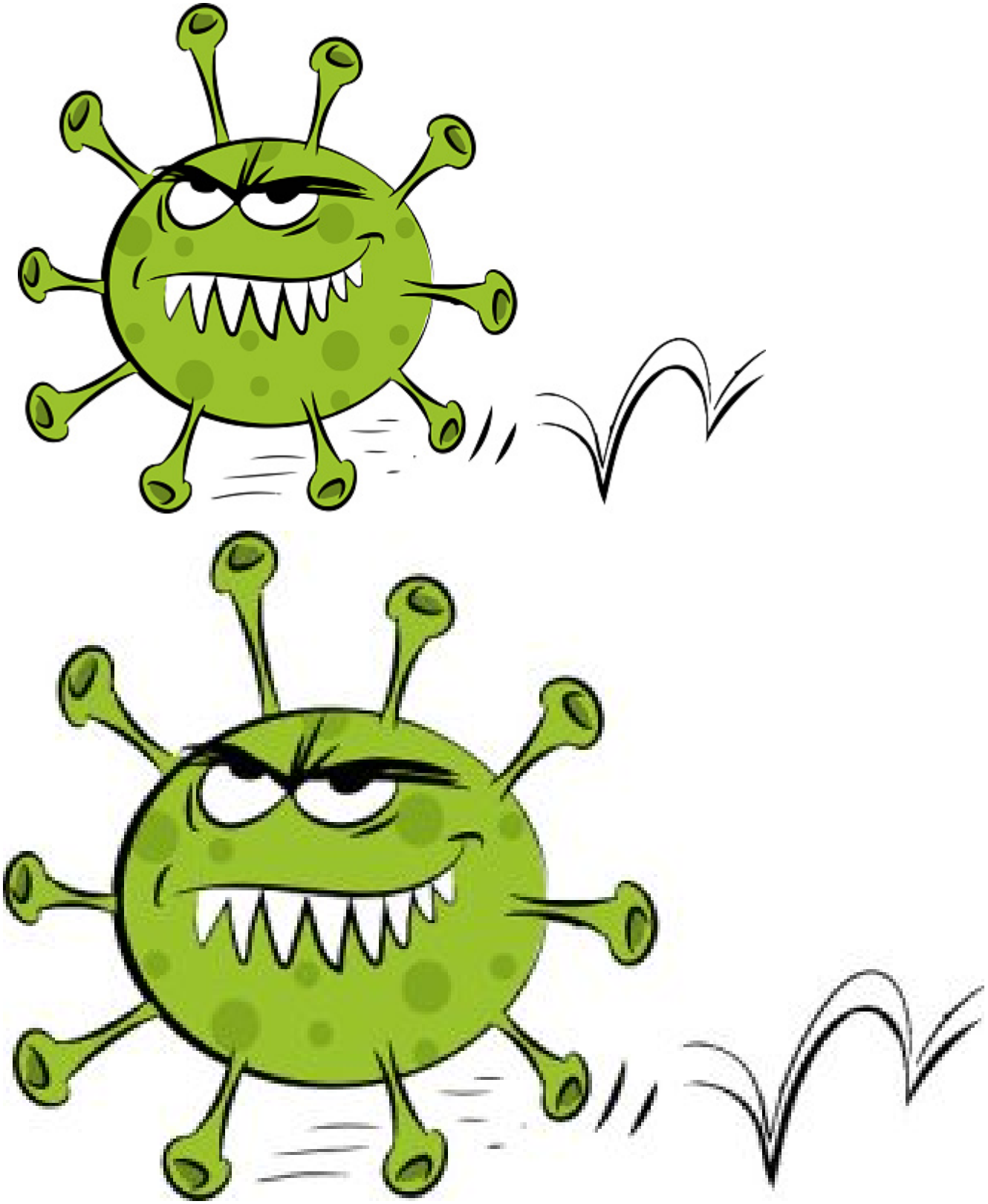
Le covid n’a pas raté l’avion

écrit par Christian Navis | 23 juin 2022



Le covid n’a pas raté l’avion ! *« Demander aux pilotes de voler lorsqu’ils sont fatigués, c’est comme donner les clés*

d'une voiture aux pneus lisses à un conducteur ivre » déclare le syndicat des pilotes de ligne, qui pointe un des aspects pervers (un de plus !) de la politique sanitaire de Gribouille aka Macrounette.

Une inquiétude légitime résultant de l'emploi de pilotes occasionnels, « pigistes » ou « ubérisés » pour compenser le manque de professionnels dans un métier dont une partie des effectifs ont été immolés sur l'autel de Big Pharma.

On ne meurt que deux fois

En 2019, les avions avaient transporté deux millions de voyageurs. Un record. Les compagnies achetaient des nouveaux appareils et recrutaient des pilotes. Malheureusement, un pangolin, passager clandestin, a tué net cette belle croissance.

Les avions ont arrêté de voler, à la différence des politiciens. Des aéroports ont fermé. Des compagnies ont déposé le bilan. Des milliers de salariés ont perdu leur emploi ou été mis en chômage partiel. Une année d'immobilisme pendant laquelle la plupart des vols furent suspendus. Chronique d'une mort annoncée en attendant le vaccin miracle,

L'année suivante, la reprise fut lente. Parce que beaucoup de gens ruinés par les macronneries n'avaient plus les moyens de voyager. Ou qu'il leur répugnait de subir des piquouses forcées, ou des mesures vexatoires attentant à leur intégrité corporelle, préalables à tout embarquement. Flicage sans supplément. La reprise fut tellement lente qu'on continua à fermer des lignes et à diminuer les personnels. Deuxième mort inévitable du transport aérien, provoquée par les délires vaccinatoires du despote.

Comme d'habitude le dictateur a décidé sans se soucier des conséquences

Pendant la crise artificielle du covidus macronibus, le

pouvoir à la botte des généreux labos a imposé à tous les personnels navigants de recevoir 3 doses des prétendus vaccins, inefficaces et dangereux pour la santé. Mais si attrayants pour les décideurs par les dividendes et ristournes qu'ils reçoivent.

Malgré les menaces et les chantages, de nombreux pilotes ont refusé les piquouses et soit, ont été mis à pied, soit ont déclaré une maladie diplomatique. D'autres, les plus influençables, sont morts ou handicapés à vie du fait des mixtures injectées sous la contrainte. Parmi les moins atteints, beaucoup souffrent d'altérations intellectuelles.

En a résulté une pénurie des personnels qui a paralysé les aéroports lorsque le trafic aérien a repris doucettement.

Cette pénurie de pilotes fut un handicap supplémentaire nuisant à la fluidité du trafic. Comme si celui-ci n'était pas déjà assez perturbé par les impératifs de sécurité renforcée à cause des terroristes qu'il ne faut pas nommer. S'ajoutant au sens du service public des « rampants » qu'il ne faut pas fustiger, quand ils se mettent en grève surprise au moment des grands départs.

Gestion des ressources humaines à flux tendus

Aujourd'hui que le trafic aérien repart à la hausse, les compagnies manquent de pilotes. Et des avions restent au sol tous les jours malgré les réservations.

De nombreux **ATPL** antivax se sont reconvertis dans l'industrie aéro ou les bureaux d'études. D'aucuns ont changé radicalement de vie, de métier, de pays. Certains ont décidé de prendre une ou deux années sabbatiques pour faire le tour du monde à la voile, développer leurs capacités artistiques, ou ouvrir un cabaret. Après tout, chacun devrait avoir droit à plusieurs vies.

Difficile, s'ils le souhaitaient, de les réembaucher

rapidement. Car si leur titre reste valable, il n'a pas été validé par des contrôles médicaux annuels (tous les 6 mois pour les plus de 40 ans). Et ils n'ont plus les heures de vol requises pour un renouvellement quasi-automatique. Il leur faudrait donc repasser des tests de qualification après entraînement (qui paiera ?) lesquels pourraient être alourdis par des qualifications de type en fonction des appareils qui ont évolué après les remises à niveau de Boeing.

Dès lors, pour éviter de devoir annuler encore plus de vols, tandis que s'accumulent les frais fixes, des compagnies sont conduites à externaliser la fonction de pilote. Au détriment la sécurité des passagers ?

C'est plus avantageux pour elles que de recruter et former des nouveaux venus, avec le désagrément de maintenir des vols non rentables ou de devoir leur verser des indemnités de licenciement si le marché s'effondrait à nouveau.

Aéroports embouteillés, bientôt saturés

Depuis le mois de mai, les télés vous montrent des files d'attente monstre à Londres Heathrow ou à Amsterdam Schiphol. Malgré des rotations accélérées, on ne peut absorber tout le trafic. D'autant qu'en plus des pilotes qui font défaut, il manque aussi du personnel de service à bord et des employés au sol, tous victimes des conséquences des exclusions covidesques.

Des passagers se désistent ou diffèrent leur vol. Des vacanciers préfèrent attendre et dormir sur place. Mais curieusement en France, tout va bien. Puisque les Français prennent leurs vacances plus tardivement que les Anglais et les Hollandais.

D'ailleurs, s'il n'y a plus de ministre des transports dans le gouvernement actuel, c'est que le génie des carpettes n'a décelé aucun problème. Qui a vu des problèmes pour les PDG et les ministres qui ont leurs jets privés ?

La fonction ministérielle était assurée à titre accessoire par l'inénarrable Amélie de Montchalin qui sera virée avant d'avoir appris à piloter une trottinette.

Sinon, on a dû oublier de signaler à la bornée qui fut récemment ministresse des transports que, rien que chez Aéroports de Paris, il manquerait 4.000 personnes selon les professionnels du secteur.

Pilotes de ligne auto-entrepreneurs

Sous réserve de posséder les qualifications requises, les pilotes ne sont pas forcément des salariés. On commence à voir des pilotes auto-entrepreneurs qui négocient avec des compagnies leurs prestations au cas par cas.

D'autres sont mis à la disposition des compagnies, en fonction de leurs besoins ponctuels, par des professionnels du travail temporaire. Dont le polonais **Buzz** compagnie sans vols réguliers qui loue et emprunte des avions et des pilotes.

Leurs revenus étant aléatoires, en fonction d'engagements provisoires, on peut craindre que certains de ces pilotes de secours aillent au-delà de leurs limites.

Des pilotes occasionnels, ne seront-ils pas tentés de travailler même fatigués, ou malades, ou dépressifs ? Sans en toucher mot à personne. D'autant que la demande augmente au fur et à mesure que le trafic aérien se rétablit.

L'ubérisation du métier peut nuire à la sécurité des vols. Même si rien ne permet de penser, pour le moment, que les compagnies françaises seront moins vigilantes sur le temps de travail et de repos de ces prestataires, qu'avec leurs propres salariés.

Si les compagnies ne veulent pas canceler des norias d'avions pleins en période estivale, elles vont devoir faire appel de plus en plus à ces pilotes extérieurs. En attendant, elles

conseillent aux clients de venir plusieurs heures avant le décollage afin de ne pas être pris au piège des files d'attente qui s'allongent.

La France s'alignera-t-elle sur les aviations civiles du tiers monde ?

Dans des pays qu'il ne faut pas nommer, la bureaucratie a gangrené le système. Si vous avez les documents requis, bien tamponnés, vous êtes en règle. Qui va se soucier de la valeur des qualifications obtenues haut la main à l'institut supérieur d'aviation du Caramboula ? On prétend juste qu'il ne faut pas lésiner sur les bakchichs versés à des fonctionnaires peu curieux.

Dans des pays qu'il ne faut pas évoquer, outre les qualifications des pilotes assez approximatives, l'entretien des avions est confié à des sous-traitants de l'enclave du Macrolando dont des papiers apparemment en règle certifient les compétences putatives des dirigeants. Pas celles des pauvres hères qui font le travail après une formation accélérée.

Quant aux aérogares, elles tiennent de la cour des miracles. Avec tous ces individus louches, expansifs, agressifs, bruyants, bigarrés et chamarrés. Qui mangent, dorment, forniquent et défèquent sur place. Dans la crasse et les détritus. Avec le même sans gêne sans hygiène que dans une église occupée.

Après tout, pourquoi pas ça en France ? Ce pays doit s'adapter à de nouvelles normes depuis qu'il a remplacé sa population.

Christian Navis

https://climatorealist.blogspot.com/

https://ripostelaique.com/le-covid-na-pas-rate-lavion.html