

Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

Le ministre des technologies de la communication et du transport,

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

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999 et notamment l'article 122 dudit code,

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 le décret n° 2002-2106 du 23 septembre 2002, portant rattachement des structures de l'ex-ministère du transport au ministère des technologies de la communication et du transport,

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 des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote professionnel-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol de ligne-avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification instructeur avion,

Vu l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance d'une autorisation d'examineur avion.

ARRETE

Chapitre 1 – DISPOSITIONS GENERALES

Article Premier : Le titulaire d'une licence de pilote d'avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'avion s'il ne détient pas une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou du cas où il suit une formation au vol.

Lorsqu'une qualification de classe ou de type est délivrée, limitant les privilèges à la fonction de copilote, ou à toute autre limitation, cette limitation doit être mentionnée sur la qualification.

Article 2 : Les qualifications de classe sont établies pour les avions monopilote et pour les moto-planeurs n'exigeant pas de qualification de type, conformément à la classification suivante :

- (1) une classe pour tous les avions monomoteurs à pistons;
- (2) une classe pour tous les hydravions monomoteurs à pistons;
- (3) une classe pour tous les moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé;
- (4) une classe pour chaque constructeur d'avions monomoteurs à turbopropulseur;
- (5) une classe pour chaque constructeur d'hydravions monomoteurs à turbopropulseur;
- (6) une classe pour tous les avions multimoteurs à pistons;
- (7) une classe pour tous hydravions multimoteurs à pistons.

Les qualifications de classe d'avion sont délivrées conformément à la liste des qualifications de classe fixée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport par référence à la classification ci-dessus.

Article 3 : L'attribution d'une qualification de type distincte à des avions autres que ceux figurant à l'article 2 du présent arrêté doit prendre en considération les critères suivants:

- 1) Certificat de navigabilité de type;
- 2) Qualité de vol;
- 3) Equipage minimal de conduite certifié;
- 4) Niveau technologique.

Une qualification de type d'avion est établie pour:

- 1) chaque type d'avion multipilote ;
- 2) chaque type d'avion monopilote multimoteur à turbopropulseurs ou à turboréacteurs ;
- 3) chaque type d'avion monopilote monomoteur à turboréacteur ;
- 4) chaque type d'avion pour lequel une qualification de type est considéré nécessaire.

Les qualifications de type d'avions sont délivrées conformément à la liste des qualifications de type d'avions fixée par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

Article 4 : Tout candidat à l'obtention d'une première qualification de type ou de classe avion, doit avoir suivi avec succès une formation théorique et pratique dispensée dans un centre de formation agréé. Lorsque cette formation ne peut être dispensée dans un tel centre, elle peut, après accord du jury des examens, être dispensée dans un établissement en sous-traitance ou non, mis à disposition par un exploitant d'aéronef ou un constructeur.

Chapitre II : Qualification de type multipilote

Section 1 – Conditions

Article 5 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit remplir les conditions suivantes:

- (1) avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord d'avion ;
- (2) être titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur en état de validité ;
- (3) avoir un certificat de fin de stage de formation au travail en équipage conformément aux dispositions des articles 11 et 12 du présent arrêté. A défaut, la formation au travail en équipage doit être combinée avec la formation de qualification de type ;
- (4) être titulaire du certificat d'aptitude théorique du brevet de la licence de pilote de ligne.

Article 6 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une qualification de type multipilote additionnelle, doit être détenteur d'une qualification de vol aux instruments multimoteur en cours de validité.

Section 2 - Formation théorique et contrôle de connaissances

Article 7 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type avion multipilote doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de type appropriée, ou par tout instructeur ayant l'expérience appropriée et la connaissance souhaitée de l'avion concerné.

Article 8 : Le programme de la formation théorique adapté au type d'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury de examens.

Article 9 : Pour la délivrance initiale de qualifications de types avions multipilotes, le contrôle de connaissance doit être réalisé par écrit ou informatique et doit comprendre au moins 100 questions réparties de façon appropriée sur les principales matières du programme. Le seuil d'admission doit être de 75% de réponses justes dans chacune des matières principales du programme.

Section 3 - Formation pratique et épreuve pratique d'aptitude

Article 10 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multipilote doit avoir suivi d'une manière complète et satisfaisante le programme de formation pratique correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude et conformément à l'article 26 et au tableau A de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Article 11 : La formation au travail en équipage est dispensée dans les deux cas suivants:

- (a) pour les titulaires de la licence de pilote privé avion et de la qualification de vol aux instruments avion ou de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments avion qui ne sont pas issus d'une formation intégrée de pilote de ligne avion mais qui souhaitent obtenir une première qualification de type avion multipilote ;
- (b) pour les candidats suivant une formation intégrée de pilote de ligne avion.

La formation au travail en équipage doit comprendre au moins 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et au moins 20 heures de formation pratique au travail en équipage. Cette formation peut être combinée avec une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote.

La formation au travail en équipage doit être accomplie au cours d'une période n'excédant pas six mois :

- sous la surveillance du responsable pédagogique du centre de formation agréé, ou
- dans le cadre d'une formation approuvée dispensée par un exploitant. Un FNPT II ou un simulateur de vol peut être utilisé.

Lorsque cette formation est combinée avec une formation initiale en vue de l'obtention d'une qualification de type avion multipilote, la durée de cette formation peut être réduite à 10 heures si un simulateur de même type est utilisé pour la formation au travail en équipage et la formation en vue de la délivrance de la qualification de type.

Article 12 : Le programme de la formation au travail en équipage portera sur les domaines suivants :

- a) Préparation avant le vol avec la documentation, et calcul des éléments de performances de décollage ;
- b) Vérifications pré-vol ainsi que vérifications et réglage des équipements radio et navigation ;
- c) Vérifications avant décollage dont vérifications moteur et briefing de décollage par pilote en fonction ;
- d) Décollages normaux avec divers réglages de volets, tâches de pilote en fonction et de pilote non en fonction, annonces ;
- e) Décollages interrompus, décollages par vent traversier, décollages à la masse maximale de décollage, panne moteur après V1 ;
- f) Utilisation normale et anormale des systèmes avion, utilisation des check-lists ;

- g) Procédures d'urgence sélectionnées dans la panne et l'incendie moteur, le contrôle et l'élimination des fumées, le cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage, la descente en urgence, l'incapacité d'un membre d'équipage ;
- h) Reconnaissance rapide et réaction à l'approche du décrochage dans différentes configurations avion ;
- i) Procédures de vol aux instruments, y compris les procédures d'attente, les approches de précision à l'aide de données brutes de navigation, du directeur de vol et du pilote automatique, approches avec un moteur simulé en panne, approches classiques et indirectes, briefing d'approche par le pilote en fonction, réglage de l'équipement de navigation, procédures d'appel au cours des approches, calcul des éléments d'approche et d'atterrissage.
- j) Remise des gaz normal et avec un moteur simulé en panne, atterrissage interrompu, soutien du pilote en fonction par un pilote non en fonction;
- k) Atterrissages normaux par vent traversier et avec un moteur simulé en panne, transition du vol aux instruments au vol à vue à la hauteur de décision ou hauteur ou altitude minimale de descente.

Article 13 : Après avoir suivi de manière complète et satisfaisante la formation au travail en équipage, le candidat doit :

- soit, démontrer sa capacité à accomplir les tâches d'un pilote d'avion multipilote, en passant l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote définie à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion,
- soit se faire délivrer un certificat de fin de stage de formation au travail en équipage;

Article 14: Le candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multipilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré dans un environnement multipilote en qualité de pilote commandant de bord, ou de copilote selon le cas conformément aux dispositions de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de la délivrance de pilote de ligne avion

Article 15: L'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence sur un avion multipilote doit être effectué dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote, peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un avion, plutôt qu'un simulateur, est utilisé pour l'épreuve ou le contrôle, le deuxième pilote doit être un instructeur.

Article 16 : Le candidat à la délivrance d'une qualification de type avion multipilote doit agir en qualité de pilote en fonction en exécutant toutes les sections figurant au tableau A) de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence tel que prévu à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion. Le candidat doit aussi démontrer sa capacité à agir en qualité de pilote non en fonction. Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pour l'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence.

Article 17: Les matières suivantes sont spécifiquement contrôlées lors des épreuves pratiques d'aptitude ou de contrôle de compétence du candidat en vue de l'obtention d'une qualification

de type avion 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'avion par une supervision appropriée;
- c) établissement de priorités et de prises de décisions conformément aux aspects de sécurité et aux règlements appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgences.

Article 18: L'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôle de compétence doit être accompli aux vols aux instruments 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.

Article 19: Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence sont celles définies à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 20: Pour être déclaré admis en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote ou de contrôle de compétence, tout candidat doit réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude prévues au tableau A) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

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.

Article 21: 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.

Article 22: Les conditions suivantes doivent être respectées lors du déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence:

- Si un candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence 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 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 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,
- Les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'avion utilisé pour l'épreuve ou le contrôle 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'avion 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 détenteur de la qualification de type durant le contrôle de compétence.

Article 23 : Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence le candidat doit démontrer son aptitude à :

- a) manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations;
- b) exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- c) faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol;
- d) appliquer ses connaissances aéronautiques;
- e) garder à tout instant le contrôle de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
- f) comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant;
- g) communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

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

Hauteur

- | | |
|---|-------------------|
| - généralement | ±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 | ±5° |
| - approche de précision | demi-déviations de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente |

Cap

- tous les moteurs en fonctionnement $\pm 5^\circ$
- avec panne de moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

- tous les moteurs en fonctionnement ± 5 nœuds
- avec panne de moteur simulée $+10$ nœuds/ -5 nœuds

Article 24 : Chaque rubrique applicable à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence doit être réussie dans les six mois précédant la date de réception de la demande de délivrance de la qualification.

Chapitre 3 - Qualification de type monopilote

Section 1 - Conditions

Article 25 : Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une première qualification de type sur un avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 2 - Formation théorique

Article 26 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion multimoteur monopilote doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de type appropriée.

Article 27 : Le programme de la formation théorique adapté au type de l'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 28 : Pour la délivrance initiale de qualifications de type d'avions multimoteurs monopilotes, le nombre de questions de l'examen écrit doit dépendre de la complexité de l'avion. Le seuil d'admission doit être de 75 % de réponses justes.

Section 3 - Formation pratique et épreuve d'aptitude

Article 29 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion monopilote multimoteur doit avoir suivi d'une manière complète et satisfaisante le programme de formation pratique et conformément à l'article 26 et au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Article 30 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de type d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

Article 31 : Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences sont définies au tableau B) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des

technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 32: Pour être déclaré admis, tout candidat doit réussir à toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude prévues à l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec à la totalité de la section.

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

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

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 à nouveau la totalité de l'épreuve.

Article 33: L'appréciation de l'examineur doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 21 du présent arrêté.

Article 34: Lors de déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude les conditions énoncées dans les articles 22 , 23 et 24 du présent arrêté doivent respectées.

Chapitre 4 - Qualification de classe

Section 1 - Conditions

Article 35: Tout candidat à la formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe avion multimoteur doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 2 - Formation et examen théorique

Article 36 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi une formation théorique dispensée par un instructeur habilité titulaire de la qualification de classe appropriée.

Article 37: Le programme de la formation théorique adapté à la classe de l'avion concerné doit être approuvé par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

Article 38 : Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe monopilote multimoteurs doit avoir suivi sept (7) heures d'instructions théoriques relatives aux opérations d'avions multimoteurs.

Article 39 : Pour la délivrance initiale de qualifications de classe d'avions monopilotes multimoteurs, le nombre de questions de l'examen écrit doit dépendre de la complexité de l'avion. Le seuil d'admission doit être de 75 % de réponses justes.

Article 40: Pour les qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs, l'examineur peut faire passer la partie théorique de l'épreuve pratique d'aptitude et du contrôle de

compétence oralement et doit déterminer si le candidat a su démontrer un niveau de connaissance satisfaisant.

Section 3 - Formation pratique et épreuve d'aptitude

Article 41 : Tout candidat à l'obtention de la qualification de classe d'avions monopilotes monomoteurs et multimoteurs doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation pratique correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude défini au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion, en vue de la délivrance de la dite qualification;

Article 42: Tout candidat à l'obtention de la qualification de classe d'avion monopilote multimoteur doit avoir effectué au moins deux (2) heures et demie d'instruction en double commande en condition normale d'opérations d'avion multimoteur, et au moins trois (3) heures et demie d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

Article 43 : Sous réserve des dispositions des articles 4 et 37 du présent arrêté, la formation en vue de la délivrance des qualifications de classe d'avions monomoteur ou de classe moto-planeur peut être dispensée par un instructeur pilote privé avion ou par un instructeur de qualification de classe.

Article 44: Tout candidat à l'obtention d'une qualification de classe d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

Article 45: Les rubriques sur lesquelles doivent porter les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences sont définies au tableau B) de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote de ligne avion.

Le candidat doit passer ces rubriques conformément aux articles 26 et 27 de l'arrêté susvisé.

Article 46: L'appréciation de l'examineur doit être effectuée conformément aux dispositions de l'article 21 du présent arrêté.

Article 47 : Lors de déroulement de l'épreuve pratique d'aptitude les conditions énoncées dans les articles 22 , 23 et 24 du présent arrêté doivent respectées. En outre, les contrôles et les procédures au poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'exploitation de l'avion 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'avion 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 et acceptées par l'examineur.

Chapitre IV - *Privilège et Validité*

Section 1 - Privilèges, nombre, variante d'avion

Article 48 : Sous réserve des conditions requises pour le passage à un autre modèle ou à une variante d'avion au sein d'une même qualification de type ou de classe, les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur le type ou la classe d'avion spécifié sur la qualification.

Article 49 : Sous réserve des dispositions de la réglementation en vigueur relatives à la mise en oeuvre des qualifications de type et de classe, le nombre de ces qualifications susceptibles d'être détenues par le titulaire d'une licence à un moment donné n'est pas limité.

Article 50: Pour passer d'une variante à une autre d'un type d'avion relevant d'une même qualification de type ou de classe, une formation aux différences ou un cours de familiarisation est requis. Ce cours a pour objet l'acquisition de connaissances additionnelles.

Un cours de familiarisation est exigé quand l'utilisation d'un autre avion du même type ou d'une variante d'avion, ou quand des modifications de l'équipement et/ou des procédures portant sur le type ou la variante déjà utilisée requièrent un complément de connaissances.

Une formation aux différences comprend des connaissances additionnelles et une formation pratique sur un système d'entraînement au vol approprié ou sur avion.

La mention des formations aux différences et du contrôle de compétence devra être portée sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent visé par un instructeur ayant assuré la formation ou le contrôle de compétence .

Article 51: Si, à la suite d'une formation aux différences, un avion d'une variante n'a pas été piloté pendant une durée égale ou supérieure à deux ans, une nouvelle formation aux différences ou un contrôle de compétence sur cette variante est nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux classes et aux types d'avions monomoteurs à pistons.

Section 2

Validité, prorogation et renouvellement

Article 52 : La durée de validité des qualifications de type ou de classe multimoteurs avion est de douze mois.

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de cette qualification court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 12ème mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence .

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de type ou de classe multimoteur avion court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 12ème mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de type ou de classe multimoteur avion est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de

la qualification, la validité de la qualification court à compter de la date de réussite du contrôle de compétence jusqu'au dernier jour du 12^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence.

Article 53 : Pour proroger une qualification de type ou une qualification de classe multimoteur avion, le candidat doit :

- a) subir un contrôle de compétence sur un avion où un simulateur de vol du type ou de la classe correspondant dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ;
- b) effectuer au moins dix étapes en tant que pilote sur un avion de type ou de la classe correspondant, ou une étape en tant que pilote sur un avion ou un simulateur de type ou de classe correspondant accompagné d'un examinateur, au cours de la période de validité de la qualification.

Si le candidat détient une qualification de vol aux instruments avion, sa prorogation doit être combinée avec les exigences de prorogation des qualifications de type ou de classe définies dans le présent arrêté.

Article 54: Pour les contrôles de compétence de la qualification de type d'avions multipilotes multimoteurs ou monopilotes multimoteurs, la vérification des connaissances théoriques s'effectue par l'utilisation d'un questionnaire écrit à choix multiple ou d'un moyen informatique ou tout autre procédé préalablement autorisé.

Article 55 : La durée de validité des qualifications de classe monopilote monomoteur avion est de vingt-quatre mois.

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur avion court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence.

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur avion court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de type ou de classe monopilote monomoteur avion est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, la validité de la qualification court à compter de la date de réussite du contrôle de compétence jusqu'au dernier jour du 24^{ème} mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence.

Article 56 : Pour proroger une qualification de classe monopilote monomoteur à pistons ou une qualification de planeur avec dispositif d'envol incorporé, le candidat doit, selon le cas :

- 1) Avoir réussi, dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, un contrôle de compétence avec un examinateur, selon le cas sur un avion monomoteur à pistons ou un planeur à dispositif d'envol incorporé ; ou
- 2) Avoir effectué, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification :

- a) 12 heures de vol incluant 6 heures en qualité de pilote commandant de bord et 12 décollages et 12 atterrissages ; et
- b) Un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur de vol ou un instructeur de qualification de classe avion. Ce vol peut être remplacé par un contrôle en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour n'importe quel (le) type ou classe d'avion ou d'une qualification de vol aux instruments-avion

Lorsque le candidat détient la qualification de classe monopilote monomoteur à pistons et la qualification moto-planeur, il peut pour proroger simultanément ses deux qualifications :

- soit répondre aux exigences de l'alinéa 1) de cet article pour l'une de ses qualifications ;
- soit répondre aux exigences de l'alinéa 2) de cet article pour l'une de ses qualifications ;
- soit répondre aux exigences de l'alinéa 2) de cet article en prenant en compte l'expérience de vol cumulée au titre de ses deux qualifications.

Article 57 : Pour proroger une qualification de classe monomoteur à turbo-propulseur, le candidat doit dans les trois (3) mois précédant la date de l'expiration de la qualification, réussir un contrôle de compétence avec un examinateur sur la classe d'avion appropriée.

Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence avant la date d'expiration d'une qualification de classe ou de type ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification avant d'avoir réussi à un nouveau contrôle de compétence.

Article 58 : Si la validité d'une qualification de type ou d'une qualification de classe multimoteur a expiré, le candidat doit se conformer à toutes les conditions de formation en vue d'un ré-entraînement décidées par le jury des examens et satisfaire à un contrôle de compétence conformément aux dispositions du présent arrêté.

Si la validité d'une qualification de classe monopilote monomoteur avion a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude définie au tableau B de l'article 27 de l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1^{er} juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de licence de pilote de ligne avion.

Chapitre VI - Dispositions particulières

Article 59 : Lorsque les privilèges d'une qualification de classe ou de type avion ou d'une qualification de vol aux instruments avion sont exercés seulement sur un avion immatriculé dans un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, cette qualification peut être prorogée à condition que les conditions de l'Etat d'immatriculation soient satisfaites.

Lorsque les privilèges d'une qualification de classe ou de type avion ou d'une qualification de vol aux instruments avion sont exercés sur un avion immatriculé en Tunisie et exploité par un exploitant étranger, selon les dispositions de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, cette qualification peut être prorogée à condition que les conditions de l'Etat de l'exploitant soient satisfaites.

Article 60 : Pour les vols spéciaux non payants sans passager ainsi que les essais en vol d'avions, le ministre des technologies de la communication et du transport peut donner au titulaire d'une licence une attestation spéciale qui tient lieu de qualification de classe ou de type prévue à l'article premier du présent arrêté.

La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

Article 61 : Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 5 du présent arrêté sont applicables à partir du 31 décembre 2005.

Article 62 : Les qualifications de type et de classe d'avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté demeurent valables jusqu'au 31 décembre 2004. La prorogation et le renouvellement de ces qualifications sont soumis aux conditions visées aux articles 53, 56, 57 et 58 du présent arrêté.

Article 63 : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1^{er} juillet 2003.

Le ministre des technologies de la communication et du transport

Sadok Rabah

Vu

Le Premier ministre

Mohamed Ghannouchi