

Catherine Villar
DG.IS
45, rue de Paris
95747 Roissy CDG Cedex

Roissy, le 13 septembre 2023

Objet : PRC INOP

Madame la Directrice,

Depuis au moins 10 jours le PRC PNC d'un de nos avions est inopérant.

Nous vous rappelons les règles suivantes :

IROPS : pour un TSV (13h ou 11h selon l'heure de pointage), il faut un temps de repos de mini 1h30 dans un PRE. Selon que c'est une couchette ou un siège, la valeur du repos est différente, impactant la valeur max de TSV. Ces types de PRE sont bien détaillés dans les textes. Ils doivent, entre autres, être isolés physiquement et permettre l'atténuation de la lumière, avoir une inclinaison de 40 ou 45° et repose pied, etc...

MANEX : les sièges concernés pouvant faire office de PRE en cabine sont indiqués dans la MEL.

Accord Collectif PNC : art.3.9. 1 Chapitre F

Pour chaque service de vol concerné par un cas de non-conformité du poste de repos, un repos additionnel est attribué au(x) PNC/PCB (y compris Assistants familles) concerné(s) selon les dispositions définies aux articles 4.7.3, 4.7.4 et 4.7.5. La valeur de ce repos additionnel est définie dans le tableau ci-après.

	PRC	PRC abs ou inop	PRC abs ou inop	PRC abs ou inop
		PRS	PRS abs ou inop	PRS abs ou inop
			Sièges en cabine neutralisés*	
PV < 10 h			12 h	24 h
PV ≥ 10 h		24 h	36 h	48 h

NB : PRC = Poste de repos couchettes
PRS = Poste de repos en cabine

(*) En cas de PRC/PRS absent ou inopérant, si la réparation ne peut pas être effectuée, un nombre de sièges en cabine correspondant à au moins 50% (arrondi à l'unité supérieure) du nombre total de PNC/PCB en fonction sur l'avion sera neutralisé en faveur de l'équipage. L'emplacement de ces sièges, qui devront être regroupés, est défini par type avion.

Nous vous demandons donc :

1. Quels sièges ont été identifiés dans la MEL comme espace de repos de remplacement sur cet avion ?
2. Une dérogation a-t-elle été donnée par la DGAC afin de considérer les sièges J ou Y comme poste de repos en cabine malgré l'absence d'isolation ? Si oui, à quelle classe de poste repos correspondent ces sièges J (classe 2 ou classe 3, car selon, les TSV max ne sont pas les mêmes) ?
3. S'il y a dérogation, est-elle valable pour les cas de PRC INOP connu depuis bien avant le départ du vol, ou est-elle valable uniquement pour le cas de PRC INOP connu à la dernière minute ?
4. L'espace de repos de remplacement prévu dans la MEL a-t-il été scrupuleusement respecté ?
5. L'information a-t-elle été transmise clairement aux équipages (PNT et PNC) ainsi qu'au Sol ?
6. Quelle valeur de RADD a été accordée à chaque PNC ayant volé sur cet avion ?
7. Sur quels courriers a été utilisé cet avion depuis que les couchettes sont INOP ?
8. Depuis combien de temps ?
9. A quelle date est prévue la réparation du PRC de cet avion ?
10. Nous demandons que les PNC soient avertis avant leur départ sur cet avion, a minima la veille, afin qu'ils puissent préparer et anticiper leur repos. Et compte tenu de l'absence d'un PRC, nous demandons la mise en place du MCPT 4 (refus sans retrait de 30ème ni déstabilisation).
11. Nous demandons que cet avion ne soit utilisé que sur les vols mono tronçon les plus courts, hors rotations sensibles "SGRF" (YUL, JFK...), bi-tronçon; en aucun cas sur un vol de plus de 9h..
12. Nous demandons également de connaître par type avion les sièges en cabine neutralisés et isolés en cas de PRC INOP ?

Nous vous demandons une réponse point par point à nos questions

Nous vous rappelons que les PRC sont prévus pour des raisons évidentes de sécurité des vols, il n'est donc pas acceptable qu'une telle situation perdure.

Dans l'attente de vos réponses, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, à nos sincères salutations.



Marc LAMURE
Secrétaire Général UNSA Aérien AF
Secrétaire de section UNSA PNC AF

Copie : L.Chambrey, P.RADIER