

Arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote professionnel hélicoptère.

Le ministre du transport,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et à la quelle est adhéree la République Tunisienne par la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 et notamment l'annexe 1,

Vu la loi n° 87-8 du 6 mars 1987, instituant des dispositions relatives au travail des retraités,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports tel que modifiée et complétée par la loi n° 2004 - 41 du 03 mai 2004,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999 , tel que modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et par la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et notamment son article 122,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 2002-515 du 27 février 2002, fixant les montants et les modalités de perception des redevances prévues par l'article 143 du code de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994, relatif à la licence de pilote professionnel hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 25 septembre 2001, fixant les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel de l'aéronautique civile,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 7 mars 2008, relatif à la modification des conditions de prorogation de validité de la licence de pilote de ligne-avion, la licence de pilote de ligne-hélicoptère, la licence de pilote professionnel-avion, et la licence de pilote professionnel-hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote privé- hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les contions de délivrance et de retrait de la qualification de vol aux instruments hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait de la qualification de type hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait des qualifications instructeur hélicoptère et de l'autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique hélicoptère,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait d'une autorisation d'examineur hélicoptère,

Arrête :

Article Premier : Pour l'application du présent arrêté sont considérés :

Entraîneur de vol synthétique (STD) : L'un quelconque des dispositifs suivants :

- a) **Simulateurs de vol (F.S) :** dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'hélicoptère, incluant tout équipement et programme informatique nécessaire pour représenter l'hélicoptère au sol et en vol, un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage et un système de génération de mouvements et de forces.
- b) **Entraîneur au vol (FTD) :** dispositif autre que le simulateur de vol sur lequel des sessions de formation et de contrôle peuvent être acceptés.
- c) **Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) :** dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type d'hélicoptère multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un hélicoptère. Il comprend un système visuel fournissant une vue de l'environnement extérieur du poste de pilotage.
- d) **Entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I) :** dispositif d'entraînement au sol donnant une représentation de l'environnement du poste de pilotage d'un type d'hélicoptère.
- e) **Autres dispositifs de formation (OTD) :** Toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vols, des entraîneurs au vol et les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et qui constituent un moyen de formation dans lequel l'environnement d'un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

Hélicoptère monopilote : Hélicoptère certifié pour être exploité par un seul pilote ou requis d'être exploité par un seul pilote conformément à la réglementation en vigueur.

Hélicoptère multipilote : Hélicoptère certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes ou requis d'être exploité par un équipage minimal de conduite de deux pilotes conformément à la réglementation en vigueur.

Moto-planeur : Planeur ayant un certificat de navigabilité pourvu d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Pilote privé : Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Pilote professionnel : Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

Planeur : Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Qualification : Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Temps aux instruments : Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un entraîneur de vol synthétique homologué par le ministre du transport.

Temps de vol aux instruments : Temps pendant lequel l'hélicoptère est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

Temps de vol en solo : Temps de vol pendant lequel un élève pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment du fonctionnement du rotor principal de l'hélicoptère jusqu'au moment de son arrêt complet.

Temps de vol comme élève pilote commandant de bord : Temps de vol durant lequel l'instructeur de vol supervise le candidat exerçant les fonctions de commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.

Art. 2 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir dix huit (18) ans révolus et être titulaire d'un diplôme de baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentales ou techniques ou d'un diplôme équivalent.

Art. 3 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Art. 4 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère qui a subi et terminé avec succès une formation pratique intégrée doit avoir effectué cent trente cinq (135) heures de temps de vol en tant que pilote sur hélicoptères ayant un certificat de navigabilité en cours de validité et dont au maximum cinq (05) heures du total du cours peuvent être aux instruments au sol.

Art. 5 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère non issu d'une formation pratique intégrée doit avoir effectué au moins cent quatre vingt cinq (185) heures de vol en tant que pilote sur un hélicoptère ayant un certificat de navigabilité en cours de validité.

Parmi les cent quatre vingt cinq (185) heures de vol citées au premier paragraphe du présent article :

- vingt (20) heures peuvent être remplacées par vingt (20) heures effectuées sur avion en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote privé d'avion, ou

- cinquante (50) heures peuvent être remplacées par cinquante (50) heures effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote professionnel avion, ou

- dix (10) heures peuvent être remplacées par dix (10) heures effectuées en tant que pilote commandant de bord sur moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé ou sur planeurs.

Art. 6 - Au cours des cent trente cinq (135) heures de vol requises pour la formation intégrée ou des cent quatre vingt cinq (185) heures de vol requises pour la formation modulaire, le candidat doit avoir effectué sur hélicoptère au moins :

- cinquante (50) heures en tant que pilote commandant de bord, ou trente cinq (35) heures en tant que pilote commandant de bord si ces heures ont été effectuées durant une formation au pilotage intégrée.

- dix (10) heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol en campagne d'au moins cent milles marins (100 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet de l'hélicoptère, sur deux aérodromes différents de celui du départ,

- dix (10) heures de formation aux instruments dont cinq (05) heures au maximum peuvent être effectuées comme temps aux instruments au sol,

- cinq (05) heures de vol de nuit sur hélicoptère, comprenant au moins trois (03) heures de formation en double commande dont au moins une (01) heure de navigation en campagne, cinq (05) décollages en solo et cinq (05) atterrissages complets en solo.

Les conditions d'expérience requises doivent être remplies avant de subir l'épreuve pratique d'aptitude.

Art. 7 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir subi avec succès une formation théorique et pratique, intégrée ou modulaire, auprès d'un centre de formation agréé. Le contenu des programmes et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre du transport.

Cette formation, est sanctionnée par un brevet de pilote professionnel hélicoptère délivré par le ministre du transport. Ce brevet comporte deux certificats :

- Un certificat d'aptitude théorique,
- Un certificat d'aptitude pratique.

Ces deux certificats sont délivrés par le centre de formation agréé au candidat déclaré admis par le ministre du transport sur proposition du jury des examens.

La composition et le fonctionnement de ce jury sont fixés par décision du ministre du transport.

Chapitre Premier : Certificat d'aptitude théorique

Section Première : formation théorique intégrée

Art. 8 - Le but de la formation théorique intégrée est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour la délivrance de la licence de pilote professionnel hélicoptère, à l'exclusion de la formation d'instructeur de vol et de l'instruction à la qualification de vol aux instruments.

Art. 9 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir reçu une formation théorique intégrée et doit démontrer qu'il possède un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la licence de pilote professionnel hélicoptère en réussissant les examens théoriques portant sur les matières suivantes :

1. Droit aérien et procédures de contrôle de la circulation aérienne,
2. Connaissances générales des aéronefs,
 - Cellule, systèmes, motorisation,
 - Instruments.
3. Préparation du vol et performances,
 - Masse et centrage,
 - Performances,
 - Préparation et suivi du vol.
4. Performances humaines,
5. Météorologie,
6. Navigation,
 - Navigation générale,
 - Radionavigation.
7. Procédures opérationnelles,
8. Principe du vol,
9. Communications,

Art. 10 - Tout candidat à une formation théorique intégrée peut être admis en formation ab-initio ou comme titulaire d'une licence de pilote privé hélicoptère.

Pour être admis à suivre la formation théorique ab-initio le candidat doit être détenteur d'un certificat médical de classe 1 en cours de validité et être âgé de seize (16) ans révolus. Cette formation doit comporter au moins cent cinquante (550) heures effectives d'instruction ou cinq cent (500) heures si le candidat est titulaire d'une licence de pilote privé hélicoptère obtenue conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et du retrait de la licence de pilote privé hélicoptère.

Section 2 - formation théorique modulaire

Art. 11 - Le but de la formation théorique modulaire est de former les titulaires de la licence de pilote privé hélicoptère et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour l'obtention de la licence de pilote professionnel hélicoptère.

Art. 12 - Tout candidat à une formation théorique modulaire pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère dans un centre de formation agréé doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire de la licence de pilote privé hélicoptère en cours de validité,
- Etre détenteur d'un certificat médical de classe 1 en cours de validité,
- Avoir accompli cent cinquante cinq (155) heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère comprenant cinquante (50) heures de vol en tant que pilote commandant de bord dont dix (10) heures en vol de navigation,
- Etre titulaire de la qualification de type ou remplir les conditions pour être candidat à l'obtention de cette qualification si un hélicoptère multimoteur doit être utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude.

Art. 13 - Tout candidat à une formation théorique modulaire, pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère, doit suivre le même programme de connaissances théoriques que le programme visé à l'article 9 du présent arrêté. La formation théorique doit comporter au moins cinq cents (500) heures effectives d'instruction.

Section 3 - Examen théorique

Art. 14 - L'examen théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère comporte des épreuves écrites sous forme de questionnaires à choix multiple (QCM), les épreuves, la durée ainsi que le nombre minimal de questions sont définis comme suit :

EPREUVES	MATIERES	DUREE	NOMBRE MINIMAL DE QUESTIONS
1	-Droit aérien et procédures de contrôle de la circulation aérienne,	0H45	40
2	- Connaissances générales des aéronefs, -Cellule, systèmes, motorisation, -Instruments.	2H30	91
3	-Préparation du vol et performances, - Masse et centrage, - Performances, - Préparation et suivi du vol.	3H00	94
4	- Performances humaines,	0H30	21
5	- Météorologie,	1H30	42
6	- Navigation, -Navigation générale, - Radionavigation.	1H30	42
7	- Procédures opérationnelles,	0H45	25
8	- Principe du vol,	0H45	28
9	- Communications,	0H30	21

Art. 15 - Chaque épreuve comptant pour un examen ne peut faire l'objet de plus de quatre tentatives. Tout candidat qui n'a pas réussi une épreuve après quatre tentatives doit se présenter pour un nouvel examen. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Pour chaque épreuve, le président du jury des examens délivre une attestation de réussite à tout candidat qui a obtenu au moins 75% des points prévus pour cette épreuve. Il n'existe pas de notation négative.

Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de dix huit (18) mois, calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première épreuve de l'examen.

Le candidat doit se représenter pour un nouvel examen s'il n'a pas réussi à l'ensemble des épreuves imposées dans la limite de six sessions ou dans un délai de dix huit 18 mois. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Art. 16 - La validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère est de trente six (36) mois à compter de la date de réussite du candidat à l'examen théorique.

Section 4 - Organisation de l'examen théorique

Art. 17 - Il est organisé deux sessions d'examens au moins par an pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère. Le nombre de sessions programmées pour une année déterminée est annoncé avant le 30 septembre de l'année précédente par avis de presse publié sur au moins deux journaux quotidiens.

Art. 18 - Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse.

L'avis doit indiquer :

- La date et le lieu de déroulement des épreuves théoriques,
- La date de clôture de la liste d'inscription des candidatures,
- L'adresse des services auprès desquels les candidatures doivent être déposées.

Art. 19 - Tout candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants :

- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- Une copie certifiée conforme du diplôme de baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentale ou techniques ou d'un diplôme étranger équivalent.
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi un cycle de formation théorique de pilote professionnel hélicoptère d'une manière complète et satisfaisante,
- Le reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée,
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en anglais, en cours de validité. Le programme de cette formation doit être préalablement agréé par le ministre du transport.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée. Le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 18 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Art. 20 - La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 21 - Nonobstant les poursuites pénales de droit commun, toute fraude ou tentative de fraude dûment constatée entraîne l'exclusion immédiate du candidat de la salle d'examen, l'annulation des épreuves subies par le candidat et l'interdiction de participer aux examens du personnel de l'aéronautique civile pendant une période maximale de cinq (05) ans.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre du transport sur proposition du Jury des examens.

Toute fraude ou tentative de fraude doit faire l'objet d'un rapport circonstancié du surveillant ou de l'examineur qui l'a constatée.

Chapitre 2 - Certificat d'aptitude pratique

Art. 22 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir suivi une formation au vol intégrée ou modulaire dans un centre de formation agréé, sur un hélicoptère ayant un certificat de navigabilité en cours de validité.

Le programme de formation pratique doit être cohérent avec le programme de formation théorique.

Section Première : Formation pratique intégrée

Art. 23 - Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel hélicoptère s'il n'est détenteur d'une carte d'élève pilote en cours de validité.

Art. 24 - Pour obtenir la carte d'élève pilote, le candidat doit avoir seize (16) ans révolus et détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

La validité de la carte d'élève pilote ne peut excéder la validité du certificat médical.

Cette carte peut être renouvelée avec une validité n'excédant pas celle du certificat médical.

Art. 25 - L'élève pilote ne peut effectuer seul l'entraînement en vol à bord d'un hélicoptère qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

Art. 26 - La formation pratique sans compter la formation à la qualification de type doit comprendre un total d'au moins cent trente cinq (135) heures, incluant tous les tests de progression, dont au maximum cinq (05) heures du total du cours peuvent être aux instruments au sol. Dans le total de cent trente cinq (135) heures, le candidat doit accomplir au moins :

- Cent (100) heures d'instruction en double commande dont au maximum cinq (5) heures peuvent être aux instruments au sol,

- Trente cinq (35) heures en qualité de pilote commandant de bord,

En outre le candidat doit accomplir au moins, dans le total de ces cent trente cinq (135) heures :

- Dix (10) heures en vol de navigation,

- Dix (10) heures en vol de navigation en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de cent quatre vingt cinq (185) km (100NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet de l'hélicoptère sur deux aérodromes différents de celui de départ,

- Cinq (05) heures de vol doivent être accomplies de nuit comprenant cinq (05) circuits solo incluant chacun un atterrissage en solo et trois (03) heures d'instruction en double commande incluant au minimum une (01) heure de navigation, et cinq (05) décollages en solo et cinq (05) atterrissages complets en solo,

- Dix (10) heures d'instruction en vol aux instruments dont cinq (05) heures au maximum peuvent être aux instruments au sol effectuées sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type I ou II (FNPT I ou II) ou sur un simulateur de vol (FS).

Art. 27 - Tout candidat à une épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel hélicoptère doit avoir effectué toute la formation intégrée requise, y compris l'instruction sur un hélicoptère de même type que celui utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude. Le candidat peut choisir de passer cette épreuve sur un hélicoptère monomoteur ou sur un hélicoptère multimoteur sous réserve d'être titulaire de la qualification de type et d'avoir effectué soixante dix (70) heures de vol comme pilote commandant de bord sur hélicoptère multimoteur.

L'hélicoptère utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être équipé de commandes de vol primaires doublées utilisables par l'instructeur et le candidat. Les commandes de vol basculables ne sont pas acceptables.

Section 2 - Formation pratique modulaire

Art. 28 - Les candidats qui n'ont pas de qualification de vol aux instruments doivent effectuer au moins trente (30) heures d'instruction en double commande, incluant dix (10) heures d'instruction aux instruments, dont au plus cinq (05) heures peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation de type I ou II (FNPT I ou II) ou sur un simulateur de vol (FS) homologué.

Les candidats qui sont titulaires d'une qualification de vol aux instruments hélicoptère en cours de validité doivent effectuer au moins vingt (20) heures d'instruction au vol à vue en double commande sur le même type d'hélicoptère.

Les candidats qui n'ont pas reçu de formation de vol de nuit hélicoptère doivent effectuer les cinq (05) heures d'instruction au vol de nuit définies à l'article 6 du présent arrêté.

Section 3 - Epreuve pratique d'aptitude

Art. 29 - Après avoir achevé la formation pratique intégrée ou modulaire et lorsque les conditions d'expérience applicables sont remplies, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude sur hélicoptère monomoteur ou multimoteur, conformément au contenu défini à l'article 32 du présent arrêté sous réserve de remplir les conditions suivantes :

1) Etre titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère en cours de validité ou du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne-hélicoptère en cours de validité obtenu à la suite d'une formation intégrée,

2) Payer les redevances de participation à l'épreuve pratique, le reçu de paiement de ces redevances sera joint à la demande de candidature,

3) Etre proposé par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé sa formation et qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelle et pratique du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel hélicoptère,

4) Détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité,

5) Justifier de l'expérience en vol,

Art. 30 - L'épreuve pratique d'aptitude doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Art. 31 - Le centre de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'hélicoptère à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

Art. 32 - Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel hélicoptère doit passer les épreuves suivantes :

SECTION 1 CONTROLES ET PROCEDURES PREVOL ET APRES LE VOL	
A	Connaissance de l'hélicoptère (notamment documentation de vol, carburant, masse et centrage, performance). Plan de vol, NOTAMS, météo
B	Inspection/action prévol positionnement des éléments constitutifs et leur but
C	Inspection du cockpit, procédure de mise en route
D	Contrôle des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences
E	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, respect des instructions ATC
F	Au parking, procédures d'arrêt et contrôles après vol

SECTION 2**MANŒUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANŒUVRES EN VOL AVANCEES ET ZONES EXIGUES**

A	Décollage et atterrissage (mise en vol stationnaire et posé)
B	Roulage, translation
C	Vol stationnaire avec vent de face, de travers, arrière
D	En vol stationnaire, virage de 360° à gauche et à droite
E	Translations avant, latérales et arrière en vol stationnaire
F	Panne moteur simulée en vol stationnaire
G	Transitions lentes et rapides
H	Décollages et atterrissages en dévers et sur des hélistructures non aménagées
I	Décollages (divers profils)
J	Décollage vent de travers et vent rabattant (le cas échéant)
K	Décollage à masse maximale de décollage (réelle ou simulée)
L	Approches (divers profils)
M	Décollage et atterrissage à puissance limitée
N	Autorotations (l'instructeur doit choisir deux rubriques parmi les suivantes : en ligne droite, en PTU, en PTO)
O	Atterrissage en autorotation
P	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur
Q	Contrôle de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ

SECTION 3**NAVIGATION – PROCEDURES EN ROUTE**

A	Navigation et orientation à diverses altitudes, usage de la carte
B	Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse et du cap, surveillance extérieure, réglage altimétrique
C	Suivi du vol, tenue du journal de navigation, gestion carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et récupération de la route correcte, vérification des instruments
D	Observation des conditions météorologiques, gestion du déroutement
E	Alignement, positionnement (NDB ou VOR), identifications des aides radio
F	Instructions ATC et respect des règles

SECTION 4**PROCEDURES ET MANŒUVRES EN VOL AVEC SEULE REFERENCE AUX INSTRUMENTS**

A	Vol en palier, maintien du cap, de l'altitude/hauteur et de la vitesse
B	Montée et descente, y compris des virages de niveau 1 en suivant des caps spécifiés
C	Virages en palier de niveau 1 en suivant des cap spécifiés, de 180° à 360° vers la gauche et la droite
D	Virage en palier de 180° à droite et à gauche, avec seule référence les instruments.

SECTION 5	
PROCEDURES DE SECOURS ET D'URGENCE (SIMULEES SI APPROPRIEES)	
Note 1 : Si le test est effectué sur un hélicoptère multimoteur, une procédure de panne moteur simulée, y compris une approche et un atterrissage avec un seul moteur, doit être incluse dans le test.	
Note 2 : L'instructeur doit sélectionner quatre rubriques parmi les suivantes :	
A	Mauvais fonctionnement du moteur, y compris une panne de régulateur, un givrage du carburant/moteur, une panne du système de lubrification, le cas échéant
B	Mauvais fonctionnement du système de carburant
C	Mauvais fonctionnement du système électrique
D	Mauvais fonctionnement du système hydraulique, y compris une approche et un atterrissage sans système hydraulique, le cas échéant
E	Mauvais fonctionnement du rotor principal ou du système anti-couple (en simulateur ou discussion uniquement)
F	Procédures en cas de feu, y compris le contrôle et évacuation de la fumée, le cas échéant
G	Autres procédures de secours et d'urgence définies dans le manuel de vol appropriée et avec référence des opérations normales et anormales des systèmes, des procédures et d'urgence y compris pour les hélicoptères multimoteurs : - Panne moteur simulé au décollage : - décollage interrompu à ou avant TDP ou atterrissage forcé réussi à ou avant DPATO - juste après TDP ou DPATO - Atterrissage avec panne moteur simulé : - atterrissage ou remise des gaz après une panne moteur avant LDP ou DPBL - après une panne moteur après LDP ou un atterrissage forcé réussi après DPBL

L'utilisation de la check-list, la conduite du vol, le contrôle de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs, les procédures anti-givrage/dégivrage s'appliquent à toutes les sections.

Art. 33 - Pour être déclaré admis au certificat pratique d'aptitude le candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude prévues à l'article 32 du présent arrêté.

Art. 34 - Un échec à l'une des rubriques d'une section entraîne l'échec sur dans la section entière.

En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer de nouveau ladite section.

En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer de nouveau la totalité de l'épreuve.

En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections passées avec succès qu'il avait réussies lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer de nouveau la totalité de l'épreuve.

Toutes les sections doivent être réussies dans une période de six (06) mois au maximum.

Art. 35 - L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude par l'une des annotations suivantes : « satisfaisant » ou « non satisfaisant ». En outre, il doit, après chaque tentative, conclure ce rapport par sa proposition sur l'admission ou l'échec du candidat. Dans ce dernier cas, l'examineur doit se prononcer sur la nécessité ou non d'un complément de formation pour le candidat.

Si le candidat n'a pas réussi à toutes les sections à l'issue de deux (02) tentatives, l'examineur doit préciser dans un rapport la nécessité d'un complément de formation et dans tous les cas, il doit fixer le contenu de ce complément.

L'examineur transmet au jury des examens le rapport susvisé en vue de son approbation.

Le nombre d'épreuves pratiques qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Art. 36 - Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude :

- Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a interrompu l'épreuve pour des raisons que l'examineur juge justifiées, seules les sections non effectuées sont passées lors d'un vol ultérieur,

- A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète,

- Le candidat doit piloter l'hélicoptère à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était seul pilote à bord. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de pilote commandant de bord,

- L'aire et le trajet doivent être choisis par l'examineur et tous les exercices à basse hauteur et en vol stationnaire doivent être effectués sur une hélistation/aérodrome approuvée et contrôlée. Les trajets utilisés pour la section 3 de l'article 32 du présent arrêté peuvent s'achever sur l'hélistation/aérodrome de départ ou sur une autre et une destination doit être l'hélistation/aérodrome contrôlée. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que les équipements et toute la documentation nécessaire à la réalisation du vol sont à bord de l'hélicoptère. L'épreuve peut s'effectuer en deux vols,

- Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions qu'il effectue, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérifications (check-list) autorisée pour l'hélicoptère utilisé au cours de l'épreuve,

Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteurs et les vitesses. Les paramètres de performance de décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculées par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'hélicoptère utilisé,

- L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'hélicoptère, sauf si une intervention est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

Art. 37 - Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limitations,
- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision,
- Faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol,
- Appliquer ses connaissances aéronautiques,
- Garder le contrôle permanent de l'hélicoptère de façon telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence et des qualités manœuvrières et des performances de type d'hélicoptère utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale.

Hauteur

- Vol normal ± 100 pieds
- Vol Avec panne majeur simulée ± 150 pieds

Alignement sur aides radio $\pm 10^\circ$

Cap d'hélicoptère

- Vol normal $\pm 10^\circ$
- Avec panne majeur simulée $\pm 15^\circ$

Vitesse

- Décollage et atterrissage mutimoteur ± 5 nœuds
- Toutes autres phases de vol ± 10 nœuds

Dérive sol

- Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol ± 3 pieds
- Atterrissage sans mouvement latéral et arrière

Chapitre 3 - Privilèges et validité de la licence

Art. 38 - Sous réserve de toutes autres restrictions spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, la licence de pilote professionnel hélicoptère permet à son titulaire :

- D'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé hélicoptère,
- D'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote sur tout hélicoptère effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien commercial,
- D'exercer les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial , de tout hélicoptère monopilote,
- D'exercer les fonctions de copilote de bord dans le transport aérien commercial sur tous les hélicoptères dont l'exploitation avec un copilote est requise.

Art. 39 - Le titulaire de la licence de pilote professionnel hélicoptère s'abstiendra d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il ressentira une diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Art. 40 - Le titulaire de la licence de pilote professionnel hélicoptère ne doit pas exercer les privilèges de sa licence durant la période pendant laquelle où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

Art. 41 - Le titulaire de la licence de pilote professionnel hélicoptère ne doit pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait le rendre inapte à exercer ses privilèges correctement et de façon sûre et ne doit faire aucun usage de substances qui causent des problèmes de santé.

Art. 42 - Le titulaire d'une licence de pilote professionnel hélicoptère peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial jusqu'à l'âge de soixante (60) ans ou soixante cinq (65) ans dans le cas d'un aéronef dont la conduite est assurée par plus d'un pilote et à condition que l'autre pilote a moins de soixante (60) ans.

Art. 43 - Le titulaire d'une licence de pilote professionnel hélicoptère peut exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial jusqu'à l'âge de soixante (65) ans.

Art. 44 - Les titulaires de la licence de pilote professionnel hélicoptère ayant atteint l'âge légal de mise à la retraite, peuvent être autorisés à poursuivre l'exercice de leurs fonctions conformément aux procédures prévues par la loi n° 87-8 du 6 mars 1987 instituant des dispositions relatives au travail des retraités.

Art. 45 - La forme et le contenu de la licence du pilote professionnel hélicoptère sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 46 - La validité de la licence de pilote professionnel hélicoptère est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical qui lui est associé.

Dans tous les cas, la validité dudit certificat médical ne peut excéder douze (12) mois pour les personnes âgées de moins de quarante (40) et de six (06) mois pour celles ayant quarante (40) ans et plus.

Chapitre 4 : Délivrance d'une licence de pilote professionnel hélicoptère sur la base d'une licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère ou d'un titre militaire

Art. 47 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote professionnel hélicoptère sur la base d'une licence étrangère ou d'un titre militaire doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère, délivrée par un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale ou être titulaire de l'un des brevets militaires de pilotage d'hélicoptère du 2^{ème} degré ou d'un degré supérieur délivré ou reconnu équivalent par les autorités militaires tunisiennes compétentes,
- Satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote professionnel hélicoptère en ce qui concerne l'âge, le niveau d'instruction, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol,

Art. 48 - Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 47 du présent arrêté doit passer l'examen théorique et l'épreuve pratique définis comme suit :

1- Examen théorique

Le candidat doit passer l'examen prévu à l'article 14 conformément aux procédures d'organisation prévues aux articles 17, 18, 20 et 21 du présent arrêté,

Les conditions de réussite à cet examen ainsi que la validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère sont soumises aux dispositions des articles 15 et 16 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère est délivré par le président du Jury des examens à tout candidat déclaré admis à l'examen théorique, par le ministre du transport sur proposition du jury des examens.

2- Epreuve pratique d'aptitude

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote professionnel hélicoptère en cours de validité, doit passer l'épreuve pratique d'aptitude du brevet de pilote professionnel hélicoptère conformément aux dispositions des articles 29 à 37 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote professionnel hélicoptère est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'épreuve pratique d'aptitude, par le ministre du transport sur proposition du jury des examens.

Art. 49 - Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants :

- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- Un certificat médical de classe 1 en cours de validité,
- Le reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée,
- Une copie certifiée conforme de la licence étrangère ou du titre militaire ainsi que du document justifiant l'expérience en vol,
- Une attestation justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en Anglais conformément à l'article 19 du présent arrêté.
- Une copie certifiée conforme du diplôme de baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentales ou techniques ou du diplôme équivalent.

Toute demande de candidature non accompagnée par les pièces prévues au présent article ou parvenue après la date de clôture de la liste des candidatures est rejetée, le cachet de la poste ou la date de l'enregistrement au bureau d'ordre central des services mentionnés dans l'avis de presse visé à l'article 18 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 5 : Validation d'une licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère

Art. 50 - Une licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère délivrée par un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale peut être validée pour être utilisée à bord d'aéronefs immatriculés en Tunisie dans les conditions suivantes :

- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère désire exercer contre rémunération les privilèges liés à cette licence, il doit remplir les conditions suivantes :

* Satisfaire, par une épreuve pratique les conditions de prorogation de la qualification de type multimoteurs hélicoptère correspondant aux privilèges de la licence détenue,

* Justifier d'une connaissance satisfaisante de la législation et de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise,

* Justifier d'une connaissance de la langue anglaise dans les circonstances en vol et au sol et pouvoir communiquer en anglais avec les autres membres de l'équipage,

* Justifier d'un niveau de compétence linguistique en anglais définies à l'article 4 de l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait de la qualification de vol aux instruments hélicoptère si la licence comporte une qualification de vol aux instruments en cours de validité,

* Remplir les conditions d'expérience définies à l'article 5 du présent arrêté,

* Justifier d'une expérience de vol d'au moins mille cinq cents (1500) heures de vol comportant au moins cinq cents (500) heures de vol sur le type d'hélicoptère sur lequel il désire exercer les privilèges de sa licence.

- Si le titulaire de la licence étrangère de pilote professionnel hélicoptère désire exercer à titre privé les privilèges liés à cette licence, il doit démontrer qu'une connaissance de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise.

Cette validation est délivrée, sous forme d'une autorisation temporaire qui sera jointe à la licence d'origine.

La validation confère à la licence étrangère, sauf restriction mentionnée sur cette validation, les mêmes privilèges visés à l'article 38 du présent arrêté et sa validité ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même et n'accordera pas de privilèges supplémentaires que ceux permis par la licence d'origine.

Chapitre 6 - Retrait de la licence de pilote professionnel hélicoptère

Art. 51 - Le retrait de la licence de pilote professionnel-hélicoptère est soumis aux dispositions des articles 127, 128, 129 et 130 du code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, tel que modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004 et par la loi n° 2005-84 du 15 août 2005.

Chapitre 7 - Dispositions particulières

Art. 52 - Les licences de pilote professionnel hélicoptère délivrées avant la date de publication du présent arrêté doivent être remplacées dans un délai ne dépassant pas six (06) mois à partir de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, par des licences dont le contenu et la forme sont conformes aux dispositions de la décision visée à l'article 45 du présent arrêté sous réserve que le titulaire de la licence remplit les conditions de renouvellement ou de prorogation de la qualification ou des qualifications associées à la licence prévues à l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et du retrait de la qualification de vol aux instruments hélicoptère et à l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et du retrait de la qualification de type hélicoptère.

Art. 53 - Les dispositions du quatrième point du premier tiret de l'article 50 du présent arrêté s'appliquent à compter du 5 mars 2011. Les dispositions du troisième point du premier tiret de l'article 50 du présent arrêté s'appliquent avant le 5 mars 2011.

Art. 54 - Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur une année à partir de la date de sa publication dans le journal officiel de la République Tunisienne.

Art. 55 - Sont abrogées toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

Art. 56 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 19 septembre 2009.


Le ministre du transport

Abderrahim Zouari

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi

 OACA/DCTA/DN	PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE [PNT]	FICHE N° 09-H PNT-H/ 01
	DEMANDE D'OBTENTION/PROROGATION D'UNE CARTE D'ELEVE PILOTE HELICOPTERE	Page 1/1
<input type="checkbox"/> En vue de l'obtention de la licence de pilote privé <input type="checkbox"/> En vue de l'obtention de la licence de pilote professionnel		

Je soussigné ;

Nom : Prénom :(TEL :.....),

ai-je l'honneur de vous demander de bien vouloir me délivrer / renouveler le(s) titre(s), ci-dessus, mentionné(s) [*Mettre une croix dans la (les) case(s) correspondante(s)*].

Les pièces jointes à ma demande sont les suivantes :


- 1- Une copie de la carte d'identité nationale ;
- 2- Un certificat médical en cours de validité :
 - Classe [1] pour CPL (H) et ATPL (H) ;
 - Classe [2] pour PPL (H).
- 3- Une attestation d'inscription délivrée par l'organisme de formation agréé ;
- 4- Deux photos d'identité ;
- 5- Le reçu de paiement des redevances aéronautiques : (10 DT). *

*** pièces à fournir en cas de prorogation de la carte d'élève pilote .**

Remarques : - 1°/ *Lieu du dépôt du dossier* : Bureau des Licences - Siège 3 de l'OACA.
- 2°/ *Lieu du paiement des redevances* : Caisses de l'OACA sises aux différents Aéroports.

Date et signature du demandeur :

Titre reçu, le : **Signature du demandeur :**

 OACA/DCTA/DN	PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE [PNT]	FICHE N° 23-H PNT-H/12
	DEMANDE DE VALIDATION <input type="checkbox"/> de la licence pilote professionnel hélicoptère <input type="checkbox"/> de la licence pilote de ligne hélicoptère	Page 1/1

Je soussigné ;

Nom :Prénom :Né(e) le :

Nationalité : Email :

Employeur :

Embauché En qualité de :du :jusqu'au :

Nature de la licence :Nationalité :

Numéro :Délivrée à :Le :valable jusqu'au.....

Date de la dernière visite médicale :Valable jusqu'au :

Qualification : Type d'hélicoptère :délivrée le..... Valable jusqu'au

Dernier contrôle de compétence effectué le :

Nombre d'heures de vol effectuées : Total :Sur type :

ai-je l'honneur de vous demander de bien vouloir me délivrer / renouveler le(s) titre(s), ci-dessus, mentionné(s)

[Mettre une croix dans la (les) case(s) correspondante(s)].

Les pièces jointes à ma demande sont les suivantes :

1. Le carnet de vol – Photocopie de la dernière page du carnet de vol ,
2. La licence étrangère – Photocopie de la licence étrangère en cours de validité,
3. Attestation d'épreuve de maintien de compétence
 - épreuve pratique sur le type d'hélicoptère correspondant
 - connaissance de la législation et de la réglementation nationale,
 - connaissance de la langue anglaise
4. Un certificat médical de Classe [1] en cours de validité.
5. Le reçu de paiement des redevances aéronautiques :
 - Obtention : Un récépissé de la somme de trente dinars.

Remarques : - 1°/ Lieu du dépôt du dossier : Bureau des Licences - Siège 3 de l'OACA.
- 2°/ Lieu du paiement des redevances : Caisses de l'OACA sises aux différents Aéroports.

Date et signature du demandeur :

Titre reçu Le : **Signature du demandeur** :