



# Presentation Aspects reglementaires PBN

DSAC/PN le 30 juin 2016



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

RÈGLEMENT (UE) 2016/539 DE LA COMMISSION du 6 avril 2016 modifiant le règlement (UE) no 1178/2011 en ce qui concerne la formation des pilotes, les examens et les contrôles périodiques auxquels ils sont soumis pour la navigation fondée sur les performances.

RÈGLEMENT (UE) N o 1178/2011 DE LA COMMISSION  
du 3 novembre 2011

déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

► M5 Règlement (UE) 2016/539 de la Commission du 6 avril 2016



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## OBLIGATIONS POUR LES PILOTES

Article 4 bis Privilèges de qualification de vol aux instruments pour la navigation fondée sur les performances :

1. Les pilotes ne peuvent effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) qu'après s'être vu octroyer des privilèges PBN faisant l'objet d'une mention sur leur qualification de vol aux instruments (IR).

S'applique à partir du 25 août 2018



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## OBLIGATIONS POUR LES PILOTES

2. Un pilote se voit octroyer des privilèges PBN lorsqu'il satisfait à toutes les exigences suivantes:

a) le pilote a suivi avec succès un cours théorique couvrant notamment la PBN, conformément au paragraphe FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);

b) le pilote a suivi avec succès une formation en vol couvrant notamment la PBN, conformément au paragraphe FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);

c) le pilote a réussi soit un examen pratique conformément à l'appendice 7 de l'annexe I (partie FCL), soit un examen pratique ou un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de l'annexe I (partie FCL).

S'applique à partir du 25 août 2018



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## OBLIGATIONS POUR LES PILOTES

3. Les exigences prévues au paragraphe 2, points a) et b), sont réputées satisfaites lorsque l'autorité compétente estime que les compétences acquises, soit après avoir suivi une formation soit après s'être familiarisé avec les exploitations PBN, sont équivalentes à celles acquises au terme des cours visés au paragraphe 2, points a) et b), et lorsque le pilote fait la preuve de ces compétences à la satisfaction de l'examineur lors du contrôle de compétences ou de l'examen pratique visés au paragraphe 2, point c).



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## OBLIGATIONS POUR LES PILOTES

4.À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences visés au paragraphe 2, point c), une mention attestant la démonstration des compétences en matière de PBN sera consignée dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'examineur ayant fait passer l'examen ou le contrôle.

S'applique à partir du 25 août 2018

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## OBLIGATIONS POUR LES PILOTES

5. Les pilotes titulaires d'une IR sans privilèges PBN ne peuvent voler que sur les routes ne requérant pas de privilèges PBN et n'effectuer que des approches ne requérant pas de privilèges PBN, et aucune mention PNB n'est requise pour le renouvellement (prorogation?) IR jusqu'au 25 août 2020; après cette date, des privilèges PNB sont requis pour chaque IR.»



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ORGANISMES DE FORMATION (ATO)

Article 10 bis,

« § 5. Les organismes de formation des pilotes veillent à ce que, le 25 août 2020 au plus tard, les cours de formation qu'ils dispensent pour l'obtention d'une IR comprennent une formation pour l'obtention de privilèges PBN conforme aux exigences de l'annexe I (partie FCL). »



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

FCL.010 Définitions :

De nouvelles sont insérées;

FCL.600.IR Généralités :

Sauf exception prévue dans la rubrique FCL.825, les opérations en IFR dans un avion, hélicoptère, dirigeable ou aéronef à sustentation motorisée ne pourront être effectuées que par les titulaires: a) d'une PPL, CPL, MPL et ATPL; et b) d'une IR avec des privilèges correspondant aux exigences applicables de l'espace aérien et à la catégorie d'aéronef, sauf lorsqu'ils présentent des examens pratiques ou des contrôles de compétences ou lorsqu'ils reçoivent une instruction en double commande.



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### FCL.605.IR Privilèges :

a) Les privilèges du titulaire d'une IR permettent de piloter un aéronef en régime IFR, y compris en exploitation PBN, avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds au moins (60 m).

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

FCL.700 Circonstances dans lesquelles des qualifications de casse ou de type sont exigées

a) Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en aucun cas en tant que pilote d'un aéronef s'ils ne possèdent pas de qualification de classe ou de type en cours de validité et appropriée,

à l'exception:

- i) du cas des LAPL, SPL et BPL;
- ii) lorsqu'ils présentent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type;
- iii) lorsqu'ils suivent une instruction au vol;
- iv) lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément à la rubrique FCL.820.»

c) Ce paragraphe est supprimé.



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### Appendice 7 examen pratique IR

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen, qui sera correctement équipé aux fins de la formation et de l'examen.



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 7 ET APPENDICE 9

#### Tenue d'axe

Sur radioguidage

$\pm 5^\circ$

Pour les déviations angulaires

Déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente (ex.: LPV, ILS, MLS, GLS)

Déviations latérales «linéaires» 2D (LNAV) et 3D (LNAV/VNAV)

L'erreur/la déviation transversale est normalement limitée à  $\pm \frac{1}{2}$  de la valeur de la RNP associée à la procédure. Une brève déviation par rapport à la norme jusqu'à un maximum de 1 fois la valeur de la RNP est autorisée.

Déviations verticales linéaires 3D [ex.: RNP APCH (LNAV/VNAV) reposant sur la BARO VNAV]

Au maximum - 75 pieds sous le profil vertical à tout moment, et au maximum + 75 pieds au-dessus du profil vertical à ou sous 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 7 (EXTRAITS)

#### Section 1 :

Départ PBN (si applicable): — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte de départ

#### Section 3 bis :

Arrivée PBN (si applicable): — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte d'arrivée

#### Section 4 :

Procédures d'approche de précision devient : Operations 3 D

#### Section 5

Procédures d'approche non précises devient : Operations 2 D

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 7(EXTRAITS)

Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche dans la section 4 ou dans la section 5 est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

On en déduit qu'il s'agit d'un FFS, FTD 2/3 ou d'un FNPT II

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 8

Appendice 8 : pour la détermination des crédits croisés, le PBN est pris en compte :

Dans le tableau de la section A (AVION)

la note de bas de page est remplacée par le texte suivant: «(\*) Pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat ait accompli au moins 3 départs et approches en IFR en exerçant les privilèges PBN, y compris 1 approche RNP APCH sur un avion de classe ou de type SP en exploitation SP ou, pour les avions multimoteurs, autres que les avions complexes hautes performances, ait réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions SP, autres que les avions complexes hautes performances, pilotés par seule référence aux instruments en exploitation SP.».



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 8

Dans le tableau de la section B (HELICOPTERE)

la note de bas de page est remplacée par le texte suivant: «(\*) Pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR en exerçant les privilèges PBN, y compris 1 approche RNP APCH [peut être une approche vers un point dans l'espace (PinS)], aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.».



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## ANNEXE I « PARTIE FCL »

### APPENDICE 9 (EXTRAITS)

Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.»

Conformément à l'AFM, les procédures RNP APCH peuvent exiger l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol. La procédure à exécuter manuellement est sélectionnée en tenant compte des limitations de l'AFM (par exemple, sélectionner un ILS pour 3.9.3.1 en cas de limitation de l'AFM).»



# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011 ANNEXE VII « EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISATIONS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT »

## ORA.ATO.135 Aéronefs d'entraînement et FSTD

a) L'ATO utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD correctement équipés pour les cours de formation dispensés

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

2016/008/R of 2 May 2016

amending the Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-FCL and Part-ARA of Commission Regulation (EU) No 1178/2011, as amended, and the Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-ORO and Part-ARO of Commission Regulation (EU) No 965/2012, as amended



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# AMENDEMENT DU RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011

## MODIFICATIONS DES LO'S

### ANNEX I TO ED DECISION 2016/008/R

#### AMC7 FCL.615(b) IR — Theoretical knowledge and flight instruction

Delete '062 05 01', '062 05 02', '062 05 03', and insert '062 07 00 00' below when applicable:

		Aeroplane		Helicopter		IR
		ATPL	CPL	ATPL/IR	ATPL/CPL	
'062 07 00 00	PBN					
062 07 01 00	PBN concept (as described in ICAO Doc 9613)					
062 07 01 01	PBN principles					
LO	List the factors used to define RNAV or RNP system performance requirements (accuracy, integrity, continuity and functionality).	x		x		x
LO	Explain the concept of continuity.	x		x		x



# RÈGLEMENT (UE) N ° 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012

déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE VI

## NCC.OP.150 Aérodrome de dégagement au décollage – avions

- a) En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aérodrome de dégagement au décollage accessible selon le temps dans le plan de vol, si les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome de départ sont égales ou inférieures aux minima opérationnels applicables de l'aérodrome ou s'il n'est pas possible de revenir sur l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.
- b) .....



# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE VI

NCC.OP.151 Aérodomes de dégagement à destination – **avions**

En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aérodomes de dégagement à destination accessible selon le temps dans le plan de vol, sauf si:

- a) les informations météorologiques disponibles indiquent que, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués en conditions météorologiques de vol à vue (VMC); ou
- b) le lieu d'atterrissage prévu est isolé et:



# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE VI

## NCC.OP.152 Aérodomes de dégagement à destination – hélicoptères

En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aéroport de dégagement à destination accessible selon le temps dans le plan de vol, sauf si:

a) une procédure d'approche aux instruments est préconisée sur l'aéroport d'atterrissage prévu et les informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques suivantes prévalent dans les deux heures qui précèdent et dans les deux heures qui suivent l'heure estimée d'arrivée ou depuis l'heure de départ réelle jusqu'à deux heures après l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue:

- 1) la base de nuages se situe au moins à 120 m (400 ft) au-dessus du minimum associé à la procédure d'approche aux instruments; et
- 2) la visibilité est supérieure d'au moins 1 500 m au minimum associé à la procédure; ou

b) le lieu d'atterrissage prévu est isolé et:



# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE VII

NCO.OP.140 Aérodomes de dégagement à destination — **avions**

En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aérodomes de dégagement à destination accessible selon le temps dans le plan de vol, sauf si:

- a) les informations météorologiques disponibles indiquent que, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, l'approche et l'atterrissage peuvent être effectués en conditions météorologiques de vol à vue (VMC); ou
- b) le lieu d'atterrissage prévu est isolé et: .....

# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012

## ANNEXE VII

NCO.OP.141 Aérodrômes de dégagement à destination — **hélicoptères**

En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit au moins un aéroport de dégagement à destination accessible selon le temps dans le plan de vol, sauf si:

a) une procédure d'approche aux instruments est préconisée sur l'aéroport d'atterrissage prévu, et les informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques suivantes prévalent dans les deux heures qui précèdent et dans les deux heures qui suivent l'heure estimée d'arrivée ou depuis l'heure de départ réelle jusqu'à deux heures après l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue:

- 1) la base de nuages se situe au moins à 120 m (400 ft) au-dessus du minimum associé à la procédure d'approche aux instruments; et
- 2) la visibilité est supérieure d'au moins 1 500 m au minimum associé à la procédure; ou

b) le lieu d'atterrissage prévu est isolé et: .....



# RÈGLEMENT (UE) N O 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE I

Définitions des termes utilisés dans les annexes II à VIII ;

un «aérodrome accessible selon le temps» désigne un aérodrome adéquat où, pendant le temps d'utilisation prévu, les observations ou prévisions météorologiques, ou toute combinaison de celles-ci, indiquent que les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels requis pour l'aérodrome et où les informations sur l'état de la surface de la piste indiquent que l'avion pourra se poser en toute sécurité;



# RÈGLEMENT (UE) N ° 965/2012 DE LA COMMISSION DU 5 OCTOBRE 2012 ANNEXE IV

## CAT.OP.MPA.185 Minimums pour la préparation des vols IFR — avions

Tableau 1

### Minimums de préparation des vols

Aérodrome de dégagement à destination, aérodrome de destination isolé,  
aérodrome ERA-carburant et aérodrome de dégagement en route

Type d'approche	Minimums de préparation des vols
Catégories II et III	Catégorie I RVR
Catégorie I	Approche classique RVR/VIS Le plafond est égal ou supérieur à la MDH
Approche classique	Approche classique RVR/VIS + 1 000 m Le plafond est égal ou supérieur à la MDH + 200 ft
Manœuvres à vue	Manœuvres à vue

# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE VI

NCC.OP.153 Destination aerodromes — instrument approach operations

The pilot-in-command shall ensure that sufficient means are available to navigate and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the case of loss of airborne capability for the intended approach and landing operation.'

AMC1 NCC.OP.153 Destination aerodromes — instrument approach operations PBN OPERATIONS The pilot-in-command should only select an aerodrome as a destination alternate aerodrome if an instrument approach procedure that does not rely on GNSS is available either at that aerodrome or at the destination aerodrome.

# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE VI

**GM1 NCC.OP.153 Destination aerodromes — instrument approach operations INTENT OF AMC1**

(a) The limitation applies only to destination alternate aerodromes for flights when a destination alternate aerodrome is required. A take-off or en route alternate aerodrome with instrument approach procedures relying on GNSS may be planned without restrictions. A destination aerodrome with all instrument approach procedures relying solely on GNSS may be used without a destination alternate aerodrome if the conditions for a flight without a destination alternate aerodrome are met. (b) The term 'available' means that the procedure can be used in the planning stage and complies with planning minima requirements.

# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE VII

**'NCO.OP.142 Destination aerodromes — instrument approach operations**

**The pilot-in-command shall ensure that sufficient means are available to navigate and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the case of loss of airborne capability for the intended approach and landing operation.'**;

**GM1 NCO.OP.142 Destination aerodromes – instrument approach operations PBN OPERATIONS** The pilot-in-command may only select an aerodrome as a destination alternate aerodrome if an instrument approach procedure that does not rely on GNSS is available either at that aerodrome or at the destination aerodrome.



# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE IV

**'CAT.OP.MPA.182 Destination aerodromes — instrument approach operations**

**The operator shall ensure that sufficient means are available to navigate and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the case of loss of capability for the intended approach and landing operation.'**;



# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE IV

**AMC1 CAT.OP.MPA.182 Destination aerodromes — instrument approach operations**

**PBN OPERATIONS** The pilot-in-command should only select an aerodrome as a destination alternate aerodrome if an instrument approach procedure that does not rely on GNSS is available either at that aerodrome or at the destination aerodrome.



# MODIFICATIONS A VENIR DE L'ANNEXE IV

## GM1 CAT.OP.MPA.182 Destination aerodromes — instrument approach operations

**INTENT OF AMC1 (a)** The limitation applies only to destination alternate aerodromes for flights when a destination alternate aerodrome is required. A take-off or en route alternate aerodrome with instrument approach procedures relying on GNSS may be planned without restrictions. A destination aerodrome with all instrument approach procedures relying solely on GNSS may be used without a destination alternate aerodrome if the conditions for a flight without a destination alternate aerodrome are met. **(b)** The term 'available' means that the procedure can be used in the planning stage and complies with planning minima requirements.



# REPONSE A LA PROBLEMETIQUE DE LA SUPPRESSION DES ILS : DEMANDE DE DEROGATION

L'option retenue par la DGAC consiste à présenter à la Commission européenne une dérogation visant à permettre aux écoles qui le souhaitent une mise en œuvre anticipée du règlement européen. Cette démarche est d'ores et déjà engagée par le DSAC auprès de l'AESA et de la Commission européenne; parallèlement un nouvel amendement du guide PBN en cours de finalisation. Il sera diffusé courant juillet-août prochain et fournira aux exploitants les informations relatives au contenu des programmes de formation, aux formulaires d'examens et à la standardisation des examinateurs. La DSAC/PN organisera régulièrement des séances d'information pour l'accompagnement de la transition.



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES ATO 4 SITUATIONS A ENVISAGER

1/ ATO certifiés pour des cours IR mais ne possédant pas d'approbation pour un cour RNAV/GNSS national.

Il a jusqu'au 25 aout 2020 pour se mettre en conformité avec la M5 du 1178/2011

2/ ATO certifiés pour des cours IR, possédant une approbation pour un cours RNAV/GNSS national.

Il devra adapter son cours RNAV/GNSS au nouveau guide PBN et demander une approbation du nouveau cours

Il a jusqu'au 25 aout 2020 pour se mettre en conformité. avec la M5 du 1178/2011

# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES ATO 4 SITUATIONS A ENVISAGER

3/ATO certifiés pour des cours IR et possédant une approbation pour un cours RNAV/GNSS national.

Il révisera son cours IR en prenant en compte le nouveau guide PBN et présentera à l'approbation un cours IR incluant le PBN conforme à l'AIRCROW. Il pourra dispenser le cours permettant à un pilote qualifié IR d'obtenir le privilège PBN.



# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES ATO 4 SITUATIONS A ENVISAGER

4/ ATO dispensant des qualifications de type :  
Ils adapteront leurs prérequis et leur cours.

L'ATO démontrera qu'il utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD correctement équipés pour les cours de formation dispensés.

# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES ATO 4 SITUATIONS A ENVISAGER

L'ATO démontrera qu'il utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD correctement équipés pour les cours de formation dispensés.

Cet équipement doit permettre de réaliser des procédures 2D et 3D

Un ATO n'ayant que la capacité 2D peut demander cette approbation dans la mesure où la 3D sera un ILS ou un PAR





# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES PILOTES

La DSAC démontrera dans la dérogation que la formation nationale, reçue et attestée par un ATO ou un opérateur, permet de répondre aux dispositions de l' Article 4 bis § 3 ( loi du GP)

# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES PILOTES

Les pilotes titulaires d'une attestation de formation RNAV/GNSS au titre de la réglementation nationale pourront présenter le contrôle de compétence pour la prorogation ou le renouvellement en effectuant des procédures 2D et 3D.

L'examineur vérifiera tout particulièrement les connaissances liées à l'utilisations des procédures 3D

# EN CAS DE REPONSE POSITIVE A LA DEROGATION : CONSEQUENCES POUR LES INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS

Instructeurs :

L'instructeur aura fait la preuve en tant que pilote de ses compétences à la satisfaction d'un l'examineur

Examineur :

Remplira les conditions ci-dessus.

Le pole DSAC/PN/EXA mettra à disposition les consignes et le matériel d'examen amendé y compris pour les HPA complexes.



# Questions ?



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer