

DOCUMENTS D'ORIENTATION CONCERNANT LES LIMITES DE TEMPS DE VOL ET DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET LES PÉRIODES DE REPOS

PRÉAMBULE

Des documents d'orientation accompagnent les règlements et les normes dans les cas suivants:

- (a) Le sujet traité est complexe et des explications détaillées s'avèrent nécessaires pour assurer une compréhension uniforme de tous les éléments
- (b) Certains des termes utilisés peuvent avoir plusieurs définitions ou pourraient être interprétés différemment s'ils sont utilisés dans un contexte différent.

Pour faciliter la consultation, les documents d'orientation sont numérotés de façon à correspondre aux dispositions visées du règlement ou de la norme. Les numéros précédés de la lettre R renvoient au règlement. Les numéros précédés de la lettre S renvoient à la norme correspondante et les numéros précédés à la fois de R et par S étoffent les dispositions tant du règlement que de la norme. Par exemple, le matériel d'orientation numéroté R740.05 renvoie aux dispositions du paragraphe 700.05 du règlement. De la même façon, le numéro S740.05 renvoie aux dispositions de la norme 720.05 et RS740.05 renvoie aux dispositions tant du règlement que de la norme.

Lorsqu'un exploitant aérien propose une nouvelle formule de conformité à un règlement ou à une norme, l'acceptabilité de la proposition sera évaluée en fonction des critères suivants:

- (a) La formule offre-t-elle le même niveau de sécurité?
- (b) Est-elle plus ou moins restrictive que la formule de conformité habituelle?
- (c) Vise-t-elle le même objet et aborde-t-elle les mêmes questions que la formule de conformité habituelle?
- (d) Fait-elle appel à l'information la plus à jour ou la mieux confirmée disponible?

En dépit de sa longueur appréciable, il est possible que la liste ci-dessus ne soit pas appropriée dans certaines circonstances. Il faudra, au besoin, prendre en compte des critères additionnels.

DOCUMENTATION D'ORIENTATION

R 740.14 Système de contrôle

- (1) Outre le système de contrôle de la compagnie, le paragraphe 401.08 du RAC exige que le titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite tienne à jour un carnet personnel de son temps de vol.
- (2) Les membres d'équipage de conduite sont tenus d'informer l'exploitant aérien si une assignation de temps de vol ou de temps de service de vol doit entraîner le dépassement du temps de vol maximal ou du temps de service de vol maximal. Cette exigence s'applique aux assignations données par l'exploitant aérien et à tout autre temps de vol ou temps de service de vol effectué pour un autre exploitant aérien, pour un exploitant privé ou dans le cadre d'un vol privé ou militaire.

R 740.15 Limites de temps de vol

Le temps de vol total d'un membre d'équipage de conduite comprend tous les vols, qu'ils soient privés, militaires ou commerciaux, notamment les vols de voyage, d'entraînement et d'essai.

Aux fins du contrôle du temps de vol et de la planification et de l'établissement des horaires, on considère qu'une journée équivaut à toute période de 24 heures consécutives. Un exploitant aérien peut choisir minuit comme point de référence et décider qu'une journée commence à minuit et se termine à minuit heure locale ou UTC, ou choisir n'importe quelle autre heure, tant et aussi longtemps qu'il applique son choix uniformément.

Lorsque les vols sont régis par plus d'une sous-partie du RAC, les pilotes qui peuvent être aux commandes des deux types d'aéronefs sont limités, une fois la limite plus restrictive atteinte, au pilotage de l'aéronef qui offre les limites de temps de vol les moins restrictives. Par exemple, si un pilote peut être aux commandes tant du SA226 (sous-partie 4) que du PA31 (sous-partie 3), une fois la limite de 40 heures en 7 jours consécutifs (limite indiquée à la sous-partie 4) atteinte, aux commandes du SA226, du PA31 ou des deux appareils, il doit effectuer le temps de vol restant (jusqu'à concurrence de 60 heures en 7 jours consécutifs, soit la limite indiquée à la sous-partie 3), aux commandes du PA31.

Lorsque le membre d'équipage de conduite effectue des vols IFR qui n'exigent qu'un seul pilote, le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite, pour tous les vols qu'il effectue, ne dépassera pas 8 heures en 24 heures consécutives. Pour déterminer si une limite s'applique à une situation donnée, il faut se demander si oui ou non le membre d'équipage de

conduite a effectué des vols IFR n'exigeant qu'un seul pilote? Dans l'affirmative, le membre d'équipage de conduite ne doit pas effectuer plus de 8 heures de temps de vol, au cours d'une période de 24 heures consécutives. La durée de temps de vol aux commandes de vols IFR n'exigeant qu'un seul pilote n'est pas pertinente. Si le pilote a effectué, au départ, un vol IFR et qu'il y a ensuite eu annulation d'un vol IFR et qu'il a effectué un vol VFR pendant le reste de la journée – la limite de temps de vol de 8 heures s'applique quand même.

S 740.15 Limites de temps de vol

- (1) et (2) Les limites de temps de vol prévues au paragraphe 720.15 des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) ne s'appliquent pas aux membres d'équipage de conduite en disponibilité.
- (1) et (2) Si un membre d'équipage de conduite pilote un aéronef DHC6 ou un hélicoptère, tant en service passager régulier qu'en transport non régulier, ou qu'il pilote un hélicoptère effectuant de l'hélicoptébarde en plus d'autres types de travail, ce membre d'équipage de conduite ne doit effectuer que le type de vol qui comporte la limite de temps de vol la moins restrictive, une fois la limite la plus restrictive atteinte. Dans le cas par exemple d'un pilote de DHC6 en service régulier et non régulier, les 120 premières heures de vol de la limite de 150 heures en 30 jours consécutifs peuvent être effectuées en service régulier ou non régulier, conformément à l'alinéa 700.15(1)c) du RAC. Tous les temps de vol en sus des 120 heures, jusqu'à concurrence de 150 heures en 30 jours consécutifs, doivent être effectués uniquement dans le cadre de vols non réguliers, conformément à l'alinéa 720.15(1)c) des NSAC.
- (1) La période de 5 jours consécutifs sans service signifie que le membre d'équipage de conduite n'a aucune tâche professionnelle à effectuer pour la compagnie. Par exemple, le temps de déplacement d'un lieu de travail ou d'un camp de base jusqu'à la base de la compagnie ne doit pas être inclus dans les 5 jours consécutifs. Toutefois, le déplacement entre la base de la compagnie et l'endroit où le membre d'équipage de conduite passe son temps sans service peut être inclus dans les 5 jours consécutifs.

Si un exploitant aérien participe à des opérations de lutte contre des feux de forêt en vertu d'une exemption aux exigences des articles 700.15 et 700.19, on s'attend à ce que l'exploitant aérien prépare un *Plan de reprise des opérations normales* en vertu duquel un repos sera accordé au plus tôt à un nombre suffisant de pilotes en prévision de la fin de la période d'urgence, afin de veiller à la prestation de services adéquats de lutte contre les feux dans les premiers jours suivant la période d'urgence, et afin de permettre aux autres pilotes de bénéficier d'une période de repos et de

respecter ainsi les NSAC. Le *Plan de reprise des opérations normales* doit respecter les conditions de l'alinéa 720.15 (1)g) des NSAC.

R 740.16 Limites de temps de service de vol et périodes de repos

- (3) La période de repos ne commence pas tant que l'exploitant aérien ne libère pas le membre d'équipage de conduite de toute assignation.
- (3) et (4) L'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite partagent la responsabilité des périodes de repos. Il incombe à l'exploitant aérien de donner des périodes de repos adéquates et il incombe au membre d'équipage de conduite de se prévaloir de ces périodes pour se reposer adéquatement.
- (4) Les membres d'équipage de conduite sont tenus d'être suffisamment reposés avant de se présenter pour le service de vol. Lorsqu'un membre d'équipage de conduite couvre de longues distances pour ses déplacements domicile-travail, il ou elle doit arriver suffisamment à l'avance pour se reposer adéquatement avant de se présenter pour le service de vol. Les membres d'équipage de conduite doivent tenir compte des effets néfastes que le déplacement additionnel domicile-travail peut avoir sur leur vigilance pendant le vol.
- (3) et (4) Pour la période de repos minimale, il faut accorder aux membres d'équipage de conduite la possibilité de se reposer dans un local approprié. Selon la définition figurant à l'article 101.01 du RAC, un « local approprié » est une chambre pour une personne offrant diverses conditions particulières ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, un local approprié au lieu et à la saison, et qui offre diverses conditions particulières. Cette deuxième possibilité correspond au genre de local qu'on trouve généralement dans le cadre d'opérations éloignées, où les installations de repos pour les membres d'équipage de conduite peuvent être une tente ou un pavillon-dortoir.
- (5) Le préavis exigé à l'alinéa 700.16(5)a) du RAC signifie que l'exploitant doit aviser le membre d'équipage de conduite de la prolongation de son temps de service de vol, dès le début de son service de vol. Ce préavis permet au membre d'équipage de conduite de modifier son régime (notamment sa consommation de caféine) au cours du vol ou des vols précédant la période de repos et d'utiliser la période de repos pour se reposer adéquatement en fonction de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

S 740.16 Limites de temps de service de vol et périodes de repos

(2) S'il y a prolongation du temps de service à 15 heures consécutives, le membre d'équipage de conduite supplémentaire doit être entièrement qualifié pour permettre à tous les membres d'équipage de conduite de bénéficier d'une période de repos pendant les vols. Un membre d'équipage entièrement qualifié s'entend d'un commandant de bord ou d'un premier officier entièrement qualifié sur ce type d'aéronef. Un membre d'équipage supplémentaire n'est assujéti à aucune exigence en matière de formation ou de surveillance lorsqu'il occupe l'autre siège à titre de pilote supplémentaire afin de permettre des périodes de repos pendant la partie du vol qui se déroule à l'altitude de croisière. Le paragraphe 725.124(18) des NSAC exige qu'un commandant de bord suive une formation de conversion pour occuper le siège de droite afin de piloter en place droite à des moments autres que pendant la croisière. Au décollage et à l'atterrissage, le commandant de bord et le premier officier doivent être qualifiés pour piloter l'aéronef depuis le siège qu'ils occupent.

Dans le cas d'un aéronef ayant un second officier ou mécanicien navigant, un membre d'équipage entièrement qualifié s'entend d'un commandant de bord ou d'un premier officier entièrement qualifié sur ce type d'aéronef qui ont été entraînés pour s'acquitter des tâches de second officier ou de mécanicien navigant pendant le vol de croisière.

Comme la prolongation du temps de service à 15 heures ne comporte aucune limitation de secteurs, le pilote supplémentaire doit être qualifié pour piloter pendant toutes les phases du vol.

Pendant le vol de croisière, si le membre d'équipage supplémentaire est un commandant de bord (2^e commandant de bord) :

- Commandant de bord en repos – Le 2^e commandant de bord devrait occuper le siège de gauche et le premier officier, celui de droite. Le 2^e commandant de bord ou le premier officier peut être le pilote aux commandes (PF) (au choix du commandant de bord/du 2^e commandant de bord).
- Premier officier en repos - Le commandant de bord devrait décider du choix des sièges pour lui-même et le 2^e commandant de bord. Le PF doit être qualifié pour piloter l'aéronef du siège qu'il occupe. Si le commandant de bord ou le 2^e commandant de bord sont qualifiés en place droite, ils peuvent être PF depuis le siège de droite (dans toutes les phases du vol).

Pendant la croisière, si le membre d'équipage supplémentaire est un second officier (2^e second officier) :

- Commandant de bord en repos – Le premier officier est le PF et occupe le siège de droite et le 2^e premier officier est le pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) et occupe le siège de gauche.
- Premier officier en repos – Le commandant de bord est le PF et occupe le siège de gauche et le 2^e premier officier est le PNF et occupe le siège de droite. Le commandant de bord peut demander au 2^e premier officier d'être le PF.

Pendant les décollages et les atterrissages, le membre d'équipage de conduite supplémentaire doit occuper le siège d'observateur du poste de pilotage, à moins que ce siège soit occupé par un inspecteur des transporteurs aériens, auquel cas un siège passager doit être mis à la disposition de ce membre d'équipage de conduite.

La période minimale de repos qui suit doit être prolongée d'au moins 2 heures.

- (3) S'il y a prolongation du temps de service de vol à 17 ou à 20 heures, il est possible de faire appel à un membre d'équipage de conduite ou à un pilote de relève en croisière entièrement qualifié comme pilote supplémentaire.
- (3) Les couchettes installées dans les aéronefs lorsque les normes du RAC sont entrées en vigueur sont réputées conformes aux exigences de la norme SAE.

S740.17 Circonstances opérationnelles imprévues

- (1) Les circonstances opérationnelles imprévues peuvent permettre à un pilote de compléter un bloc ou un cycle avec une prolongation des limites de temps de vol, pour les périodes de 7, de 30 ou de 90 jours. Par exemple, un pilote travaillant selon un bloc de 7 jours, qui accumule 3 heures de vol additionnelles au cours des 6 premiers jours, à cause de circonstances opérationnelles imprévues, peut quand même faire un vol le septième jour à condition de ne pas dépasser la limite maximale de 43 heures en 7 jours. Dans tous les cas, la prolongation maximale permise est de trois heures consécutives.
- (2) La planification est considérée non réaliste si, dans 10 pour cent des cas, le temps de service en vol maximal ou le temps de vol pour une route particulière est plus long que prévu lorsqu'il y a au moins dix vols sur cette route au cours d'une année civile. L'exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour que la planification soit réaliste et que le vol ou la série de vols s'effectue dans le temps de vol et le temps de service de vol maximaux prévus. Dans le cas de routes où il y a moins de dix vols par année, il faut procéder au cas par cas.

- (2) Les circonstances opérationnelles imprévues désignent uniquement des circonstances qui entraînent des retards aux horaires établis. En d'autres termes, ces circonstances doivent être liées à l'équipage, aux conditions météorologiques, à la mécanique de l'aéronef, au contrôle de la circulation aérienne ou à une situation d'urgence et doivent avoir une incidence directe sur le fonctionnement de l'aéronef. Un retard au départ d'un vol pour attendre un passager peut avoir une répercussion opérationnelle sur l'horaire, mais ne constitue pas une circonstance opérationnelle imprévue.

R740.19 Exigences relatives à la période sans service

- 1) Le terme « jours consécutifs » signifie qu'il faut respecter l'exigence prévue dans le règlement, pendant n'importe quelle période de jours consécutifs indiquée. Il est possible d'utiliser un cadre mobile pour vérifier si les exigences réglementaires sont respectées. Par exemple, pour vérifier si un membre d'équipage de conduite a bénéficié d'une période d'au moins 3 jours civils consécutifs sans service au cours de chaque période de 17 jours consécutifs, il est possible d'utiliser un cadre de 17 jours. Il suffit de placer ce cadre mobile sur l'horaire du pilote, un jour à la fois. Toutefois, il n'est pas possible d'utiliser cette technique lorsque le début du cadre tombe dans une période sans service. Si, dans le cadre de 17 jours, la période sans service est toujours respectée, l'horaire satisfait aux exigences du règlement.
- (1) a) Lorsqu'un vol régi par la sous-partie 4 ou 5 est effectué dans un aéronef autre qu'un hélicoptère, le règlement dispose que l'exploitant aérien doit accorder à tous les membres d'équipage de conduite une période d'au moins 36 heures consécutives pour chaque période de 7 jours consécutifs ou une période d'au moins 3 jours civils consécutifs pour chaque période de 17 jours consécutifs.

La disposition précitée permet à l'exploitant d'accorder des périodes sans service à ses pilotes, selon l'une des deux formules suivantes: soit 36 heures consécutives pour chaque période de 7 jours consécutifs, soit 3 jours civils consécutifs pour chaque période de 17 jours consécutifs.

Cette disposition a pour objet d'offrir deux possibilités d'horaires, mais prévoit que ces formules seront utilisées indépendamment l'une de l'autre pendant des périodes plus ou moins continues. Le règlement ne vise pas à autoriser la combinaison des deux formules pour élaborer un horaire de travail susceptible d'entraîner la fatigue. La seule façon acceptable de passer d'une formule à l'autre est de donner au pilote 3 jours civils consécutifs de repos.

Par conséquent, l'exploitant est autorisé à modifier l'horaire d'un pilote en passant de la formule de 36 heures consécutives sans service pour chaque période de 7 jours, à la formule de 3 jours civils consécutifs sans service pour chaque période de 17 jours, à condition d'accorder au pilote 3 jours civils consécutifs sans service, dès le début de la période de 17 jours. Dans le même ordre d'idées, il n'est pas possible de passer des 3 jours consécutifs sans service en 17 jours, à la formule des 36 heures consécutives sans service en 7 jours sans accorder au pilote, dès le départ, 3 jours consécutifs sans service.

Une approche simple pour évaluer une formule est d'appliquer la notion de période de travail. Dans les sous-parties 4 ou 5, la période de travail est définie comme étant la période entre deux périodes consécutives sans service d'une durée d'au moins 36 heures. Par conséquent, lorsque l'horaire d'un pilote est établi en fonction de la formule des 36 heures consécutives sans service pour chaque période de 7 jours consécutifs, cela signifie également qu'il ne peut effectuer des périodes de travail de plus de 5½ jours. De la même façon, lorsque l'horaire du pilote est régi par la formule des 3 jours consécutifs sans service en 17 jours, le pilote ne peut travailler pendant plus de 14 jours sans bénéficier de 3 jours consécutifs sans service.

Il n'est pas nécessaire d'informer le pilote du détail de la période de travail. Par exemple, si un pilote bénéficie de 3 jours sans service et qu'il est prévu, initialement, qu'il doit travailler 5 jours, vraisemblablement dans une période de travail de 36 heures en 7 jours, l'exploitant aérien peut toujours modifier l'horaire en passant à la formule 3 jours en 17 jours, à n'importe quel moment avant les 5 ½ jours de travail.

On trouve ci-après une série d'exemples d'horaires de travail. Pour chaque exemple, il est indiqué si l'exigence réglementaire est respectée ou ne l'est pas et pourquoi. Les exemples portent sur des périodes de 30 jours civils pouvant être examinées à n'importe quel moment pendant l'horaire de travail d'un pilote. Chaque X correspond à une période de 12 heures, deux X correspondent à une journée sans service. Les symboles ont été choisis de façon à pouvoir représenter adéquatement une période de 36 heures consécutives de repos.

Exemple 1. L'horaire illustré à la figure 1 est inacceptable. Les deux formules horaires sont combinées de façon inappropriée donnant un horaire de travail susceptible d'entraîner des niveaux de fatigue excessifs. On passe de la formule horaire de 3 jours civils consécutifs sans service en 17 jours à celle de 36 heures ininterrompues sans service en 7 jours, sans accorder 3 jours consécutifs sans service. La figure 2 présente un horaire acceptable.

Figure 1.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	XX	XX	XX															XX	X						XX	X			

Figure 2.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	xx	xx	xx															xx	xx	xx						x	xx		

Exemple 2. L’horaire de la figure 3 est inacceptable parce que, au cours des dernières semaines, l’horaire du pilote était établi en fonction de la formule 36 heures sans service en 7 jours, mais qu’il a été autorisé à travailler pendant 8 jours consécutifs (jours 11 à 18 inclusivement) sans qu’on lui ait auparavant accordé 3 jours consécutifs sans service. La figure 4 illustre un horaire acceptable.

Figure 3.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	xx	x						xx	x									xx	xx	xx									

Figure 4.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	xx	x						xx	x						xx	xx	xx												

Exemple 3. L’horaire illustré à la figure 5 comporte une période de repos pour chaque bloc de 7 jours consécutifs, en l’occurrence les jours 4 à 10, les jours 11 à 17 et les jours 18 à 24. Toutefois, comme on a prévu une période de travail plus longue que 5½ jours, des jours 16 à 22, l’horaire est inacceptable. La figure 6 illustre un horaire acceptable.

Figure 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
xx	xx	xx						x	xx				x	xx									x	xx					x	xx

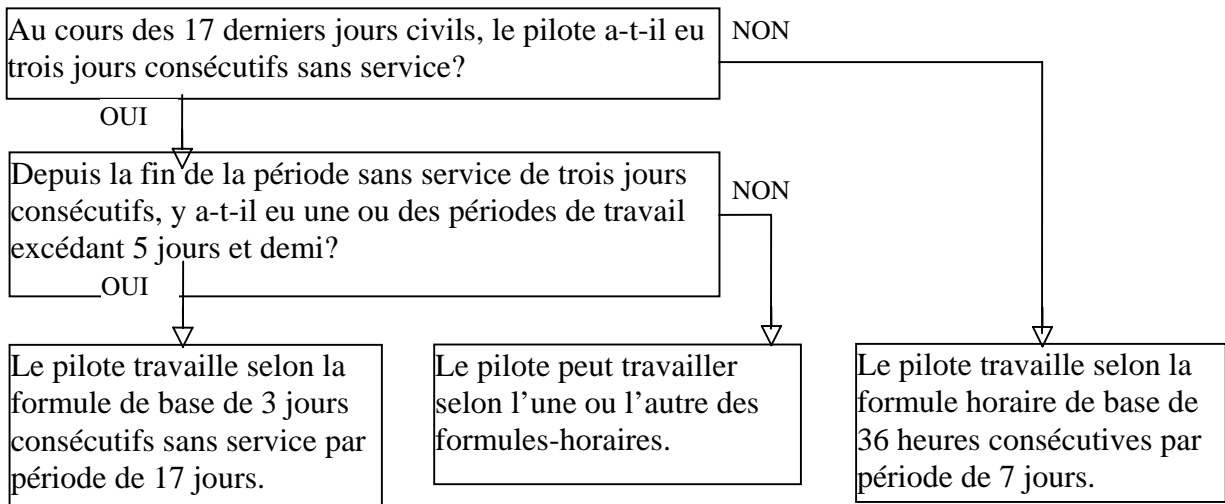
Figure 6.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
xx	xx	xx						x	xx				x	xx							x	xx						x	xx

Méthode d’établissement des horaires suggérée

On trouve ci-après une méthode en deux étapes que la personne chargée des horaires de travail peut utiliser pour établir pour assigner un cycle à un pilote conforme au règlement. La méthode est axée sur la notion de période de travail, définie précédemment. Si l'on suit le processus pour assigner un cycle de travail, l'horaire sera acceptable, à condition, bien sûr, qu'on ne prolonge pas les cycles. On doit traiter toute prolongation comme un cycle distinct et appliquer la même méthode.

Étape 1. Établir à quelle formule horaire le pilote est actuellement soumis. Selon la formule horaire des 17 derniers jours, le pilote travaille soit selon la formule horaire 36 heures en 7 jours, soit selon la formule 3 jours en 17 jours, soit a le choix de l'une ou l'autre formule. Le jour 16 de la figure 6 correspond à l'une ou à l'autre formule, parce que, compte tenu de la période sans service, le pilote peut soit travailler 2 jours et avoir ensuite 3 jours civils consécutifs sans service, selon la formule 3 jours en 17, soit travailler jusqu'à concurrence de 5½ jours et passer à un cycle de base de 36 heures en 7 jours. Pour trouver la formule horaire, procéder comme suit:



Étape 2. Établir si le cycle proposé respecte le règlement. Selon la formule horaire à laquelle le pilote est actuellement soumis, vérifier ce qui suit:

- selon la formule de base 36 heures en 7 jours, si le jumelage des deux formules crée une période de travail dépassant 5½ jours, l'horaire est inacceptable.
- selon la formule de base 3 jours sans service en 17 jours, si le jumelage se prolonge après 14 jours civils, à compter de la fin des 3 derniers jours sans service, l'horaire est inacceptable.
- si le pilote peut travailler selon l'une ou l'autre formule horaire, si le jumelage crée une période de travail dépassant 5½ jours **et** se prolonge au-delà de 14 jours civils, à compter de la fin des 3 derniers jours sans service, l'horaire est inacceptable.

(1) L'objet de la période sans service est d'assurer aux membres d'équipage de conduite une période de temps précise au cours de laquelle ils sont libres de toute assignation professionnelle pour le compte de la compagnie. Néanmoins, certains membres d'équipage de conduite se servent d'un téléavertisseur ou d'un téléphone cellulaire lorsqu'ils sont en période sans service afin que l'exploitant aérien ou d'autres personnes puissent les joindre. Il arrive parfois que, pendant une période sans service, les exploitants aériens communiquent, de diverses façons, pour des raisons administratives ou opérationnelles, avec des membres d'équipage de conduite. Si un exploitant aérien communique ou tente de communiquer avec un membre d'équipage de conduite considéré comme étant en période sans service, la communication doit respecter les deux conditions suivantes:

1. Aucune exigence particulière ne prévoit que les membres doivent être disponibles au cas où l'exploitant aérien voudrait communiquer avec eux. Le

membre n'est entre autres pas tenu de répondre aux appels téléphoniques ou à d'autres communications.

2. Si l'exploitant aérien communique avec le membre d'équipage de conduite, celui-ci n'est pas tenu d'accéder à une demande ayant une incidence sur la période sans service.

Les communications pour raisons administratives ou opérationnelles courantes, dont l'objet n'a pas d'incidence sur la période sans service, sont acceptables. Par exemple, un appel pour informer un membre d'équipage de conduite d'une modification à l'horaire d'une assignation de vol suivant la période sans service n'affecte pas la période sans service. Toute communication exigeant une intervention de la part du membre au cours de la période sans service signifie que la période ne peut plus être considérée sans service. En règle générale, l'exploitant doit limiter au minimum les communications avec un membre d'équipage de conduite au cours d'une période sans service.

S740.19 Exigences relatives à la période sans service

- (1) Les jours sans service (un jour équivaut à au moins 24 heures consécutives), attribuables notamment de la température ou à des problèmes mécaniques, qui surviennent pendant la période de 42 jours consécutifs ne réduisent pas l'exigence concernant les 5 jours consécutifs sans service. Toutefois, ces jours sans service peuvent être pris en compte au titre de l'exigence de 90 jours.

R740.21 Membres d'équipage de conduite en réserve

Le temps de réserve n'est considéré ni comme du temps de service ni comme du temps sans service. Par conséquent, lorsqu'on prévoit à l'horaire une période sans service, conformément aux dispositions des articles 700.19 et 720.19, le temps de réserve doit être considéré comme du temps de service.

S740.21 Membres d'équipage de conduite en réserve

- (1) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est en réserve, l'exploitant aérien doit lui accorder au moins 8 heures consécutives de sommeil au cours de chaque période de 24 heures, selon l'une des trois formules prévues dans la norme. Lorsque l'exploitant communique avec un membre d'équipage de conduite et exige qu'il se présente au travail pendant la période en réserve, le membre d'équipage de conduite n'est plus considéré comme étant en réserve et est en service. De ce fait, les exigences de

l'article 720.21 ne s'appliquent plus. Cela signifie qu'à n'importe quel moment au cours de la période de réserve, un membre d'équipage de conduite peut être tenu de commencer une période de service de 14 heures (ou plus longue selon l'applicabilité des dispositions des articles 700.16 et 720.16 qui permettent la prolongation du temps de service de vol). Par conséquent, un membre d'équipage de conduite doit se reposer lorsqu'il est en réserve, de façon à être en mesure de faire une journée de service complète si l'exploitant lui demande

- (1) À n'importe quel moment, lorsqu'un membre d'équipage de conduite revient en réserve après une assignation de vol et après la période de repos exigée pour cette assignation, le bloc de réserve est remis à zéro. Cela signifie qu'un membre d'équipage de conduite initialement en réserve hâtive peut être placé en réserve tardive, après un vol et une période de repos. Si un exploitant veut faire passer un membre d'équipage de conduite de la réserve hâtive à la réserve tardive (ou de la réserve tardive à la réserve hâtive) sans lui assigner auparavant un vol et une période de repos, il doit auparavant accorder au membre d'équipage de conduite 24 heures sans service.
- (2) Lorsqu'il est dit qu'un exploitant aérien n'est pas en mesure d'accorder à un membre d'équipage de conduite la période de repos exigée en vertu du paragraphe (1) et que le membre d'équipage de conduite est avisé de se présenter pour le service, cela signifie que le membre d'équipage de conduite est tenu de se présenter pour le service au cours de la période de réserve prévue à l'horaire et/ou au cours de la période de repos qui suit. Les dispositions du paragraphe (2) ne s'appliquent pas à une assignation de temps de vol commençant au cours de la période de réserve et qui enfreint la période qui était prévue comme période de repos prévue, pourvu que la période de repos qui précède l'assignation de temps de vol ait été prévue selon les exigences du paragraphe (1).

S 740.23 Repos aux commandes au poste de pilotage

- (1) Comme suite au programme de recherche de la NASA, on a prévu un repos aux commandes au poste de pilotage. Le NASA Ames Fatigue Countermeasures Program comporte un module de formation en gestion de la vigilance en vol où on aborde les questions du sommeil, des rythmes circadiens, de la vigilance, des mesures de prévention de la fatigue et du repos au poste de pilotage. Il est possible de modifier le module en ajoutant l'information particulière à chaque compagnie.

Pour obtenir de l'information sur le module, il suffit d'écrire à l'adresse suivante:

Fatigue Countermeasures Program, NASA Ames Research Center, MS 262-4, Moffett Field, California 94035-1000.

