

# Spécial Cometec #11

**Commission technique  
du SNPL France ALPA**



**SNPL**  
**France ALPA**  
*Pilots notre avenir*

Revue écrite par des pilotes pour les pilotes



# Editorial

Notre métier de pilote de ligne tire une grande part de sa légitimité de nos compétences et connaissances techniques.

Dès lors, il apparaît aussi légitime que fondamental qu'une organisation syndicale comme la nôtre soit dotée, en son sein, d'une expertise technique de qualité. Ce rôle est assumé, et de belle manière, par la Cometec. Elle l'assure en lien étroit - et avec la reconnaissance - de nos homologues des syndicats étrangers avec lesquels le SNPL France ALPA travaille en permanence, à l'ECA ou à l'IFALPA. Cette crédibilité permet également au SNPL France ALPA d'avoir l'écoute des autorités nationales, comme des entreprises et fabricants du secteur de l'aérien.

L'objectif du SNPL France ALPA est bien de garantir que les pilotes soient présents partout, de la surveillance du socle réglementaire à la définition des futurs équipements dans nos avions, avec un fil d'Ariane qui figure au fronton de nos statuts : garantir et promouvoir la sécurité du Transport Aérien.

A ceux qui pourraient encore considérer que le syndicat ne devrait avoir que des préoccupations strictement sociales, je rappelle que les sujets techniques finissent toujours par avoir une retombée sociale. Equipage à deux, dégradation des socles FTL, déplafonnement, les exemples ne manquent pas. S'ils sont ignorés ou mal traités à l'origine, le boomerang les ramène systématiquement sur le terrain social.

Ce numéro "Spécial Cometec" s'inscrit dans la logique de promotion et de partage sur des sujets techniques d'actualité ou à l'avant-garde de l'évolution technique. Je vous en souhaite une bonne lecture et je remercie les nombreux contributeurs à son existence.

Erick Derivry  
CDB B777 AF  
Président du SNPL France ALPA





# Spécial Cometec #11

## Qu'est-ce que la Cometec ?

Son rôle est de fournir un regard technique sur tous les sujets qui peuvent concerner notre métier. Elle traite un large éventail de domaines : analyse accident, design avion, facteurs humains, nouvelles technologies, réglementation, contrôle aérien.

Certains de ses membres participent à des comités internationaux dans le cadre de l'IFALPA (International Federation of AirLine Pilot's Association) ou de l'ECA (European Cockpit Association). C'est l'occasion de rencontrer des confrères de nombreux pays, de partager nos points de vue, nos méthodes de travail.

Les questions techniques d'aujourd'hui sont souvent les problèmes sociaux de demain.

## Rejoignez-nous !

La Cometec recherche de nouveaux acteurs. Elle est ouverte à tous les adhérents du SNPL, quelle que soit leur origine. Notre diversité est notre force.

La plupart de nos experts ont acquis leurs connaissances au fur et à mesure de leur participation. C'est une expérience enrichissante tant sur le plan personnel que professionnel. De par cette expertise, les membres de la Cometec sont régulièrement consultés par différents acteurs de l'aérien (constructeurs, concepteurs, enquête-accident, expertise judiciaire). Ces échanges apportent une vraie plus-value en tant que pilote.

Venez participer à l'actualité et à la construction de l'avenir de votre métier.

Nous nous réunissons tous les mardis de la première semaine pleine de chaque mois : 3 février 2015, 3 mars 2015, etc.

Si vous souhaitez venir en observateur, n'hésitez pas à contacter Françoise Crespo par téléphone ou par e-mail : 01.49.89.24.15 - [cometec@snpl.com](mailto:cometec@snpl.com)

## Comité de rédaction

Dominique Bonnet - CDB A380 AF, TRI

Pierre Ciccodicola - OPL B777 AF

William Gachignard - OPL A380 AF

Patrick Magisson - CDB A320 AF, TRI

Quentin Martiny - OPL A320 AF

Elodie Wagner - OPL A320 AF

Sébastien Zacharie - OPL B777 AF







## Divers

Le « Pay to fly » : explication dans le texte

Conseil de discipline de la DSAC





## Le « Pay to fly » : explication dans le texte

L'annonce d'« Eagle jet international » est parue dans « Aviation et pilote » du mois d'août 2014. Elle encourage les « jeunes pilotes » (déjà titulaires de licence en bonne et due forme) à payer pour pouvoir accéder à leur métier. Comment cela est-il possible ?

« Experience officier pilote de ligne » : une accroche déroutante

Un pilote titulaire d'une licence et d'une qualification de type est jugé « apte » par l'état qui délivre la licence à remplir sa fonction à bord d'un avion de ligne. Il n'a pas besoin d'expérience supplémentaire. La confusion vient du fait que chaque compagnie ayant un réseau et une activité spécifique, un stage d'adaptation est nécessaire. En Europe, le stage est très formel il est décrit dans le règlement IR-OPS et en particulier au chapitre ORO.FC.120. La réglementation ne prévoit pas explicitement une durée ou un nombre d'étapes. Un pilote ayant déjà été qualifié sur le même type d'avion avec une activité identique aura un stage « réduit » par rapport à un pilote qui change de type d'avion et/ou de réseau. C'est une obligation issue des exigences OPS (Operations) et non des exigences FCL (licence).

« Obtenez l'expérience en ligne et les heures sur le type que les compagnies aériennes demandent »

Ce n'est pas les compagnies qui le demandent. Elles ne demandent que ce qui est requis par le règlement. Il n'existe pas de compagnie en Europe qui fasse de la « surqualité ». La conformité aux exigences de sécurité est assurée par un respect strict des règlements et la conformité réglementaire est le seul élément qui motive les managers. Ce sont les assurances qui estiment

qu'il y a un risque à employer dans un poste un pilote ayant moins de 300 ou 500 heures et qui majorent les primes si ce n'est pas le cas.

Prenez le temps de consulter le site :

[www.eaglejet.net](http://www.eaglejet.net)

et en particulier à la page :

[www.eaglejet.net/HeavyJetPrograms.asp](http://www.eaglejet.net/HeavyJetPrograms.asp)


Ce site utilise encore le sigle JAA (qui n'existe plus). Il est voisin de celui de toutes les cartes bancaires acceptées. La qualité de la formation dispensée est une fonction directe des capacités de paiement de la carte de crédit du candidat alors que la formation dispensée n'est qu'une adaptation au type d'avion de la compagnie et à son propre réseau. Le candidat sera obligé de « repayer » un autre bloc d'heure si la compagnie disparaît ou s'il change de compagnie car en admettant que le type soit le même, le réseau sera forcément différent. Un A320 exploité entre la Corse et le continent n'a pas le même réseau qu'un A320 exploité au Vietnam.

« Pour pilotes JAA et OACI »

Cela ne veut rien dire. Les JAA (qui n'existent plus depuis 2002 Règlement (EC) No 1592/2002) et l'OACI n'ont jamais eu la compétence de délivrer des licences. Les JAA étaient un rassemblement de représentants experts des autorités européennes de l'aviation civile qui n'avaient qu'une fonction : proposer des solu-







**EAGLE JET INTERNATIONAL**  
**EXPERIENCE OFFICIER PILOTE**  
**EN COMPAGNIE AERIENNE**

\*\*\*\*\*

**Obtenez l'expérience en ligne  
et les heures sur le type que  
les compagnies aériennes demandent  
avec le spécialiste mondial  
du Line Training depuis 1996**

**PROGRAMMES 300 et 500 HEURES**  
**AIRBUS A320 et BOEING 737 NG**  
**POUR PILOTES JAA et OACI**  
**BASES EN EUROPE et ASIE**

**Stages turboprop Beech 1900,  
Beech 99 & Metroliner aux USA**

\*\*\*\*\*

Tel. 1 305 278 0012    info@eaglejet.com  
Miami, FL

**www.eaglejet.com**

tions en vue d'une harmonisation des réglementations nationales. Cela s'est conclu par la mise en place d'une agence européenne (EASA) qui maintenant produit une réglementation unique. Celle-ci s'applique à la totalité des autorités na-

tionales, des compagnies européennes et des équipages.

Pour l'OACI, c'est la même chose mais le niveau est mondial et la fonction est restreinte à la recherche de solutions « acceptables » par le plus grand nombre (chaque état est libre de suivre ou non les normes publiées par l'OACI). Un pilote titulaire d'une licence d'un état contractant à l'OACI est par définition « apte à voler » dans un avion de son pays d'origine au-dessus de n'importe quel autre état.

Les pilotes européens ont une licence EASA (et non JAA). Auparavant, ils avaient une licence « nationale » conforme aux recommandations des JAA avec plus ou moins de « conformité ». D'où l'expression Licence JAA qui est abus de langage. Un rapport parlementaire (Rapport 1717 de l'Assemblée Nationale) de 2004 suite au crash de Sharm el Sheik avait clairement identifié ce problème. La proposition n°15 de ce rapport avait identifié ce manque d'harmonisation des exigences (OPS et FCL) des différents états européens. Ces distorsions de réglementations servaient de fondement pour justifier la mise en place d'un organisme de contrôle des compétences « réelles » des pilotes à l'image de l'Organisme de contrôle en Vol OCV français (Proposition numéro 14). La mise en place des systèmes qualité et autres SGS a réduit les distorsions réglementaires mais cela s'est fait en ramenant au niveau des exigences de l'annexe 1 de l'OACI les compétences minimales des pilotes de ligne. C'est une imposture. Les vrais gestionnaires de risque que sont les assureurs ne sont pas dupes et demandent que le niveau des pilotes soit complété par un nombre d'heures de vol en situation. « L'expérience » est un nombre d'heures de vol et non une AEL (Adaptation en ligne) avec un cadre de formation et des personnels chargés de la formation du candidat. Il ne s'agit que du nombre d'heure de vol (comme





à l'aéro-club) que le candidat devra « se payer » pour pouvoir s'asseoir dans un cockpit avant d'envisager recevoir un salaire. Rien à voir avec le « Line Training » dont Eagle Jet se réclame être un « spécialiste depuis 1996 » !

« Bases en Europe ou en Asie »

La réglementation FAA (américaine) impose que, pour être aux commandes d'un avion avec des passagers, il faut au minimum 1 500 heures de vol. Dans la pratique il en faut environ 3 000. La réglementation EASA et l'Asie se contentent de respecter les normes OACI. Des pilotes d'Air France, de Lufthansa ont débuté des carrières avec 200 heures de vol. La mise en place de la licence MPL (multi-pilote-Licence) permet de réduire encore le nombre d'heures de vol requis pour réglementairement accéder à un cockpit. La licence MPL (Multi-Pilot Licence) est un mélange d'exigence FCL (licence) et OPS (opérations). Cela se passe dans un cadre formel avec des instructeurs titulaires d'une qualification particulière (TRI MPL). Le nombre d'heures de vol du candidat sera alors à un niveau très réduit par rapport à ce qui se passe aujourd'hui. Si le système devait être pérennisé, cela justifierait de la part des compagnies d'assurance d'accroître encore le nombre minimum d'heures de vol des pilotes avant d'être véritablement « apte à devenir un pilote-salarié » d'une compagnie aérienne.

La proposition n° 6 du rapport 1717 de l'assemblée nationale avait identifié le problème et avait demandé qu'il soit mis un terme au développement de la nouvelle licence Multi-pilote Licence (c'était en 2004 avant sa mise en œuvre par l'OACI et l'EASA). Ceci est resté « lettre morte » et les exigences réglementaires ont encore été réduites, rendant possible une plus grande précarisation de notre fonction dans les postes de pilotage.

Notre expertise pilote en voie de disparition

En externalisant la formation des pilotes, les compagnies aériennes ont diminué la charge de la formation professionnelle. Pourtant, garantissent-elles le niveau de sécurité que nos passagers sont en droit d'attendre en payant leur billet ? Par son aveuglement l'Etat remplit-il toujours la fonction régaliennne de sécurité due à ses citoyens ?

Le marché a gagné la bataille de la déréglementation mais les gestionnaires du risque (les assurances) sont conscients que les limites ont été atteintes et essaient de se substituer aux états laxistes et aux règlements imparfaits par essence. Les pilotes qui subissent le « Pay to fly » ne sont même pas assurés d'être encadrés et supervisés par des instructeurs qualifiés. Pour une adaptation en ligne, réglementairement le « formateur » n'a pas besoin d'être instructeur (TRI) il lui suffit d'être « accepté » par l'autorité nationale en charge de la compagnie. Sur de nombreux CV, on peut voir « line training captain ». Ce terme n'est pas équivalent à celui de TRI, même s'il semble plus « noble ».

Cela mettra 10 ans, mais les impasses faites aujourd'hui dans la formation du « savoir être pilote » se paieront durement car c'est une culture qui aura disparu. Les « experts en gestion de situations floues » que nous sommes, auront dilapidé le « capital immatériel » que nos prédécesseurs nous avaient transmis. Ce ne sont pas les matrices d'analyse de risque ou les systèmes qualité qui pourront régler le problème. Les managers, avec leur vision « à court terme », ne pensent qu'à justifier le modèle « low cost ». Ils sont les acteurs les plus dangereux pour nous pilotes mais surtout pour les populations survolées. Qui saura le leur faire comprendre ?





# Bulletin d'Adhésion

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

.....

Téléphone fixe : .....

Téléphone portable : .....

e-mail : .....

Sexe :  M  F

Date de naissance : ..... / ..... / .....

Ville et département de naissance :

.....

Fonction :

Commandant de Bord

Officier Pilote  Ingénieur Navigant

Instructeur  Stagiaire Pilote

SFACT Cat I & II  SFACT Cat III

Autre : .....

Type de machine : .....

Date d'entrée dans la profession

(ou en cycle de formation) : ..... / ..... / .....

Compagnie : .....

**En tant qu'adhérent du SNPL France ALPA,  
vous bénéficiez des avantages suivants :**

Accès :  
à l'assistance juridique vie  
privée,  
à la protection juridique vie  
professionnelle

Publications syndicales :  
La Ligne, Spécial Cometec,  
mémos sur les aspects pratiques  
liés à la profession

Abonnement à la revue Icare

Cotisation réduite à l'APPN

Déduction fiscale égale à 66 % de  
la cotisation annuelle au titre de  
la cotisation à un syndicat

Montant de la cotisation réduit  
de moitié la première année  
d'adhésion

**Merci de joindre impérativement un RIB complet (dont IBAN et  
identifiant de votre banque). Le prélèvement des cotisations a lieu le 10  
de chaque mois. La pré-notification du 1<sup>er</sup> prélèvement sera effectuée  
par courriel au minimum 5 jours avant sa réalisation.**

J'ai pris connaissance des statuts du SNPL France ALPA et je m'engage à les respecter

Date et signature : ...../...../.....

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données personnelles vous concernant.  
Conformément à l'article L 2141-3 du Code du Travail et aux statuts du SNPL F ALPA, en cas de démission, six mois de cotisations restent dus.

**SNPL France ALPA**

**Roissypôle Le Dôme – 5 rue de la Haye – CS 19955 Tremblay en France – 95733 Roissy Charles de Gaulle cedex  
Tel (+33) 01 49 89 24 12 – Fax (+33) 01 49 89 24 10 – Courriel : snpl@snpl.com – www.snpl.com**

# Membres de la Cometec

Jérôme Agnel - CDB A380 AF - Représentant SNPL au comité Security IFALPA - Suppléant au Conseil National de Sécurité - Représentant SNPL à la Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse

Stéphane Bachelet - CDB A320 AF - Représentant SNPL aux Commissions Consultatives de l'Environnement de Marseille et Nice - Représentant SNPL à la LRST de Marseille

Jean-Félix Barral - OPL B777 AF - Représentant SNPL au comité AAP IFALPA - Représentant aux Commissions Consultatives de l'Environnement de CDG et ORY - Représentant SNPL au Flight Data Working Group de l'ECA (FD WG)

Axel Benoît - OPL B777 Air Austral - Représentant SNPL au comité AGE IFALPA

Jean-Michel Bidot - CDB B777 AF, retraité

Dominique Bonnet - CDB A380 AF - Représentant SNPL au comité Security IFALPA - Représentant SNPL au Conseil National de Sécurité

Ryad Bounoua - OPL A320 AF - Représentant SNPL au comité ATS IFALPA

Henri Bouyer - CDB A320 AF - Représentant SNPL au comité ATS IFALPA

Alix Champlon - OPL B777 AF

Pierre Ciccodicola - OPL B777 AF - Représentant SNPL au comité AAP IFALPA - Représentant SNPL au Flight Data Working Group de l'ECA (FD WG)

Guillaume Ciquéra - OPL B777 AF

Pierre Coursimault - OPL A320 EZY - Représentant SNPL au comité ADO IFALPA - Représentant SNPL à la Commission Consultative de l'Environnement d'ORY - Représentant SNPL au Training, Licensing and Operations Working Group de l'ECA (TLO WG)

Stéphane Cros - OPL ERJ 145 HOP!

David Desruels - OPL A330 XL, TRI restreint - Représentant SNPL au comité AGE IFALPA - Représentant SNPL à la LRST de CDG

Frédéric Dollet - OPL B777 AF - Expert Cometec Radiations ionisantes

Philippe Evain - CDB A320 AF

Hervé Fournerat - CDB A320 AF, TRE

Daniel Genevey - OPL A320 AF - Représentant SNPL aux Commissions Consultatives de l'Environnement de Nice et Marseille

Vincent Gilles - CDB B777 AF - Secrétaire général technique, Bureau Exécutif national SNPL

Bertrand Givois - OPL A320 AF



Julien Gourguechon - OPL B777 AF, TRI restreint

Eric Grenier Boley - CDB B777 AF - Représentant SNPL au Comité Mixte de la Sécurité Aérienne (CMSA) - Représentant SNPL aux Commissions Consultatives de l'Environnement de Marseille et Nice

Yannick Guillouais - OPL B777 AF

Catherine Holm - ex-OPL B747 AF

Louis Jobard - CDB B744 AF

Olivier Lacroix - OPL CRJ1000 DB

Patrick Magisson - CDB A320 AF, TRI - Rapporteur Cometec - Représentant SNPL au comité HUPER IFALPA - Co-chairman FTL working group de l'ECA - Représentant SNPL aux Commissions Consultatives de l'Environnement de Marseille et Toulouse - Représentant SNPL au Training, Licensing and Operations Working Group de l'ECA (TLO WG)

Quentin Martiny - OPL A320 AF - Vice-chairman du comité DG IFALPA - Représentant SNPL au comité AAP IFALPA - Représentant SNPL au Training Licensing and Operations (TLO working group de l'ECA) - Représentant SNPL au Flight Data Working Group de l'ECA (FD WG)

Muriel Meister - OPL ERJ 190 HOP ! - Représentante SNPL au comité DG IFALPA

Hervé Michel - CDB A320 AF

Julien Muller - OPL A320 AF

Maxime Nomico - OPL A320 AF - Représentant SNPL au comité ADO IFALPA - Représentant SNPL à la LRST et à la Commission Consultative de l'Environnement d'ORY - Représentant SNPL au Training, Licensing and Operations Working Group de l'ECA (TLO WG)

Stéphane Torchon - OPL B777 AF

Jean-Benoît Toulouse - OPL A380 AF - Membre du Conseil du Personnel Navigant - Représentant SNPL au comité HUPER IFALPA - Représentant SNPL au Training, Licensing and Operations Working Group de l'ECA (TLO WG)

Philippe Troussel - Ancien OPL B744 AF - Représentant SNPL au Conseil Supérieur de la Météorologie

Francis Truchetet - CDB B777 AF

Adrien Vermeulen - OPL A320 AF - Expert Cometec Qualité de l'air en cabine

Elodie Wagner - OPL A320 AF - Représentante SNPL au comité HUPER IFALPA - Représentante SNPL au Training, Licensing and Operations Working Group de l'ECA (TLO WG)

Hubert Wassner - OPL B777 AF

Laurent Weiser - CDB A320 AF

Sébastien Zacharie - OPL B777 AF



