

Roissy, le 24 novembre 2023

## **eS1 : le retour, mais en pire !**

### **CONSIGNE**

Fin d'année aidant, les pilotes se penchent sur l'eS1 et découvrent peu à peu les nouvelles modalités des QCM de cette saison. On constate, via de très nombreux retours illustrés et documentés par nos collègues, que l'eS1 prend très clairement la tournure d'un contrôle sévère et de plus en plus punitif.

**Temps limité, réponses erronées non spécifiées, changements de question à chaque nouveau lancement, la compagnie n'en finit pas d'inventer et réinventer cet ECP... et pas pour le meilleur !**

Alors que la doc a été « judicieusement » refondue dans l'esprit d'un accès procédural censé permettre une consultation rapide et efficace, année après année, l'eS1 s'achemine vers un contrôle de connaissances, académique et décorrélé de notre métier.

**Il y en a marre de ces méthodes de maternelle !**

Jusqu'où ira-t-on ? Imaginez l'avenir, la même chose pour tous les QCM eS1, ce qui adviendra assurément si nous ne réagissons pas à ce qui est clairement un test d'acceptation passive... L'an dernier déjà, le Spaf avait relevé plusieurs modules où les questions prenaient une tendance tordue...

Sommes-nous des robots ? Des humains à ce point lobotomisés ou stupides qu'il faille nous infantiliser au dernier degré ! ?

**Pire, les QCM en forme d'enquête qualité-satisfaction se multiplient comme jamais. On en dénombre aujourd'hui seize sur le Pilotpad, seize oui, ce n'est pas une erreur de frappe ! ... Certes, elles sont facultatives – le Spaf a dû insister sur ce point – mais ça en dit long sur la dérive.**

**Le temps mini de réalisation croît désormais de façon exponentielle**, que ce soit dans une préparation en amont ou que ce soit en réalisant l'eS1. Pour nous, la chose est claire, dès lors qu'on a un explicatif à chaque erreur... **Il doit être décompté.**

Nous avons déjà publié une consigne, nous la renforçons aujourd'hui en demandant de : **ne pas dépasser le temps décompté/programmé de 8 heures pour réaliser cet eS1, si c'est le cas arrêtez votre eS1 et signalez le temps passé à votre Division en nous mettant en copie à : [contact@syndicatspaf.com](mailto:contact@syndicatspaf.com).**

Et si désormais cet eS1 devient un contrôle alors qu'il n'y a pas de temps prévu pour mettre à jour ses connaissances, c'est que le temps décompté n'est plus suffisant... Cela devient un problème contractuel, réglementaire et FTL !

L'autre nouveauté qui agace, ce sont les QCM avec une limite de temps. On peut avoir tout juste, mais trop tard : allez, recommence encore une fois ! De qui se moque-t-on ?

Et dans la partie généralités, on trouve un QCM de plus avec, cette fois, des mises en situation pour lesquelles on dirait qu'il faut connaître 18 000 pages de documentation par cœur pour être bon ! Avec les changements de référentiel qui nous sont infligés, en grande partie sur MC, il y a fort à parier (**et notre petit doigt nous l'a dit**) que **le LOSA - au moins sur A320 - ne soit pas un succès...** Qui s'en étonnera avec l'instabilité permanente de doc et de pro ?

Idem côté pratique avec l'eS1 : **si le « nice to know » devient désormais « mandatory », nous allons vers des épisodes notariaux bien peu engageants** et il nous faut réagir collectivement à la bêtise crasse de ces procédés.

L'objectif de quelques illuminés chargés de l'élaboration des programmes serait-il d'avoir 1000 pilotes en arrêt, pour lesquels il serait nécessaire de dégager du temps afin qu'ils puissent être maintenus à un niveau d'exigence arbitrairement croissant ?? Réagissons !

**Le Bureau du SPAF**