

PRE & LLAR

RADD à géométrie variable...

Parfois, les PNC s'interrogent sur la cohérence des réponses qu'apporte Air France aux questions qu'ils se posent et se demandent si on ne cherche pas à se payer leur poire. Les délégués du personnel qui, au cours de réunions mensuelles, abordent les points afférents au quotidien des PNC, sont, il faut l'avouer, trop souvent confrontés aux mêmes incohérences de la part de la Direction...

Un exemple ? Les réponses apportées par la Direction à des demandes effectuées suite à l'impossibilité d'utiliser le poste repos équipage pour des raisons identiques au cours de deux vols différents : dans un cas la Direction n'accordera rien et dans l'autre du RADD ! Jugez plutôt :

QUESTION 1 :

« Les délégués du personnel demandent 12h de RADD pour l'équipage de l'AF129 du 6/01/2009. En effet, le bouton conditionnant la chaleur du LLAR se trouvant au cockpit n'avait pas été positionné sur High. Il en a résulté des conditions de repos très difficiles dans ce poste repos glacial. Un RDV a été rédigé par le CCP. »

Réponse de la Direction : « Ce cas ne fait pas partie des situations de non conformité énumérées dans l'ACG comme pouvant engendrer l'attribution de RADD. »

QUESTION 2 :

« Les délégués du personnel demandent 24 H de RADD pour l'équipage de l'AF023 du 24/01/09. En effet le PRE a subi un défaut de réchauffage en raison d'un chargement de palettes Fret jouxtant le poste repos, qui imposait une température soute de 7° C. De ce fait bien que positionnée au cran maxi la température du poste n'a pu s'élever, rendant impossible le repos du PNC. »

Réponse de la Direction: « Le RDV de ce vol précise bien que l'équipage du premier tour de repos s'est rendu au poste repos où la température était effectivement basse à cause du chargement réfrigéré de la soute. Les PNC ont occupé le poste repos durant leur tour en utilisant des couvertures. En conséquence le RADD versé sera de 12h. Le CDB a réajusté la température de la soute pour le 2^{ème} tour de repos. »

Si la réponse à la question 1 est la bonne, comment expliquer la réponse à la question 2 ? Un effet de bonté spontanée à l'égard des PNC de l'AF023 du 24 janvier dernier ? On en doute... Car en fait le problème est bien prévu par l'ACG.

Dès lors on ne peut que se perdre en conjectures et l'on vous propose un sondage d'opinion comme la Direction les affectionne :

- Le PNC fait trop souvent les frais de règlements de comptes entre Prod et divisions de vol qui se rejettent les patates chaudes.

- L'incohérence des réponses ne fait même pas frémir les interlocuteurs facétieux chargés de les transmettre aux délégués.

- Ce genre de réponse est caractéristique d'une entreprise aussi préoccupée de dialogue social qu'une Margareth Thatcher.

- Ces agissements, dont les PNC sont victimes, sont certainement de nature à retisser *le lien de confiance* entre eux et l'entreprise.

- Les quatre premières réponses sont bonnes.

Devant de tels agissements, comment rester crédible dès lors qu'il s'agit de la sécurité et de la sûreté de l'entreprise prétend qu'elles sont à un niveau acceptable

En octobre 2007, le lien de confiance entre les PNC et la Direction était rompu. Force est de constater que deux ans plus tard rien ne permet de le reconstituer malgré les belles promesses... ■

I P L AIR FRANCE

Rentrée studieuse...



Les instructeurs des pilotes de ligne d'Air France étaient en formation jeudi 3 et vendredi 4 septembre afin de mettre au point un programme particulier : la conception, sur simulateur, d'un entraînement aux pannes d'information de vitesse en haute altitude. En clair, ils ont reconstitué des circonstances semblables aux défaillances des sondes Pitot sur l'AF 447 du Rio-Paris.

Durant trois mois, tous les pilotes d'Airbus de la compagnie - plus de 3.000 - seront formés sur simulateur lors de cette séance spéciale d'entraînement non prévue au programme de maintien habituel des compétences.

Au sein de la compagnie, ceux qui volent sur Boeing recevront aussi un complément de formation, cette fois dans le cadre des quatre séances annuelles de simulateur.

Ces pannes de Pitot étaient déjà traitées depuis deux ans dans le cadre des contrôles périodiques au simulateur, mais seulement en basses couches, lors du décollage et de l'atterrissage. Elle concerne maintenant aussi la haute altitude.

Le 31 août, Paul-Louis Arslanian, le directeur du BEA, en charge de l'enquête du crash de l'AF 447, avait semblé réservé sur la qualité de formation des pilotes en cas de défaillance des sondes Pitot : "*Certaines de ces perturbations concernant la vitesse n'ont peut-être pas été suffisamment prises en compte lors de la formation et de l'entraînement des pilotes*", affirmait-il. ■

OBJET SUSPECT

Méломanne étourdi...



Un avion d'Air France effectuant la liaison Tunis-Paris a été dérouté dimanche 30 août au matin sur Bastia, en Corse, en raison de la présence à bord d'un appareil suspect.

Les 179 passagers ont réembarqué dans le même appareil à 15h00 à destination de Paris après une fouille complète de l'avion. Il devait initialement se poser à Roissy-Charles-de-Gaulle à 09H40.

"L'équipage a trouvé à bord un appareil électronique servant à écouter de la musique qui n'appartenait à aucun passager", a expliqué Air France.

"Le commandant de bord a décidé de suivre la procédure habituelle qui consiste à dérouter l'avion vers l'aéroport le plus proche, pour débarquer les voyageurs et procéder à une fouille complète", a-t-elle ajouté. ■

EASYJET

Jugée pour travail dissimulé...

easyJet EasyJet a été renvoyée devant le tribunal correctionnel de Créteil, près de Paris, mais la date du procès n'a pas encore été fixée. La compagnie est inculpée, en tant que personne morale, pour "travail dissimulé", "entraves aux organes de représentation du personnel" et "défaut d'immatriculation".

Elle est poursuivie notamment pour ne pas avoir déclaré en France, entre juin 2003 et décembre 2006, les salariés de son escale de l'aéroport parisien d'Orly. Le préjudice pour les organismes de protection sociale (assurance maladie et assurance chômage) s'élèverait à plusieurs millions d'euros.

"Aujourd'hui, la compagnie est entièrement en conformité avec la législation française", avance le porte-parole d'EasyJet. Il a précisé que les désormais 600 salariés en France de la compagnie aérienne (pilotes, hôtesses et stewards) étaient "sous contrat français" et disposaient "de délégués syndicaux, d'un comité d'entreprise..."

EasyJet avait été inculpée le 15 décembre 2006 en France, au lendemain d'un contrôle surprise de l'escale d'Orly par les autorités françaises concernant les conditions d'emploi des quelque 170 salariés, soumis au droit britannique et non au droit français.

La compagnie avait alors fait valoir que le personnel navigant (hôtesses et pilotes) était "sous contrat britannique car la compagnie est britannique avec pavillon britannique, et leur lieu de travail est l'avion".

La justice française a estimé au contraire que s'agissant d'une activité permanente en France, la compagnie aurait dû créer un établissement dans l'hexagone. Ce qu'elle n'a fait qu'en avril 2007.

"Une fois qu'on nous l'a demandé, on s'est mis en conformité avec la législation", a-t-il ajouté, en expliquant que, "à l'époque, nous étions dans une zone grise" concernant la législation des compagnies pan-européennes.

More ass hole, you die ou si on préfère : plus faux derche, tu meurs ! ■

SOUTHWEST AIRLINES

Des pièces non certifiées à bord



La FAA a laissé un sursis à Southwest Airlines après avoir découvert que des appareils de la low-cost américaine étaient équipés de pièces non certifiées. L'autorité de l'aviation l'a autorisée le 26 août 2009 à les exploiter encore dix jours en l'état avant de mettre en œuvre une solution de remplacement.

Les déflecteurs d'éjection des gaz des réacteurs d'une quarantaine de Boeing 737-300 et -500 étaient en effet pourvus de pièces provenant d'un fabricant non certifié par la FAA. Le problème a été découvert le 22 août et avait obligé Southwest à clouer au sol quarante-six de ses appareils. Toutefois, la compagnie et la FAA se sont mises d'accord pour considérer que cela ne posait pas de problème immédiat de sécurité, d'où le sursis accordé pour trouver une solution permanente.

Southwest a déjà dû payer la plus grosse amende jamais encaissée par la FAA au mois de mars pour avoir laissé voler des appareils sur lesquels certaines inspections du fuselage n'avaient pas été effectuées en 2006 et 2007.

Dans la concurrence à laquelle elles se livrent, les compagnies aériennes sont en recherche constante d'économies menant parfois à des impasses sur la sécurité ; qu'elles soient le fruit d'une politique décidée au plus haut niveau, du zèle d'un responsable désireux de dépasser les objectifs fixés ou simplement de la négligence...

Peu importe, le résultat est là... On ne peut qu'espérer que ce n'est pas de ce modèle *low cost* qu'Air France s'inspirera pour son nouveau modèle économique moyen / court courrier... ■

CRASH DU MD-80 SPANAIR

Rapport préliminaire...



Une erreur de pilotage combinée à une défaillance technique serait la cause du crash du MD-80 de la compagnie espagnole Spanair qui a fait 154 morts près de Madrid en août 2008, selon un rapport préliminaire rendu public lundi 17 août 2009.

Dans son rapport, la commission accidents de l'aviation civile espagnole explique que les volets hypersustentateurs et les ailerons n'étaient pas déployés au moment de la préparation au décollage. Or cette anomalie, non signalée par les systèmes d'alerte automatique de l'appareil, n'a pas été décelée par le pilote lors des vérifications de routine qu'il doit effectuer avant le départ.

Le rapport précise que pour une raison non encore déterminée, les procédures de vérification "n'ont pas été suivies d'une manière stricte" par le pilote : la vérification avant la mise en route a été omise, le copilote a annoncé avant le décollage une position des volets contredisant la position réelle et les investigations se poursuivent pour déterminer les relations avec le précédent retour au parking

L'appareil, qui assurait la liaison entre Madrid et les Canaries, avait plongé dans un ravin en bout de la piste d'envol avant de prendre feu. 18 passagers ont

