

Circulaire n° _____ /CCAA/DNA/SDNA/ETA du _____
relative aux limitations des temps de services de vol
et aux exigences en matière de repos

1 Introduction

La présente circulaire contient des indications relative aux limitations des temps de services de vol et aux exigences en matière de repos. Elle est prise pour servir de guide pour l'application de l'arrêté n° 0727/MINT du 07 juin 2005 fixant les limitations de temps de vol des personnels navigants de l'aviation civile.

2 Opérations programmées

Lorsqu'il y'a dépassement des temps de service de vol maximum autorisés dans plus de 25 % des cas sur une route particulière, la programmation est considérée erronée.

3 Rotations programmées

Les rotations de service pouvant entraîner une perturbation du rythme circadien ou une privation de sommeil devraient être publiées suffisamment à l'avance afin de permettre aux membres d'équipage de planifier un repos adéquat.

4 Généralités

4.1 Il est attendu des exploitants qu'ils apprécient la relation entre la répartition et le schéma des temps de service de vol et les temps de repos, et prennent en compte les effets cumulés de longues durées de service entrecoupées de temps de repos minimum.

4.2 Les autres facteurs qui devraient être pris en compte lors de la planification des temps de service incluent :

- a) L'attribution de schémas de service qui évitent des pratiques inopportunes telles que des alternances de services jour/nuit ou des mises en place de membres d'équipage qui entraîneraient une interruption grave des rythmes sommeil/travail; et
- b) La planification de jours libres de tout service notifiés à l'avance aux membres d'équipage.

5 Equipage de conduite augmenté. Répartition du temps passé hors des commandes

En vol, la répartition entre les membres d'un équipage de conduite du temps passé dans le cockpit et au repos devrait rester équilibrée.

6 Equipage de conduite augmenté

6.1 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de conduite augmenté dépasse 16 heures, des couchettes, séparées par un rideau du poste de pilotage et des passagers, devraient être disponibles pour assurer le repos des membres d'équipage de conduite.

+

6.2 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de conduite augmenté se situe entre 14 et 16 heures, un siège inclinable confortable, séparé par un rideau du poste de pilotage et des passagers, devrait être disponible pour assurer le repos des membres d'équipage de conduite.

6.3 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de conduite augmenté est de 14 heures ou moins, un siège inclinable confortable, séparé par un rideau des passagers devrait être disponible pour assurer le repos des membres d'équipage de conduite.

7 Augmentation du temps de service de vol admissible

7.1 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de cabine est supérieur à 16 heures, un exploitant devrait s'assurer que les conditions suivantes sont remplies :

- a) chaque membre de l'équipage de cabine est libéré de tout service pendant une période égale au tiers de la période obtenue en soustrayant une heure, pour chaque temps de vol cale à cale, du temps total de vol cale à cale dans le temps de service de vol ;
- b) pour au moins un tiers des membres de l'équipage de cabine, des couchettes séparées par un rideau du poste de pilotage et des passagers sont disponibles à bord.

7.2 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de cabine est compris entre 14 et 16 heures, un exploitant devrait s'assurer que les conditions suivantes sont remplies :

- a) chaque membre d'équipage de cabine est libéré de tout service pendant une période égale au quart de la période obtenue en soustrayant une heure, pour chaque temps de vol cale à cale planifié, du temps total de vol cale à cale total dans le temps de service de vol ;
- b) pour au moins un quart des membres d'équipage de cabine, des sièges inclinables confortables, séparés par un rideau du poste de pilotage et des passagers, devraient être disponibles à bord.

7.3 Lorsque le temps de service de vol programmé d'un équipage de cabine est supérieur au temps de service de vol maximum sans excéder 14 heures, un exploitant devrait s'assurer que chaque membre d'équipage de cabine est libéré de tout service pendant 1 heure.

7.4 Une période libre de tout service devrait de préférence être ininterrompue.

8 Exigences de repos

8.1 Les membres d'équipage devraient faire le meilleur usage des opportunités et des facilités de repos fournies, et planifier et utiliser leurs périodes de repos convenablement.

8.2 La période de 7 ou 10 jours consécutifs débute à 00h00 le jour qui suit celui au cours duquel le membre d'équipage se représente pour un service, après avoir terminé une période de repos d'au moins 36.

9 Repos réglementaires

9.1 Les jours libres de tout service devraient faire partie du programme de rotations et être publiés à l'avance. Les jours libres de tout service peuvent être changés pour tenir compte de modifications des programmes intervenant après leur publication mais devraient être notifiés au moins 24 heures à l'avance.

9.2 Les jours libres de tout service devraient être affectés de manière à pouvoir être pris à la résidence d'affectation.

✍

10 Décalage horaire

Lorsque le décalage horaire entre le début et la fin d'une période de service est de 4 heures ou plus, un exploitant devrait s'assurer que :

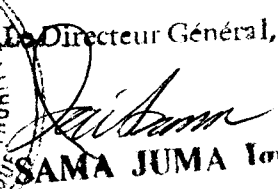
- a) Le temps de repos exigé est porté à au moins 14 heures ;
- b) Après avoir réalisé une ou plusieurs périodes de service dans ces conditions, le membre d'équipage finissant un temps de service de vol dans un lieu où le décalage horaire n'est pas supérieur à une (01) heure par rapport à sa base d'affectation, doit obtenir un temps de repos calculé de la manière suivante :
 - i. Lorsque le temps passé hors de la base est de 42 heures ou moins, le temps de repos est le même que celui indiqué au sous paragraphe (a) ci-dessus,
 - ii. Lorsque le temps passé hors de la base d'affectation est supérieur à 42 heures mais inférieur à 60, le temps de repos est obtenu en multipliant le décalage horaire entre la base d'affectation et le lieu comportant le plus grand décalage horaire (jusqu'à 12 heures maximum) où un temps de repos est intervenu, par le facteur 4,
 - iii. Lorsque le temps passé hors de la base d'affectation est de 60 heures ou plus, le temps de repos est obtenu en multipliant le décalage horaire entre la base d'affectation et le lieu comportant le plus grand décalage horaire (jusqu'à 12 heures maximum) où un temps de repos est intervenu, par le facteur 8 ;
- c) Lorsque le dernier temps de repos avant de rentrer à la base d'affectation est de 48 heures ou plus, et intervient dans un lieu où le décalage horaire est inférieur à 4 heures par rapport à la base d'affectation, le facteur 8 utilisé pour calculer le temps de repos dans le paragraphe (b)(iii) ci-dessus peut être ramené à 4 ;
- d) Lorsque la fin d'un temps de service, tel que spécifié aux sous paragraphes (b) et (c) ci-dessus, ne se situe pas à la base d'affectation, le membre d'équipage n'est autorisé qu'à effectuer un seul vol pour atteindre la base d'affectation avant de bénéficier d'un temps de repos calculé conformément aux paragraphes (b) et (c) ci-dessus.

11 Relevé des temps de service de vol, de service et de repos

11.1 Les relevés des temps de vol, de service et de repos des membres d'équipage devraient comporter :

- a) Pour les membres d'équipage de conduite : temps de vol cale à cale quotidien, par 28 jours consécutifs, et par 12 mois consécutifs ;
- b) Pour les membres d'équipage :
 - i. Le début, la durée, la fin de chaque temps de service et temps de service de vol,
 - ii. La durée de chaque temps de repos,
 - iii. Dates des jours libres de tout service,
 - iv. Temps de service totaux au cours des périodes de 7 jours, 28 jours, et 12 mois consécutifs ou année civile.

11.2 Les relevés mentionnés ci-dessus devraient inclure des doubles de tous les rapports concernant les dépassements de temps de service de vol et les réductions de temps de repos résultant de circonstances imprévues intervenant au cours d'opérations de vol effectives.

Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ionatus

