

SONDES ANEMOMETRIQUES

Garder la tête froide ?

Après qu'aient été annoncés le foudroiement et autres forces célestes comme une sorte de fatalité divine, nos collègues PNT semblent estimer que les causes de l'accident sont malheureusement plus "terre à terre".

Au plan mondial, cela fait 17 fois que les A330/340 subissent des givrages de pitots non contrôlés assez rapidement par le système intégré anti givrage dont la bagatelle de 7 fois rien qu'à Air France... En cause : ces petits tuyaux coudés (il y en a trois) que vous avez tous vu à l'extérieur de l'avion et situés sur les cotés en dessous du poste de pilotage.

Bouchés par un amas soudain de glace, l'information essentielle au calcul de la vitesse n'arrive plus aux trois calculateurs de bord qui, dès lors, s'auto censurent.

Depuis septembre 2007, Airbus préconisait (sans y obliger) le changement des sondes anémométriques. AIR FRANCE avait entrepris depuis fin avril 2008 la modification des pitots de l'ensemble de sa flotte moyen courrier de la famille 320 et avait entamé un chantier identique sur les 330/340.

Mais des pitots inopérants à eux seuls ne suffisent sans doute pas à expliquer les choses. On sait que, souvent, les catastrophes résultent de l'enchaînement malheureux de plusieurs incidents qui ne conduisent à l'accident majeur que lorsqu'ils s'additionnent à un moment donné et parfois dans un ordre donné.

Normalement, les calculateurs de bord doivent produire sur les écrans du poste d'autres informations telles que les indications d'altitude et de positionnement dans l'espace permettant aux PNT de maintenir l'avion en vol.

Or, les messages ACARS reçus par la maintenance semblent indiquer que les écrans du CDB et du Copi ont également subi des coupures... De même le petit horizon artificiel de secours, qui est un "recours ultime" indépendant de tout le reste, aurait été perdu...

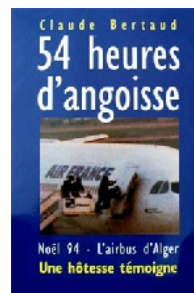
En attendant les résultats des enquêtes techniques et judiciaires, Air France a décidé d'accélérer le chantier de modification des 330/340 qui ne doivent, selon la Direction, être remis en exploitation qu'à la condition qu'au moins deux des trois pitots soient changés.

La cristallisation des PN découle sans doute du fait que, dans le cadre d'équations financières et parfois au mépris du devoir de prudence, trop de décisions semblent de nos jours constituer des risques calculés en fonction de l'occurrence du danger.

Malheureusement, le 1^{er} juin dernier l'occurrence a eu lieu... et, dans les circonstances douloureuses que nous vivons, il est dur de s'en remettre à l'analyse froide... ■

SÛRETÉ ET DELEGUES DU PERSONNEL

Au bord de la nausée...



En avril, nous écrivions dans notre infax que *suite aux trop nombreux problèmes de fonctionnement en réunions des délégués du personnel*, la Direction s'était enfin engagée à améliorer la gestion relation notamment sur qualité des intervenants et des réponses apportées.

On demandait à voir... Moins d'un mois plus tard (réunion de mai 2009), on est pas déçu, jugez plutôt :

Question des délégués SNPC : *Sur le vol AF2354 CDG/ALG la procédure décrite dans le mémo Sûreté n'a pas été respectée, à savoir : le contrôle de l'accès à l'avion des équipes de nettoyage a été effectué par un policier algérien en lieu et place des agents de sûreté du prestataire mandaté par AF et tel que prévu par le cahier des charges.*

Les DP souhaitent avoir des explications concernant ce grave dysfonctionnement impactant la sûreté. Les DP demandent le retour des ALSUR sur les vols à destination d'ALG.

Réponse de la Direction : *le premier contrôle se fait dans la rotonde de la passerelle systématiquement par des policiers. Le second en porte se fait par un agent de sûreté, prestataire d'AF. Si la police dispose d'effectifs supplémentaires elle complète le dispositif initial par un policier.*

La Direction de la sûreté (dont aucun représentant n'a daigné paraître lors de la réunion des délégués) ne répond pas à la question ou plutôt elle répond volontairement à côté de la plaque. Le sujet lui paraîtrait-il négligeable au point de s'amuser à ce petit jeu ?

Que la police dispose d'effectifs supplémentaires pour compléter le dispositif initial signifie bien **en plus** des agents de sûreté et non **à la place** de ces derniers ! En outre, la présence d'un policier en passerelle ne répond pas aux normes de sûreté fixées par le cahier des charges qui prévoit qu'un agent de sûreté du prestataire mandaté par AF assure durant l'escale la surveillance de la cabine et des équipes de nettoyage. La Direction sûreté cherche-t-elle à nier le dysfonctionnement ?

Qualité des intervenants et des réponses apportées ?
Comment peut-on y croire un seul instant quand la compagnie ne respecte même pas les mémo sûreté qu'elle rédige seule ?

Plus que jamais, la Direction devrait pourtant prendre sincèrement conscience que de tels agissements aggravent la *rupture profonde du lien de confiance* constaté

PRIME UNIFORME ANNUELLE

Toujours en juin



Conformément à ce qui est prévu la PUA sera versée en Juin. Toutefois, elle ne le sera qu'en fin de mois et non pas le 15 par anticipation comme nous nous y sommes habitués

au cours des années passées.

Le versement 15 jours plus tard comporte un double avantage pour la compagnie : tout en respectant ses engagements contractuels, elle préserve le cash deux semaines de plus...

Côté PNC, tâchons d'être positif : cette épargne forcée rémunérée à taux zéro nous laisse d'avantage de temps pour penser à l'utilisation la plus judicieuse qu'on pourra en faire... ■

PNC EN INAPTITUDE

Eviter la surprise...

Lorsqu'un PNC occupe un emploi au sol en raison d'une inaptitude temporaire (maladie, grossesse ou autre...), il peut être apprécié et évalué par le responsable du service sol dont il dépend.

Cette évaluation sera jointe au dossier professionnel et pourra être évoquée au premier entretien annuel suivant la reprise d'activité PNC.

Il est bon de le savoir pour mieux s'y préparer... ■

DESSERT DES ANTILLES

Un hub à Roissy ?



La mise en place de vols au départ de Roissy vers les Antilles françaises a été évoquée lors d'une récente rencontre entre les professionnels du tourisme de Guadeloupe et de Martinique à la Direction générale de l'aviation civile et avec les représentants des compagnies aériennes desservant les Antilles françaises.

Si Corsair et Air Caraïbes ont déclaré ne pas pouvoir positionner d'appareil ni à court ni à moyen terme à Roissy, Air France-KLM, en revanche, s'est déclarée prête à commencer l'étude de la question pour une éventuelle mise en place dans deux saisons, c'est-à-dire pour l'hiver 2010-2011.

Aujourd'hui, aucun vol ne dessert les Antilles françaises au départ de Roissy, mais d'Orly, coupant ainsi, selon les professionnels du secteur, ces départements de la clientèle européenne. ■

INDEMNITES REPAS LONG-COURRIER

Le livret du SNPNC est prêt...

Le livret des indemnités repas long courrier Saison été 2009 est bouclé et sera adressé aux adhérents du SNPNC dans les tous prochains jours.

Une idée pas idiote...



Désormais chacun est équipé d'un téléphone portable, or en cas d'accident cet outil indispensable s'avère peu pratique pour contacter la personne à prévenir en priorité. En effet comment sélectionner le bon correspondant parmi les contacts du répertoire ?

Un ambulancier de Cambridge depuis 2005 nous encourage à entrer dans le carnet d'adresse de notre téléphone portable, un contact sous le nom "ICE" (in case of emergency) ou ECU (en cas d'urgence) afin de sauvegarder sous ce nom le numéro de téléphone de la personne qu'on voudrait prévenir en cas d'accident : ICE1, ICE2, ICE3, etc... Pourquoi pas ? Ça ne coûte rien et ça peut apporter beaucoup... ■

A-380 EMIRATES

Douche froide ?

Ryan Air envisageait - soit disant sérieusement - de faire payer l'accès aux toilettes à bord de ses 737 avant de se raviser compte tenu du coût induit par la transformation des portes.

Quant à Emirates, après plusieurs mois d'exploitation de ses 380, elle envisage de supprimer les douches de sa première classe. La compagnie a fait le constat que peu de passagers les utilisent. De même, cette utilisation requiert une programmation compliquée puisque les passagers doivent s'inscrire préalablement. Enfin, l'installation de ces douches, juste derrière le cockpit, a contraint la compagnie à mettre la zone repos des pilotes à l'arrière de l'avion, toujours au pont supérieur mais à proximité de l'escalier qui dessert également le pont principal. Outre les problèmes que cela peut poser en termes de sûreté, cette implantation de la zone repos à un tel endroit suscite la mauvaise humeur des pilotes, qui se plaignent des nuisances sonores.

Nul doute que le *rétrofit* des appareils coûtera plus cher à Emirates que le retrait des grille-pains inutilisables qu'AIR FRANCE transportait (il n'y a pas si longtemps encore et en pure perte) dans les *galley*s de première classe des 777... ■

SECTION RETRAITÉS SNPNC

Des pensionnés actifs...



Vous devez bientôt quitter l'entreprise en faisant valoir vos droits à la retraite CRPN ? Vous vous posez des questions sur les démarches nécessaires et utiles à votre futur statut ?

Contactez la section *retraités* du SNPNC. Elle assure une permanence chaque mercredi à notre siège.

Ligne téléphonique directe : 01 49 19 58 35. ■
