

## Arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et de retrait de la licence de pilote de ligne 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 I,

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 3 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 de ligne-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 conditions de délivrance et du retrait de la licence de pilote professionnel hélicoptère,

Vu 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,

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

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

Arrête :

### Chapitre premier - Dispositions générales

Article premier - Pour l'application du présent arrêté sont considérés :

**Catégorie (d'aéronefs) :** Classification des aéronefs selon des caractéristiques fondamentales spécifiées tels qu'avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre.

**Contrôle de compétence :** Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

**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 tel 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.

**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.

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

**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'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieure.

**Travail en équipage :** Travail de l'équipage de conduite en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'autorité du pilote commandant de bord.

**Type (d'aéronef) :** Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.

Art. 2 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère doit être âgé de vingt et un (21) ans révolus.

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

Pour exercer les privilèges de la licence de pilote de ligne hélicoptère, un certificat médical de classe 1 en cours de validité est exigé.

Art. 4 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère doit être détenteur d'une attestation en cours de validité justifiant le niveau de compétence linguistique en anglais. Le niveau de compétence linguistique en anglais et la validité de l'attestation sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 5 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère doit être :

- Détenteur de la licence de pilote professionnel hélicoptère avec la qualification de vol aux instruments hélicoptère mention « hélicoptère multimoteur » en cours de validité.

- Titulaire du baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentales ou techniques ou d'un diplôme équivalent et ayant suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et sciences physiques sont des matières de base.

Art. 6 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère doit avoir effectué au moins 1000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol, incluant au minimum :

- 350 heures accomplies en opérations multipilotes sur des hélicoptères certifiés multipilotes au vol aux instruments ou sur des hélicoptères requis d'être exploités avec un équipage minimal de conduite de 2 pilotes :

- 250 heures, soit en tant que pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote commandant de bord et 150 heures comme copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision d'un pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de supervision soit acceptée par le jury des examens.

- 200 heures de vol de navigation en compagnie dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord ou copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit acceptée par le jury des examens :

- 70 heures de vol aux instruments dont un maximum de 30 heures peuvent être effectuées aux instruments au sol,
- 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

Les titulaires d'une licence de pilote ou d'un titre équivalent pour d'autres catégories d'aéronefs pourront faire prendre en compte le temps de vol effectué sur ces autres catégories d'aéronef conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté du ministre du transport du 19 septembre 2009, fixant les conditions de délivrance et du retrait de la licence de pilote professionnel hélicoptère, sauf le temps de vol effectué sur avions qui sera pris en compte jusqu'à 50% du total du temps de vol prévu par cet article.

Les conditions d'expérience, prévus par cet article, doivent être remplies avant de subir l'épreuve pratique d'aptitude.

Art. 7 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère doit avoir suivi avec succès une formation théorique et pratique de pilote de ligne hélicoptère dans un centre de formation agréé conformément aux dispositions du présent arrêté.

La formation pratique peut être réalisée dans un autre centre agréé autre que le centre dans lequel le candidat a suivi la formation théorique.

Le contenu des programmes et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre du transport.

Cette formation théorique et pratique est sanctionnée par un brevet de pilote de ligne 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 2 - Certificat d'aptitude théorique**

### **Section première - Formation théorique intégrée**

Art. 8 - La formation théorique intégrée de pilote de ligne-hélicoptère doit durer au moins sept cent cinquante (750) heures de cours effectives comme suit :

1. Droit aérien et procédures de contrôle de la circulation aérienne,	60h
2. Connaissance générale des aéronefs : - Cellule, systèmes, motorisation, - Instruments, électronique.	160h
3. Préparation du vol et performances, - Masse et centrage, - Performance, - Préparation et suivi du vol.	110h
4. Performance humaine,	50h
5. Météorologie,	90h
6. Navigation aérienne, - Navigation générale, - Radionavigation.	160h
7. Procédures opérationnelles,	40h
8. Principes du vol,	50h
9. Communications - Communications VFR - Communications IFR	30h

Cette formation permet au candidat de recevoir une formation pour l'obtention de la licence de pilote de ligne-hélicoptère et de démontrer qu'il possède un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux pilotes de ligne-hélicoptère dans les matières prévues par cet article.

### Section 2 - Formation théorique modulaire

Art. 9 - La formation théorique modulaire a pour objet d'amener les pilotes, qui n'ont pas reçu une formation théorique dans le cadre d'une formation intégrée, au niveau des connaissances théoriques requis pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne hélicoptère. Le programme portera sur les matières visées à l'article 8 du présent arrêté.

Art. 10 - Tout candidat qui désire suivre un cours modulaire de formation théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne hélicoptère doit effectuer au moins 650 heures de cours effectives du programme de formation théorique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne hélicoptère au cours d'une période de 18 mois. Le candidat doit être titulaire de la licence de pilote privé hélicoptère ou de la licence de pilote professionnel hélicoptère.

Art. 11 - Les titulaires de la licence de pilote professionnel hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments hélicoptère, peuvent bénéficier d'une réduction de la formation théorique, de 200 heures.

### Section 3 - Examen théorique

Art. 12 - L'examen théorique pour l'obtention du brevet de pilote de ligne hélicoptère comporte des épreuves écrites sous forme de questionnaire 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,	1h40	70
2	- Connaissance générale des aéronefs :	2h00	84
3	- Cellule, systèmes, motorisation, - Instruments électronique,	1h30	56
4	- Préparation du vol et performances :	1h00	34
5	- Masse et centrage,	1h00	37
6	- Performance, - Préparation et suivi du vol,	3h00	70
7	- Performance humaine,	1h00	42
8	- Météorologie,	2h30	70
9	- Navigation aérienne,	2h00	53
10	- Navigation générale, - Radionavigation,	1h30	42
11	- Procédures opérationnelles,	1h20	52
12	- Principes du vol,	1h00	39
13	- Communications :	0h30	21
14	- Communication VFR - Communication IFR,	0h30	21

Art. 13 - Chaque épreuve comptant pour un examen ne peut faire l'objet de plus de quatre tentatives. Le candidat qui n'a pas réussi une épreuve après quatre tentatives doit se représenter 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 de ligne-hélicoptère dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de 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 se représente 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 18 mois calculé à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première session. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par le jury des examens.

Art. 14 - Le certificat d'aptitude théorique reste valide pendant une durée de sept (7) ans à compter de la dernière date de validité de la qualification de vol aux instruments associée à la licence de pilote professionnel hélicoptère.

#### **Section 4 - Organisation de l'examen théorique**

Art. 15 - Il est organisé deux 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 de ligne-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 quotidiens locaux.

Art. 16 - 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 notamment :

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

Art. 17 - Tout candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants :

- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- Une attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi le cycle de formation théorique de pilote de ligne hélicoptère d'une manière complète et satisfaisante,
- une copie conforme du diplôme du baccalauréat section mathématique ou sciences expérimentales ou technique ou d'un diplôme étranger équivalent et une attestation justifiant que le candidat a suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et les sciences physiques sont des matières de base.
- Le reçu du paiement des redevances de participation à l'examen théorique pour la session d'examen considérée,
- Une copie de la licence de pilote professionnel hélicoptère avec la qualification de vol aux instruments hélicoptère mention « hélicoptère multimoteur » en cours de validité et ce pour le candidat issu d'une formation théorique modulaire.
- Une attestation en cours de validité délivrée par le jury des examens visé à l'article 7 du présent arrêté justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en anglais conformément à un programme préalablement agréé par le ministre du transport. Les conditions de réussite et la validité de l'attestation sont fixées par décision du 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 15 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

Art. 18 - 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. 19 - 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 (5) ans.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre du transport sur proposition du jury des examens visé à l'article 7 du présent arrêté.

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 3 - Certificat d'aptitude pratique

Art. 20 - Tout candidat à l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne hélicoptère doit remplir les conditions suivantes :

- Etre titulaire de la licence de pilote professionnel hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments hélicoptère mention « hélicoptère multimoteur » en cours de validité,
- Etre titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne hélicoptère en cours de validité,
- Etre titulaire de la qualification de type hélicoptère multipilote correspondant au type d'hélicoptère utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude en cours de validité,
- Avoir effectué toute la formation pratique requise conformément aux dispositions du présent arrêté, et avoir reçu une formation au travail en équipage dans le cadre d'un programme agréé.

Art. 21 - Après avoir achevé la formation pratique le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude sur hélicoptère multimoteur monopilote ou multipilote conformément au contenu défini aux alinéas A) et B) de l'article 27 du présent arrêté sous réserve de remplir les conditions prévues à l'article 20 du présent arrêté et :

1) S'acquitter des redevances de participation à l'épreuve pratique, le reçu de paiement de ces redevances sera joint à la demande de candidature,

2) Etre proposé par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé sa formation et qui atteste que le candidat possède les connaissances professionnelles et pratiques du niveau du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne hélicoptère et qu'il a suivi une formation au travail en équipage.

Art. 22 - Le candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne hélicoptère doit agir en qualité de pilote en fonction en exécutant tous les exercices de l'épreuve pratique d'aptitude. Le candidat doit démontrer sa capacité à agir en qualité de pilote non en fonction. Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pour l'épreuve ou le contrôle de compétence.

Art. 23 - Les matières suivantes sont spécifiquement contrôlées lors des épreuves ou contrôles du candidat au brevet de pilote de ligne hélicoptère ou à une qualification de type hélicoptère multipilote, aux privilèges étendus à la fonction de pilote commandant de bord, qu'il exerce ses fonctions en qualité de pilote en fonction ou de pilote non en fonction.

- a) gestion du travail en équipage,
- b) maintien d'une surveillance générale de fonctionnement de l'hélicoptère par une supervision appropriée,
- c) établissement de priorités et prises de décisions conformément aux données de sécurité et aux règlements appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

Art. 24 - L'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence sur hélicoptère multipilote doit être effectuée dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote, peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un hélicoptère, plutôt qu'un simulateur de vol homologué, est utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude, le deuxième pilote doit être un instructeur.

L'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence doit être accompli en régime de vol aux instruments (IFR) et doit simuler, autant que possible, un vol de transport aérien commercial. L'élément essentiel est la capacité à planifier et à effectuer le vol à partir d'éléments de briefing courants.

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

Art. 25 - Le centre de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'entraîneur de vol synthétique et l'hélicoptère à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence et supportera tous les frais y afférents.

Art. 26 - Pour la compréhension du programme de la formation pratique et des épreuves pratiques d'aptitude pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote de ligne hélicoptère, ou du contrôle de compétence prévus à l'article 27 du présent arrêté, les symboles suivants ont la signification suivante :

**1. P** = Entraîné comme pilote commandant de bord ou copilote, et comme pilote en fonction (PF) et comme pilote non en fonction (PNF) pour la délivrance d'une qualification de type.

**X** = Un simulateur de vol (FS), s'il est disponible, doit être utilisé pour cet exercice.

Dans l'alternative, un hélicoptère doit être utilisé s'il est approprié pour l'exercice ou la procédure.

2. La formation pratique doit être assurée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué sous (P) ou peut l'être pour tout équipement d'un niveau supérieur représenté par la flèche (→).

Les abréviations suivantes indiquent l'équipement de formation utilisé :

**H** = Hélicoptère

**FS** = Simulateur de vol

**FTD** = Entraîneur de vol synthétique

3. Dans les rubriques comportant un astérisque (\*) les conditions de vol réelles ou simulées doivent être en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), pour le renouvellement ou à la prorogation d'une qualification de vol aux instruments ou à l'extension des privilèges de cette qualification à un autre type ainsi que pour l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne-hélicoptère multipilote.

4. Les sections 4 et 6 applicables respectivement aux hélicoptères multipilotes et monopilotes et relatives aux procédures de vol aux instruments doivent être effectuées uniquement par les candidats au renouvellement ou à la prorogation d'une qualification de vol aux instruments ou à l'extension des privilèges de cette qualification à un autre type.

5. Lorsque la lettre « M » apparaît dans la colonne de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence ceci indique que l'exercice correspondant est obligatoire.

6. Un simulateur de vol doit être utilisé pour la formation pratique d'aptitude et l'épreuve pratique d'aptitude s'il fait partie d'un programme de qualification de type approuvé. Le jury des examens, lors de l'approbation du programme de formation, doit tenir compte :

- (a) de la qualification du simulateur de vol ou du FNPT II,
- (b) des qualifications de l'instructeur et de l'examineur,
- (c) du volume de la formation orientée ligne sur simulateur de vol dispensé dans le cours,
- (d) des qualifications et expérience antérieure en exploitation en ligne du pilote en formation,
- (e) de l'importance de l'expérience de vol sous supervision en ligne dispensée après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

Art. 27 - Le contenu de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence porte sur :

**A) Hélicoptère multipilote**

FORMATION PRATIQUE SUR :					EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / CONTROLE DE COMPETENCE / QUALIFICATION DE TYPE		
Rubrique	Manœuvres/Procédures En conditions de travail en équipage	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
<i>SECTION 1</i>							
1.	Préparation au vol						
1.1	Contrôle extérieur visuel de l'hélicoptère, position de chaque élément et but de contrôle		P			M	
1.2	Vérification poste de pilotage		P	→		M	
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et navigation, sélection et réglage des fréquences navigation et communication	P	→	→		M	
1.4	Roulage ou vol de translation conformément aux instructions du contrôle aérien ou de l'instructeur		P	→		M	
1.5	Vérifications avant le décollage	P	→	→		M	
<i>SECTION 2</i>							
2	Décollages						
2.1	Décollages (divers profils)		P	→			
2.2	Décollage par vent traversier (si réalisable)		P	→			
2.3	Décollage à masse maximale de décollage (décollage masse maximale réelle ou simulée)		P	→			

FORMATION PRATIQUE SUR :				EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / CONTROLE DE COMPETENCE / QUALIFICATION DE TYPE			
Rubrique	Manœuvres/Procédures En conditions de travail en équipage	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
2.4	Décollages avec panne moteur simulée						
2.4.1	Peu avant d'avoir atteint le point TDP ou DPATO		P	→		M	
2.4.2	Après avoir atteint le point TDP ou DPATO		P*	→*		M*	
<i>SECTION 3</i>							
3	Manœuvres de vol et procédures						
3.1	Virages		P	→			
3.2	Atterrissage (divers profils)		P	→			
3.2.1	Atterrissage après une panne simulée de moteur avant le point LDP ou DPBL		P	→		M	
3.2.2	Atterrissage après une panne simulée de moteur après le point LDP ou DPBL		P	→		M	
3.3	Opérations normales et anormales des systèmes et procédures suivants :					M	Un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 3.3.1 à 3.3.17 inclus
3.3.1	Moteur	P	→	→			
3.3.2	Conditionnement d'air (chauffage ventilation)	P	→	→			
3.3.3	Système pitot/statique	P	→	→			
3.3.4	Système carburant	P	→	→			
3.3.5	Système électrique	P	→	→			
3.3.6	Système hydraulique	P	→	→			
3.3.7	Système commandes vol et trim	P	→	→			
3.3.8	Système anti-dégivrage, et dégivrage	P	→	→			
3.3.9	Pilote automatique/directeur de vol	P	→	→			
3.3.10	Systèmes d'augmentation de stabilité	P	→	→			
3.3.11	radar météo, radioaltimètre transpondeur	P	→	→			
3.3.12	Système de navigation de Zone	P	→	→			
3.3.13	Système de train d'atterrissage	P	→	→			
3.3.14	Panne de commande de rotor anti-couple (si applicable)		P	→			
3.3.15	Perte de rotor anti-couple (si applicable)		P	Un hélicoptère ne doit pas être utilisé pour cet exercice			
3.3.16	Groupe de puissance auxiliaire (APU)	P	→	→			
3.3.17	Systèmes de gestion des équipements radio, de navigation, de vol aux instruments	P	→	→			
3.4	Procédure anormales et d'urgence					M	NOTE : Un minimum obligatoire de 3 Rubriques doit être sélectionné de 3.4.1 à 3.5 inclus
3.4.1	Exercices incendie (y compris évacuation si applicable)	P	→	→			
3.4.2	Contrôle et Extraction de la fumée	P	→	→			
3.4.3	Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité	P	→	→			
3.4.4	Largage de carburant (simulé)	P	→	→			
3.4.5	Descente en autorotation		P	→		M	
3.4.6	Atterrissage en autorisation ou avec reprise moteur		P	→			
3.4.7	Incapacité d'un membre d'équipage	P	→	→			
3.4.8	Autres procédures d'urgence définies dans le manuel de vol approprié	P	→	→			



FORMATION PRATIQUE SUR :					EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / CONTROLE DE COMPETENCE / QUALIFICATION DE TYPE		
Rubrique	Manœuvres/Procédures En conditions de travail en équipage	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
3.5	Virages avec inclinaison latérale de 30°, 180° et 360° à gauche et à droite par seul référence aux instruments		P	→			
<i>SECTION 4</i>							
4	Procédures de vol aux instruments (à exécuter en IMC ou IMC simulé)						
4.1	Décollage aux instruments : le passage au vol aux instruments est requis dès que possible après décollage		P*	→*			
4.2	Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions ATC	P*	→*	→*		M*	
4.3	Procédures d'attente	P*	→*	→*			
4.4	Approches ILS jusqu'à la hauteur de décision CATI						
4.4.1	Manuelle, sans directeur de vol		P*	→*		M*	
4.4.2	Manuelle avec directeur de vol		P*	→*			
4.4.3	Avec couplage du pilote automatique		P*	→*			
4.4.4	Manuelle, avec un moteur en panne simulée, la panne moteur doit être simulée en approche, finale avant le passage de la balise extérieure (OM), jusqu'au posé, ou en procédure d'approche interrompue complète		P*	→*		M*	
4.5	Approche classique NDB ou VOR/LOC jusqu'à l'altitude minimale de descente MDH/A		P*	→*		M*	
4.6	Rubrique laissée intentionnellement blanche						
4.7	Procédures d'approche interrompue						
4.7.1	Remise des gaz avec tous moteurs en fonctionnement après une approche ILS, à hauteur de décision		P*	→*			
4.7.2	Autres procédures d'approche interrompue		P*	→*			
4.7.3	Remise des gaz avec panne moteur simulée en atteignant la hauteur de décision		P*	→*		M*	
4.7.4	Autorotation en IMC avec reprise moteur		P*	→*		M*	
<i>SECTION 5</i>							
5	Utilisation d'équipement optionnel		P	→			

### B) Hélicoptère monopilote monomoteur et multimoteur :

FORMATION PRATIQUE					EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / CONTROLE DE COMPETENCE / QUALIFICATION DE TYPE		
Rubrique	Manœuvres/Procédures	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
<i>SECTION 1</i>							
1	Préparation au vol						
1.1	Contrôle extérieur visuel de l'hélicoptère, position de chaque élément et but du contrôle			P		M	
1.2	Vérification poste de pilotage		P	→		M	
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication	P	→	→		M	

		FORMATION PRATIQUE			EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / CONTROLE DE COMPETENCE / QUALIFICATION DE TYPE		
Rubrique	Manœuvres/Procédures	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
1.4	Roulage ou vol de translation sur instructions du contrôle aérien ou de l'instructeur			P	→	M	
1.5	Vérifications avant le décollage	P	→	→		M	
<b>SECTION 2</b>							
2	Décollages						
2.1	Décollages (divers profils)		P	→		M	
2.2	Décollage par vent traversier (si réalisable)		P	→			
2.3	Décollage à masse maximale de décollage (décollage masse maximale réelle ou simulée)		P	→			
2.4	Décollages avec panne moteur simulée						
2.4.1	Peu avant d'avoir atteint le point TDP ou DPA TO		P	→		M	
2.4.2	Peu après avoir atteint le point TDP ou DPA TO		P*	→*		M*	
<b>SECTION 3</b>							
3	Manœuvres de vol et procédures						
3.1	Virages en montée et en descente à des caps spécifiés	P	→	→		M	
3.2	Virages avec 30° d'inclinaison de 180° jusqu'à 360° à gauche et à droite par référence aux instruments, si équipé	P	→	→		M	
<b>SECTION 4</b>							
4	Autorotation						
4.1	Descente en autorotations		P*	→*		M*	
4.2	Atterrissage en autorotations et reprise moteur		P	→		M	
<b>SECTION 5</b>							
5	Atterrissages						
5.1	Atterrissages (divers profils)		P	→		M	
5.1.1	Atterrissage après panne simulée de moteur avant d'avoir atteint le point LDP ou DPBL		P	→		M	
5.1.2	Atterrissage après panne simulée de moteur après avoir atteint le point LDP ou DPBL		P	→		M	

Rubrique	Manœuvres/Procédures	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
<b>SECTION 6</b>							
6	Procédures de vol aux instruments à exécuter en IMC ou en IMC simulé						
6.1	Décollage aux instruments: le passage au vol aux instruments doit s'effectuer aussitôt que l'hélicoptère ait été stabilisé dans la montée. Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions ATC		P*	→*		M*	
6.2	Procédure d'attente	P*	→*	→*			
6.3	Approches ILS jusqu'à la hauteur de décision CA T						

Rubrique	Manœuvres/Procédures	Formation sur :			Visa des instructeurs en fin de formation	Contrôlé sur : FS,H	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique, d'aptitude
		FTD	FS	H			
6.3.1	Manuelle, sans directeur de vol		P*	→*		M*	
6.3.2	Manuelle, avec directeur de vol		P*	→*			
6.3.3	Avec couplage du pilote automatique		P*	→*			
6.4	Approche classique NDB ou VOR /LOC jusqu'à l'altitude minimale de descente		P*	→*		M*	
6.5	Rubrique laissée intentionnellement blanche						
6.6	Procédures d'approche interrompue						
6.6.1	Remise des gaz après une approche ILS en atteignant la hauteur de décision		P*	→*		M*	
6.6.2	Autres procédures, d'approche interrompue		P*	→*			
6.6.3	Remise de gaz avec un moteur en panne		P*	→*		M*	
6.7	Autorotation en IMC avec reprise moteur		P*	→*		M*	
<b>SECTION 7</b>							
7	Opérations normales et anormales des systèmes et des procédures suivantes :					M	NOTE : Un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 7.1 à 7.16 inclus
7.1	Moteur	P	→	→			
7.2	Conditionnement d'air (chauffage, ventilation)	P	→	→			
7.3	Pitot / système statique	P	→	→			
7.4	Système carburant	P	→	→			
7.5	Système électrique	P	→	→			
7.6	Système hydraulique	P	→	→			
7.7	Commande de vol, système de friction	P	→	→			
7.8	Système anti-givrage et dégivrage	P	→	→			
7.9	Pilote automatique/ directeur de vol	P	→	→			
7.10	Système d'augmentation de stabilité	P	→	→			
7.11	Radar météo, radioaltimètre, transporteur	P	→	→			
7.12	Système de navigation de zone	P	→	→			
7.13	Système de train d'atterrissage	P	→	→			
7.14	Panne de commande de rotor anti-couple (si applicable)		P	→			
7.15	Perte du rotor anti-couple (si-applicable)		P				
7.16	Système des équipements radio de navigation, de vol aux instruments et de gestion de vol	P	→	→			
<b>SECTION 8</b>							
8	Procédures anormales et d'urgence						
8.1	Exercices incendie (y compris évacuation si applicable)					M	
8.2	Contrôle et extraction de la fumée	P	→	→		M	
8.3	Autres procédures d'urgence définies dans le manuel de vol approprié	P	→	→		M	
8.4	Panne de moteur et redémarrage à une altitude de sécurité	P					
<b>SECTION 9</b>							
9	Utilisation d'équipement optionnel		P	→			

Art. 28 - Pour être déclaré admis au certificat pratique d'aptitude, tout candidat doit :

- Sur hélicoptère monopilote : réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence. L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec de la totalité de la section. En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle de compétence. En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section. En cas d'échec à une section quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle de compétence, y compris aux sections qu'il avait réussi lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

- Sur hélicoptère multipilote : réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence. En cas d'échec à plus de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. En cas d'échec à cinq ou à moins de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la ou lesdites section(s). En cas d'échec à une section quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle de compétence, y compris aux sections qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve.

Art. 29 - L'examineur doit annoter dans un rapport chaque exercice effectué de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence 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 tentatives, l'examineur doit préciser dans son rapport l'obligation 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. 30 - Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence :

- Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve ou le contrôle pour des raisons que l'examineur ne juge pas recevables, il sera considéré comme ayant échoué aux rubriques qu'il n'a pas entreprises. Si l'épreuve ou le contrôle est interrompue pour des raisons jugées recevables par l'examineur, seules les rubriques non effectuées feront l'objet d'une épreuve ou d'un contrôle ultérieur,

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

- Les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'hélicoptère utilisé ainsi qu'aux méthodes de travail en équipage, s'il y a lieu. Les données relatives aux performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol du type d'hélicoptère considéré.

Les hauteurs ou altitudes de décision et les hauteurs ou altitudes minimales de descente et d'approche interrompue doivent être déterminées à l'avance par le candidat pour l'obtention du brevet de pilote de ligne hélicoptère ou par le détenteur de la qualification de type durant le contrôle de compétence. selon le cas.

Art. 31 - Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Manœuvrer 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 à tout instant le contrôle de l'hélicoptère de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute,
- Comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant
- Et communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence et des dualités de vol et des performances du type d'hélicoptère utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale.

## Hauteur

- Généralement  $\pm 100$  pieds
- Début d'une remise des gaz à la hauteur de décision + 50 pieds/-0 pied
- Hauteur / altitude minimale de descente + 50 pieds/-0 pied

## Alignement

- Sur les aides radio  $\pm 5^\circ$
- Approche de précision demi- déviation de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente

## Cap

- Tous les moteurs en fonctionnement  $\pm 5^\circ$
- Avec panne moteur simulée  $\pm 10^\circ$

## Vitesse

- Tous les moteurs en fonctionnement  $\pm 5$  nœuds
- Avec panne de moteur simulée + 10 nœuds/-5 nœuds

## Dérive sol

- Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol  $\pm 3$  pieds
- Atterrissage  $\pm 2$  pieds (sans mouvement latéral et arrière)

### Chapitre 4 - Privilèges et validité de la licence de pilote de ligne hélicoptère

Art. 32 - Sous réserve des conditions supplémentaires spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, la licence de pilote de ligne hélicoptère permet à son titulaire :

- a) D'exercer tous les privilèges des titulaires des licences de pilote privé hélicoptère et de pilote professionnel hélicoptère ainsi que de la qualification de vol aux instruments hélicoptère,
- b) D'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'hélicoptère dans le transport aérien commercial.

Art. 33 - La validité de la licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient de l'attestation du niveau de compétence linguistique visé à l'article 4 du présent arrêté, et du certificat médical de classe 1 qui lui est associé.

Dans tous les cas, la validité dudit certificat médical ne peut excéder 12 mois pour les personnes âgées de moins de 40 ans et de 6 mois pour celles ayant 40 ans ou plus.

Art. 34 - Le titulaire de la licence de pilote de ligne 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. 35 - Le titulaire de la licence de pilote de ligne hélicoptère ne doit pas exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique et mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

Art. 36 - Le titulaire de la licence de pilote de ligne 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 ces privilèges correctement et de façon sûre et ne doit faire aucun usage de substances qui causent des problèmes de santé.

Art. 37 - Le titulaire d'une licence de pilote de ligne hélicoptère peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 60 ans ou 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 60 ans.

Art. 38 - Le titulaire d'une licence de pilote de ligne hélicoptère peut exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 65 ans.

Art. 39 - Les titulaires de la licence de pilote de ligne hélicoptère ayant atteint l'âge légale 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. 40 - Tout titulaire d'une licence de pilote de ligne hélicoptère ne peut exercer les privilèges de sa licence que s'il a démontré un niveau de compétence linguistique en anglais cité à l'article 4 du présent arrêté.

Art. 41 - La forme et le contenu de la licence de pilote de ligne hélicoptère sont fixés par décision du ministre du transport.

### **Chapitre 5 - Délivrance d'une licence de pilote de ligne hélicoptère sur la base d'une licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère**

Art. 42 - Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote de ligne hélicoptère, sur la base d'une licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère, doit remplir les conditions suivantes :

1) être titulaire d'une licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère, délivrée par un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale,

2) satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote de ligne hélicoptère prévues dans le présent arrêté en ce qui concerne :

- L'âge,
- L'aptitude physique et mentale,
- L'expérience minimale en vol,
- Le niveau d'instruction exigé.

3) Avoir suivi la formation théorique modulaire définie à l'article 9 du présent arrêté dans un centre de formation agréé. Sont exonérés de la condition d'obtention de la licence de pilote de ligne hélicoptère étrangère et de la condition du suivi de la formation théorique modulaire dans un centre agréé, les candidats titulaires du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote du brevet de pilote de ligne hélicoptère délivré par l'un des Etats des autorités aéronautiques communes européennes. Toutefois, ces candidats doivent présenter ce qui justifie qu'ils ont suivi cette formation dans un centre agréé dans l'un des états précités.

4) Avoir suivi avec succès un cycle de formation en anglais visé à l'article 17 du présent arrêté.

5) Avoir démontré un niveau de compétence linguistique en anglais cité à l'article 4 du présent arrêté.

Art. 43 - Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 42 du présent arrêté doit passer les examens théoriques prévues à l'article 12 et conformément aux procédures d'organisation citées aux articles 15, 16, 18 et 19 du présent arrêté.

Les conditions de réussite à cet examen et la période de validité du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne hélicoptère sont soumises aux dispositions des articles 13 et 14 du présent arrêté.

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote de ligne hélicoptère en cours de validité, doit passer les épreuves pratiques d'aptitude du brevet de pilote de ligne hélicoptère conformément aux dispositions des articles 20 à 31 du présent arrêté.

Art. 44 - Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité,
- Une copie certifiée conforme de la licence et du document justifiant l'expérience en vol,
- 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 attestation délivrée par le centre de formation justifiant que le candidat a suivi le programme de la formation modulaire homologuée de pilote de ligne-hélicoptère,
- Une attestation, en cours de validité, citée à l'article 17 du présent arrêté, justifiant que le candidat a suivi avec succès un cycle de formation en anglais, si nécessaire,
- Une copie certifiée conforme du diplôme de baccalauréat section mathématiques ou sciences expérimentales ou techniques,
- Une copie certifiée conforme justifiant que le candidat a suivi avec succès deux ans d'études d'enseignement supérieur scientifique ou technique et dont les mathématiques et sciences physiques sont des matières de base.

Toute demande ne comportant pas les pièces demandées définies 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 16 du présent arrêté faisant foi pour déterminer la date d'envoi ou d'arrivée.

## **Chapitre 6 - Validation d'une licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère**

Art. 45 - Une licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère, délivrée par un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale peut être validée pour être utilisée à bord d'hélicoptères immatriculés en Tunisie dans les conditions suivantes :

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

- Satisfaire, par une épreuve pratique d'aptitude aux conditions de prorogation de la qualification de type multimoteur hélicoptère correspondant aux privilèges de la licence détenue,
- Justifier d'une connaissance satisfaisante de la législation et de la réglementation en vigueur dans le domaine aéronautique a été acquise,
- Justifier d'une connaissance satisfaisante de la langue anglaise,
- Justifier d'un niveau de compétence linguistique en anglais défini à l'article 4 du présent arrêté,
- Remplir les conditions d'expériences en vol définies dans le présent arrêté.

Pour pouvoir exercer les fonctions de copilote sur un hélicoptère dont il détient la qualification de type, le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère doit justifier d'une expérience de vol d'au moins 1000 heures de vol comportant au moins 250 heures de vol sur ce même type d'hélicoptère,

Pour pouvoir exercer les fonctions de pilote commandant de bord sur un hélicoptère dont il détient la qualification de type, le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère doit justifier :

- Soit d'une expérience de vol comportant au moins 1000 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur ce même type d'hélicoptère,
- Soit d'une expérience de vol d'au moins 2000 heures de vol comportant au moins 250 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur ce même type d'hélicoptère,

Si l'hélicoptère est en location auprès d'un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale, le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère doit se conformer à l'expérience de vol exigée par la réglementation de cet Etat pour pouvoir exercer les privilèges de sa licence.

b) Si le titulaire de la licence étrangère de pilote de ligne hélicoptère désire exercer à titre privé les privilèges liés à cette licence, il doit démontrer qu'une connaissance satisfaisante de la législation et 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 32 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 7 - Retrait de la licence de pilote de ligne hélicoptère**

Art. 46 - Le retrait de la licence de pilote de ligne 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 8 - Dispositions particulières**

Art. 47 - Les dispositions des articles 4 et 40, le paragraphe (5) de l'article 42 et quatrième point du paragraphe a) de l'article 45 du présent arrêté s'appliquent à compter du 5 mars 2011.

Le paragraphe (4) de l'article 42 et le troisième point du paragraphe a) de l'article 45 du présent arrêté s'appliquent avant le 5 mars 2011.


Art. 48 - Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté et notamment l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994, relatif à la licence de pilote de ligne-hélicoptère.

Art. 49 - 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	<b>PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE [PNT]</b>	<b>FICHE N° 10-H PNT-H/02</b>
	<b>DEMANDE D'OBTENTION DE</b> <input type="checkbox"/> La licence de pilote privé hélicoptère: PPL (H) * <input type="checkbox"/> La licence de pilote professionnel hélicoptère: CPL (H) * <input type="checkbox"/> La licence pilote de ligne hélicoptère: ATPL (H) *	<b>Page 1/1</b>

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. Titre aéronautique en possession ;
2. Un certificat médical en cours de validité \* :
  - Classe [1] pour CPL (H) ou ATPL (H) ;
  - Classe [2] pour PPL (H),
3. Le carnet de vol arrêté et visé par l'organisme de formation agréé ;
4. Relevé des heures de vol ;
5. Le reçu de paiement des redevances aéronautiques :
  - PPL (H) : 10 DT ;
  - CPL (H) : 30 DT ;
  - ATPL (H) : 35 DT ;
  - Qualification de type : 20 DT ;
  - Qualification IFR : 30 DT ;
  - Vol de nuit : 20 DT.

\* cette demande concerne aussi l'obtention d'une licence sur la base d'une licence étrangère ou d'un titre militaire.

---

**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** : .....