



## Evénements du 5 octobre 2015

# La Justice rejette les plaintes de la direction à l'encontre des deux pilotes d'Air France

Il est 18 heures, lundi 15 février 2016, quand la décision du Procureur de la République tombe : « classement sans suite cause infraction insuffisamment caractérisée ».

À l'issue d'une enquête qui aura mobilisé la PAF durant quatre mois, le parquet de Bobigny, peu enclin à la clémence (88,5% des plaintes déposées dans cette juridiction ont donné lieu à des poursuites pénales en 2014), vient d'enterrer purement et simplement les plaintes déposées par la direction d'Air France à l'encontre de deux pilotes pour « Entrave au fonctionnement du CCE » dans le cadre des événements du 5 octobre dernier.

**Cette décision vient confirmer ce que nous disons depuis toujours, à savoir que les faits reprochés à nos deux collègues pilotes sont dénués de fondements juridiques et réglementaires et qu'en conséquence les procédures disciplinaires à leur encontre sont infondées et attentatoires à leur droit d'exercer librement leur travail.**

Elle met aussi en lumière l'aspect totalement irresponsable de la direction consistant à condamner et sanctionner sans preuve flagrante et avant même que la justice de la République ne passe. Ces abus de droit doivent cesser, ces faits du Prince d'un autre âge ne peuvent perdurer en démocratie et en aucun cas espérer fonder un avenir industriellement ambitieux pour notre entreprise.

Vendredi 19 février, ils seront entendus par le service DRH de l'entreprise dans le cadre de leur demande de recours gracieux conformément au Règlement Intérieur. À cette occasion, la direction d'Air France a le devoir de leur signifier l'annulation pure et simple des procédures

diligentées de manière abusive à leur encontre, et ce depuis quatre mois.

Maintenir la sanction de second degré de quinze jours de mise à pied sans solde pour faute lourde ou ne serait-ce que décider d'une sanction plus faible ne serait en aucun cas une réponse acceptable. Une telle décision inique en regard de la justice accréditerait un peu plus encore la thèse d'une tentative de management des pilotes, et plus largement des salariés, par la peur.

En tout état de cause, si la direction devait persister et signer dans sa volonté de faire des exemples en punissant aveuglément, la justice serait saisie par les intéressés avec le soutien d'ALTER.

Dans le même temps, et dans l'attente du résultat du procès en correctionnel devant se tenir le 27 mai prochain, elle se doit aussi d'annuler les procédures disciplinaires des collègues du sol, elle se doit de réintégrer nos quatre autres collègues licenciés. Cela ne serait que simple justice.

**ALTER et toute la profession attendent désormais que la direction revienne sur ses erreurs, que tous ceux qui, dans la hiérarchie, ont initié et activement participé – pour certains au-delà même du raisonnable ! - à ces procédures disciplinaires iniques se remettent dorénavant en question et reconnaissent leur rôle dans l'encadrement. C'est la condition indispensable pour que la confiance puisse espérer un jour revenir entre les pilotes et la direction d'Air France.**

# Du côté des DP d'ALTER

## Réunion division A320 du 5 Février

Notre chef de flotte MC, Olivier Dulat, quittera ses fonctions de chef de flotte courant Février.

Il passe directeur de la formation à la place de Didier Canler. Il serait remplacé par Stephan Heyberger actuellement chef pilote. Ce dernier poste serait dévolu à Marc Liégeois, actuellement manager.

### Technique

Le pôle technique travail actuellement sur une approche RNP à Ajaccio (piste 20 par le col) et NCE (04/22) qui permettrait la percée en IFR avec des minimas abaissés. Les tests simus montrent des difficultés pour les pilotes testeurs d'effectuer le virage final volets full avec une inclinaison inférieure à 20 degrés.

Sur l'eS1, à valider avant fin mars, le module « Stop margin » au décollage insiste sur le fait que le décollage doit être effectué FLEX MAX ou TOGA. Il a été confirmé que FLEX MAX reste une recommandation.

### Wifi

Les tests continuent sur 2 avions de la flotte A320. L'enquête de sécurité est toujours en cours. Il n'y a pas encore de décision officielle sur un équipement global mais les retours sont bons.

Pour info, l'utilisation de l'ACARS représente un budget de 8 millions d'euros annuel pour une utilisation Data toutes flottes confondues de 4 Gigas.

Un travail est effectué sur plusieurs applications et des tests vont avoir lieu au mois de février : l'e-ATL et une appli Météo en temps réel entre autres.

Il n'est pas prévu de communiquer un code de connexion aux PNT car l'utilisation de l'iPad en wifi est réglementée... Le Wifi a été certifié pour un usage en LVO.

En ce qui concerne la surconsommation liée à l'antenne une augmentation de 0,4% a été prise en compte.

Pour les Geeks, un test de débit a été effectué. Vous verrez que le Ping et le Upload sont mauvais, empêchant les communications en vol type téléphone et FaceTime  
<https://m.youtube.com/watch?v=h5tAzPE3Pjs>

### Oxygène dans les toilettes

Sur 119 avions dans la flotte, 6 sont encore non équipés. N'oubliez pas vos cagoules !

Toute la flotte est équipée S7a13.

### Qualification Florence

25 CDB (LCP 1669 pour le plus ancien) et 10 OPL (LCP 3146...) seront ajoutés aux pilotes qualifiés.

Les qualifications simulateur auront lieu courant avril.

### ATPL

Les stages ATPL seront arrêtés en avril faute de budget : augmentation de 6% de la prime de vol... on croit rêver !

### Chambre d'hôtel lors des réserves

Il a été confirmé que si l'on vous propose un vol la veille de votre réserve vous pourrez bénéficier d'une chambre d'hôtel.

### Téhéran

La desserte en A320 Sharklet est bien à l'étude, mais toujours pas actée : un problème d'absence de communication bilatérale sur une zone en route pose problème du fait de l'absence de HF et de SATCOM sur nos avions. Rappelons que KLM l'effectuera en A330 et British Airlines en 777... Manquerions-nous d'avions LC peut-être ?!?

Air France aurait besoin de module moyen courrier uniquement pour 90 jours afin d'ouvrir la ligne.

La desserte se ferait sur le même principe que le vol sur Erevan, à savoir une arrivée le soir et un départ avec le même avion le lendemain matin.

La compagnie financerait un deuxième passeport ainsi qu'un Visa, car le tampon Iranien empêche la délivrance de l'ESTA pour rentrer aux états unis.

### Base Orly

Olivier Dulat a confirmé que le départ des Sheds était acté pour le mois de mai 2016.

Reste en suspend le problème du transport du parking à Orly ouest.

La direction s'est engagée sur une navette toutes les 5 à 8 minutes.

Il semblerait que les discussions pour garer les PNT au parking P5 d'Orly soit une alternative.

Il reste malgré tout beaucoup de point de désaccord relevé par le CHSCT-PNT et confirmé par l'inspecteur du travail. Les DP d'ALTER reviendront vers vous le mois prochain pour plus de détails.

### Les nouveaux iPad sont disponibles

Il s'agit d'iPad Air 2 d'une capacité de 128GB.

Pour ce faire, il vous faut prendre RDV par mail à : mail.pilotpad.autre@airfrance.fr

Le bureau pour retirer l'iPad se trouve à côté de la PPV près des salles de briefing PNC à CDG.

L'opération nécessite 5 minutes. La puce 3G permettant la connexion Internet n'est pas encore à l'ordre du jour. N'hésitez pas à demander des renseignements à votre Chef de Cabine qui possède un CabinPad connecté...

Vous aurez aussi la possibilité de rendre ou bien d'acheter pour 120 euros (prélevé sur salaire) votre vieil iPad.

### GISMAU

La campagne **Gismau** est ouverte depuis le 7 janvier et sera close le 6 mars. Il y a peu de publicité et très peu de pilotes y ont encore répondu.

Vous disposez de 105 points soit 2 casquettes et une cravate anti agression.

Pour les nouveaux arrivants dans la division, les points DDA seront portés à la moyenne secteur, soit 12 points.

## Réunion division A330/340 du 22 Janvier

Concernant le plan de flotte A340, c'est l'incertitude qui domine quant au chiffre de retrait de coques pour 2016, lequel reste intimement lié aux négociations en cours entre Direction et syndicats.

Les besoins en instructeurs sont évalués à 5 ou 6 et les bi-qualifs toujours à l'ordre du jour en l'absence de discussions pour un accord de sortie de bi-QT.

Quant à la période estivale, elle est déjà prévue être tendue.

Les vols préemptés par l'instruction et par la suite non affectés à cette tâche demeurent encore nombreux. Mais, selon les assurances de la Division à ce sujet, une action corrective va être mise en place afin de notablement les réduire au profit des 100% (voir en fin d'article).

Par ailleurs, en élabo, l'engagement selon lequel aucune réserve ne peut être imposée devant un DDA vol sans accord du pilote concerné a été réaffirmé.

Pour ce qui est des «nolontariats», ils ne sont à nouveau plus pris en considération. L'encadrement a dit demander aux déclarants de bien vouloir préciser les raisons invoquées à l'appui de la demande, et ce afin de se livrer à un travail d'explication dissuasif et de décider de la recevabilité éventuelle de la démarche. Dans ce cadre, la sûreté de l'escale de NDJ a été abordée, mais ne souffre, selon l'appréciation notre chef de division, d'aucune défaillance. De leur côté, pour le moment, les escales de BKO et KIN continueront à faire l'objet d'une MEP par trapool en

flirtant toujours avec les limites du TSV max.

Concernant l'évolution de notre documentation vers le «Doc 3», sa mise en œuvre reste pour l'instant toujours reportée à l'exception du décollage 1+F, du NADP 2 et du «derated CLB».

Enfin, il a été fait état par ALTER d'une dérive de plus en plus importante visant à anticiper au-delà du raisonnable les heures de ramassage PEQ en escale afin d'anticiper les embarquements et garantir ainsi la ponctualité départ.

Cette pratique, par trop répandue, mérite sérieusement d'être recadrée et encadrée afin de respecter tant les dispositions du PAM (heure d'embarquement) que les règles relatives à l'engagement du TdT et du TSV (H-1h15 en fonction) s'agissant notamment des limitations TSV PEQ 2.

La division, consciente de cette dérive, s'est engagée à se rapprocher de la LOGEX pour respecter les règles d'exploitation, charge aux pilotes de transmettre par voie de PR les irrégularités qui seront encore constatées et aux CDB de considérer dans pareil cas l'heure réelle d'engagement du TSV tant pour les rotations construites aux limites du TSV Max que celles nécessitant la prise de leur marge (non obligatoire, rappelons-le, et entièrement à la main du CDB).

Prochaine réunion DP-DIV le 11 mars 2016, pilotes n'hésitez pas à nous faire part de vos demandes à retransmettre à notre encadrement.

## Commission des rotations A330/340 : 4 Février

Peu d'évolutions dans le programme si ce n'est quelques changements de plages de départ, de fréquences ou de mixité de type avion et donc peu de modifications concernant la cotation des rotations par rapport à la saison été 2015.

Quelques abandons temporaires de destinations durant la pointe estivale au profit du 777 sur BEY, COO, LOS, LAD, KIN et pour la saison entière de CAY et TNR.

Concernant le trapool entre BZV et FIH, il est maintenu jusqu'à fin Août. Pour BKO, la reprise des découchers est prévue... mais pas pour le moment !

Concernant les rotations LAD-FIH, 2 types selon qu'elles sont effectuées avec ou sans une étape en MEP, pour sa part le 5 On LAD-FIH devrait être modifié et raccourci pour permettre un retour anticipé en MEP depuis BZV. (cotation 3 et 4 On avec MEP, respectivement 0 et -5 points, sans MEP + 5 points).

Une évolution des règles a été demandée au niveau de l'outil DDA pour que les DDA faits en 2ème campagne ou sans date bénéficient d'un abattement de 5 points suivants en cela une demande pilotes, évolution qui reste donc encore à venir.

La promesse de dimensionner au mieux les préemptions faites au titre de l'instruction a de nouveau été réitérée par l'encadrement lors de cette réunion, mais les besoins au titre de l'AEL et des CEL «lâcher première machine LC» demeurent sur les destinations ETOPS type JFK, BOS, CCS, GIG à l'exception d'ORD car 4 On et également des mois de Juillet et Août compte tenu de l'activité réduite de l'instruction sur cette (courte) période.

Par ailleurs, la possibilité ponctuelle de gérer (sur volontariat) une rotation à l'aide d'une compo PEQ à 2 CDB et 2 OPL demeure en cas de délestage saisonnier

(exemple RUH) ou d'événements imprévus, ce après accord du SNPL et demande de dérogation.

Enfin, le Chef de Division a précisé que suite à la réunion DP-Div du 22 Janvier, les heures de ramassage en escales étaient actuellement revues afin d'être désormais cohérentes avec les délais réels d'acheminement et nos règles d'exploitation. Pilotes, à vos PR si cet état de fait visant à faire des navigants la variable d'ajustement du plan Do en escale persiste dans certaines de celles-ci.

En fin de réunion, ALTER a interrogé Messieurs Amouroux et le Chef de Flotte sur le ROPS (Runway Overrun Prevention System) dont nombre d'entre vous ont regretté une présentation plutôt succincte

## **DDA A330/340 : pas seulement JUST&FAIR, mais aussi FAIRE JUSTE**

Pilotes 100%, vous nous interitez souvent sur le fait que, lors des campagnes de DDA, toujours trop nombreux sont les vols qui ne vous sont pas accessibles. Si nous sommes à même de comprendre que certains vols puissent être préemptés au bénéfice de « l'instruction », cela malgré un dimensionnement en nombre que l'on souhaiterait quand même un peu moins approximatif, si de la même façon nous comprenons cette même nécessité pour ce qui est des « vols de consolidation » ou liés à « l'expérience récente », nous nous élevons depuis longtemps contre le « fait du Prince » que constitue la préemption de vols par l'encadrement division.

Cette pratique par trop répandue chez les managers et experts, tant CDB qu'OPL, n'a pourtant aucune

dans l'eS1. Si les responsables ont admis qu'une formation à ce nouvel équipement devrait être mise en place avant sa mise en œuvre effective (car n'étant pas partie intégrante de la qualification machine), la forme du moyen d'accompagnement de cet outil reste encore à définir (il n'y a d'ailleurs eu encore aucune EDS à ce sujet) et dépendrait en fait d'Airbus. Selon leurs explications, le système évalue, fonction de la vitesse sol réelle de l'avion, en vol ou au sol, et de sa masse, une quantité d'énergie à dissiper à l'atterrissement sur une piste donnée (sèche et mouillée, la seule donnée pilote étant le QFU inséré au FMS), avec la prédiction, un peu à l'image de l'EGPWS d'un taux de rapprochement de l'extrémité de piste.

justification contractuelle et aucune disposition ne permet à ces deux catégories de préempter des vols datés hors DDA puisque les règles d'attribution des vols les concernant sont identiques à celles des 100%.

Nous attendons donc que soit mis fin immédiatement à cette pratique abusive et nous serons particulièrement vigilants à ne pas constater en retour une inflation des vols préemptés de type « accord division », « vol imposé », « vol réservé par la division », « vol avec particularités » ou vol relevant d'une mission particulière au profit de cette même catégorie.

Soyez vous aussi vigilants et n'hésitez pas pour tout problème à vous rapprocher de vos DP d'ALTER.

### **Bulletin d'adhésion**

**Prénom :**

**Nom :**

**Adresse :**

**Téléphone :**

**Division :**

**Courriel :**

**Fonction :**

**Déclare adhérer à ALTER**

**Date :**

**Signature :**

**Déposer ce bulletin dans une boîte aux lettres ALTER à Roissy ou Orly, ou envoi par courrier.**

**Autre solution :adhérer en ligne sur le site ALTER : [syndicatalter.fr](http://syndicatalter.fr)**

**Solidaires**  
Union syndicale

**Alter**  
Ensemble

5 rue Walter Gropius CP 80215

94518 Rungis Cedex

Tel : 09 81 90 34 03

Fax : 09 82 65 37 30

Courriel : [syndicatalter@gmail.com](mailto:syndicatalter@gmail.com)

Site web : [www.syndicatalter.fr](http://www.syndicatalter.fr)