



BS.24-10-032 AF
octobre 2024

LES 3 ON DE L'EFFROI



Chassez-les par la porte, ils reviennent par le hublot.

Après avoir combattu pendant des années les rotations dérogoires et adaptées, les voici de retour déguisées en "rotations A350" sur le programme W24-25, du 1^{er} novembre 2024 au 31 mars 2025. Mais comment est-ce possible ? L'exploitation des lignes en A350... futur avion principal de notre flotte LC, dont la vitesse de croisière de Mach 0,85, qui vient chambouler la construction de certaines rotations.

En effet, **certaines destinations de notre réseau LC**, notamment celles allant au-delà du septième méridien, **vont pouvoir s'effectuer en 3 ON**, à cause de **5min de temps de vol programmé en moins**, comme **Vancouver et Dallas** par exemple, tandis que les pilotes vont continuer à les réaliser en 4 ON. **A cela, vient s'ajouter un autre effet pervers : la disparition de la protection avant courrier (PAC) sur FORTALEZA.**

Les temps donnés pour une saison IATA sont déterminés par les temps médians de la saison précédente, **calculés par appareil et par destination. L'A350 n'a jamais eu de temps médian calculé, car il n'a jamais été opéré en hiver sur ces destinations**, ce que nous avons porté auprès de la Direction en réunion "construction rotations W24-25", qui n'a que faire de nos remarques, cette instance n'étant que consultative...

Notre Accord Collectif a été négocié de manière à ce que plusieurs garde-fous existent pour que la construction des rotations et l'utilisation du PNC soient en adéquation avec notre santé et la sécurité des vols. Ces règles doivent permettre de "protéger" l'impact physiologique de certaines destinations sur les PNC.

Nous avons tous pu constater, il y a quelques années, que les tentatives (via les rotations dérogoires et adaptées) de contourner toutes ces règles n'ont provoqué que de vives tensions, à la fois sociales mais aussi sur l'exploitation, ce qui a entraîné de l'incompréhension et de la défiance envers la Direction.

Cette même Direction qui ne veut toujours pas reconnaître les profonds irritants de l'A350 :

- ▶ l'office avant du A350 34J
- ▶ les cabines J et W du A350 48J
- ▶ la LAV 22 J/W du A350 34J
- ▶ le mode OFF LINE des vidéos sur A350
- ▶ les relations PAX/PNC dégradées par la déception des cabines A350

Pour le SNPNC les deux piliers que sont la sécurité des vols et le SGRF doivent être totalement intégrés dans la construction des rotations et pas seulement être mis en musique sur MOSCHORUS et à l'AFCA..

Le SNPNC demande que toutes les rotations YVR et DFW soient réalisées en 4 ON pour la saison IATA W24-25.

