



CONSIGNE FORMATION ET CONTRÔLES

MISE À JOUR FÉVRIER 2024



Le Syndicat des Pilotes du groupe Air France

SPAF – Roissypole – Bât Aéronef – 5 rue de Copenhague – 95731 Roissy CDG Cedex – Tél : 01 46 86 66 05 – Email : contact@syndicatspaf.com

Roissy, Orly, le 6 février 2024,

CONSIGNE FORMATION ET CONTRÔLES

Nous remettons à jour notre consigne du 9 août 2019 car les choses évoluent, mais pas toujours en mieux ! Nous assistons depuis quelques saisons à une volonté affichée par certains cadres, probablement en mal de pouvoir et de coercition, de reprendre en main la formation et le contrôle des pilotes avec des mesures (et une démesure) pour le moins discutables. Les animateurs de cette volonté de « changement », dans leurs paroles et leurs actes, laissent apparaître un esprit qu'on n'avait pas vu depuis un certain temps. Incarnant **un retour à une forme de caporalisation de l'instruction**, l'objectif à peine voilé ressemble à une mise au pas des pilotes, exploitant une considération de plus en plus subjective de ce qu'est un « déviant »... Un concept qui pourrait un jour concerner n'importe lequel d'entre nous tant il est galvaudé et dévoyé.

En conséquence, au travers de cette nouvelle consigne, nous suggérons quelques pistes pour limiter au mieux les chausse-trappes d'une certaine forme d'instruction « new-age » qui, parfois, peut dérapier.

- **1er 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 (quand il ne connaît pas par cœur la séance pour l'avoir déjà réalisée), et sa préparation en est donc très simplifiée.

Le SPAF demande que le pilote en support dispose de ce document pour faciliter sa tâche, ce que la hiérarchie refuse. **La situation demeure encore 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 » ?!

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 pilote 2019, cette demande s'est soldée par une seule HC supplémentaire pour les participants 100% (5PV pour les simu de plus de 2 heures), bien loin des 6 à 9 PV demandées, celles accordées à un 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 solution contractuelle n'ayant toujours pas été trouvée par la voie de la négociation, **le SPAF demande que ces séances soient rémunérées selon notre demande, qu'elles puissent être préparées et que seuls des pilotes volontaires soient programmé(e)s.**

- **2ème point : Les séances de simulateur avec ICPL sous supervision**

Il nous est parfois programmé, lors de LEC ou de LOE/E, des séances avec deux instructeurs, l'un officiant comme instructeur « classique » et l'autre le supervisant, en formation ou évaluation pour lui permettre d'accéder à toutes les prérogatives de sa fonction. Le problème est que la plupart du temps, l'instructeur supervisé, sous la pression ou par souci de perfection lors de son propre contrôle, a tendance à être particulièrement pointilleux et exigeant. Et comme si cela ne suffisait pas, le contrôleur peut avoir tendance à rajouter sa « plus-value » lors du débriefing, au risque, sur tel ou tel détail, de charger encore les stagiaires.

Tout pilote expérimenté a déjà vu **la supervision se superposer à l'instruction, devenant une double évaluation...** C'est ainsi qu'il peut advenir une surenchère délétère aboutissant à des décisions, voire des ajournements discutables.

Afin de contrer cet environnement potentiellement risqué, vous pouvez refuser toute séance ECP en présence d'instructeur sous supervision.

- **3ème 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 a régulièrement recours à ce type de compo PEQ particulière, y compris pour de simples LEC.

À ce sujet, rappelons tant que de besoin que **les TRI/TRE en situation d'OPL au sein de l'équipage doivent se comporter comme tels, jouer ce rôle à 100% et ne pas interférer en tant qu'ICPL avec la gestion courante du vol, qu'elle soit Technique ou Non-Technique.**

En vol normal comme en LEC, c'est le CDB qui a autorité sur l'ensemble de l'équipage et qui organise la conduite des opérations avec le leadership qu'il estime requis. Les contrôleurs doivent partager et assumer les tâches dévolues aux OPL du vol, respecter en premier lieu le Manex A (avant le D !) et respecter leur rôle de soutien du CDB dans ses décisions comme cela est très clairement prescrit par le référentiel (Manex A 01.01.05. "Tâches et responsabilité du CDB"). Des écarts comportementaux récents au cours d'un LEC où le TRI a voulu prendre parti en faveur d'un CCP agissant dans le dos et à l'encontre du CDB contrôlé, nécessitent apparemment ce rappel.

À noter que depuis son instauration (pour des motifs essentiellement économiques), **l'intégration du Contrôleur à l'équipage a toujours été contestée par le SPAF** qui s'est opposé à ces LEC avec un ICPL faisant partie de l'équipage, ce qui peut modifier notablement l'équilibre et l'harmonie de l'équipage du vol...

Dans ce même contexte, il est aussi apparu que certains ICPL débordent largement de leurs attributions envers le pilote qui n'est pas contrôlé, sorte de « support ».

Celui-ci n'a pourtant pas à faire l'objet de réflexions ni à 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.

À 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.

- **4ème 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. Mise 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 qui n'est pas anodine, a fortiori quand le contrôleur FCL est un OPL.

Il n'est pas plus normal qu'une partie du contrôle soit effectuée au sol, hors TSV, ni décomptée ni rémunérée.

Si la Direction souhaite imposer 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. Cela n'est pas acceptable et nous demandons que la DRH-PNT se conforme aux engagements qu'elle a pris sur ce point.

C'est pourquoi, afin de solder ces problèmes et pour que la Direction respecte les accords et ses engagements, **nous renouvelons les consignes antérieures sous la forme suivante :**

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 avec copie à votre division et au Spaf.
- Refus de tout support simu en suivi planning ou de réserve.

Séances ECP sous supervision :

- Refus de toute séance ECP ou LEC en présence de deux instructeurs en le signalant dès que possible au planning instruction avec copie à votre division et au Spaf.

Contrôles en vols « asymétriques » :

- Refus de participer au débriefing.
- Recadrer immédiatement l'ICPL s'il outrepassa 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.

Le Bureau du SPAF