

① L'OTMN et l'AVENIR, Année 1982
SA PROFESSION SA LICENCE,
UNE NECESSITE D'ADAPTATION?

Projet pour une réflexion par les délégués du SNORMAC
Auteur: P. LABRUNI

I A) La composition d'équipage et son évolution:

Nous avons comme l'équipage composé des CdB OPL, ONAV, OMN, ORN. Cet équipage c'est peu à peu réduit à trois CdB OPL OMN. Le radio et le navigateur ont disparus suite d'une part au domaine étroit d'application de leur licence et d'autre part à l'évolution technologique. Il y a eu l'amélioration des matériels de transmissions une meilleure couverture sol, l'arrivée des centrales à Inertie et des transpondeurs associés au radar sol.

Aujourd'hui c'est l'ORN qui est directement remis en cause. Son champs d'action étant plus large que ceux de l'ONAV et l'ORN, l'évolution de sa licence ramenant à suivre la navigation et le radio n'empêche pas une volonté farouche de l'éliminer.

- La première raison de son élimination est qu'il coûte un salaire seul difficilement appréciable
- La deuxième raison est qu'il grossit l'effectif du PNT d'environ 30% créant ainsi directement ou indirectement 30% de problème en plus
- La troisième raison est l'application de son métier à bord, avant le vol, pendant le vol, et après. Pour les constructeurs d'avions et de systèmes la fonction mécanique se révèle comme étant la moins automatisée globalement. On trouve beaucoup d'automatismes partiels

mais pas encore d'automatismes globaux satisfaisants. Ceci en opposition à la combinaison : Pilotes automatiques auto manettes, plateforme à inertie, Directeur de vol, qui couvre presque entièrement l'automatisme des ~~les~~ fonctions pilotage et navigation. L'automatisme de la radio est partiellement assuré par le transpondeur.

Alors les constructeurs cherchent les solutions comparables à l'automatisme du pilotage qui seraient appliquées à la fonction mécanique.

- La première voie ouverte est de poser en postulat que les pilotes sont de moins en moins occupés. Résultat direct : Ils devraient, au moins un des deux, disponibles pour la fonction mécanique surtout si celle-ci est présentée comme automatisée et simplifiée.

- Arrivent en suite les microprocesseurs permettant de faire travailler des automatismes partiels en séquence pour en faire un automatisme global. Ainsi il devient possible de traiter sans intervention une panne, une procédure particulière et bientôt une manœuvre de secours selon un programme connu. Le gros problème restant posé est la reconnaissance de la panne et ses causes effectives.

- L'élément complétant ce qui précède est le passage des indicateurs électromécaniques aux tubes cathodiques qui permettent d'intégrer dans un même indicateur un plus grand nombre de données sans problèmes d'asservissements. La difficulté étant la lecture et la symbolique qui doivent rester claires et compréhensibles.

Associé aux tubes qui réduisent le nombre d'indicateurs (surtout ^{de la fonction} mécaniques) on trouve les boutons.

③ poussoirs qui sont à la fois commande et signalisation. Ces deux dernières nouveautés amènent une réduction de 40 à 60% de la surface nécessaire aux panneaux de commandes. Ceci prévient à la disparition du panneau latéral de l'OTAN pour le projeter au plafond du Cockpit. Nous sommes dans le FFCC fait pour l'équipage à deux.

B) Que doit-on penser de cette évolution?

Les constructeurs ont-ils réussi à faire disparaître la fonction mécanique? Non! pas plus que les fonctions navigation ou radar. Il y a eu progrès ce progrès qui jusqu'à présent est pour nous l'équivalent de la disparition de l'homme au profit de la machine ~~et d'autres hommes~~. Ceci se fait avec une sérieuse augmentation de productivité. Les hommes qui restent à la tâche, sans porter de l'accroissement des modules (gros porteurs)

Jusqu'où faut-il aller? L'issue de cette évolution peut paraître des plus claires. Elle l'est pour les constructeurs, les compagnies, certaines autorités dites compétentes, sans parler d'un pourcentage ~~de pilotes~~ non négligeable de pilotes.

L'équipage à deux n'est plus contestable pour des raisons de sécurité entre autres. Cette conclusion émane du rapport Reagan qui justifie la validité de la certification à deux de tous les nouveaux avions y compris les long courriers. Tant qu'à faire un rapport partial mieux valait y mettre le prix. Les auteurs ont pris tout de même quelques précautions sous la forme de recommandations. Ces gens ont une conscience

④ qui paraît pouvoir les inquiéter. Voici donc l'essentiel des recommandations présentes dans le rapport.

1°) La FAA doit se donner la connaissance et les moyens techniques et en personnel pour faire face aux nouveaux systèmes. Elle doit aussi vérifier les programmes informatiques de ces systèmes et leur impact sur la PNT (Ce n'est donc pas fait aujourd'hui....)

2°) La FAA devrait mieux étudier le comportement des équipages en différentes conditions autrement dit vérifier ce que nous appelons la certification opérationnelle (Ce n'est pas fait aujourd'hui...)

3°) La FAA devrait utiliser des pilotes de lignes qui participeraient à la certification sous contrat temporaire de travail avec la FAA. Cela commence à se faire mais le choix de pilotes de ligne est souvent très orienté.)

4°) La FAA devrait réactualiser son guide d'évaluation des effets du mauvais temps, de l'ATC et autres facteurs relatifs aux autres systèmes (Autrement dit ce règlement est inadéquat et périmé)

5°) En fonction de la minimum équipement list il faut revoir les charges de travail, ainsi que la combinaison possible de pannes. Les essais devraient être faits en certification et en ligne en tenant aussi compte des spécifications du transporteur. (Ce n'est pas fait aujourd'hui...)

Suivent encore douze recommandations qui touchent l'équipement de l'infrastructure Sol et de l'avion pour améliorer la sécurité du contrôle aérien.

On trouve aussi ce genre de directives: Il faudrait isoler au maximum le PNT du PNC qui devrait faire face

à tous les problèmes de passages et du matériel de
3) cabine sans l'assistance du PNT.

Il faudrait aussi pousser l'étude de la fatigue, du décalage horaire, de la longueur du temps de service de vol, des plannings des équipages. Bien d'autres points sont ainsi soulignés pour leur insuffisances. Un de ces ceux-là, peut-être le moins négligeable montre bien les vagues du rapport et la peu innovée des rapporteurs: "que les changements actuels dans l'aéronautique n'entraîne pas une diminution de la sécurité."

Une impression qui sera peut-être la votre et d'être devant un sophisme des plus réussi ayant touché l'aéronautique et les navigants techniques depuis les débuts.

Une mauvaise nouvelle ne vient jamais seule l'autre nous arrive aussi d'Amérique mais du côté syndical et cette fois. Syndicat (l'Alpa) qui a accepté la conclusion de ce rapport avant même qu'il soit écrit.

Cela dépasse l'entendement. Nous sommes donc placés devant un élément nouveau qui nous est défavorable, un de plus. Que devons-nous faire encore pour la défense de notre profession? Il faut reconnaître la complication croissante de la situation.

Nous sommes les derniers direz-vous à défendre la Composition PEQ 3 = 2 pilotes + 1 OMN, nous ne renverserons jamais la tendance mondiale qui met le vent en poupe de l'équipage à deux. Il y a du vrai dans cela mais aussi du faux. L'équipage à trois reste tout de même la position privilégiée du PNT mais de nombreux signes montrent un flottement qu'il faut prendre en compte le caractère national du PNT avec ses accords et règlements particuliers et le caractère international des

des productions d'avions et de leur règlements de construction et d'essais, compliquant la lutte. Nous arrivons à une entente tacite entre constructeurs et compagnies alors qu'il est très difficile d'avoir un accord international et parfois national entre PNT.

Voilà donc le cadre non limitatif du terrain sur lequel nous allons devoir négocier et lutter pour notre profession.

II. Positions que nous pouvons adopter:

A) Acceptation passive de la doctrine PEQ DEUX PILOTES étendue à tous les avions MC dans un premier temps. C'est considérer tout ce qui arrive comme inévitable en acceptant tout ce qui nous est proposé pour régler notre devenir, le licenciement étant exclu dès le départ. C'est l'extinction de la profession à terme.

B) Acceptation active c'est accepter le PEQ DEUX ^{PILOTES} ~~GENE~~ ^{RALISÉ}, tout en faisant des propositions et en négociant notre devenir, licenciement également exclu dès le départ. C'est l'extinction de la profession à terme.

C) Le refus passif: Nous refusons par principe de nous soumettre à la doctrine ^{PEQ DEUX PILOTES} ~~et~~ cela sans rien proposer sinon le conflit et le pourrissement d'une situation déjà difficile.

D) Le refus actif: Nous refusons par principe de nous soumettre au PEQ DEUX PILOTES considérant qu'il y a d'autres voies possibles. Essayons ici de les explorer.

Les solutions II A et C sont négatives pour nous et apparaissent comme stériles nous les laissons de côté pour ce qui va suivre.

Les solutions II B et D dosées intelligemment pourraient être un terrain fertile en proposition aussi bien côté syndicats