this aircraft,"* he stated. This marks the first time a company outside of China has come close to securing a firm order for the aircraft.

To understand why this negotiation is important, we need to look at what Comac is. The Commercial Aircraft Corporation of China was founded in 2008 by a decision of the Chinese government as a domestic civil aircraft manufacturer. The C919 is the core product of this enterprise, seating 158 to 192 passengers, and is the most ordered aircraft in the world. It is a direct competitor to



Post a comment

aircraft in the world, which handle the majority of short- and medium-haul routes for major airlines.

This segment represents approximately 75% of global commercial aircraft orders. This is where the sector's profitability hinges.

The program was a long one. Launched in 2008, the C919 didn't make its first flight until 2017. It received certification from the China Civil Aviation Administration (CAAC) in September 2022. Its first commercial flight took place in May 2023 with China Eastern. It has therefore been flying for less than two years. Around forty aircraft have been delivered since the program's launch, all of which are in service within China.

Full notebooks, slow factories

The C919 order book exceeds one thousand aircraft. By 2024, Comac had captured nearly a quarter of global orders for single-aisle aircraft. On paper, this is an unprecedented score for such a recently established manufacturer.

Puis viennent les livraisons : 13 appareils en 2024. En 2025, l'objectif initial était de 75, révisé à 25 en cours d'année, pour finalement aboutir à 16 livraisons sur l'ensemble de l'exercice. Airbus livre annuelles de Comac représentent deux se éen.

Post a comment

Richard Aboulafia, directeur général du cabinet AeroDynamic Advisory, a résumé la situation sans ménagement : « *Ce n'est pas un échec total, mais les performances techniques et les chiffres de production sont décevants.* » Pour 2026, les objectifs officiels de Comac affichent 100 livraisons. Le cabinet Horizon Research, cité par Bloomberg, table sur 30. Pour 2027, Pékin vise 150 appareils ; les analystes retiennent 40.

La quasi-totalité de ces commandes provient de trois groupes : Air China, China Eastern et China Southern, les trois grandes compagnies aériennes d'État chinoises, chacune ayant passé commande de plus de 100 appareils. Deux compagnies au Brunei constituent les seuls clients étrangers ayant signé à ce jour. Pékin a délibérément orienté son marché intérieur pour offrir à Comac une base de lancement que nul autre avionneur émergent n'a jamais eu.

La certification EASA : 2028 au plus tôt

Le principal obstacle à toute expansion internationale du C919 tient en quatre lettres : EASA. Sans validation de l'Agence européenne de sécurité aérienne, ni de la FAA américaine, l'appareil ne peut opérer sur la grande majorité des liaisons internationales. En avril 2025, le directeur exécutif de l'EASA, Florian Guillermet, a été sans ambiguïté : « *Le C919 ne peut pas être certifié en 2025. Nous devrions le certifier dans un délai de trois à six ans.* » La certification ne sera donc pas accordée avant 2028, probablement plus tard.

Le processus couvre la validation du design, des composants critiques, des systèmes embarqués, et exige des vols d'essai spécifiques. Des essais ont eu lieu à Shanghai en janvier 2026, une étape initiale. Côté américain, Comac n'a pas engagé de démarche auprès de la FAA. Le marché nord-américain est fermé par défaut.

Les discussions avec AirAsia, Malaysia Airlines, Garuda Indonesia, SCAT Airlines et Angkor Air restent toutes compliquées. Les autorités malaisiennes et indonésaises ont des exigences de démonstration sont de navigabilité.

48 fournisseurs américains dans un avion « chinois »

Les moteurs du C919 sont produits par CFM International, coentreprise entre GE Aerospace et Safran. L'avionique est signée Honeywell et Collins Aerospace, les systèmes de commandes de vol viennent de Parker Aerospace. Selon les analystes de Bank of America, l'appareil intègre des composants issus de 48 fournisseurs américains, 26 entreprises européennes et 14 entreprises chinoises.

En mai 2025, Washington a suspendu les licences d'exportation des moteurs LEAP-1C vers la Chine, dans le cadre des tensions commerciales sino-américaines. La restriction a été levée en juin. Résultat : au 30 septembre 2025, seuls cinq appareils avaient été livrés depuis le début de l'année, alors que les trois grandes compagnies clientes en attendaient 32. La menace d'un blocage n'est plus théorique.

Sur le plan des performances, le C919 accuse un retard mesurable sur ses rivaux directs. Son autonomie maximale, entre 4 075 et 5 555 kilomètres selon la configuration, reste inférieure aux 6 300 km de l'A320neo et aux 6 570 km du 737 MAX 8. Sa consommation de carburant est celle d'un appareil de génération antérieure. Addison Schonland, cofondateur du cabinet AirInsight, a indiqué : « *La consommation de carburant du C919 est proche de celle de l'A320neo et du 737 MAX 8, ce qui est compétitif avec le neo et le MAX.* »

Post a comment 

Pour sortir de cette dépendance, Pékin développe le turboréacteur CJ-1000A, conçu par l'Aero Engine Corporation of China. L'appareil est en phase d'essais depuis 2023 sur un avion de test Y-20, mais n'est pas certifié début 2026. Son intégration au C919 est espérée pour 2027-2028. Certains analystes ont relevé des similitudes avec le LEAP, sans que l'origine exacte de la technologie soit établie.

Un seul atout tarifaire est incontestable : **99 millions de dollars** par unité, contre **111 millions** pour l'A320neo et **121 millions** pour le 737 MAX 8. Pour les compagnies d'Asie du Sud-Est sous pression financière, l'argument peut peser.

La Chine, seul terrain où le rapport de force change

Boeing prévoit que la Chine aura besoin de 8 485 avions d'ici 2041. Ce marché, le plus grand du monde à horizon 2037, était jusqu'ici partagé entre Airbus et Boeing. Depuis mai 2023, le C919 est en service chez les trois grandes compagnies chinoises. China Eastern exploite la flotte la plus importante, avec dix appareils. L'appareil dessert une douzaine de destinations domestiques et a effectué son premier vol international, Shanghai-Hong Kong, le 1er janvier 2025.



Boeing n'a pas reçu d'...

Chaque C919 livré à A...

7 Post a comment à p...

s depuis 2017.

un A320neo ou un

aisons en 2025, mais

Comac vise officiellement 200 livraisons annuelles à horizon 2029. Horizon Research table sur 40 en 2027. L'écart est considérable ; la trajectoire, elle, ne s'inverse pas.

Les méga-commandes chinoises qui arrangent Airbus

By the end of 2025, five Chinese airlines had ordered 148 A320 aircraft for over **\$10 billion** . In February 2026, German Chancellor Friedrich Merz announced from Beijing an order for "up to 120 additional aircraft" from Airbus. Airbus's overall order backlog reached 8,754 aircraft by the end of 2025. The manufacturer delivered 793 aircraft in 2025, compared to 766 in 2024.

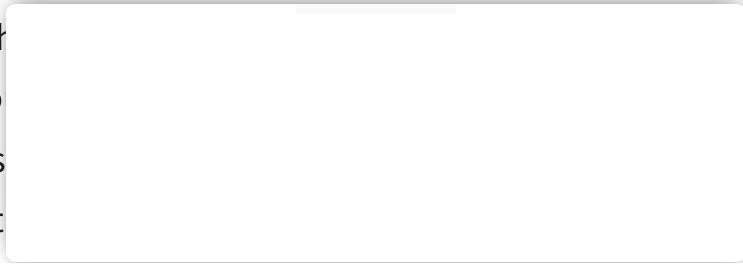
These mega-orders from China have a simple explanation: the country's airlines need far more aircraft than Comac is capable of producing. Even under pressure from Beijing, they cannot do without Airbus. The Boeing boycott benefits both the European and domestic manufacturers.



EASA certification, if granted between 2028 and 2031, opens up all Asian, African, and Latin American markets whose authorities recognize European validation. The CJ-1000A, if certified and integrated into the C919, frees Comac from its dependence on CFM and

secures the supply chain of the US-China trade war, several So

of their aircraft; it

is negotiating a posit



Post a comment  

Comac has demonstrated, in other industrial sectors, an ability to rapidly overcome technological lag. The Chinese high-speed rail, batteries, semiconductors: each time, Western experts underestimated the speed of this catch-up. Horizon Research forecasts 30 deliveries in 2026 and 40 in 2027. If these figures are met and then exceeded, Airbus's share of new Chinese orders will inevitably erode in the market that will be most important by 2037.

 Share this article

L'Essentiel de l'Éco is an independent media outlet. Support us by adding us to your Google News favorites:

Follow us on Google News



Currently in

Post a comment 



Harmattan AI, the audacious gamble of French defense

April 16, 2026



Safran, the French giant that keeps half the world's planes flying

April 15, 2026



How the Rafale won the match against the Eurofighter Typhoon

April 14, 2026



The true story of the A320 that China dismantled, copied, and transformed into a competitor

April 14, 2026



Rafale France
Post a comment
enough unconf

ancher: the
at France

itself

April 14, 2026

abandoned

April 13, 2026

Post a comment

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

Publish my comment

Don't miss it!

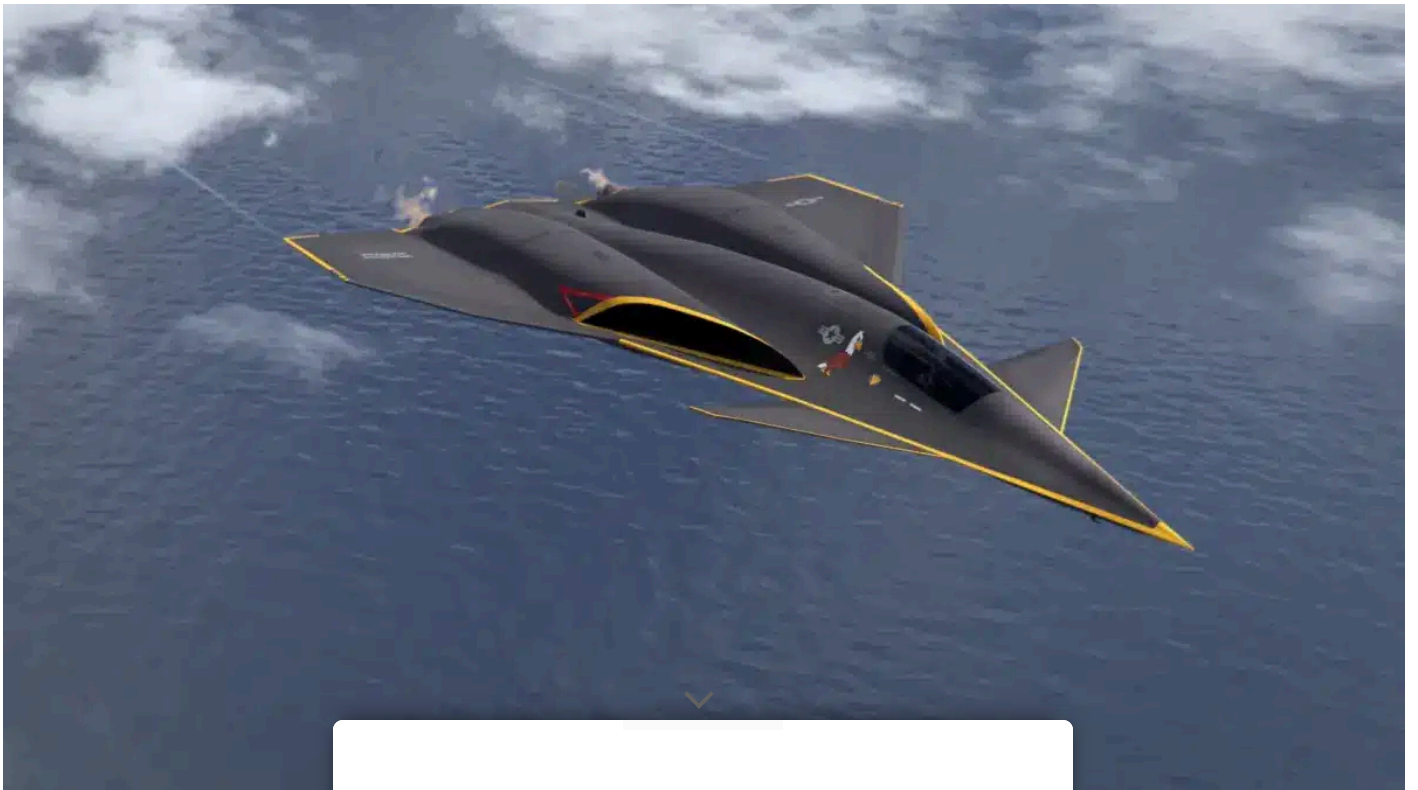


Post a comment



Rafale: Why Russia and China want to sink Dassault

April 11, 2026



F ... Will the ...

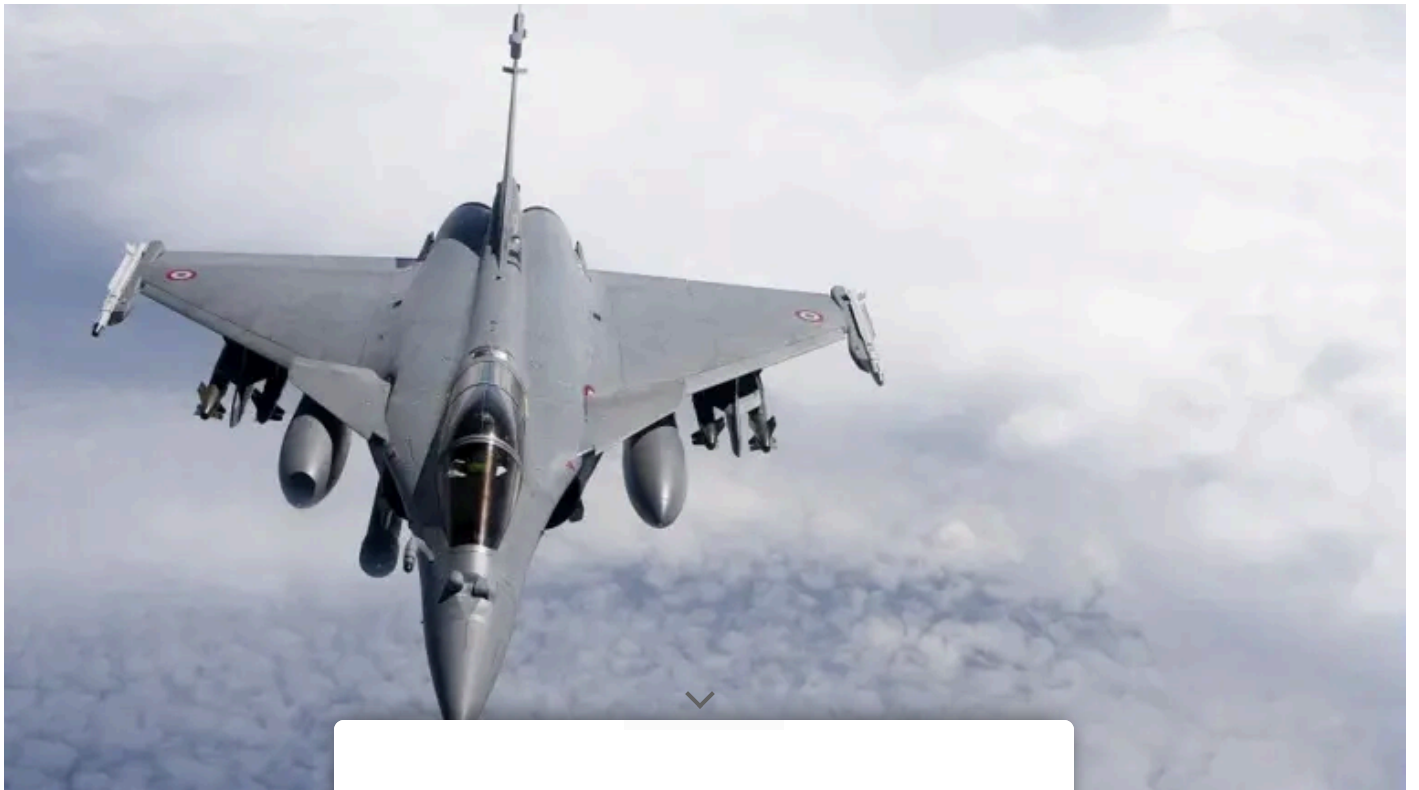
Post a comment

April 9, 2020



Rafale: Why Paris refuses to hand over the source code to India

April 7, 2026



Rafale: Why Paris refuses to hand over the source code to India

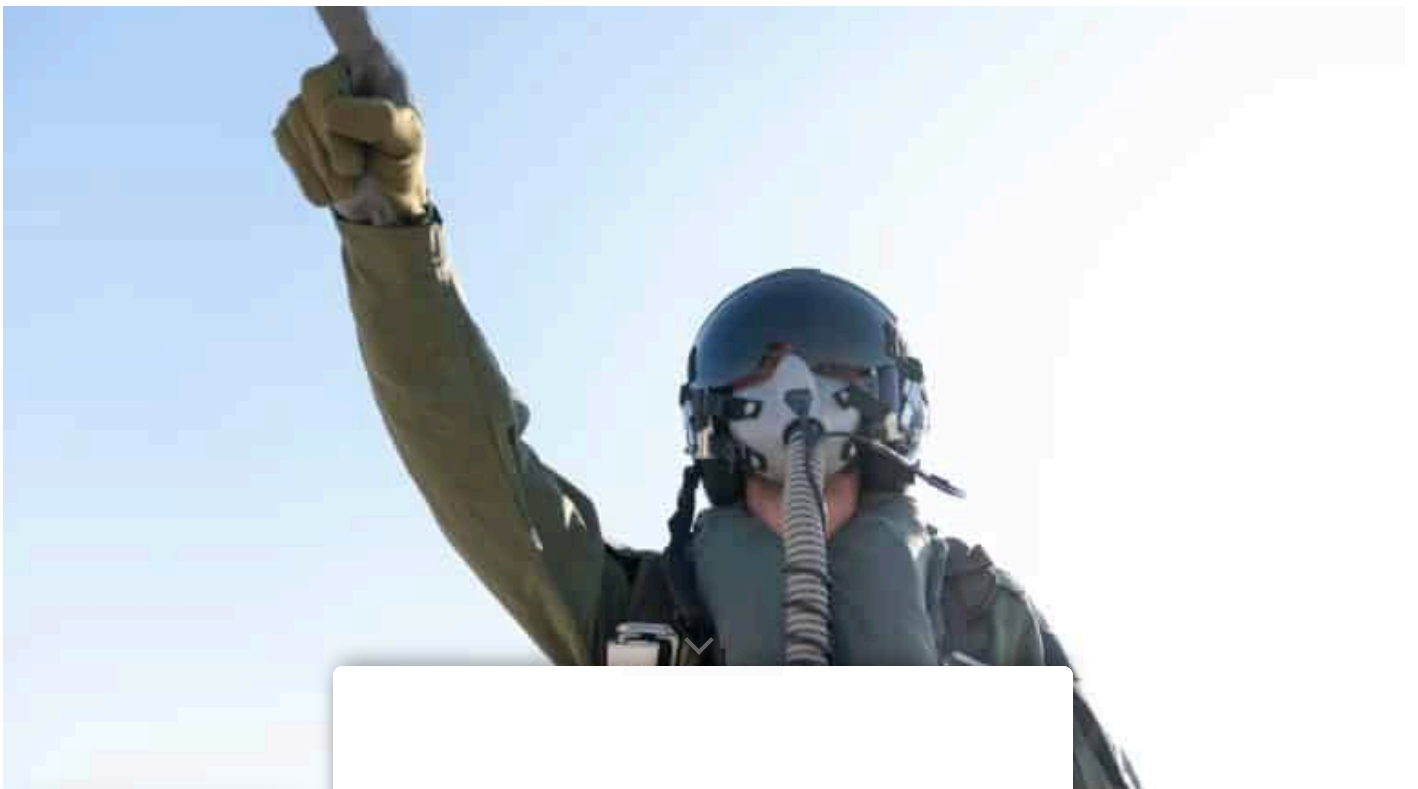
Post a comment

April 7, 2026



In Toulouse, a factory for 1,600 jobs in the electric aircraft sector

April 4, 2026



Post a comment

April 4, 2026

The Essentials of the Economy



Partnerships / Advertising

Partnerships

Our themes

Companies

Practical

Contact us

Legal notice

[Post a comment](#)

[Privacy Policy](#)

▼

The Editorial Team

Who are we ?

The editorial staff

Submit a forum

Newsletter

All rights reserved - The Essentials of the Economy 2026



Post a comment 