

**COMPTE RENDU DE LA COMMISSION ROTATION
HÉBERGEMENT DU LUNDI 8 mars 2010**

Au programme été (qui s'arrêtait jusqu'alors au 31 août 2010, en raison de l'ex-spécialisation), sont prévues 34 charges avions, 7 F100, 2 CRJ900, 13 CRJ700, et 12 CRJ100. Le premier CRJ900 devant à priori arriver jeudi 11 au soir et le deuxième autour du 1^{er} avril. Les deux 900 sont prévus sur les lignes LYS-RNS et LYS-LIL avec perte du LYS-AMS au profit de Régional qui quant à elle possède le « bon module », ce qui pourrait peut-être mettre la puce à l'oreille de nos dirigeants qui, entêtés dans ce choix catastrophique du CRJ1000 à bien des niveaux, voient les décideurs de la maison mère opter pour « le bon avion ». Les non-visionnaires de Régional ou de City-hopper auraient-ils quant à eux fait le bon choix ? C'était peut-être improbable à l'époque mais aujourd'hui les faits sont là et c'est l'entreprise Britair seule et toute entière qui en paie les conséquences. Une homogénéité de flotte pour l'achat, plus une souplesse pour l'entretien et le dépannage en escale des avions des uns et des autres avec un E-Jet 190 ? On le leur avait soufflé, mais ils avaient trouvé beaucoup mieux et plus ambitieux la mono-flotte CRJ Brito-Britair ! Enfin rassurons nous, le LYS-AMS reviendra à Britair à l'hiver, c'est prévu, dès que nous aurons du 100 places...Heu, mais au fait, le CRJ1000 n'est-il pas un 100 places, mais un 98 ? Cela aurait-il des conséquences sur le retour de la ligne ? Dormez tranquille, les visionnaires veillent !

Puis la réunion se poursuit, nous serons logés au Mercure à Rodez à compter du 1^{er} avril, au Mercure de Lille pour la ligne ex-Régional, et enfin un stand-by de plus de 24 heures à Strasbourg avec comme objectif le Novotel « les halles » en centre ville. Une petite particularité sur la rotation CRJ1-2 le samedi, qui est pourvue d'un service fractionné (p6 de l'accord d'août 2008) où l'AJR passe de 4 à 5 UHV et où le TSV maxi peut être augmenté de la moitié de la durée de la pause moins trente minutes.

Arrivent ensuite les rotations lyonnaises avec leurs éternels « béton » qui paradoxalement, bien que d'amplitudes supérieures à la moyenne et générant donc

plus de fatigue, se voient moins bien loties que d'autres à amplitude moindre. Les dispositions conventionnelles représentent le seuil minimal qui doit être respecté, certes. Cependant, certaines rotations sont calées de telle façon que la stricte application de ces dispositions vient quelquefois se heurter au bon sens de l'équilibre physiologique nécessaire à la fonction de navigant. Prenons l'exemple éloquent du Madrid qui est un quatre étapes avec lever tôt sur 12h25 de TSV (le maxi étant à 12h30, nous y reviendrons) ! La DOV ne prévoit qu'une seule prise de repas sur la journée d'activité : la rotation commence trop tard (au strict sens conventionnel) pour être dotée d'un breakfast, pendant le stand-by (deux heures) vous n'avez qu'à vous presser d'aller manger sereinement dans l'aérogare (on vous file du fric, c'est déjà pas mal !) et si vous n'avez pas le temps (retard) ou pas le cœur à courir manger ça n'est pas grave vous mangerez ce soir « l'unique collation journalière ». J'oubliais, le prix de la collation : 6 euros et 50 centimes. Et pendant ce temps-là Armel naviguait....

Arrive ensuite la chambre à Barcelone :

- Pas possible il n'y a que 2h55 et pas 3h !
- Oui mais c'est après une nuit courte ?
- Non !
- Alors un petit casse-croûte ?
- Non, z'avez qu'à courir manger dans l'aérogare !
- Oui mais on a aussi besoin de dormir ?
- Z'avez qu'à manger et dormir vite !
- Oui mais rappelez-vous, vous avez tout de même un engagement non honoré avec la bourse d'échange logistique, un geste rassurerait et vous honorerait ?
- Non, c'est pas moi qui décide, c'est la DG !

L'application stricte de textes qui ne peuvent cadrer tous les cas amène au paradoxe suivant : plus une rotation est longue et éreintante moins elle est pourvue d'aménagements réducteurs en terme de fatigue (alimentation et/ou possibilité de récupérer).

Pour terminer, nous attirons votre attention sur notamment les rotations CRJ 1-3 et 1-4, à savoir MAD et HAM qui flirtent avec les butées conventionnelles. Tout d'abord, la marge CDB ne sert pas à dépasser ces butées de façon **systematique ou préméditée**. Prenons l'exemple de la rotation Madrid : Lys0635-0830mad + mad1035-1225lys + lys1315-1505mad + mad1540-1730lys. Un simple retard de 6 minutes au départ de Lyon sur la troisième étape amène au dépassement de l'amplitude max (12h30), le choix est alors le suivant : rester à **Lyon et se faire remplacer par un équipage frais, ou rester à Madrid à l'issue de la troisième étape. Rappelons que la marge CDB est à la main du commandant de bord et qu'elle ne peut être sciemment utilisée à priori au départ d'une base Britair. Une consigne syndicale est à l'étude en fonction du PHE définitif.**

Bonne saison été 2010 et bons vols à toutes et à tous.

Le bureau SNPL BRITAIR ALPA.