

TISABAS™

REDUIRE LES COÛTS & LES BLESSURES SUR LES OPERATIONS DE SERVICE EN ESCALE

Analyse de rentabilité du TISABAS: Agents de piste

Au cours des 60 dernières années, la soute des avions s'est considérablement allongée, avec plus d'articles à charger et moins de temps pour le faire. Malheureusement, les agents de piste continuent de charger et de décharger les avions manuellement, en jetant des bagages et du fret sur toute la longueur de l'avion.



Le TISABAS a été conçu par un agent de piste, pour améliorer leurs conditions de travail, tout en offrant des avantages significatifs pour l'ensemble des opérations.

Les économies réalisées par une compagnie aérienne grâce au TISABAS sont estimées à un million de dollars par porte d'embarquement en moyenne sur cinq ans, des économies qui se voient directement sur le résultat net.

1. Le TISABAS réduit les demandes d'indemnisation et les primes d'accidents du travail.

- A. Les données montrent que l'élimination d'une demande d'indemnisation pour accident du travail par an permet à une compagnie aérienne d'économiser 122 000 dollars en coûts directs et indirects.
- B. Seul un tiers des blessures subies par les agents de piste sont effectivement enregistrées comme des journées de travail perdues par l'OSHA, ce qui montre que l'impact réel des blessures est bien plus important.
- C. A titre d'exemple, un transporteur de taille moyenne enregistrerait en moyenne 100 blessures par an sur sa plateforme. Le coût estimé par blessure serait de 3 400 dollars, soit un impact total pour cette compagnie aérienne de 340 000 dollars à ce niveau

2. Le TISABAS réduit les troubles musculo-squelettiques liés au travail et les coûts associés.

- A. Les 2/3 des blessures n'étant pas signalées, le coût réel pour les compagnies aériennes est en fait 167 % plus élevé que les estimations.
- B. Il existe également d'autres impacts sur la productivité et les coûts. Un employé fatigué avec des douleurs est :
 - Moins efficace
 - Se met en arrêt maladie plus souvent
 - A une baisse de moral
 - Est plus susceptible de chercher un emploi ailleurs

3. Le TISABAS réduit la rotation coûteuse des agents.

- A. Les données montrent que la formation d'un nouvel agent de piste coûte 7000 dollars. Ce montant ne comprend pas les frais d'embauche ni la période de baisse de productivité et de perte d'efficacité d'une équipe inexpérimentée.
- B. Le risque d'endommager l'équipement est également plus élevé avec une équipe inexpérimentée.

4. Le TISABAS diminue les dommages coûteux de la partie inférieure des avions.

- A. Le jet des bagages et du fret entraîne souvent des bosses, des éraflures et des trous. Les données d'un aéroport avec seulement 4 départs quotidiens ont montré un coût de 20 000 \$ par an en maintenance d'urgence pour réparer les dommages de la partie inférieure des avions.
- B. La réparation des dommages subis par l'avion entraîne également des retards importants et les coûts qui en découlent.

5. Le TISABAS réduit le coût des biens endommagés des clients.

- A. Quel est le coût des bagages endommagés ou des marchandises endommagées ?
- B. Quels sont les coûts tangibles et intangibles des clients mécontents ou perdus parce que leur bagage ou leur cargaison a été endommagé et les indemnités versées ?

6. Le TISABAS réduit les coûts associés aux retards des avions.

A. Quatre des sept principales raisons du retard d'un avion sont liées au chargement ventral. Les retards signifient des dollars perdus.

- Quel est le coût réel d'un vol retardé ?
- Quel est l'impact cumulatif d'un vol retardé qui ne revient jamais à temps ?

7. Le TISABAS élargit le bassin d'embauche.

Comme il s'agit d'un travail physiquement exigeant, les agents de piste sont majoritairement jeunes et de sexe masculin. En rendant le travail moins pénible, on élargit le vivier de candidats.

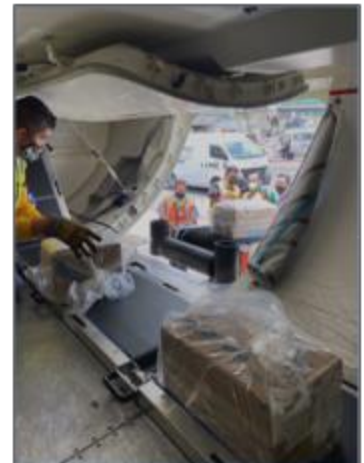
8. La quantité moyenne de fret chargé sur un avion est augmentée.

Le fret chargé sur la partie inférieure des avions est régulièrement supprimé parce que l'équipage est trop fatigué ou surmené pour terminer le chargement dans le temps imparti.

9. Le TISABAS nécessite peu de formation supplémentaire.

- A. Il est conçu pour fonctionner dans le cadre des opérations existantes et avec la même disposition que le tapis à bagages.
- B. Une compréhension des quelques fonctionnalités simples du TISABAS constitue la formation ; il n'est pas nécessaire de suivre qui a reçu la formation et qui ne l'a pas reçue.

Ce sont là quelques-uns des problèmes les plus courants - et les plus coûteux - liés au chargement et au déchargement des avions. Il existe également des problèmes opérationnels que tout responsable de service au sol doit contrôler pour assurer une opération efficace et sûre, dans le respect des horaires et du budget.



Découvrez les avantages du TISABAS pour vos équipes.



RamperInnovations.com • sales@RamperInnovations.com • 907.738.0740

TISABAS is a registered trademark of Ramper Innovations • US patent 10,486,905