



www.unac.asso.fr

+CLAIR FTL
XL AIRWAYS

unacxl@gmail.com

02 Février 2016

Applicable au 18 février 2016

Le FTL tout le monde en parle, mais personne ne nous en parle ...

A l'aube ou le FTL se profile chez XL AIRWAYS, et dans toutes les compagnies aériennes européennes dont certaines ne veulent pas en entendre parler tant leurs syndicats sont puissants ou leurs accords collectifs et conditions de travail sont sans équivoques, nous avons jugé utile de consacrer ce dossier au FTL. On en parle depuis des mois dans les galleys ou en escale, tout a été dit, mais dans une confusion certaine, pour toutes ces raisons, Christian et moi-même, avons décidé de travailler sur le sujet et de vous en dévoiler les règles, nous l'avons réécrit et simplifié, beaucoup plus simples à comprendre par rapport à l'original.

SEULS NOS ACCORDS COLLECTIFS FERONT LA DIFFERENCE

Nous ne jugeons pas nos collègues, qui font de leur mieux pour préserver et améliorer nos accords. Quoiqu'il adviene, nous espérons rester tous unis pour travailler dans un seul et même but, défendre nos intérêts. C'est ainsi que nous souhaitons travailler, en bonne intelligence, en étant complémentaires et force de propositions envers la direction.

ADRESSE MAIL PERSONNELLE



Nous souhaitons attirer votre attention sur l'importance de nous communiquer votre adresse email personnelle. La boîte mail professionnelle est un outil mis en place par la direction, pour des raisons évidentes de confidentialité, nous préférons communiquer sans aucun intermédiaire.

Dans un esprit écologique, nous souhaitons remplacer le format papier, mais nous souhaitons avant tout que vous restiez au fait des actualités que nous partageons. Il nous tient à cœur de vous informer des événements à venir en temps réel en ce qui concerne la compagnie. Nous souhaitons surtout que tout le monde reçoive les informations en même temps où que vous soyez dans le monde et ainsi établir un rapport de proximité et d'échanges, n'oubliez pas que tout peut arriver et que nous pourrions vous être utile. Prenez une minute pour nous l'envoyer à **unacxl@gmail.com**

MERCI DE VOTRE CONFIANCE ET DE VOTRE SOUTIEN

Bon vol à tous.....

**C. GAUTHIEZ
E.GHODBANE**

LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL ET DE SERVICE ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE REPOS

1. PNC ACCLIMATÉ OU NON ACCLIMATÉ
2. TSV MAXIMAL QUOTIDIEN SANS PROLONGATION PN ACCLIMATÉ PEQ RENFORCÉ
3. RÈGLE EN CAS D'EMPIÈTEMENT SUR LA PBRC (2H00 ET 5H59)
4. PROLONGATION DE TSV SANS REPOS À BORD / PN ACCLIMATÉ / PEQ NON RENFORCÉ
5. PROLONGATION DU TSV, POUR CIRCONSTANCES IMPRÉVUES, RETARD, POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DU CDB OU PRÉSENTATION DIFFÉRÉE.
6. PROLONGATION DU TSV, SIÈGE DE REPOS ET INCLINAISON.
7. LES TEMPS DE REPOS PNC A BORD
8. HORAIRES PERTURBATEURS
9. LES TEMPS DE REPOS MINIMUM ET **BACK TO BACK**
10. SERVICE FRACTIONNÉ
11. RÉSERVE



1. PNC ACCLIMATÉ ET NON ACCLIMATÉ

Pour calculer notre «TSV quotidien maximal», nous devons être réputés comme «acclimatés» à l'heure locale de notre point de «départ» soit Paris, soit Los Angeles, New-York, Punta Cana etc.....

2 critères sont pris en compte :

- 1) le décalage horaire entre Paris et l'heure locale du lieu où le PNC « commence » son 2ème service.
- 2) le temps écoulé depuis notre heure de présentation au briefing.

Ex : prenons nos destinations, il est 7h20 A.M (L.T) à Paris et je pars à :

Los Angeles ou SFO le décalage horaire est de :	-9h soit	22.20 P.M
JFK ou CUN	: -6h soit	1.20 A.M
FDF/PTP/PUJ	: -5h soit	2.20 A.M
RUN	: +3h soit	10.20 A.M
CAP VERT	: -2h soit	5h20 A.M



Pour toutes ses destinations ; si nous restons plus de 48h soit 2 jours et nuits locales, nous ne sommes pas considérés comme «acclimaté» à l'heure du pays où l'on se trouve ,mais plutôt «acclimaté» à l'heure locale.

L'heure de référence concerne notre point de départ.

Soit : Paris la base,

Soit : l'escala de destination.

Pour toutes ces destinations ; si nous restons plus de 96h soit 4 jours et nuits locales ou plus, alors nous sommes considérés comme «**acclimaté**» à l'heure locale de notre destination.

En ce qui concerne, Los Angeles et San Francisco , si nous restons entre 48h et 96h soit 4 jours et nuits locales sur place nous sommes dans un «**état d'acclimatation inconnu**».

En ce qui concerne , New-York et Cancun , si nous restons entre 48h et 72 h soit 3 jours et nuits locales sur place, nous sommes dans un «**état d'acclimatation inconnu**».

Par la suite vous comprendrez l'importance de ces termes, cela contribue au calcul de nos temps de repos post ou pré-courrier et également à nos TSV max quotidiens.

HL = acclimaté à l'heure locale du lieu ou le PN commence son service suivant

Décalage horaire entre l'heure de référence et l'heure locale du lieu ou le PN commence son service suivant :	ACCLIMATÉ = état dans lequel le rythme circadien d'un PN est synchronisé avec le fuseau horaire dans lequel il se trouve. Un PN est réputé acclimaté à une bande de fuseau horaire de 2h autour de l'heure locale de son point de départ. Lorsque le décalage horaire entre l'heure locale du lieu ou commence le service et celle du lieu ou commence le service suivant est supérieur à 2h, le PN est réputé comme acclimaté conformément au tableau ci-dessous pour le calcul du TSV MAXIMAL QUOTIDIEN. Temps écoulé depuis la présentation à l'heure de référence :				
	< 48 H	48 - 71 : 59	72 - 95 :59	96 - 119 :59	> OU = 120
< 4h	ACCLIMATÉ	Heure Locale	HL	HL	HL
< ou = 6h	ACCLIMATÉ	INCONNU	HL	HL	HL
< ou = 9h	ACCLIMATÉ	INCONNU	INCONNU	HL	HL
< ou = 12h	ACCLIMATÉ	INCONNU	INCONNU	INCONNU	HL

2) TSV MAXIMAL QUOTIDIEN SANS PROLONGATION PNC ACCLIMATE/EQUIPAGE NON RENFORCÉ

Début du TSV l'heure de référence	1 à 2 étapes	3 étapes	4 étapes	6 étapes	10 étapes
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:00	9:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	10:45	9:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	10:30	9:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:15	9:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:00	9:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	09:45	9:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	09:30	9:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:15	9:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:00	9:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:00	9:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:15	9:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	10:30	9:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	10:45	9:00

NB : le TSV change en fonction de l'heure de départ de la journée. Augmentation du TSV pour équipage non renforcé et acclimaté +2h. Remarquez une réduction du TSV, sauf en coeur de journée (**entre 17h et 4h59**).

NB : En service de nuit, pour les TSV de 10H ou plus = 4 étapes max de nuit pour les services empiétant entre (2h à 4h59), application des principes du GRF pour les TSV de plus de 10H. Dans ce cas, le TSV, pourra être augmenté + 1h, notez également qu'une « mise en place » est incluse dans le tsv.



« NOTRE SÉCURITÉ À BORD DÉPEND DE NOTRE ÉTAT DE FATIGUE »

LA GRF = C'est La Gestion de Risque lié à la Fatigue ; c'est une obligation pour l'exploitant , de fournir aux PN, aux personnels chargé de l'élaboration des plannings et aux personnels de direction concerné une formation initiale et continue à la gestion de la fatigue.

Si un PN ne souhaite pas poursuivre sa mission pour cause fatigue, il doit faire valoir ses droits dans le cadre de ses responsabilités individuelles (EU-OPS)

PN acclimaté sans renfort = TSV max de base = **13h** avec réduction de 30 min par étape.

PN acclimatation inconnue sur 1 à 2 étapes = le TSV max de base = **11h ou 12h** sur le principe de GRF.

PN acclimatation inconnue sur 3 étapes = TSV max de base = **10h30 ou de 11h30** si le principe du GRF.

Si PN non acclimaté l'augmentation du TSV n'est pas autorisée en base ou escale

3) RÈGLE EN CAS EMPIÈTEMENT SUR LA PBRC (2h ET 5h59) = UNE RÉDUCTION DE 100 % DU TEMPS DE L'EMPIÈTEMENT OU À 50 % S'APPLIQUE :



Ex: pour une heure de PRÉSENTATION dans la PBRC = (à 5H du matin = empiètement d' 1H, le TSV max = **13h - 1h** = le TSV sera de **12h00**

Ex : pour une heure D'ARRIVÉE dans la PBRC = (à 3h de matin = empiètement d'1h, TSV max = **13h - 30 min** = le TSV sera de **12h30**

NB : Le nombre d'étapes est conditionné par l'empiètement de la PBRC (2H ET 5H59) c' est à dire ; 2 étapes ou moins si il y a empiètement de plus de 2 h sur la PBRC.

4 étapes ou moins si il y a empiètement égal ou inférieur à 2 h sur la PBRC.

4) PROLONGATION DE TSV SANS REPOS A BORD / PN ACCLIMATÉS / SANS RENFORT PNT

Le TSV max de base augmenté d' 1h MAXIMUM (interdit si PN non acclimaté) , pas plus de 2 fois par période de 7 jours consécutifs , avec une augmentation de **2h** de repos avant et après cette prolongation ou **4h** après service . La règle est équivalente en cas de 2 TSV consécutifs, c'est à dire, 2 vols consécutifs.

Une prolongation du TSV max de base sans repos en vol, ne peut être combiné avec des prolongations résultant d' un repos en vol ou d' un service fractionné dans la même période de service.

5) PROLONGATION DU TSV, POUR CIRCONSTANCES IMPRÉVUES, RETARD, PANNE, POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DU CDB OU PRESENTATION DIFFÉRÉE.

LE TSV MAX QUOTIDIEN A 2 PNT = **+ 2H LIMITÉ À 15H MAX DE TSV**

LE TSV MAX QUOTIDIEN A 3 PNT = **+ 3H LIMITÉ À 16H MAX DE TSV**

NB : Si au cours de l'étape finale, la prolongation est dépassée en raison de circonstances imprévues survenant après le décollage, alors le temps de repos suivant pouvant être réduit, ne pourra pas être inférieur à **10h00**

Présentation différée pour circonstances imprévues :

Si la procédure et le délai de notification permettant aux PN de rester à son hébergement, alors le TSV déclenché compte à partir de la nouvelle heure de présentation . De plus si le retard est < à 4H alors le TSV maximum reste le TSV initialement prévu...

Si le retard est égal ou > à 4H alors le TSV max est recalculé.



6) PROLONGATION DU TSV RÉSULTANT D'UN REPOS PEQ EN VOL / SIÈGE DE REPOS ET INCLINAISON.

A SAVOIR : PAR DÉROGATION, LES ÉTATS MEMBRES PEUVENT CHOISIR DE NE PAS APPLIQUER LA RÈGLE CONCERNANT LE TYPE D'ESPACE DE REPOS JUSQU' AU **17 FÉVRIER 2017**

Avec renfort 1pilote :

Siège classe 1= inclinaison **80%** isolé du poste et de la cabine = TSV de **16h** contre 18h à ce jour

Siège classe 2 = inclinaison de **45%**, Pitch de 137cm, largeur de 50 cm, séparés des pax (rideaux) : TSV de **15h**

Siège classe 3 = inclinaison **40 %**, repose pied / séparés des pax (rideaux) = TSV de 14h contre 16h à ce jour.

Les limites ci dessus pour 1 ou 2 pilote(s) additionnels peuvent être augmentées +1h si le vol comporte 2 étapes dont une > 9h00, c'est une adaptation pour les vols LC.

Avec renfort 2 pilotes :

Les limites du TSV ci- dessus sont augmentées de + 1h, un temps de repos minimum entre 90 et 120 min en phase de croisière, 120 min notamment pour le pilote effectuant l'atterrissage. (3 étapes maximum contre 4 à ce jour dont l'une des deux étapes est supérieures à 9h).

NB : très long courrier (TSV > 14h nécessite couchette, charter, loisir, vols multi-étapes nécessite « l'adaptation » des facilités repos, ou des rotations.

7) LES TEMPS DE REPOS PNC À BORD DOIVENT ÊTRE CONFORME AU TABLEAU CI DESSOUS AVEC RENFORT PNT :

TSV MAXIMUM	Class1	Class2	Class 3	
+ de 14h30	1H30	1H30	1H30	A NOTER : REPOS DES PNC AUGMENTÉ JUSQU'À 3H50 CONTRE 90MIN EN FRANCE.
14:31-15:00	1H45	2H00	2H20	
15:01-15:30	2H00	2H20	2H40	
15:31-16:00	2H15	2H40	3H00	
16:01-16:30	2H35	3H00	N/A	
16:31-17:00	3H00	3H25	N/A	
17:01-17:30	3H25	NON AUTORISE		
17:31-18:00	3H50	NON AUTORISE		

8) HORAIRES PERTURBATEURS

Type matinal : Heure de départ matinale comprise entre 5h et 5h59 et arrivée tardive définie comme un service qui s'achève entre 23h et 1h59.

type tardif : Heure de départ matinale comprise entre 5h et 6h59 et arrivée tardive définie comme un service qui s'achève entre 00h00 et 1h59 / xl Airways devra choisir l'une des deux options.

Le repos après un service de nuit ou tardif et avant un service matinal à suivre, comprend «une nuit locale».

Si entre 2 repos périodiques, un membre d'équipage effectue 4 services de nuit ou tardifs ou matinaux ou 4 services combinant des services de nuit , tardifs ou matinaux alors le second repos périodique est étendu de **36h à 60h**.

9) LES TEMPS DE REPOS MINIMUM PRÉ OU POST COURRIER ET BACK TO BACK.

Attention, il est possible de considérer la base d'affectation comme une escale, dans ce cas BACK to BACK

Repos en base décalage horaire < 4h = repos avant TSV = au TS précédent ou 12h00 et pas moins.

Repos en base décalage horaire > 4h = le nombre mini de nuits locales de repos après le TSV sera conforme au tableau ci-dessous :



= Repos entre 2 à 5 nuits locales si la différence entre fuseaux est = ou > à 4 fuseaux

Tps de référence maxi entre le temps de réf et l'heure locale ou le PN se repose pdt sa rotation (décalage horaire)	Tps de référence maxi entre le temps de réf et l'heure locale ou le PN se repose pdt sa rotation (DÉCALAGE HORAIRE)			
	2 nuits	3 nuits	4 nuits	5 nuits ou plus
	<48 h	48 a 71:59	72 à 95:59	> ou = à 96
= ou < 6h	2	2	3	3
= ou < 9h	2	3	3	4
= ou < 12h	2	3	4	5

Ces repos permettent implicitement une ré-acclimatation d'arès le FTL.

Repos en escale :

Décalage < 4h = le repos est > ou = au TS précédent, pas **moins de 10h dont 8h** d'opportunité de sommeil + 1h de besoins physiologiques + temps de trajet 30mn chez XL. (le repos réduit en escale est de 10h contre 7H30 règle EUOPS)

Décalage > 4h = Repos supérieur au TS précédent ou **14h**.

Ce qui change; sur les liaisons Nord/Sud, les exigences de repos au retour en base ont été diminuées

RÈGLE :

PAS PLUS DE DEUX REPOS RÉDUITS ENTRE DEUX REPOS PERIODIQUES DE 36H

Il ne doit pas s'écouler plus de 7 jours, soit 168h entre 2 repos périodiques de 36h dont 2 nuits locales (nuit locale = période de 8h entre 22h et 8h du matin). la deuxième nuit locale d' un repos périodique s' achève au plus tôt à 6h du matin (contre 4H actuellement) .

NB: Le repos périodique de 36h est étendu à 48h deux fois par mois (tous les 28jours).

Extension repos récurrent: si entre 2 repos périodiques, un membre d'équipage effectue 4 services empiétant sur la fenêtre (23h/5h59 horaire perturbateur type matinal) ou (00h00 / 6h59 horaire perturbateur type tardif, XL devra choisir) le second repos périodique est étendu de 36h à 60h.

Limites de temps de service cumulées et de vol bloc cumulées : règles Union Européenne en complément des nôtres : limites glissantes sur 1an et 14 jours

Limites temps de services cumulés :
.60 h sur 7 jours consécutifs,
.110 h sur 14 jours consécutifs
.190 h sur 28 jours consécutifs

Limites d'heures bloc cumulées
. 100h par période de 28 jours consécutifs
. 900 h par année civile
.1000 h sur 12mois consécutifs.

10) LE SERVICE FRACTIONNÉ

Il fut un temps chez xl , nous faisons CDG/SID/SSA/CDG avec un temps de REPOS réduit de 10h à SID et un temps de PAUSE de 3h à SSA = SERVICE FRACTIONNÉ

AUTRE SERVICE FRACTIONNÉ :

Imaginez, vous arrivez au briefing chez XL Airways , on vous annonce que l' avion à un problème technique important et que vous ne pouvez vous y rendre ,dans ce cas, la régulation , tient à garder l'équipage initial à disposition, elle sait qu' elle dispose de **10h** de délai avant de déclencher un autre équipage, c' est à ce moment qu'intervient le SERVICE FRACTIONNÉ, et nous parlerons de la PROLONGATION DU TEMPS DE SERVICES EN VOL DU SERVICE FRACTIONNÉ (PTSVSF).



PAUSE : Une pause est inférieure à un temps de repos durant un TSV, exempté de tout services et compté comme temps de service

- Le temps de pause du service fractionné est au minimum = à 3h et inférieur à 10h (temps de trajet aller/retour inclus = 30min soit 15min aller et 15min retour).

- le TSV maximum quotidien peut être augmenté de la moitié du «temps de pause» moins 30 min (3h30 < pause < 10h).

- En l'absence d'hébergement, exemple hôtel complet à l'aéroport, toute pause de plus de 6H ne peut donner lieu qu'à 2H45 de TSV supplémentaire.

Exemple :

Vol CDG/PUJ = TSV programmé de 13h. Heure du briefing 11h00 L.T.

Probleme technique durée inconnue survenant à 1h45

La règle nous garde à dispo à l'hotel de 12h00 à 17h45.

Nous avons eu 6h00 de pose temps de trajet inclu.

Dans ce cas le TSV max prolongé du TSF sera calculé ainsi :

$13h + (6h - 30 \text{ MIN} / 2 = 2h45)$ donc $13h + 2h45$ de prolongation = 15h45 de TSVF max.

Fin de TS à 2h45 car $13h + 15h45 = 2h45$ A.M.



A SAVOIR :

Toute pause de plus de 6h , en l' absence de chambre , la partie de la pause empiétant sur la PBRC de même que la partie de la pause au delà de 6h ne peut donner lieu à une augmentation supplémentaire du TSV.

Des chambres sont mises à disposition pour toutes pause empiétant sur la PBRC (2h à 6h00) et toute pause de + de 6h. Pas de combinaison du service fractionné avec extension permise par le renfort équipage, pas d' exigence de gestion de risque fatigue .

Un service fractionné ne peut faire suite à un temps de repos réduit.

En cas de circonstances imprévues pour les opérations en cours le TSV MAX planifiable sera de 2h sans renfort PNT 1H accordée aux besoins physiologiques et pas d'exigences de GRF.

NB : la prolongation du TSV max de base en raison d'un temps de pause au sol; dépend de la durée du temps de pause au sol, de l'espace de repos mis à disposition des PNC, la pause est incluse dans le TSV.

Nous ne pouvons effectuer un vol SF si il y a eu un repos réduit avant le vol.

l'extension +1h n'est pas cumulable avec les extensions issues du service fractionné (SF).

Voir exemple ci dessus : 15h45 +1h = INTERDIT

11) RÉSERVE

AÉROPORT

LA RÉSERVE + TSV = 16h max

Le TSV démarre après 4H de réserve, 12h de repos post réserve.

RÉSERVE DOMICILE OU HOTEL

La combinaison de réserve (16h max) + le TSV ne doit pas conduire à des durées d'éveil de + de 18H.

LA RÉSERVE + TSV = 16h max

Le TSV maximum est réduit du temps passé en réserve au delà de 6h, ou 8h en cas de «service fractionné»

Le temps de réserve entre 7h et 23h00 est non prise en compte pour la réduction du TSV max, sauf si le PN est contacté dans cette période.

En cas de réserve à préavis court effectuée à l'hôtel, l'exploitant ayant fournit un hébergement approprié, dans ce cas, le temps de repos post réserve peut être réduit à 10H au lieu de 12H dont une période de 8H pendant laquelle le PN peut dormir, en plus du temps nécessaire aux déplacements et à d'autres besoins physiologiques (1H). Un temps de repos de 10H s'impose en plus du temps de réserve à l'hôtel.



RÉSERVE À PRÉAVIS LONG DOMICILE OU HOTEL

- De telles réserves n'existent pas chez XL Airways
- Nombre de réserve et durée à définir avec l'exploitant.
- Disponibilité du PN avec un préavis de 10h entre la notification de service et la présentation pour ce service.
- Période de non contactabilité de 8h.
- Réserve non comptabilisée pour le calcul des limitations des temps de services
- Repos post réserve.

Ce dossier est complexe et non exhaustif, certains termes peuvent être sujet à interprétations de la part la direction ou des organisations professionnelles.

Pour cette raison si vous avez le moindre doute, n'hésitez pas à nous contacter.

Nous attendons vos retours, n'hésitez pas à nous solliciter, si vous le souhaitez.

Vous pouvez télécharger gratuitement une application EU.FTL Calculator disponible sur internet pour vous aider à calculer vos temps de repos et TSV.

