

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

Le ministre du transport,

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

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 privé 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 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 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 acceptées.

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.

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

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 privé hélicoptère doit avoir dix sept (17) ans révolus.

Art. 3 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé hélicoptère doit détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité.

Art. 4 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé hélicoptère doit avoir accompli au moins quarante cinq (45) heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont cinq (5) heures au maximum peuvent être effectuées sur un entraîneur aux procédures de vol et de navigation homologué ou sur simulateur de vol homologué.

Les heures de vol accomplies par les titulaires de licences de pilote sur un avion, un planeur, un moto planeur à moteur non rétractable ou un moto planeur dont le moteur ne permet pas le décollage, sont prises en compte jusqu'à concurrence de 10% de leur temps de vol total en tant que pilote commandant de bord sur de tels aéronefs et dans la limite de six (06) heures, en vue de la délivrance de la licence de pilote privé hélicoptère.

Art. 5 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé hélicoptère doit avoir subi avec succès dans un centre de formation agréé, une formation théorique et pratique conformément aux programmes prévus aux articles 6 et 14 du présent arrêté.

Cette formation est sanctionnée par un brevet de pilote privé 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

Art. 6 - Le programme de la formation théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé hélicoptère doit contenir les matières suivantes :

- Législation et réglementation relatives à l'aviation civile,
- Connaissances générales de l'hélicoptère,
- Préparation du vol et performances,
- Performances humaines,
- Météorologie,
- Navigation,
- Procédures opérationnelles,
- Principes du vol,
- Communications.

Le contenu du programme et les heures de formation théoriques sont fixés par décision du ministre du transport.

Section 2 : Examen théorique

Art. 7 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé hélicoptère doit passer un examen théorique écrit. Cet examen doit comprendre neuf épreuves dont les durées sont fixées comme suit :

Epreuve	Matières	Durées
1	Législation et réglementation relatives à l'aviation civile	0h45 mn
2	Connaissances générales de l'hélicoptère	0h30 mn
3	Préparation du vol et performances	1h00 mn
4	Performances humaines	0h30 mn
5	Météorologie	0h30 mn
6	Navigation	1h 00 mn
7	Procédures opérationnelles	0h30 mn
8	Principes du vol	0h45 mn
9	Communications	0h30 mn
Total		6h00 mn

Un minimum de 120 questions doit être posé au total, sous forme de questions à choix multiple (QCM).

Pour réussir à une épreuve, le candidat doit obtenir au moins soixante quinze 75 % des points alloués à cette épreuve. Les points doivent être accordés uniquement en cas de réponses correctes.

Pour être déclaré admis à l'examen théorique requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé hélicoptère, le candidat doit réussir à toutes les épreuves dans une période de douze (12) mois.

La validité du certificat d'aptitude théorique de pilote privé hélicoptère est de vingt quatre (24) mois à partir de la date de réussite à toutes les épreuves.

Section 3 : Organisation de l'examen théorique

Art. 8 - Il est organisé deux (02) fois au moins par an une session d'examen pour les épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé hélicoptère.

Art. 9 - Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois (03) mois à l'avance, par avis de presse publié sur au moins deux journaux quotidiens locaux.

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

- 1- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- 2- Une attestation délivrée par l'organisme de formation justifiant que le candidat a suivi, d'une manière complète et satisfaisante, le cycle de formation théorique de pilote privé hélicoptère,
- 3- Le reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée.

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 9 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Art. 11 - La liste des candidats autorisés à se présenter à l'examen théorique est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 5 du présent arrêté.

Art. 12 - 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

Section première : Formation pratique

Art. 13 - Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé hélicoptère doit :

- Etre titulaire d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé hélicoptère en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel hélicoptère en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne hélicoptère en cours de validité.

- Avoir reçu une formation sur un hélicoptère de même type que celui utilisé pour l'épreuve.

Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un hélicoptère monomoteur auquel cas il doit justifier de l'expérience prévue à l'article 4 du présent arrêté. Dans le cas où le candidat désire choisir de passer l'épreuve sur un hélicoptère multimoteur, il doit justifier d'une expérience de soixante dix (70) heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur hélicoptère.

Le candidat à l'épreuve pratique d'aptitude doit être proposé par son instructeur qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelles et pratiques du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé hélicoptère.

Art. 14 - Le programme de formation pratique pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé hélicoptère doit couvrir les matières suivantes :

- Préparation du vol, calcul de masse et de centrage, visite pré-vol et mise en service de l'hélicoptère,
- Manœuvres au sol et en vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions,
- Pilotage de l'hélicoptère au moyen de repères visuels extérieurs,
- Décollages, atterrissages, mises en vol stationnaire, rotations et posés,
- Procédures d'urgence, autorotation de base, panne simulée de moteur, résonance sol (causes/remèdes) si applicable au type d'hélicoptère,
- Vol latéral et arrière, rotation sur place,
- Identification et procédures de sortie de vortex,
- Autorotations complètes, atterrissages simulés moteur coupé, exercices d'atterrissages forcés.
- Pannes simulées d'équipement et procédures d'urgence s'appliquant aux dysfonctionnements de moteurs, de commandes et de circuits électriques ou hydrauliques,
- Virages serrés,
- Transitions, arrêts rapides, manœuvres sans vent, atterrissages et décollages en dévers,
- Opérations à puissance réduite et en zone aiguë, y compris opérations à partir de et vers des hélisurfaces non aménagées,
- Vol par seul référence aux instruments de base, avec exécution d'un virage de 180 degrés en palier et récupération à partir de positions inhabituelles pour simuler l'entrée par inadvertance dans un nuage (cette formation peut être dispensée par un instructeur pilote hélicoptère),

- Vol de navigation à l'estime utilisant les repères visuels et les aides radio navigation lorsqu'elles sont utilisables,

- Vol au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la radiotéléphonie et de la phraséologie.

Le contenu du programme de formation pratique est fixé par décision du ministre du transport.

Art. 15 - Nul ne peut entreprendre un entraînement en vol en vue d'obtenir la licence de pilote privé hélicoptère s'il n'est détenteur d'une carte d'élève pilote en cours de validité.

Art. 16 - Pour obtenir la carte d'élève pilote, le candidat doit avoir au moins seize (16) ans révolus et détenir un certificat médical de classe 2 ou de classe 1 en cours de validité.

La validité de la carte d'élève pilote ne peut, en aucun cas, excéder la validité du certificat médical. Cette carte peut être renouvelée avec une validité n'excédant pas celle du certificat médical.

Art. 17 - L'élève pilote ne peut effectuer seul l'entraînement en vol à bord d'un hélicoptère qu'avec l'autorisation et sous la supervision d'un instructeur qualifié.

Art. 18 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé hélicoptère doit avoir reçu, sur un hélicoptère ayant un certificat de navigabilité en cours de validité, au moins :

- vingt cinq (25) heures de formation en double commande,
- et dix (10) heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur qualifié, dont au moins cinq (05) heures de vol en campagne en solo, comprenant au moins un vol en campagne d'au moins 185 kilomètres (100NM), au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui de départ.

Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, le titulaire de la licence doit avoir effectué au moins cent 100 heures de vol supplémentaires en tant que pilote d'hélicoptère après la délivrance de sa licence, dont soixante 60 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère et vingt 20 heures de vol en campagne.

La formation pour l'aptitude au vol de nuit doit être accomplie dans une période de six (6) mois.

Le contenu du programme et les heures de formation théorique et pratique à l'aptitude au vol de nuit sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 19 - L'épreuve pratique d'aptitude est organisée pour chaque candidat remplissant les conditions prévues par le présent arrêté et ce, à la demande de l'organisme ayant assuré la formation de l'intéressé.

L'épreuve pratique d'aptitude doit être réussie dans les six (06) mois suivant la formation au vol et doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

Art. 20 - L'organisme 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.

Section 2 : Epreuve pratique d'aptitude

Art. 21 - Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé hélicoptère doit passer les épreuves suivantes :

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

SECTION 2	
MANŒUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANŒUVRE EN VOL AVANCEES	
ET ZONES EXIGUES	
A	<i>Décollage et atterrissage (mise en vol stationnaire et posé)</i>
B	<i>Roulage, translation</i>
C	<i>Vol stationnaire avec vent de face, de travers, arrière</i>
D	<i>En vol stationnaire, virage de 360° à gauche et à droite</i>
E	<i>Translations avant, latérales et arrière en vol stationnaire</i>
F	<i>Panne moteur simulée en vol stationnaire</i>
G	<i>Transitions lentes et rapides</i>
H	<i>Décollages et atterrissages en dévers et sur des hélistructures non aménagés</i>
I	<i>Décollages (divers profils)</i>
J	<i>Décollage vent de travers et vent rabattant (le cas échéant)</i>
K	<i>Décollage à masse maximale de décollage (réelle ou simulée)</i>
L	<i>Approches (divers profils)</i>
M	<i>Décollage et atterrissage à puissance limitée</i>
N	<i>Autorotations (l'instructeur doit choisir deux rubriques parmi les suivantes) : en ligne droite, en PTU, en PTO)</i>
O	<i>Atterrissage en autorotation</i>
P	<i>Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur</i>
Q	<i>Reconnaissance d'aire de posé, contrôle de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ</i>
SECTION 3	
NAVIGATION - PROCEDURES EN ROUTE	
A	<i>Navigation et orientation à diverses altitudes, usage de la carte</i>
B	<i>Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse et du cap, surveillance extérieure, réglage altimétrique</i>
C	<i>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</i>
D	<i>Observation des conditions météorologiques, gestion du déroutement</i>
E	<i>Utilisation des moyens de radionavigation (le cas échéant)</i>
F	<i>Instruments ATC et respect des règles</i>
SECTION 4	
PROCEDURES ET MANŒUVRES EN VOL	
A	<i>Vol en palier, maintien du cap, de l'altitude/hauteur et de la vitesse</i>
B	<i>Virages en montée et en descente suivant des caps spécifiés</i>
C	<i>Virage en palier de 180° à 360° vers la gauche et la droite avec une inclinaison latérale de 30°</i>
D	<i>Virage en palier de 180° vers la gauche et la droite avec seule référence aux instruments</i>

SECTION 5	
PROCEDURES DE SECOURS ET D'URGENCE (SIMULEES SI APPROPRIEES)	
<i>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</i>	
<i>Note 2 : L'examineur doit sélectionner quatre rubriques parmi les suivantes :</i>	
A	<i>Mauvais fonctionnement du moteur, y compris une panne de régulateur, un givrage du carburateur/moteur, une panne du système de lubrification, le cas échéant</i>
B	<i>Mauvais fonctionnement du système de carburant</i>
C	<i>Mauvais fonctionnement du système électrique</i>
D	<i>Mauvais fonctionnement du système hydraulique, y compris une approche et un atterrissage sans système hydraulique, le cas échéant</i>
E	<i>Mauvais fonctionnement du rotor principal ou du système anti-couple (en simulateur ou discussion uniquement)</i>
F	<i>Procédures en cas de feu, y compris le contrôle et évacuation de la fumée, le cas échéant</i>
G	<i>Autres procédures de secours et d'urgence définies dans le manuel de vol approprié, y compris pour les hélicoptères multimoteurs :</i> <i>- panne moteur simulée au décollage :</i> <i>- décollage interrompu à ou avant TDP ou atterrissage forcé réussi à ou avant DPATO</i> <i>- juste après TDP ou DPATO</i> <i>- atterrissage avec panne moteur simulée :</i> <i>- atterrissage ou remise des gaz après une panne moteur avant LDP ou DPBL</i> <i>- après une panne moteur après LDP ou un atterrissage forcé réussi après DPBL</i>

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. 22 - Pour être déclaré admis au certificat d'aptitude pratique, tout candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude prévue à l'article 21 du présent arrêté.

Un échec à l'une des rubriques d'une section entraîne l'échec sur 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 lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer de nouveau la totalité de l'épreuve.

Toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude doivent être réussies dans une période de six (6) mois au maximum.

Art. 23 - 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 son rapport 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. 24 - 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 subir 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'examineur choisit l'aire et le trajet. Tous les exercices à basse hauteur et en vol stationnaire doivent être effectués sur un (e) aérodrome /hélisurface adéquat (e). Les trajets utilisés pour la section 3 de l'article 21 du présent arrêté peuvent s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et toute la documentation nécessaire à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit comporter au moins trois 3 étapes, chacune d'une durée minimale de dix 10 minutes. L'épreuve peut être effectuée en deux vols.

- Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, 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 calculés 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. 25 - Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limites,

- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision,

- Faire preuve d'une bonne appréciation 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 l'hélicoptère utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale.

Hauteur

- Vol normal ± 150 pieds

- Vol Avec panne majeure simulée ± 200 pieds

- Vol stationnaire dans l'effet de sol ± 2 pieds

Cap de l'hélicoptère /alignement sur aide radio

- Vol normal $\pm 10^\circ$

- Avec panne majeure moteur simulée $\pm 15^\circ$

Vitesse

- Décollage et approche - 10/+15 nœuds

- Tous autres régimes de vol ± 15 nœuds

Dérivé 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. 26 - Sous réserve de toutes conditions supplémentaires spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, les privilèges de la licence de pilote privé hélicoptère, permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère qui n'est pas exploité à titre onéreux, à condition que la licence contienne au moins la qualification de type correspondant à l'hélicoptère utilisé.

Si les privilèges de la licence sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions prévues au deuxième paragraphe de l'article 18 du présent arrêté, cette aptitude au vol de nuit est portée sur la licence.

Art. 27 - Le titulaire de la licence de pilote privé hélicoptère ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'hélicoptère transportant des passagers que s'il a effectué aux commandes, au cours des quatre vingt dix (90) jours précédents, trois (03) décollages et trois (03) atterrissages d'un hélicoptère de même type.

Art. 28 - Le titulaire de la licence de pilote privé 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. 29 - Le titulaire de la licence de pilote privé hélicoptère ne doit pas exercer les privilèges de sa licence durant la période pendant laquelle 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. 30 - Le titulaire de la licence de pilote privé 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. 31 - La forme et le contenu de la licence du pilote privé hélicoptère sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 32 - La validité de la licence de pilote privé 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 vingt quatre 24 mois pour les personnes âgées de moins de quarante 40 ans et de douze 12 mois pour celles ayant quarante 40 ans et plus.

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

Art. 33 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé 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 privé 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 premier 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 privé hélicoptère en ce qui concerne l'âge, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol.

Art. 34 - Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 33 du présent arrêté doit passer les examens théoriques et pratiques définis comme suit :

1- Examen théorique

Le candidat doit passer l'examen prévu à l'article 7 et conformément aux procédures d'organisation prévues aux articles 8, 9, 11 et 12 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen ainsi que la validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé hélicoptère sont soumises aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé 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 privé hélicoptère en cours de validité, doit passer les épreuves pratiques d'aptitude du brevet de pilote privé hélicoptère prévues à l'article 21 conformément aux dispositions des articles 22 à 25 du présent arrêté.

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

Art. 35 - Le candidat à l'examen théorique d'aptitude doit joindre à sa demande de candidature les documents suivants :

- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- Un certificat médical de classe 2 ou 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 le relevé des heures de vol.

Toute demande de candidature non accompagnée des pièces prévues dans le 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 9 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Chapitre 5 - Validation d'une licence étrangère de pilote privé hélicoptère

Art. 36 - Une licence étrangère de pilote privé 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. Le titulaire de la licence étrangère de pilote privé hélicoptère désirant exercer à titre non onéreux les privilèges de sa licence, doit remplir les conditions suivantes :

- Démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique a été acquise,
- Remplir les conditions d'expériences prévues à l'article 4 du présent arrêté.
- Démontrer un niveau de compétence linguistique en anglais prévu 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, à partir de 5 mars 2011, si la licence comporte une qualification de vol aux instruments en cours de validité.

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

La validation confère à la licence étrangère, sauf restriction mentionnée sur cette validation, les mêmes privilèges visés à l'article 26 du présent arrêté et 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 privé hélicoptère

Art. 37 - Le retrait de la licence de pilote privé 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.

Art. 38 - Sont abrogées toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté et notamment l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote privé hélicoptère.

Art. 39 - 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° 22-H PNT-H/12
	DEMANDE DE VALIDATION DE LA LICENCE PILOTE PRIVE HELICOPTERE	Page 1/1

Je soussigné ;

Nom :Prénom :Né(e) le :

Nationalité : Email :

Organisme (Aéroclub ou Ecole) :

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

Circonstance de vol :

Total de nombre d'heures de vol effectuées en tant que pilote d'Hélicoptère :

Total de nombre d'heures de vol effectuées sur simulateur :

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

Les pièces jointes à ma demande sont les suivantes :

1. Le carnet de vol – Photocopie de la dernière page du carnet de vols,
2. La licence étrangère – Photocopie de la licence étrangère en cours de validité
3. Une copie de la visite médicale en cours de validité.
4. Attestation justifiant d'une manière satisfaisante une connaissance de la législative et de la réglementation nationale dans le domaine aéronautique délivrée par l'aéroclub)
5. Le reçu de paiement des redevances aéronautiques :
 - Obtention : Un récépissé de la somme de dix 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** :

PROCEDURE D'OBTENTION, DE PROROGATION, DE RENOUELEMENT ET DE VALIDATION DES TITRES AERONAUTIQUES, 14/11/2008