



Le Syndicat des Pilotes d'Air France

SPAF 1 Rue le Corbusier – CP 50212 – 94518 Rungis Cedex Tel : 01 46 86 66 05 Fax : 01 46 86 09 34 Email : contact@spaf.aero

Orly, Roissy, le 9 août 2019

CONSIGNE FORMATION

Après avoir fait traîner pendant des années la re-négociation du protocole ICPL de 2001, contrainte par les termes de l'Accord Catégoriel Pilotes, la Direction a mis sur la table un nouveau protocole d'accord. Le SPAF l'a signé car il apporte un certain nombre de réponses aux attentes des ICPL, notamment sur les aspects rémunération et facilitation de la réalisation de leurs activités d'instruction. Néanmoins, des demandes du SPAF n'ont pas été retenues alors qu'elles étaient fondées et amélioreraient l'équilibre au sein de la population pilote.

Concernant les pilotes 100 %, les réponses n'ont pas été apportées à l'ensemble des problématiques soulevées et nous mettons à jour notre consigne Formation.

1^{er} point : Les supports simulateurs :

Le SPAF avait des demandes fortes pour les pilotes qui rendaient service à la compagnie en effectuant des supports simu dont la plupart sont juste programmés pour simplifier le travail de l'élaboration planning.

Quand un ICPL ou un cadre effectue un support simu, il dispose du livret instructeur et quand il ne connaît pas par cœur la séance pour l'avoir déjà réalisée, sa préparation en est très simplifiée.

Le SPAF demande avec constance que **le pilote en support, qui n'est pas stagiaire, dispose de ce document pour faciliter sa tâche**, ce que la hiérarchie refuse obstinément.

De même, le SPAF demandait pour le CDB ou l'OPL en support une rémunération alignée avec celle de l'instructeur de la séance. Mais par un tour de passe-passe lors des négociations de l'accord catégoriel, cette demande s'est soldée par une HC supplémentaire, bien loin des 6 HC et 9 PV qu'ont maintenant les ICPL. Cela aurait pourtant rationalisé l'utilisation des supports, au bénéfice de tous ! Rappelons au passage que **vous ne pouvez pas être déclenché de réserve sur un support simu**, les accords AF ne le prévoyant pas, et que tout arrêt maladie d'un ou deux jours sur un vol ou un simulateur ne nécessite pas de certificat médical, ceux-ci devant être considérés et rémunérés comme « avec certificat ».

La situation demeure donc très inéquitable, les pilotes 100 % étant déjà les seuls à se « coltiner » les réserves. Pour les supports, certaines « sous-populations » s'en trouvent même dispensées, ce qui alourdit encore la charge qui pèse sur les autres.

La Direction appliquerait-elle l'adage cynique selon lequel « il vaut mieux b... toujours les mêmes, car cela fait moins de mécontents » ?!

La solution contractuelle n'ayant toujours pas été trouvée par la voie de la négociation, le SPAF demande que ces séances soient rémunérées en sus de l'activité 100 %, qu'elles puissent être préparées et que seuls les volontaires s'en voient programmés.

t.s.v.p→

2ème point : Les vols de contrôles « asymétriques ».

C'est le cas lorsque soit un/les OPL, soit le CDB est contrôlé et pas le/les autres pilotes.

Ce cas de figure devrait être exceptionnel mais l'Elabo planning a régulièrement recours à ce type de componage PEQ particulière, y compris pour de simples CEL.

Dans cette situation, il est récemment apparu que **des ICPL indélicats débordent largement de leurs attributions envers le pilote qui n'est pas contrôlé**, sorte de « support ».

Celui-ci n'a notamment pas à faire l'objet de réflexions ni subir de jugements quant à sa conduite du vol - choix carburant, gestion de la touchée par ex. -, sauf cas improbable où la SV serait gravement engagée, que ce soit aux briefings/débriefings ou, pire encore, en vol.

A chacun ses responsabilités, sa mission et chacun à sa place.

Nous souhaitons que ces quelques individus reprennent leurs esprits mais dans l'immédiat, **nous sommes amenés à émettre des consignes conservatoires** si vous faites l'objet de ce type de programmation, qui doit par ailleurs être équitablement répartie entre les pilotes.

3ème point : les contrôles d'anglais en vol.

En avril 2017, suite à nos réclamations, la Direction a réitéré son engagement que les contrôles d'anglais FCL.055 en vol ne soient programmés qu'à des pilotes volontaires pour cet exercice. Or elle affirme maintenant sans vergogne à l'inverse que faute de le signaler, un pilote est volontaire par défaut. Mis dehors par la porte, l'information négative revient par la fenêtre !

Rappelons que **le test en vol place le CDB dans une situation de contrôlé par son OPL et qu'une partie du contrôle est effectuée au sol, hors TSV, ni décompté ni rémunéré**.

Si la Direction souhaite les imposer en vol de cette manière, comptant sur l'acceptation tacite des pilotes, c'est bien parce que le succès du volontariat n'est pas au rendez-vous et qu'elle ne veut pas, non plus, se conformer aux règles ni devoir négocier avec vos représentants.

Actuellement, un pilote peut s'apercevoir très tardivement qu'il est en contrôle d'anglais sur un vol et ne pas avoir pu signaler son refus. Ce n'est pas acceptable et nous demandons que la DRH-PNT se conforme aux engagements qu'elle a pris.

Les négociations n'ont pas permis de solder ce sujet pourtant simple à résoudre et nous regrettons l'obstination dogmatique de nos interlocuteurs.

C'est pourquoi, afin de solder ces problèmes liés à la formation et pour que la Direction respecte les accords et ses engagements, nous vous demandons de respecter les consignes suivantes :

Supports simulateurs :

- **Refus de tout support simu en programmation, à l'exception des modules et contrôles programmés aux pilotes à l'embauche.**
Signaler au plus tôt votre refus au planning instruction.
- **Refus de tout support simu en suivi planning ou de réserve.**

Contrôles en vols « asymétriques » :

- **Refus de participer au débriefing.**
- **Recadrer immédiatement l'ICPL s'il outrepasse sa fonction ou, pour le CDB, interrompez le contrôle s'il perturbe le bon déroulement des opérations ou la nécessaire sérénité de l'équipage.**

Tests d'anglais FCL.055 en vol :

- **En cas de programmation d'un test d'anglais FCL.055 en vol, signalez votre refus du test à la PPV. Refusez d'effectuer tout exercice en dehors du cadre strict de la mission.**

Faites-nous part de tout événement significatif et de toute difficulté rencontrée.