HOP!

VOL
RESERVE

FAISONS RESPECTER NOS DROITS

CONSIGNES SYNDICALES

Depuis quelques semaines nous constatons de nombreuses dérives de programmation et de régulation avec des plannings très lourds qui ne tiennent absolument pas compte de l'humain et encore moins de notre fatigue. Vous êtes nombreux à nous faire remonter vos remarques, vos inquiétudes et votre mécontentement.

La Production PN n'applique pas certaines règles de la Convention et de la partie A.

Faites-vous respecter en appliquant les consignes suivantes:

----------DEBARQUEMENT CAUSE FATIGUE ----------

Nous faisons régulièrement remonter des plannings aberrants avec des MEP et des amplitudes importantes (une nuit courte + 3 étapes + MEP train + taxi , 6 étapes avec double MEP, 3 étapes nuit courte 3 étapes avec stand by de plus de 3 heures, repos non encadré…..). La production PN abuse des programmations en butée de TSV.

La fatigue engendrée par de telles pratiques va rendre nos plannings de moins en moins supportables. Le Débarquement cause fatigue reste donc notre seul rempart pour dire stop aux cadences qui nous sont de plus en plus imposées.

"Un membre d'équipage n'exerce pas un service à bord s'il ne se sent pas en état de le faire ou si son niveau de fatigue est tel qu'il rend impossible l'exercice de sa fonction sans affecter la sécurité du vol."

Un point sur les règles :

1. **En cas de débarquement cause fatigue, vous n'avez en aucun cas l'obligation de vous rendre chez le médecin. Si le fait de débarquer engendre la nécessité d'un arrêt prolongé, alors seulement dans ce cas précis, il sera nécessaire de consulter le médecin de votre choix.**
2. **Appelez d'abord la Régulation pour les prévenir que vous débarquerez cause fatigue sur votre prochaine escale.**
3. **Une fois votre demande prise en compte, avertissez votre CDB que votre rotation prendra fin à la prochaine escale. Vous n'avez pas à justifier votre décision.**
4. **Rentrez chez vous et rédigez un REX fatigue**
5. **Vous recevrez peut-être un appel de la part d'un cadre qui devra uniquement s'assurer que tout va bien pour vous.**
6. **Le lendemain, reprenez votre planning normalement, ou consultez un médecin si vous jugez que vous n'êtes pas en état de reprendre vos vols.**

------ CONTACTS TELEPHONIQUE------

Nous sommes très souvent sollicités sur nos repos ou nos jours off par des SMS ou autres messages sur notre téléphone portable.

1. **Nous vous rappelons que vous êtes tenus de répondre au téléphone, uniquement sur vos jours d'activité. Vous n'êtes pas obligés de répondre aux sollicitations de l'entreprise sur vos jours OFF / CP / AM**
2. **Vous n'avez aucune obligation de répondre aux appels et SMS ou de valider un planning suite à la réception d'un message. Un contact téléphonique est obligatoire pour valider une modification de planning.**
3. **Notez que vous pouvez consulter vos plannings sur le CWP sans avoir à confirmer vos notifications.**

---------- DAY USE HOTEL ----------

1. **Ne partez pas en vol si vous vous sentez fatigués parce que vous n'avez pas pu vous reposer ou si la logistique ou la régulation vous refuse un hôtel pour un stand by de plus de 3 heures.**
2. **Si vous êtes en maladie, en congés ou en TA, faites vos réservations selon vos disponibilités et de la même façon si on vous refuse une chambre pour vous reposer et que vous êtes fatigués en cours de rotation, ne faites pas les vols.**

---------- RPC ----------

Vous avez 2h30 entre l'appel de la régulation et votre début de TS pour vous rendre sur le terrain lorsque vous êtes déclenchés sur une RPC à domicile.

FAITES RESPECTER CES 2H30 ! Vous êtes en droit de refuser tout déclenchement inférieur à ce délai.

---------- TEMPS DE CONNEXION----------

Refusez toute rotation qui ne respecterait pas les temps de connexion ci-dessous en programmation :

TEMPS DE CONNEXION

Bonjour à toutes et à tous,

L'harmonisation des consignes relatives aux temps de connexion est depuis quelques temps en vigueur. Afin de coller au mieux à la réalité des différents aéroports, deux types d'aéroports (Type I et Type II) ont été définis.

Les valeurs retenues sont les suivantes :

Type d'Aéroport	Temps minimum de connexion en Programmation		En régulation sur demande PN
	MEP ==> Vol en fonction	Vol en fonction => MEP	Vol en fonction ==> MEP
Type I	1h40	1h00	40 min si les deux vols sont au T2G
Type II	1h20	50 min	40 min

Type I	AMS BCN BRU CDG FCO FRA GVA HAJ LIS MAD MAN MXP STR TRN ZRH
Type II	Tous les autres

Ces temps de connexion ont été intégrés dans les règles SABRE.

Par ailleurs, dans le cadre de régulation, la MEP pour prise de service peut être inférieure aux règles définies ci-dessus. Il relève alors de l'autorité du Commandant de Bord de demander un recalage du vol si le temps de préparation est jugé trop court.

----------TEMPS D'ESCALE MINIMUM----------

Certains PNC ont été déclenchés avec des temps de transit de 10 minutes entre chaque vol ce qui entraine du Hurry up Syndrom et des retards sur les rotations.

Refusez toute modification de planning si ces temps de transit entre 2 vols en fonction ne sont pas respectés en planification comme en régulation.

REV T·C - ALL / ALL 29/09/16

La durée de traitement standard équipage est le temps d'escale minimum nécessaire à l'équipage pour assurer sans précipitation et dans un souci permanent de sécurité l'ensemble des tâches et des procédures indispensables à la mise en oeuvre de l'avion pour le départ suivant (tour de l'avion, plein carburant sous surveillance, préparation finale en cockpit, briefing, procédures et check-list).

La Compagnie définit pour son exploitation les durées de traitement standard équipage suivantes :

	Durée de traitement standard équipage	
	Sans relève équipage	Avec relève équipage
ATR	30 min	35 min
CRJ 700		
CRJ 1000	35 min	40 min
E-Jets		
ERJ	30 min	35 min

Ces valeurs de durée de traitement standard équipage s'appliquent en programmation et également en réalisation des vols sauf cas particuliers.

En cas de croisement avion de même variante en cours de rotation, la durée de traitement standard équipage ne pourra être inférieure à 45 minutes.

En cas de changement entre deux types ou variantes en cours de rotation, la durée de traitement standard équipage ne pourra être inférieure à 60 minutes.

Par ailleurs, le temps de rattrapage de retard minimum (MTDR - Minimum Time for Delay Recovery) est une notion escale.

Il permet à l'ensemble des intervenants de réaliser le re-conditionnement de l'avion sans impasses de qualité de service, mais dans les meilleures conditions de célérité et d'efficacité.

Le MTDR ne peut être inférieur à la durée de traitement standard équipage en programmation.

Il peut même localement être supérieur afin d'intégrer les contraintes d'exploitation spécifiques à chaque escale.

C'est la valeur du MTDR qui est utilisée dans la gestion des codes retard.

Utilisez également les 10 minutes réglementaires pour manger si vous n'avez pas le temps pendant les vols.

---------- - REPOS SUR BASE ----------

Votre temps de repos sur base peut être réduit à 10 h au lieu de 12 h

SEULEMENT AVEC VOTRE ACCORD

Notez que l'entreprise doit impérativement vous fournir une chambre d'hôtel si vous acceptez ce temps de repos de 10h.

---------- - MARGE CDB ----------

L'utilisation de la marge CDB donne de la souplesse aux services de production pour programmer les rotations aux limites des accords signés en butée de TSV dès qu'ils ont la certitude qu'en exploitation la marge CDB sera utilisée.

Il est donc inutile d'inciter les services de production à nous pousser aux limites.

Refusez de prolonger votre TSV en ne signant pas la marge CDB.

Il n'est pas question d'accepter les dérives de la production PN

Vos délégués sont à votre écoute en cas de doute sur vos plannings.

Votre équipe SNPNC-FO

SN PNC Climat Social Explosif

SN PNC

FAITES VOUS RESPECTER ET

PRESERVEZ VOUS !