



Le Syndicat des Pilotes d'Air France

SPAF 1 Rue le Corbusier – CP 50212 – 94518 Rungis Cedex – Tél : 01 46 86 66 05 / 06 18 79 98 13 – Email : contact@spaf.aero

Orly, Roissy, le 4 juin 2021

CONSIGNE

Les débriefings à rallonge ça suffit !

De plus en plus de retours nous sont faits de débriefings rallongés, redondants, voire carrément interminables (jusqu'à 3 heures !).

Ce travail sur des périodes qui sont réglementairement en repos pour les pilotes n'est pas seulement déraisonnable, ce n'est tout simplement pas licite.

Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement... et rapidement !

Synthèse et pertinence, c'est tout l'art du débriefing.

Après un contrôle ou une activité sous supervision, il y a une charge et une fatigue supplémentaires. Dans ces circonstances particulières, la concision n'est pas juste une option, elle est indispensable et, au surplus, légale.

Parmi les références de chronologie et d'activité légales, il y a le Temps de Service de Vol (TSV) et le Temps de Travail (TDT).

La compagnie ne peut et ne doit pas permettre les débordements que l'on constate.

Le Manex A définit les TSV et TDT en LTV07.08.01.A :

« Le TSV AF se termine 15 mn après l'heure réelle d'arrivée du dernier vol réalisé. »

Toujours dans les définitions le TDT de son côté se termine 15' après le TSV pour les basés Paris et à la fin du TSV pour les basés Province.

Les ICPL, LTC et stagiaires en VSS sont censés avoir 15 mn de plus de TDT décompté pour les besoins des stages et de la formation, mais pas plus.

Tout comme les minimas se respectent, les horaires et temps déposés réglementaires se respectent aussi.

Enfin, la stabilité de planning s'applique en tous lieux et toutes circonstances avec le temps de repos post-courrier qui en découle.

C'est pourquoi un débriefing doit se faire dans un format et un temps maximal défini.

Si ce n'est pas le cas, cela pose plusieurs questions et ce n'est certainement pas aux pilotes d'y répondre : c'est à la Direction de proposer de solutions et les décomptes associés (sauf à se placer dans un contexte de travail contraint et/ou dissimulé !).

t.s.v.p =>

C'est vrai d'un point de vue strictement réglementaire, c'est tout aussi vrai pour la saturation mentale après une épreuve et pour notre santé et notre sérénité c'est la même chose, sans parler du trajet retour domicile qui reste à accomplir pour chaque participant !

Tout pilote est évidemment libre de prolonger ou de discuter comme il l'entend en dehors de son temps de travail et de gérer alors son temps de repos en bon professionnel exercé, mais cela ne peut lui être imposé sans qu'il y ait infraction. La Formation, plus que toute autre entité, se doit - en cette matière comme en d'autres - de respecter la loi et les textes.

Pour ce qui est des contrôles en ligne, le Manex partie D (non paritaire et unilatéralement rédigée par la Direction) renouvelle grossièrement ses incursions dans le contrat social pilote en méconnaissant une fois de plus la réglementation du travail et les accords pilotes.

Le Manex D définit des conduites et un contenu (une méthode) de formation, mais certainement pas le contrat pilote, les carrières ou les conditions de travail.

Il doit donc respecter le droit et les textes et n'a pas plus à définir ce qui est du domaine contractuel ou conventionnel qu'à réduire les repos des pilotes !

Dans ces conditions, il appartient à notre organisation de rappeler les fondamentaux et nous vous demandons d'appliquer la consigne suivante :

CONSIGNE

**Faites respecter les limites horaires programmées de vos plannings
Simulateurs**

Faites respecter la fin de votre temps de travail en CEL :

⇒ **bloc réel arrivée + 30' pour les basés Paris**

⇒ **bloc réel arrivée + 15' pour les basés Province**

Le Bureau du SPAF