

que direction et administration.

Avant développement de solutions II D et B Faisons quelques remarques.

Les constructeurs font des avions pour le vol à deux, mais nous disons si vous l'utilisez à trois surtout avec un technicien cet avion sera encore plus performants. Si l'on parle d'équipage à deux l'usage veut que nous pensions à deux pilotes. Mais cette pensée n'est ni logique ni fondée. Rien n'est écrit déterminant qu'il ne doit pas y avoir de technicien à bord. C'est au contraire le souhait des concepteurs d'avions qui savent bien ce que l'amélioration des avions doit au technicien.

Le rapport Reagan s'il affirme que la certification à deux des avions est suffisante démontre par devant lui que les règlements et moyens mis en œuvre pour arriver au résultat sont insuffisants.

Si on pourquoi trouve-t-on toutes les recommandations résumées ci dessus, qui prisent en compte objectivement ferait échouer la ~~réévaluation~~ certification. Il y a une faille dans le système mais elle est très difficile à exploiter. Il faudrait donc biser pour résoudre notre problème.

II Les propositions:

A) Ouvrir réellement des négociations les plus étendues possibles pour aller vers un règlement du problème de la composition d'équipage. Pour cela il faudrait créer une commission pluri disciplinaire de façon à ne pas tomber dans une orientation partisane du résultat, Arr déjà connus.

On y trouve, l'administration, les exploitants, les constructeurs, les syndicats de PN. Quoiqu'il en soit on peut déjà prévoir quelques résultats que nous allons envisager, avec des propositions associées.

8

1^{er} RESULTAT: Le groupe conclut à la composition d'équipage à trois que nous préconisons deux pilotes + un OTN avec licences différentes. Dans cette configuration tout a été dit au presque et ce serait une grande satisfaction pour tous. Appelons ceci l'équipage conventionnel.

2^e RESULTAT: Equipage à trois pilotes avec licence commune c'est bien pour l'embauche pilote mais c'est la fin de la profession d'OTN. Cette version d'équipage n'est pas la meilleure pour l'exploitation des avions elle est connue et permet tout au plus la formation du 3^e pilote.

3^e RESULTAT: Equipage à trois: Un commandant de bord P.Lique, un pilote remplaçant mécanicien, et un mécanicien remplaçant pilote. Les deux derniers spécialistes alternent l'exercice de leur fonction. Nous arrivons aux problèmes des licences. Comme nous l'avons vu plus haut la fonction ~~pilote~~ mécanique existe toujours et existera toujours en se modifiant il est vrai, tout comme la ^{fonction} pilotage s'est et se modifiera. Le problème de l'évolution de licence est posé en particulier l'évolution de notre licence.

4^e Résultat: Equipage à deux pilotes Licences identiques même problème qu'en 2^e avec en plus la disparition d'un membre d'équipage c'est de l'avis de tous la solution minimale et sans doute la plus mauvaise pourtant la plus protégée.

5^e RESULTAT: Equipage deux: un pilote de ligne C/B et un mécanicien pilote Mecop ou Ingénieur pilote. C'est aussi une solution minimale rejoignant le 3^e le mécanicien remplaçant pilote devient le Mecop. C'est sur le plan technique la solution la plus satisfaisante dans

le cache minimal de l'équipage à deux. C'est une orientation que prennent les constructeurs pour les vols de convoyages démonstration, et certains vols d'essais. Ils recommandent (en particulier Airbus) cette composition d'équipage. C'est aussi le choix de la NASA pour la navette spatiale.

Avec ces résultats prévisibles il ne s'agit pas de brûler les étapes et non plus de se faire dépasser. Il va bien falloir arrêter cet incessant va et vient du directeur de compagnie disant c'est le constructeur qui m'impose l'équipage à deux, alors que le constructeur dit se voir obligé par le directeur de compagnie. Il découle de tout cela une situation confuse qui ne sert ni les uns ni les autres et surtout pas les mécaniciens.

Nous devons provoquer la mise en place d'éléments de décisions clairs et nets qui nous permettent de savoir où l'on va.

Se faire dépasser reviendrait à laisser d'autres que nous prendre la décision de réorienter notre carrière si cela est nécessaire. Contre ceux là nous devons être présents avec des propositions irréfutables.

Dans la formule 3 pilotes ou 2 pilotes, il y a la garantie de carrière et la transformation en pilotes pour les plus jeunes. C'est un peu pour nous le statut de cas social qui pour beaucoup est insupportable. Vient aussi l'échec de transformés qui doivent être couverts par la garantie de carrière qui les replacent dans la position de cas social. A moins que l'équipage conventionnel (*)

② demeure sur long courrier et Moyen long courrier pour assurer un exercice descendant de notre profession.

Dans la formule : un pilote + Pilote remplaçant mécanicien ~~et~~ mécanicien remplaçant pilote, nous restons en PEQ 3 de par les licences, ici ~~ce~~ n'est plus le PEQ conventionnel. Il y a le risque d'avoir le PEQ 2 rapidement imposé. Nous assurons ici la continuité de la profession si nous imposons au cas de PEQ 2 le mécanicien pilote - Mecop ou Ingénieur Pilote notre licence d'OMN restera basiquement la même complétée d'une formation de pilote. Les pilotes eux se voit donner une formation mécanique permettant la rotation CM2-CM3, CM3-CM2 mais ne sont pas titulaire de la fonction mécanique. Dans ce cas, ^{seul} le pilote de base (remplaçant ~~ingénieur~~ pilote ou mecop) accède à la fonction CdB. Le MECOP ou ing Pilote conserve répétitivement le ~~son~~ rôle de technicien et de représentant de l'entretien à bord. Il y a ^{un} adoption de l'OMN à la fonction pilote.

Les inconvénients : Il faut prévoir un pourcentage d'échecs à l'adaptation pilote. Echec qui pousse les OMN en titre peut-être couvert par la garantie de carrière en PEQ conventionnel. Il faut étudier cette orientation avec grand soin. L'étude de licence et de la formation ^{est à} faire en dehors de cet exposé. ~~Il~~ n'est pas question de faire des OMN au risque doublé de mauvais pilotes. En effet un TP d'OMN doublé d'un PPA n'est pas impensable, l'équivalence au niveau des théoriques est tout à fait cohérente reste l'acquis pratique venant en complément de formation.

① Dans la formule Equipage à deux: Un pilote + un Mecop ou Ingenieur Pilote on retrouve la solution précédente dans le cadre minimal de l'équipage. L'équipage optimal reste bien sur l'équipage à trois et ceci n'exclut pas une adaptation de notre part et de celle des pilotes. L'automatisation ne doit pas sortir l'homme de la boucle, même ^{si elle le} ~~stimule~~ fait évoluer.

Le chemin sera long pour construire l'édifice mais c'est une solution pour assurer la continuité de la profession, sans se faire enfermer.

On peut nous objecter: notre mise en concurrence directe avec les pilotes, qui pourrait freiner leur carrière.

D'autre part comment les futurs pilotes Cd/B feront-ils leur expérience?

Voici quelques éléments de réponse: nous aurons une deuxième voie aux pilotes. car Ils commencent leur carrière de pilote sur avion à équipage conventionnel ou semi conventionnel (Cd/B, pilote, OMN ou Cd/B Pilote, Mecop) pour revenir ensuite Cd/B sur équipage à deux avec Mecop. Les pilotes peuvent aussi s'ils répondent à nos critères faire une partie de carrière en Mecop pour devenir ensuite Cd/B. Ces diverses possibilités amèneront des problèmes nouveaux, ou des problèmes connus que nous avons évités jusqu'à ce jour le fonctionnement syndical sera aussi à revoir.

Si une volonté d'aboutir se fait jour nous sommes là au cœur du problème avec de nombreux atouts pour réussir.

② Sur la base de ces quelques idées qu'il faudra remanier, développer, peut-être rejeter pour certaines nous devrions réfléchir. Réfléchir à froid serait le mieux, en cette période ce sera dur concéder le.

Il le faut tout de même pour poser solidement des solutions d'adaptation de l'ORMV si l'équipage à 2 pilotes + 1 ORMV se trouvait modifié dans le futur.

C'est au SNOMAC en fonction des événements futurs à faire des propositions pour ne pas se faire piéger.

Se faire piéger par d'autres dont le premier souci n'est pas la sauvegarde de notre profession.

Un des meilleurs systèmes de défense étant l'attaque ce sujet devrait être mis à l'ordre du jour du Congrès 82 si la marche des événements nous en laisse le temps. Il faudra peut-être accélérer le processus, on le ferme mais il est de plus en plus impensable de laisser pourrir la situation.

La conclusion ouverte à l'optimisme comme au pessimisme est de se rappeler la disparition de ceux qui n'ont pas su ou ont pu s'adapter à temps et la réussite de autres.