



Paris le 03 avril 2010,

Consigne syndicale tout PNT

CONSIGNE SYNDICALE

Nous vous rappelons que conformément à notre convention, **la marge CDB relève de la stricte décision du CDB après consultation de son équipage** (Référence conventionnelle : p 5 de l'accord de août 2008). Si au départ d'une base Britair, vous savez par avance que pour effectuer la fin de la rotation vous devrez utiliser la marge CDB, restez sur place et en cas de refus restez en bout de ligne. La marge CDB sert typiquement à ramener un avion sur un terrain donné suite à un aléa d'exploitation tel qu'un déroutement ; en aucun cas à rallonger un TSV déjà très long de deux nouvelles heures.

LES ROTATIONS NE DOIVENT PAS ÊTRE CONSTRUITES EN PENSANT S'APPUYER SYSTEMATIQUEMENT SUR LA MARGE CDB.

Plus précisément : nous attirons votre attention sur notamment les rotations CRJ 1-3 et CRJ 1-4, à savoir MAD et HAM qui flirtent avec les butées conventionnelles. La marge CDB ne sert pas à dépasser ces butées de façon systématique 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 pour un quatre étapes), le choix doit être alors le suivant :

- Rester à Lyon et se faire remplacer par un équipage frais.
- Rester à Madrid à l'issue de la troisième étape.

En aucun cas la marge CDB n'a été mise en place pour combler un simple retard de 6 minutes !!!

CONSIGNE SYNDICALE : NE PARTEZ PAS D'UNE BASE BRIT AIR SI VOUS SAVEZ QUE VOUS DEVREZ DECLANCHER LA MARGE CDB EN ESCALE POUR RENTRER.

Nous vous mettons en garde aussi sur le fait que vous ne pouvez pas dépasser 8h bloc/bloc de vol par jour (MAD – HAM), **aucune marge CDB ne permettant de rallonger cette limitation.**

Les bureaux **UFPL BRITAIR et SNPL DB ALPA.**