

CARNET DE VOL

BS 0907086EAP

Août 2009

« Chaque homme possède 10000 mètres de ciel bleu sur sa tête. » Saint-Exupéry.



EDITO



Votre équipe SNPNC EAP est heureuse de vous présenter cette première édition de « Carnet de Vol » déclinée sur le thème de l'Aéropostale. Cette publication réunit en un document les différentes communications que nous vous avons transmises sur le site www.snpnceap.com et offre l'avantage de pouvoir être transportée avec vous en escale. Nous publions un Carnet de Vol en fonction de l'actua-

lité et de la quantité des informations que nous souhaitons partager avec vous.

N'hésitez pas à nous faire part des thèmes que vous voudriez voir abordés dans votre Carnet de Vol.

Nous restons, comme toujours à votre écoute et vous souhaitons bonne lecture et surtout, bons vols.

Votre équipe SNPNC EAP.

POINT SUR LES NEGOCIATIONS

Voici les grandes lignes de cette première journée de négociations :

En premier lieu, la Compagnie a exprimé qu'elle était heureuse de l'ouverture de ces négociations qui sont une "très bonne chose"; elle reconnaît "l'énorme travail qui a été fourni pour l'élaboration de ces accords" et nous a remerciés pour notre investissement.

Elle nous rappelle le contexte de crise dans lequel nous nous trouvons et précise que ces accords doivent pouvoir permettre à EAP de passer la crise. Elle nous réaffirme qu'EAP se porte bien mais que "la plus grande prudence est de mise".

Pour ces accords, l'idée que défend la Compagnie est qu'il est dans l'intérêt de tous d'avoir des règles de travail communes PNT/PNC tout en affirmant qu'il ne peut y avoir de compa-

raison entre PNT et PNC.

La Compagnie rappelle que nous travaillons sous un régime FTL « amélioré » qui s'inspire du régime PNT et que rien ne les y oblige. Nous avons rappelé à la Compagnie que le 18 juillet 2008, une note d'information issue de la Direction de l'époque confirme avec beaucoup de précision le régime de travail sous lequel nous évoluons. Ce régime n'a à ce jour pas été révoqué et s'applique à tous les PNC. Nous nous en



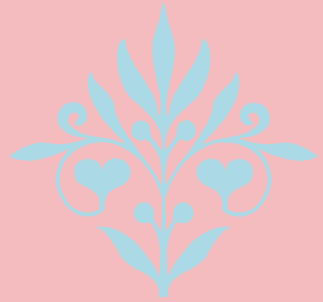
félicitons car c'est un gage de la paix sociale qui règne au sein de notre entreprise. Bien que légèrement amélioré, ce régime ne convient cependant pas aux PNC sur plusieurs points et c'est un des su-

jets de ces négociations.

La Compagnie déplore enfin le temps "perdu" pour la reprise de ces négociations, thème que l'UNAC a repris en chœur.

Sur ce sujet, l'équipe SNPNC EAP souhaite rappeler que 9 personnes se sont acharnées sur leur jours de repos tout en volant pour parvenir à un projet d'accord qui a comblé un énorme vide, (en dehors des corrections, plus de 20 pages ont été ajoutées par rapport au projet imposé unilatéralement et sans consultation aux PNC en février); mais ce projet est surtout réellement représentatif des PNC car il a été élaboré de façon parfaitement consultative et démocratique, concept novateur à Europe Airpost. La Compagnie a d'ailleurs reconnu que le SNPNC avait "mouillé sa chemise" et que le projet présenté par le SNPNC est le fruit

(Suite page 2)



Dans ce numéro :

| | |
|---|---|
| Point sur les négociations | 2 |
| Collège PNC | 3 |
| Calculez votre TSV et Temps de Repos | 3 |
| Navette de Communication | 5 |
| Nos règles de travail | 6 |
| Point Sécu : Givre sur les ailes en été | 7 |
| Edith Lauterbach's smile | 8 |



(Suite de la page 1)

d'un travail intense et exhaustif. Est-ce là une perte de temps ? Il est certain qu'il est beaucoup plus rapide, plus facile et surtout plus avantageux pour certains d'imposer aux PNC des accords qui conviennent à tout le monde ... sauf aux PNC. Nous n'épilouterons pas sur ce sujet.

Sur le fond, nous avons abordé et sommes en accord sur les clauses générales (cadre légal qui entoure les accords) et avons entamé les clauses "Carrière" qui touchent à la Liste de Classement Professionnel, aux promotions, renouvellement et titularisations. Tant que le projet n'est pas signé dans sa totalité, rien n'est réellement acquis. Mais nous avons d'ores et déjà fait de nombreuses avancées sur des clauses qui n'existaient pas dans le projet initial et nous en sommes heureux. Il nous faut encore travailler sur la transparence des renouvellements des contrats CDD car la Compagnie préférerait une formulation différente de la clause que nous proposons. Nous avons signifié à la Compagnie que toute tentative de retirer une clause de « transparence » serait très mal perçue par les PNC CDD et CDI et avons réitéré que nous sommes fermement attachés au principe de transparence dans le processus de renouvellement, de promotion et de titularisation. La Compagnie répond qu'elle ne souhaite pas retirer cette clause, mais seulement la reformuler. Nous attendons leurs propositions.

Un calendrier a été fixé pour la

suite des négociations. Pour des raisons de planning (il faut accorder les emplois du temps de 6 personnes), les prochaines dates arrêtées sont les 04 août, 09 septembre et 07 octobre. Ce calendrier ne nous satisfait pas. Est-ce une coïncidence ? La plupart de nos CDD auront quitté l'entreprise en octobre et nous serons au terme de la haute saison. Afin qu'on "ne perde pas de temps", le SNPNC a souhaité que les prochaines négociations aient lieu fin juin, mais cette requête n'a pas pu être retenue. Nous reconnaissons les contraintes temporelles de chacun, mais nous rappelons l'adage anglais « *Where there's a will, there's a way* ». Le SNPNC n'a jamais cessé de faire preuve de bonne volonté, nous demandons à toutes les parties concernées de continuer à en faire autant. Il est bien sûr exclu de demander aux participants d'annuler leurs congés, ce n'est pas notre discours, mais si on prétend que la signature de ces accords est réellement une priorité, alors qu'on se donne les moyens de nos priorités prétendues.

Nous déplorons cependant, à notre tour, la lenteur de ces négociations (4 pages en 2 heures) mais comme l'affirme la Direction "il s'agit là d'accords importants et il ne faut pas se précipiter". Qu'on cesse alors une bonne fois pour toute d'accabler les PNC de la lenteur du processus. Dont acte.

Ceci dit, il est aussi important de souligner l'excellent climat de coopération et de respect mutuel qui règne entre le SNPNC et la Direction et nous

nous en félicitons.

Il est crucial que vous remplissiez le sondage sur vos priorités quant aux négociations. Rendez-vous sur notre site. Un espace vous est réservé pour nous faire part de vos requêtes, mais aussi de vos critiques. Nous remercions celles et ceux qui nous ont d'ores et déjà transmis leurs remarques. C'est en communiquant vos attentes et vos commentaires que nous continuerons à être le plus proche de vos besoins.

Enfin, en tant que DS, j'ai une requête à vous faire: Je vous demande à toutes et tous de prendre un instant de votre emploi du temps chargé pour saluer le travail extraordinaire qu'ont fourni les volontaires et bénévoles de votre équipe SNPNC. Un petit mot d'encouragement, un simple sourire ou un merci leur ferait le plus grand bien. Leur travail est laborieux et ingrat et les PNC ci-dessous méritent votre reconnaissance, quels que soient vos sentiments sur ces négociations :

Laura Angenieux, Zina Choukri, Jaime De Sousa, Vaimiti Gautier, Stephan Guererro, Frédéric Jeandenans, David Landais, Louis Bernard Varru

Merci pour eux.



« Il est aussi important de souligner l'excellent climat de coopération et de respect mutuel qui règne entre le SNPNC et la Direction et nous nous en félicitons. »

CONTACTS

SNPNC EAP :

www.snpnceap.com
snpnceap@gmail.com

Alan MAYER

06.48.38.31.08

Jaime DE SOUSA

06.17.76.70.25

Louis Bernard VARRU

06.78.86.45.95

NEWSLETTER



Soyez les premiers informés des derniers développements et actualités qui concernent vos conditions de travail. Inscrivez-vous à notre newsletter sur :

www.snpnceap.com



UN « COLLEGE PNC » POUR QUOI FAIRE ?

Un article (repris en partie ci-dessous) sur Eurocockpit.com décrit bien les enjeux auxquels nous sommes confrontés :

En France, on a le génie de faire des lois puis de se dépêcher après coup de "neutraliser" ses effets pour ceux qui sont assez forts pour faire peur...

Dernier exemple en date : la représentativité syndicale.

Pour exister (pouvoir négocier) il faut qu'un syndicat ait obtenu au moins 10% des voix aux élections professionnelles et pour représenter (pouvoir signer) il faut 30%. Le SNPL (syndicat des pilotes) a vite fait les comptes : 4.000 pilotes sur 75.000 salariés chez Air France, ça ne passe pas.

Plusieurs solutions : s'allier avec une confédération nationale (le SNPNC s'est ainsi allié à FO, l'UNAC à la CGC), ou avoir une exception (les journalistes). Ne voulant à aucun prix perdre son indépendance, le SNPL a choisi l'exception.

C'est ainsi qu'une menace de grève tous les week-ends de l'été est apparue vendredi 22 mai. Le lendemain, le Secrétaire d'État aux Transports se dépê-

chait d'éteindre le début d'incendie : on demandera aux parlementaires de voter un article pour que les pilotes aient leur « collègue » dans les entreprises.



Et bien entendu, le personnel navigant commercial se demande bien pourquoi il ne devrait pas avoir le sien et laisser un agent au sol (majoritaire dans l'entreprise) négocier ses conditions de travail et de rémunération.

Dominique Bussereau a été clair : les pilotes, c'est oui pour tout, les PNC, c'est non car ils ne sont pas assez intelligents !

Re-préavis de grève posé pour le 27 juin et M. Bussereau trouve « LA » solution : attribuer un collège PNC aux seuls PNC d'Air France. Tant pis pour les compagnies régionales (Britair, Régional, EAP, Aigle Azur...).

Bien que cette décision arbitrai-

re soit choquante et inacceptable, tous les syndicats ont décidé de lever le préavis puisqu'à leurs yeux, seuls les PNC AF sont dignes d'un collège. Tous sauf un : Le SNPNC a voté le maintien du préavis de grève **NATIONAL** pour tous les week ends du 29 août jusqu'au 20 septembre, veille du vote à l'assemblée nationale, en signe de solidarité avec les PNC des compagnies régionales. Qu'on ne dise plus que le SNPNC est le syndicat des PNC d'Air France. Nous sommes fiers d'être les SEULS à défendre les intérêts de TOUS les PNC, quelle que soit leur compagnie. Les autres syndicats (UNSA, UNAC-CGC...) prouvent le peu de cas qu'ils font de leurs adhérents des compagnies régionales. Quel exemple de solidarité !

Ne vous détrompez pas, l'heure est grave : à défaut d'un collège PNC, votre futur représentant syndical sera certainement un agent au sol. Etes vous disposés à remettre votre avenir professionnel entre les mains d'une personne qui au mieux ne connaît rien de votre métier et au pire, vous considère comme des nantis et privilégiés ? Il ne tient qu'à vous d'en décider.

« Le SNPNC a voté le maintien du préavis de grève **NATIONAL** pour tous les week ends du 29 août jusqu'au 20 septembre, veille du vote à l'assemblée nationale, en signe de solidarité avec les PNC des compagnies régionales. »

FTL, TSV, TS et COMMUNICATIONS ...

Début de briefing : « Avez-vous vos documents ? »

- Oui.

« Avez-vous vos temps de repos ? »

- Euh... oui ?

-oOo-

En fait combien d'entre nous savent réellement calculer leurs temps de repos? Très peu.

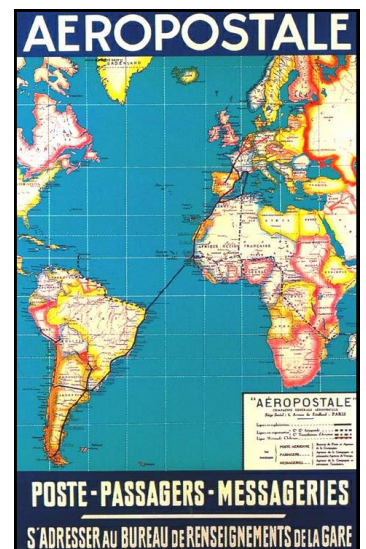
Vous trouverez dans la double page suivante un croquis qui

schématise un vol typique et qui présente en détail la « photographie » FTL de ce vol. Faites l'effort de vous plonger quelques minutes sur ce schéma et vous verrez que ce grand mystère que sont les FTL n'auront plus beaucoup de secrets pour vous. Gardez ce croquis avec vous en vol, il peut vous être d'une grande utilité.

L'autre document que vous trouverez est une NavCom ou navette de communication. Dès que vous rencontrez une difficulté quel qu'en soit le domaine, ayez le réflexe NavCom.

Grâce à cet outil, je parviens à régler la majorité des problèmes que rencontrent les PNC mais encore faut il que je sois au courant. Ajoutez cette NavCom à votre panoplie de documents et une fois remplie, glissez la dans la boîte aux lettres SNPNC. Vous trouverez des NavCom supplémentaires au dessus de la boîte aux lettres SNPNC dans la salle de repli.

N'oubliez pas de joindre une copie de votre planning à toute NavCom que vous nous transmettez.





A EMPORTER EN VOL !

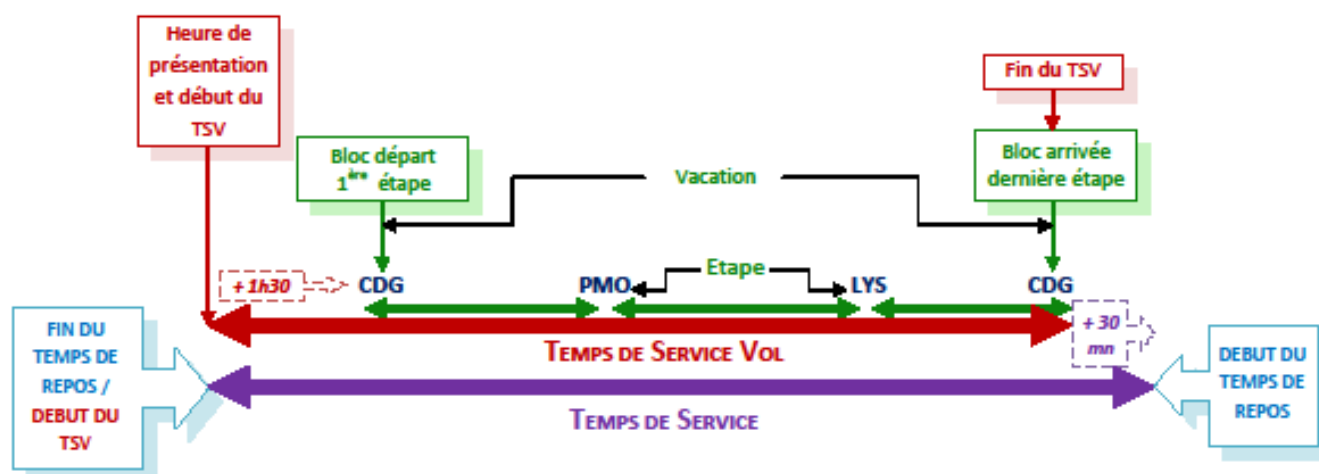


COMMENT MIEUX COMPRENDRE ET MAITRISER LES :

TEMPS DE SERVICE VOL (TSV)

TEMPS DE SERVICE (TS)

TEMPS DE REPOS



MAXIMUM CINQ ETAPES PAR VACATION

TSV MAX = 13h00

TSV MAX PROLONGE = 14h00 ou avec accord PEQ : 15h00

WOCL = de 02h00 à 05h59 LOCALES

Si début du TSV dans WOCL : réduction du TSV à hauteur de 100% du WOCL touché (max. 2h00)

Si fin du TSV dans WOCL : réduction du TSV à hauteur de 50% du WOCL touché

A partir de 3 étapes : réduction du TSV de 30 mn par étape (max. 2h)

Une MEP non-isolée avant un TSV est incluse dans le TSV mais ne compte pas comme une étape.

Une MEP isolée n'est pas incluse dans le TSV mais fait partie du TS.

TS MAXIMUM = 60 heures pour 7 jours consécutifs / 190 heures pour 28 jours consécutifs.

(TS = DT sur le planning)

TEMPS DE REPOS MINIMUM :

A la base : 12 heures (ou 14 heures bloc/bloc)

En escale : 10 heures (ou 12 heures bloc/bloc)

OU DUREE DU DERNIER TS

MEP isolée après TSV : Le TS continue de s'accumuler si le repos minimum n'est pas accordé à l'hôtel et ce jusqu'à 30 mn après le bloc arrivée de la MEP. Temps de repos = durée du dernier TS.



QUELLES SONT NOS REGLES DE TRAVAIL ?

« Vous avez droit à 11 jours OFF par mois avec un bloc de 4 R consécutifs... ; 2 jours OFF doivent précéder vos congés annuels ; 3 JAD au maximum par mois, un day-use vous est octroyé à votre demande pour toute attente de plus de 4 heures bloc/bloc»



Le travail d'un agent de planning n'est pas une sinécure. Les PNC subissent en « direct » les affres des régulations et autres problèmes mécaniques, mais nous sommes à mille lieues d'imaginer le branle bas de combat qu'induisent ces situations au planning et la pression intense qui règne dans les bureaux. Et entre deux incidents d'exploitation, il leur incombe aussi de construire des plannings qui doivent être « carrés » et respectueux de nos règles de travail et des FTL. Il est donc peu surprenant que l'erreur arrive car l'erreur est humaine. Pour ces mêmes raisons, il arrive également que le respect mutuel et la bonne entente qui nous animent en pâtissent. Et c'est une situation qui est regrettable pour tous.

Le SNPNC travaille donc en collaboration avec la Direction pour tenter d'établir des plannings plus équitables et d'instaurer des mécanismes informatiques qui permettront aux agents de planning d'identifier immédiatement une violation et de la résoudre. Pour ce faire, nous avons besoin de votre aide : Faites remonter vos remarques en utilisant une NavCom SNPNC (au-dessus de la boîte aux lettres SNPNC ou sur le site www.snpnceap.com) que vous glisserez dans la boîte accompagnée d'une copie de votre planning. Les problèmes identifiés sont réglés immédiatement s'ils sont avérés et fondés. Mais il faut que vous communiquiez.

Tout cela est bien beau, mais me direz-vous, il est difficile pour vous d'identifier une viola-

tion de vos règles de travail si vous ne connaissez pas vos règles de travail. Nous allons donc y remédier par une série de cartes informatives similaires à vos check sécurité et qui décriront vos règles d'engagement. Ainsi, il n'y aura plus d'ambiguïté et tout le monde se trouvera sur la même page. Le SNPNC et la Direction travaillent en parfait accord sur ce projet.

En premier lieu, vous trouverez

La Direction a également entendu vos représentants en ce qui concerne le problème de l'emport des bagages lors de vos rotations provinciales. Vous pouvez maintenant laisser vos bagages à l'hôtel sous réserve de quelques règles de bon sens : Ne laissez jamais vos clés, portefeuille ou objets indispensables à l'hôtel. Préparez et fermez votre valise avant chaque départ de sorte qu'en cas de

problème, elle puisse aisément être récupérée. Si d'aventure vous ne reveniez pas à l'hôtel, il vous incombe d'en assumer seul(e) la gestion sans que cela ait le moindre impact négatif sur l'exploitation.

Bien entendu, les frais que vous engageriez éventuellement pour parer à l'urgence resteront à votre seule charge et ces règles s'appliquent à tous les PN. Si ces conditions ne vous conviennent pas, la note de service diffusée le 17 mars 2009 imposant l'emport des valises devra être strictement appliquée.

Gardons l'essentiel à l'esprit : que nous soyons PNC, PNT, agent de planning ou administratif ; nous travaillons tous ensemble en équipe dans une entreprise où il fait bon travailler, malgré les inévitables difficultés que l'on rencontre comme partout ailleurs. Vous pouvez compter sur moi et sur votre équipe SNPNC pour œuvrer vers le maintien et l'amélioration de votre qualité de vie professionnelle. Nous comptons sur les autres employés d'EAP pour nous rejoindre dans cet effort.



INFORMATION A TOUS PNC – SERVICE PLANNING

Vous voudrez bien trouver ci-joint quelques extraits du futur Accord PNC qui concernent le nouveau mode de calcul de vos TSV et des temps de repos afférents (base et escale)

Ces règles (identiques à celles des PNT) sont en vigueur sur vos plannings depuis le 16 juillet.

Toutes les autres règles concernant vos plannings restent en l'état jusqu'à la fin du mois de juillet (repos périodiques, chevauchement des repos post-courriers avec les repos périodiques...).

A partir du mois d'août, nous appliquerons sur vos plannings le nouveau système de repos périodiques en jours OFF et les règles de chevauchement repos-post courrier et repos périodiques qui y sont associées.

ci-dessous un extrait de la note d'information signée par la Direction le 18 juillet 2008 qui établit clairement que les règles des futurs accords PNC (identiques à celles des PNT) sont en vigueur depuis le 16 juillet 2008. En attendant la signature de nos futurs accords, ces règles sont celles qui vous sont applicables.

En voici quelques exemples : Vous avez droit à 11 jours OFF par mois avec un bloc de 4 R consécutifs pour 30 ou 31 jours planifiables (si vous n'avez pas été absent/malade) ; 2 jours OFF doivent précéder vos congés annuels ; 3 JAD de 12 heures au maximum par mois, un day-use vous est octroyé à votre demande pour toute attente de plus de 4 heures bloc/bloc, les rotations ne peuvent pas excéder 7 jours (MEP incluses) et il vous faut au moins 48 heures de repos hebdomadaires après chaque bloc de 7 jours ON.



POINT SECURITE :

GIVRE SUR LES AILES EN PERIODE D'ETE

Le givre peut se former sur les ailes de nos avions en plein été, même avec une température extérieure de +15°C. Une fine couche de givre de 1 mm d'épaisseur sur l'extrados représente une surcharge de 650kg et réduit la portance de l'avion de 30%, ce qui représente un danger capital !

LE GIVRAGE AU SOL : En altitude, la température extérieure



environne les -50°C. Plus le vol est long et plus la température du kérosène contenu dans les ailes risque de baisser considérablement et peut avoisiner les -20 à -30°C. En conséquence, le métal de l'aile qui contient le

kérosène est lui aussi à -20°/-30°C. Lorsqu'en escale, on avitaille les réservoirs, du kérosène à température ambiante se mélange au kérosène froid et cela suffit, en général, à réchauffer l'ensemble. Mais il arrive qu'il ne soit pas nécessaire de faire un avitaillement et le kérosène ne se réchauffe que très lentement (plusieurs heures en fonction des conditions météorologiques).

Une fois au sol, pour peu que

là.

La réglementation est intransigeante en ce qui concerne nos avions : **ZERO TOLERANCE**. Nous ne pouvons pas décoller avec la moindre trace de givre ou de glace sur l'extrados des ailes.

La solution est de dégivrer l'appareil à l'aide d'un dégivrant spécial, mais tous les aéroports (surtout ceux en pays chauds) ne sont pas équipés de produits/système de dégivrage. La seule solution dans ce cas est d'attendre que la température du kérosène soit égale ou supérieure à 0°C et de retirer les traces de givre résiduelles qui resteraient encore sur les ailes en les brossant. Le danger est d'autant plus accru en cas de précipitations (pluies) car l'eau au contact de tout métal à des températures négatives se transforme en glace en quelques secondes. Et la glace pèse encore bien plus lourd que le givre et elle est transparente, donc difficile à repérer. C'est le rôle et la responsabilité des PNT de vérifier l'absence de toute contamination sur les ailes.

EN TANT QUE PNC : vous êtes les yeux et les oreilles du commandant de bord. Vérifiez l'état de l'extrados par les hublots situés en rangée 12 et en cas de doute, faites IMPERATIVEMENT remonter l'information aux PNT.

« Vous êtes les yeux et les oreilles du commandant de bord. Vérifiez l'état de l'extrados par les hublots situés en rangée 12 et en cas de doute, faites IMPERATIVEMENT remonter l'information aux PNT. »

URGENT : ALERTE NEGOCIATIONS

Les prochaines négociations auront lieu ce 04 août. Nous allons donc porter votre parole et vos priorités à la table de négociations. Si vous ne l'avez pas encore fait, il est URGENT que vous remplissiez 2 sondages présents sur le site www.snpnceap.com :

1- Sondage sur le Tableau d'Echange des Vols (TEV) qui nous permet d'anticiper quelles seront vos préférences de vol dans le cadre de l'instauration du TEV. Ce sondage nous permet aussi d'affiner le montant des économies qui vont être réali-

sées par la Compagnie grâce au TEV. Il est CAPITAL que vous le remplissiez pour la bonne poursuite des négociations.

2- Sondage sur les thèmes que vous estimez prioritaires pour vos futurs accords. Qu'y a-t-il de plus important à vos yeux ? Une augmentation de salaire ou une assurance perte de licence ? Si vous ne vous exprimez pas, vous laissez les autres décider pour vous.

Il est temps que chaque PNC prenne la mesure de ses responsabilités face à l'avenir. Nous

vous demandons d'investir 5 minutes de votre temps pour pouvoir défendre vos intérêts. Si vous n'êtes pas disposés à nous aider à vous aider, nous respectons votre choix. Mais vous abandonnez alors votre droit à toute critique.

Ces sondages sont l'occasion de vous exprimer de façon constructive.

Vous pouvez remplir ces sondages à partir de l'ordinateur dans la salle de repli du fret 7 :

www.snpnceap.com



AVANTAGES PNC

Lorsque vous êtes sous contrat à Europe Airpost, vous pouvez prétendre à des avantages réservés aux professionnels de l'industrie touristique étendus par divers prestataires. Vous trouverez ci-dessous un petit mémo des codes qui vous permettront de profiter pleinement de ces conditions favorables. N'oubliez pas que votre badge professionnel est indispensable et sera exigé par les prestataires :

HOTELS ACCOR :

www.accorhotels.com

08 25 88 00 00

Identifiant : SC 398137146

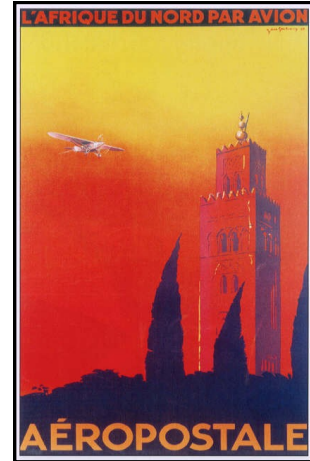
N° de contrat : 32474

LOCATION DE VOITURE HERTZ :

www.hertz.com

08 25 86 18 61

CDP 541199



EDITH LAUTERBACH'S SMILE

Je vous invite à une ballade en anglophonie qui vous donnera l'opportunité de pratiquer cette langue tout en découvrant un aspect de votre métier que vous ne connaissez peut être pas. Bonne lecture et bonne promenade :

« Those who don't learn from history are doomed to repeat it »

10 years ago, I was attending a union meeting in the Los Angeles area. I sat next to a discreet elderly lady who surely was too old to be a flight attendant and I wondered if she had lost her way into this union meeting. So I started a conversation with her ; a conversation which has dramatically changed my professional life.

This unassuming old lady's name was Edith Lauterbach. She was a retired United flight attendant and was one of the first to organize what has become the largest flight attendant union in the world. She has never missed a union meeting. I was completely amazed to be sitting next to someone so special. A thousand questions were rushing through my mind and she patiently and candidly answered

them. Edith told me about the history of flight attendants which started in the 30's. It was initially hard for me to imagine what she was telling me. Picture this : on may 15, 1930 began a profession where young women were forced to retire at the age of 32, remain single, and adhere to strict weight, height and appearance requirements. They had to be registered nurses and were not allowed to marry nor have children. Some pilots complained that they were too busy to look after a "helpless female" crew member and initially did not speak to them. The flight attendant manual was titled « Dos and Don'ts » and dictated that « A rigid military salute will be rendered the captain and co-pilot as they go aboard and deplane before the passengers. Check with the pilots regarding their personal luggage and place it onboard promptly. » Flight attendants were then expected to remove all the pitot covers on the aircraft and after working an unlimited duty day providing silver service to passengers, they were told to shine the pilot's shoes which were left behind the cockpit door. The layover hotel was bare : a tiny room behind the operations desk at the air-

port did the trick. Flying on DC 3 was often scary. The airplane was not pressurized and the knowledge on weather forecast was limited at that time. These were brave women and they could not rely (officially) on a husband and not even on a boyfriend to share their burden : it was a strict condition of their contract (if they suspected a flight attendant was having a romance, the crew desk would send someone at their home to verify she was indeed single).

Edith Lauterbach helped conduct the industry's first evacuation tests in 1952. After enjoying scenic flights over Niagara Falls, 265 unsuspecting passengers were prepared for emergency evacuation at the Buffalo Airport. Edith gave me a most precious gift that day : a sense of history, of where I came from professionally and I'm passing it on to you. She has been a constant inspiration to me and when I smile to my passengers and colleagues, you can catch a glimpse of Edith's cheeky smile through mine.

« If they suspected a flight attendant was having a romance, the crew desk would send someone at their home to verify she was indeed single. »