

**Arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la licence de pilote privé 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 la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, portant promulgation du code de l'aéronautique civile 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 18 février 1994, relatif à la licence de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995, fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998, fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires, tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999,

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 1er juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion,

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

## **ARRETE**

**Article Premier** : Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-après ont les significations suivantes :

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

**a) Simulateur de vol (F.S)** : dispositif donnant une représentation exacte d'un type ou marque, modèle et série d'un poste de pilotage d'avion, incluant tout équipement et programme informatique nécessaires pour représenter l'avion 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 ou classe d'avion multimoteur telle que les systèmes paraissent fonctionner comme sur un avion. 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'une classe d'avion.

**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** : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

**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 où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

**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 pilote commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.

**Article 2** : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir dix sept (17) ans révolus.

**Article 3** : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité.

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

Les heures de vol accomplies par les titulaires de licence de pilote sur un hélicoptère, un planeur, un moto planeur à moteur 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 dix (10) heures, en vue de la délivrance de la licence de pilote privé avion.

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

Cette formation est sanctionnée par un brevet de pilote privé avion délivré par le ministre des technologies de la communication et 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 des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

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

## Chapitre 1 : Certificat d'aptitude théorique

### Section 1 : Formation théorique

**Article 6** Le programme de formation théorique pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion doit couvrir les matières suivantes :

- Législation et réglementation relatives à l'aviation civile ;
- Connaissances générales de l'aéronef ;
- Préparation du vol et performances;
- Performance humaine;
- Météorologie ;
- Navigation;
- Procédures opérationnelles;
- Principes du vol;
- Communications.

Le contenu du programme et les heures de formation théorique sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

### Section 2 : Examen théorique

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

Matières	Durées
Législation et réglementation relatives à l'aviation civile	0h45min
Connaissances générales de l'aéronef	0h30 min
Préparation du vol et performances	1h00
Performance humaine	0h30 min
Météorologie	0h30 min
Navigation	1h00 min
Procédures opérationnelles	0h30 min
Principes du vol	0h45 min
Communications	0h30 min
Total	6h00 min

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 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 avion, le candidat doit réussir à toutes les épreuves dans une période de 12 mois.

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

### **Section 3 : Organisation de l'examen théorique**

**Article 8** : Il est organisé une 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 avion.

**Article 9** : Les dates de déroulement des épreuves théoriques sont fixées par le ministre des technologies de la communication et du transport. Ces dates sont annoncées, au moins trois mois à l'avance, par avis de presse publié sur au moins deux quotidiens de la place.

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.

**Article 10** : Le candidat à l'examen théorique doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Une attestation délivrée par l'organisme de formation justifiant que le candidat a suivi le cycle de formation théorique de pilote privé avion;
- Une copie du 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.

**Article 11** : La liste des candidats autorisés à se présenter aux épreuves théoriques est arrêtée par le jury des examens visé à l'article 5 du présent arrêté.

**Article 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 pendant cinq ans aux examens du personnel de l'aéronautique civile.

Cette interdiction est prononcée par décision du ministre des technologies de la communication et 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 1 : Formation pratique

**Article 13** : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit:

- Etre titulaire d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote professionnel avion en cours de validité ou d'un certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion en cours de validité;
- Avoir reçu une formation sur un avion de même classe ou de même type que celui utilisé pour l'épreuve. Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un avion 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 avion multimoteur, il doit justifier d'une expérience de soixante dix (70) heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur avion.

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 avion.

**Article 14** Le programme de formation pratique pour l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit couvrir les matières suivantes :

- Préparation du vol, calcul de masse et de centrage, visite pré-vol et mise en service de l'avion ;
- Manœuvres au sol et en vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- Pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- Vol à vitesse faible, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
- Vol à vitesse élevée, reconnaissance du virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
- Décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- Décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- Vol par seule référence aux instruments, avec exécution d'un virage de 180 degrés ;
- Vol en campagne comportant l'utilisation de repères visuels de la navigation à l'estime et des aides radionavigation lorsqu'elles sont utilisables ;
- Opérations d'urgence, y compris pannes simulées d'équipement,
- 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 des technologies de la communication et du transport.

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

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

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

**Article 17** : L'élève pilote ne peut effectuer seul l'entraînement en vol à bord d'un avion qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

**Article 18** : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion doit avoir reçu, sur un avion ayant un certificat de navigabilité en cours de validité, au moins vingt cinq (25) heures de formation en double commande et au moins dix (10) heures de vol en solo supervisé, dont au moins cinq (5) heures de vol en campagne en solo, comprenant au moins un vol en campagne d'au moins 270 kilomètres (150NM), au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui de départ.

Lorsque le candidat a obtenu une prise en compte de son temps de vol en tant que pilote commandant de bord sur d'autres aéronefs, conformément à l'article 4 du présent arrêté, la formation exigée en double commande sur avion ne peut pas être réduite à une durée inférieure à vingt (20) heures.

Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq (5) heures de vol supplémentaires sur avion doivent avoir été effectuées de nuit, comprenant trois (3) heures de formation en double commande dont au moins une (1) heure de navigation en campagne et cinq (5) décollages en solo et cinq (5) atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

**Article 19** : L'épreuve pratique d'aptitude est organisée pour chaque candidat remplissant les conditions prévues dans 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 mois suivant la formation au vol et doit être passée devant un examinateur désigné par le jury des examens.

**Article 20** : L'organisme de formation concerné doit prendre les dispositions nécessaires pour mettre à la disposition de l'examineur désigné l'avion à utiliser pour l'épreuve pratique d'aptitude et supportera tous les frais y afférents.

## **Section 2 : Epreuve pratique d'aptitude**

**Article 21** : Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention du certificat d'aptitude pratique du brevet de pilote privé avion doit passer les épreuves suivantes:

## SECTION 1

### OPERATIONS AVANT LE VOL ET DEPART

La capacité à l'utilisation des check list et à la conduite du vol (contrôle de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, procédures de dégivrage et d'antigivrage etc...) s'applique à toutes les sections.

a.	Documentation de vol et briefing météo
b.	Calcul masse et centrage ; performances
c.	Préparation de l'avion et visite prévol
d.	Démarrage moteur et procédure après mise en route
e.	Roulage et règles de circulation au sol ; procédure avant décollage
f.	Vérifications au décollage et après décollage
g.	Procédures de départ de l'aérodrome
h.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
<b>SECTION 2</b>	
<b>MANIABILITE</b>	
a.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
b.	Changements de vitesse en vol rectiligne et horizontal
c.	Montée : <ul style="list-style-type: none"><li>- Montée au meilleur taux</li><li>- Virages</li><li>- Mise en palier</li></ul>
d.	Virages à inclinaison moyenne (30°)
e.	Virages serrés (inclinaison 45°), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé
f.	Vol très lent avec et sans braquage de volets

g.	Décrochage : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur</li> <li>- Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche</li> <li>- Approche du décrochage en configuration atterrissage</li> </ul>
h.	Descente : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avec moteur et sans moteur</li> <li>- Virages serrés en vol plané</li> <li>- Mise en palier</li> </ul>
<b>SECTION 3</b>	
<b>PROCEDURES EN ROUTE</b>	
a.	Journal de navigation, navigation à l'estime et usage de la carte
b.	Tenue de l'altitude, du cap, de la vitesse
c.	Orientation, calcul et révision des estimées, tenue du journal de navigation
d.	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre)
e.	Utilisation des moyens de radionavigation
f.	Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments ( virage de 180° en IMC simulé)
g.	Gestion du vol (vérifications, systèmes, carburant et givrage carburateur, etc)
h.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
<b>SECTION 4</b>	
<b>PROCEDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE</b>	
a.	Procédures d'arrivée sur l'aérodrome
b.	*Atterrissage de précision (terrain court), atterrissage vent de travers si les conditions le permettent
c.	*Atterrissage sans volets
d.	*Approche, moteur au ralenti (dans le cas d'un avion monomoteur)
e.	Touch and go

f.	Remise des gaz à faible hauteur
g.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie
h.	Actions après le vol
<b>SECTION 5</b>	
<b>PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE</b>	
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 4.	
a.	Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur)
b.	* Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur)
c.	Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur)
d.	Urgences simulées
e.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol
<b>SECTION 6</b>	
<b>VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ITEMS PERTINENTS DE LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE</b>	
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 5.	
a.	Simulation de panne de moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si elle est effectuée dans un simulateur)
b.	Vol asymétrique : Approche et remise de gaz
c.	Vol asymétrique : Approche et atterrissage complet
d.	Arrêt moteur volontaire et redémarrage
e.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol
f.	A l'appréciation de l'examineur, tous items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la qualification de classe ou de type parmi la liste ci-dessous peuvent être inclus : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systèmes de l'avion comprenant l'utilisation du pilote automatique</li> <li>- Utilisation du système de pressurisation</li> <li>- Utilisation des systèmes dégivreurs et antigivreurs</li> </ul>
g.	Questions orales

(\*) certains de ces exercices peuvent être combinés à l'appréciation de l'examineur en vol.

**Article 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 prévues à l'article 21 du présent arrêté et la section 6 de la dite épreuve si un avion multimoteur est utilisé.

**Article 23** : 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 à 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 à 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.

**Article 24** : 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 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 25** : 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'avion 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 le trajet de l'épreuve de navigation. Ce trajet peut 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 durer au minimum 60 minutes, conformément à l'article 21 du présent arrêté, et peut, après accord entre le candidat et l'examineur, faire l'objet d'une épreuve distincte ;
- 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 vérification (check-list) autorisée pour l'avion 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 moteur et les vitesses. Les paramètres de performances 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'avion utilisé;
- L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf si une intervention est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

**Article 26 :** Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit démontrer son aptitude à :

- Piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder le contrôle permanent de l'avion 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'avion utilisé. Les tolérances suivantes constituent une orientation générale :

#### **Hauteur**

- |                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| - Vol normal                   | ± 150 pieds |
| - Avec panne de moteur simulée | ± 200 pieds |

#### **Cap/alignement sur aide radio**

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| - Vol normal                   | ± 10° |
| - Avec panne de moteur simulée | ± 15° |

#### **Vitesse**

- |                              |               |
|------------------------------|---------------|
| - Décollage et approche      | + 15/-5 nœuds |
| - Tous autres régimes de vol | ± 15 nœuds    |

### Chapitre 3 : Privilèges et validité de la licence

**Article 27** : Sous réserve de toutes conditions supplémentaires spécifiées dans la législation et la réglementation en vigueur, les privilèges de la licence de pilote privé avion, permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion qui n'est pas exploité à titre onéreux, à condition que la licence contienne au moins la qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé.

Si les privilèges de la licence sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 18 du présent arrêté.

**Article 28** : Le titulaire de la licence de pilote privé avion ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers que s'il a effectué aux commandes, au cours des 90 jours précédents, 3 décollages et 3 atterrissages d'un avion de même type ou de même classe.

Si les privilèges sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 18 du présent arrêté.

**Article 29** : Le titulaire de la licence de pilote privé avion 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.

**Article 30** : Le titulaire de la licence de pilote privé avion ne doit pas exercer les privilèges de sa licence pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de son certificat médical.

**Article 31** : Le titulaire de la licence de pilote privé avion 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 posent des problèmes de santé.

**Article 32** : La forme et le contenu de la licence du pilote privé avion sont fixés par décision du ministre des technologies de la communication et du transport.

**Article 33** : La validité de la licence de pilote privé avion 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 24 mois pour les personnes âgées de moins de 40 ans et de 12 mois pour celles ayant 40 ans ou plus.

### Chapitre 4: Délivrance d'une licence de pilote privé avion sur la base d'une licence étrangère de pilote privé avion ou d'un titre militaire

**Article 34** : Tout candidat à l'obtention d'une licence de pilote privé avion 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 avion, délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ou être titulaire de l'un des brevets militaires de pilotage d'avion du premier degré ou d'un degré supérieur délivrés ou reconnus équivalents par les autorités militaires tunisiennes compétentes ;
- Satisfaire aux conditions exigées pour l'obtention de la licence de pilote privé avion en ce qui concerne l'âge, l'aptitude physique et mentale et l'expérience minimale en vol.

**Article 35 :** Le candidat ayant rempli les conditions prévues à l'article 34 du présent arrêté doit passer les examens théoriques et pratiques définies 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 avion sont soumises aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté.

Le certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion est délivré par le président du jury des examens à tout candidat déclaré admis, à l'examen théorique, par le ministre des technologies de la communication et du transport sur proposition du jury des examens.

### **2- Epreuve pratique d'aptitude**

Le candidat titulaire du certificat d'aptitude théorique de pilote privé avion en cours de validité, doit passer les épreuves pratiques d'aptitude du brevet de pilote privé avion prévues à l'article 21 conformément aux dispositions des articles 22 à 26 du présent arrêté.

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

**Article 36 :** Le candidat doit joindre à sa demande les documents suivants:

- Une photocopie d'une pièce d'identité ;
- Un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité ;
- Une copie du reçu de paiement des redevances de participation à l'examen théorique de la session d'examen considérée ;
- Une copie de la licence étrangère ou du titre militaire ainsi que le relevé des heures de vol.

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 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 avion**

**Article 37:** Une licence étrangère de pilote privé avion délivrée par un Etat signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 peut être validée pour être utilisée à bord d'aéronefs immatriculés en Tunisie. Le titulaire de la licence étrangère de pilote privé avion désirant exercer à titre non onéreux les privilèges liés à cette 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 définies à l'article 4 du présent arrêté.

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 que la licence tunisienne de pilote privé avion et ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

## **Chapitre 6 : Mesures particulières**

**Article 38:** Les candidats aux épreuves théoriques du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion, peuvent se présenter avant le 31 décembre 2003 aux épreuves théoriques et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion.

**Article 39 :** Les titulaires d'une licence étrangère de pilote privé avion ou d'un brevet militaire de pilotage d'avion, obtenue avant la date de publication du présent arrêté, peuvent se présenter avant le 31 décembre 2004 aux épreuves théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote privé avion et conformément aux dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999 .

**Article 40 :** Les licences de pilote privé avion délivrées avant la date de publication du présent arrêté doivent être remplacées avant la date du 31 décembre 2004, par des licences dont le contenu et la forme sont conformes aux dispositions de la décision visée à l'article 32 du présent arrêté sous réserve que le titulaire de la licence remplit les conditions de renouvellement ou de prorogation de la qualification ou des qualifications associées à la licence prévues à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1<sup>er</sup> juillet 2003, fixant les conditions de délivrance de la qualification de vol aux instruments avion et à l'arrêté du ministre des technologies de la communication et du transport du 1<sup>er</sup> juillet 2003, fixant les conditions de délivrance des qualifications de type et de classe avion.

**Article 41 :** Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 relatif à la licence de pilote privé avion demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004 et ce pour les détenteurs de la licence de pilote privé avion avant la date de publication du présent

arrêté et ne remplissant pas les conditions de renouvellement ou de prorogation prévues par les deux arrêtés visés à l'article 40 du présent arrêté.

Les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 fixant le régime des examens pour l'obtention du brevet de pilote privé avion, demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2003 pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 38 du présent arrêté.

En outre, les dispositions de l'arrêté du ministre du transport du 18 février 1994 et de l'arrêté du ministre du transport du 28 juillet 1995 susvisés ainsi que celles de l'arrêté du ministre du transport du 3 mars 1998 fixant les conditions de délivrance d'une licence ou qualification de membre d'équipage de conduite d'aéronef civil aux titulaires de licences ou qualifications étrangères ou titres militaires tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 31 août 1999, demeurent en vigueur jusqu'à la date du 30 décembre 2004, pour les candidats aux épreuves théoriques visées à l'article 39 du présent arrêté.

**Article 42** : Sont abrogés toutes dispositions antérieures et contraires au présent arrêté.

**Article 43** : Le présent arrêté sera publié au journal officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 1<sup>er</sup> juillet 2003.

*Le ministre des technologies de la  
communication et du transport*

**Sadok Rabah**

*Vu*

*Le Premier ministre*

**Mohamed Ghannouchi**