

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice A
23 octobre 2012

Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Partie-66

P-50-00



DSAC

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable
et de l'Énergie

ÉVOLUTION DE LA PROCÉDURE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ.
IL ANNULE ET REMPLACE LE FASCICULE SUIVANT :
P-55-15 - DÉLIVRANCE, AMENDEMENT ET RENOUVELLEMENT DES
LICENCES PARTIE-66

Ce document prend en compte le règlement CE 1149/2011 amendant le règlement CE 2042/2003.

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

SOMMAIRE

1	OBJET	5
2	DOMAINE D'APPLICATION	5
3	AUTORITÉ	5
4	RÉFÉRENCES	6
5	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	7
5.1	Abréviations	7
5.2	Définitions	7
6	ÉCHÉANCES RÈGLEMENTAIRES	8
7	PRINCIPES DE BASE DE LA PARTIE-66	9
7.1	Privilèges de la licence Partie 66	9
7.2	Les catégories de base	9
7.3	Les qualifications de type et de (sous-)groupe	10
7.4	Limitations	10
7.5	Trois façons d'obtenir une licence Partie-66	11
8	CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE PARTIE-66 PAR LA VOIE STANDARD	12
8.1	Exigences en matière de connaissances de base	12
8.2	Exigences en matière d'expérience de base	12
8.2.1	Durée minimale de l'expérience initiale	12
8.2.2	Ajout d'une nouvelle (sous-)catégorie	13
8.2.3	Nature et justification de l'expérience requise	13
8.2.4	Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils	14
8.2.5	Examens additionnels requis pour les formations de l'éducation nationale	14
8.2.6	Cohérence de la formation de base	14
8.3	Qualifications de type et de groupe	15
9	CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE)	17
9.1	Principe	17
9.2	Aéronefs de MTOM > 5700 kg	18
9.3	Aéronefs de MTOM ≤ 5700 kg avant le 28/09/2006	18
9.4	Avions non pressurisés de MTOM ≤ 2000kg avant le 28/09/2012	19
9.5	Reconnaissance des qualifications de type militaires	19
9.6	Modalités pratiques	19
9.7	Levée des limitations issues de la « règle du grand-père »	19
10	DÉLIVRANCE INITIALE D'UNE LICENCE PARTIE-66	20
10.1	Constitution des dossiers de demande de licence	20
10.1.1	Original du Formulaire 19 de l'EASA	20
10.1.2	Titres ou diplômes de formation & examens de base	20
10.1.3	Expérience	20
10.1.4	Qualification de type ou tâche	21
10.2	Échange de Licence JAR-66 ou LNMA	21
10.3	Délivrance de la licence	22
11	RÉVISION DES LICENCES PARTIE-66	22
11.1	Constitution des dossiers	22
11.1.1	Changement d'adresse ou d'état-civil	22
11.1.2	Ajout d'une catégorie, ou sous-catégorie de base, levée des limitations	22
11.1.3	Ajout d'une qualification de type ou de sous-groupe	23
11.2	Délivrance de la licence modifiée	23
12	RENOUVELLEMENT DES LICENCES PARTIE-66	24
13	VOL OU PERTE DE LA LICENCE	24
14	RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE PARTIE-66	25
	LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS POUR LA LICENCE C PAR LA VOIE DES ÉTUDES SUPÉRIEURES	26
	LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS POUR LES AÉRONEFS DE MTOM >5,7t	27
14.1	MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE	27
14.2	MINISTÈRE DE LA DÉFENSE	27
14.2.1	II-1 ARMÉE DE L'AIR :	27
14.2.2	II- 2 MARINE (Aéronavale)	27
14.2.3	II-3 ARMÉE DE TERRE (ALAT)	27
14.3	MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITÉ	27
14.4	AUTRES ÉCOLES	27

14.4.1	IV- 1 AIR FRANCE	27
14.4.2	IV- 2 IAAG	27
LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS POUR LES AÉRONEFS DE MTOM ≤5,7t		28
14.5	Diplômes de l'Éducation Nationale	28
14.6	Diplômes militaires	28
14.6.1	Armée de l'air	28
14.6.2	Marine (Aéronautique navale).....	28
14.6.3	Armée de Terre (ALAT).....	28
14.7	Autres formations	28
LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES RECONNUS POUR LICENCE B3		29

1 OBJET

Cette procédure a pour objet de :

- Rappeler les échéances, principes et exigences relatifs à la licence de maintenance d'aéronefs selon la réglementation européenne Partie-66.
- Définir les modalités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences Partie-66.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à toutes les personnes qui postulent à, ou détiennent, une licence de maintenance d'aéronefs Partie-66, ainsi qu'aux organismes d'entretien ou de formation associés.

Elle s'applique à compter du 1^{er} août 2012.

Elle ne s'applique pas aux licences nationales de maintenance d'aéronefs délivrées par la DGAC selon la réglementation nationale (voir P-51-00).

3 AUTORITÉ

Le service de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) responsable de la délivrance et du renouvellement des licences de maintenance d'aéronefs est le Pôle « agréments et maintien de la navigabilité » (DSAC/NO/AGR), 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15.

L'instruction des demandes de licence est déléguée par la DGAC à la société « Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile » (OSAC) 14, boulevard des Frères Voisin - 92130 Issy-les-Moulineaux.

4 RÉFÉRENCES

Ce fascicule prend en compte le référentiel identifié ci-dessous à la date d'édition.

Règlementation européenne :

- Règlement (CE) N° 2042/2003 du 20/11/2003 modifié

La version en vigueur est disponible sur le site Internet EUR-Lex à l'adresse <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>.

Règlementation EASA :

- Décision N° 2003/19/RM modifiée: "AMC and GM to EC 2042/2003"

La version en vigueur est disponible sur le site Internet de l'EASA à l'adresse <http://easa.europa.eu/> rubrique « regulations structure".

Documents DSAC :

- R-50-01 - Crédit d'examen pour la Partie 66 des détenteurs de diplômes et/ou titre nationaux
- R-50-02 - Levée des limitations portées sur les licences de maintenance d'aéronefs Partie-66
- P-51-00 - Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Nationales de Maintenance Aéronefs (LNMA)
- P-50-04 – Examens de type organisés par la DGAC pour les aéronefs des groupes 2 & 3 de la Partie 66
- Formulaire 19 - Demande initiale/modification/renouvellement de validité d'une licence de maintenance d'aéronefs Partie 66
- Bulletin d'information 2012/20 - Nouveautés réglementaires en matière de licence : Règlement (UE) N° 1149/2011 du 21 octobre 2011 et nouveau dispositif LNMA
- F-50-05-0 - Livret d'enregistrement de l'expérience des mécaniciens aéronautiques
- F-50-05-1 - Relevé des tâches pratiques réalisées sur des aéronefs des Groupes 2 et 3
- F-50-05-2 - Validation des Droits Acquis (VADA)

La version en vigueur est disponible sur le site Internet d'OSAC à l'adresse <http://www.osac.aero>, rubrique "Téléchargement".

5 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

5.1 Abréviations

AMC :	Acceptable Means of Compliance – <i>Moyen acceptable de conformité</i> (
LMA :	Licence de Maintenance d'Aéronefs Partie-66
LNMA :	Licence Nationale de Maintenance Aéronefs
145 :	Partie 145 (annexe II) du règlement 2042/2003 (organisme de maintenance)
147 :	Partie 147 (annexe IV) du règlement 2042/2003 (organisme de formation à la maintenance)
APRS :	Approbation pour Remise en Service
EASA :	European Aviation Safety Agency – <i>Agence européenne de la sécurité aérienne</i>
M/F :	Partie M (annexe I) sous partie F du règlement 2042/2003 (organisme de maintenance)
MOE :	Manuel d'Organisme d'Entretien
MTOM :	Maximum Take-Off Mass – <i>Masse Maximale au Décollage</i>

5.2 Définitions

Formation en Cours d'Emploi : formation pratique effectuée dans un organisme de maintenance agréé, destinée à acquérir les compétences et l'expérience nécessaires à l'exécution d'opérations de maintenance en toute sécurité et nécessaire, en complément des formations de type théoriques et pratiques, pour l'avalisation de la première Qualification de Type d'une (sous-)catégorie donnée. Elle est spécifiée par l'appendice III de la Partie-66.

6 ÉCHÉANCES RÉGLEMENTAIRES

La détention d'une licence est requise pour prononcer l'APRS sur avion ou hélicoptère à compter des dates suivantes :

Catégorie	Date obligation licence (Partie 66 ou LNMA)	Date obligation licence Partie 66
AÉRONEFS UTILISES EN TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL :		
Tous types	≤ 28 septembre 2008	
AÉRONEFS UTILISES EN AVIATION GÉNÉRALE :		
Hors cadre agréé :		
Tous aéronefs non lourds	≤ 28 septembre 2010	Idem cadre agréé
Cadre agréé :		
Aéronefs lourds	≤ 28 septembre 2009	
Hélicoptères monomoteurs	28 septembre 2011	
Avions à turbine, ou pressurisés ou avec 2T < MTOM ≤ 5,7 T	28 septembre 2011	
Avions non pressurisés à pistons avec 1,2T < MTOM ≤ 2T	28 septembre 2012	À la 1 ^{ère} extension des privilèges APRS après le 28 septembre 2012 et au plus tard le 28 septembre 2014 (Note 1)
Avions non pressurisés à pistons avec MTOM ≤ 1,2T (ELA1)	À la 1 ^{ère} extension des privilèges APRS après le 28 septembre 2012 et au plus tard le 28 septembre 2013 (Notes 2 et 3)	28 septembre 2015
Autres aéronefs ELA1 (planeurs et ballons)		> 28 septembre 2015 (non défini)

Note 1 : Pour les avions à pistons avec $1,2T < MTOM \leq 2T$, il ne sera plus possible de délivrer ou modifier une LNMA à partir du 28 septembre 2012 : à partir de cette date, tout nouveau privilège APRS nécessite l'obtention au préalable d'une licence Partie 66.

Note 2 : Pour les aéronefs ELA1 en cadre agréé, à partir du 28 septembre 2012, tout nouveau privilège APRS nécessite l'obtention au préalable d'une LNMA ou d'une licence Partie 66. Pour les avions ELA1, la détention d'une LNMA dès le 28 septembre 2012 est recommandée afin de faciliter la conversion en licence B3 si souhaité (voir BI 2012/20).

Note 3 : Pour les tâches avioniques, il n'y a pas de LNMA. La licence Partie 66 de catégorie B2 est seule possible. Pour les planeurs, par décision nationale, toute licence B2 avec une qualification de type ou de groupe avion est acceptable.

L'obligation de détention de licence ne s'applique pas à un pilote-proprétaire, qui peut prononcer l'APRS à l'issue d'un entretien limité dans les conditions prévues au § M.A.803.

L'obligation de détention de licence Partie-66 ne s'applique pas à l'APRS d'un moteur, hélice ou équipement.

7 PRINCIPES DE BASE DE LA PARTIE-66

7.1 Privilèges de la licence Partie 66

Une licence Partie 66 permet à son titulaire de délivrer l'APRS après des travaux d'entretien, à l'intérieur d'un domaine identifié sur la licence.

Ce domaine est défini en termes de :

- Types de travaux d'entretien : voir Catégories de base au § 7.2
- Types d'aéronefs : voir Qualifications de type et de groupe au § 7.3
- Limitations : exclusions réduisant le domaine couvert par les catégories de base et/ou les qualifications de groupe : voir § 7.4

Notes :

- La licence Partie 66 (catégories B) permet aussi d'agir en tant que personnel de soutien lors de travaux d'entretien en base en organisme Partie 145, en préparation de l'APRS délivrée par le détenteur d'une licence de catégorie C.
- En plus de la détention d'une licence Partie 66, il y a d'autres exigences en matière de qualification pour la délivrance de l'APRS :
 - Expérience récente de maintenance : § 66.A.20 (b) (2),
 - Maîtrise technique des travaux à certifier : § 66.A.20 (b) (3)
 - Maîtrise de la langue de la documentation technique utilisée : § 66.A.20 (b) (4)
 - Habilitation délivrée par l'organisme (uniquement au sein d'un organisme 145 ou M/F)

7.2 Les catégories de base

La Partie-66 distingue les catégories de base suivantes, caractérisées par le type de travaux d'entretien certifiés et/ou le cadre dans lequel ils sont réalisés :

- A : opérations d'entretien en ligne programmées mineures et rectifications de défauts simples en 145
- B1 : travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef ; travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes
- B2 : travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement ; opérations d'entretien en ligne programmées mineures et rectifications de défauts simples
- B3 : uniquement sur avions non-pressurisés à pistons avec une MTOM inférieure ou égale à 2000 kg : idem B1
- C : certification de l'aéronef complet après opérations d'entretien en base en 145.

Les catégories A, B1 et C sont subdivisées en sous-catégories

- A1 et B1-1 : Avions à turbine(s)
- A2 et B1-2 : Avions à moteur(s) à pistons
- A3 et B1-3 : Hélicoptères à turbine(s)
- A4 et B1-4 : Hélicoptères à moteur(s) à pistons
- C aéronefs lourds
- C aéronefs autres que les aéronefs lourds

7.3 Les qualifications de type et de (sous-)groupe

La Partie-66 définit, en complément de la catégorie de base, des qualifications de type, de groupe ou de sous-groupe.

Notes :

- Pour la catégorie A, la licence ne limite pas les privilèges à des types d'aéronefs précis (pas de qualifications de type ou de groupe). Les travaux autorisés sont identifiés dans le domaine d'habilitation notifié par l'organisme Part 145.
- Pour la catégorie B3, il n'y a pas de qualification de type individuelle possible. Elle couvre tous les avions non-pressurisés à pistons avec une MTOM inférieure ou égale à 2000 kg (avec, le cas échéant des exclusions sous forme de limitations : voir § 7.4).

La liste des qualifications de type individuelles (et les types/modèles d'aéronefs couverts par chaque qualification) est fixée dans l'Appendice I aux AMC de la Partie-66.

Les types aéronefs sont répartis en groupes et sous-groupes comme suit :

- Groupe 1: aéronefs motorisés complexes et hélicoptères multimoteurs, avions dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290, aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques et autres aéronefs pour laquelle l'EASA a établi la nécessité d'une qualification de type individuelle.
- Groupe 2: aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1, qui appartiennent aux sous-groupes suivants :
 - sous-groupe 2a: avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur,
 - sous-groupe 2b: hélicoptères monomoteurs à turbines,
 - sous-groupe 2c: hélicoptères monomoteurs à pistons.Pour chaque sous-groupe sont définis en complément des « sous-groupes constructeur » composés des aéronefs du sous-groupe d'un même constructeur.
- Groupe 3: avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1.

Les qualifications de type délivrées « dans l'ancien système » avant le 1^{er} aout 2012 restent valides. Elles peuvent être converties en qualification de groupes/sous-groupes si les critères de représentativité sont remplis (voir § 8.3).

Les qualifications de groupe délivrées avant le 1^{er} aout 2012 restent valides et sont converties dans le « nouveau système de type, sous-groupe constructeur, sous-groupe complet et groupes » à la première évolution ou lors du renouvellement de la licence, selon les règles décrites au § 66.B.125.

7.4 Limitations

Une licence Partie 66 peut faire l'objet de limitations, réduisant le domaine couvert par les catégories de base et/ou les qualifications de groupe portées sur la licence.

Il existe deux types de limitations :

- Les limitations issues de la conversion des droits acquis (voir § 9), destinées à ajuster les privilèges de la licence 66 délivrée aux privilèges détenus précédemment dans le cadre national : La règle R-50-02 identifie les différentes limitations issues de la conversion des droits acquis et les conditions de leur levée.
- Les limitations définies dans le cadre de la délivrance de la catégorie B3 ou du groupe 3 (voir § 8.3), destinées à compenser un manque d'expérience : Ces limitations sont levées après l'acquisition d'une expérience appropriée ou via une formation/évaluation reconnue par la DGAC.

7.5 Trois façons d'obtenir une licence Partie-66

Une licence Partie-66 peut être obtenue :

- en échange d'une licence JAR-66 délivrée par la DGAC (pour mémoire)
- par conversion des droits acquis avant l'entrée en vigueur de la Partie-66 (règle dite du « grand-père ») : voir § 9
- par la voie « standard » en se conformant aux exigences de connaissances et d'expérience de la Partie-66 : voir § 8.

8 CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE PARTIE-66 PAR LA VOIE STANDARD

8.1 Exigences en matière de connaissances de base

L'appendice I de la Partie 66 définit, pour chaque catégorie de licence, des exigences de connaissance de base réparties en modules.

Le candidat à une licence (ou à l'ajout d'une (sous-)catégorie) doit démontrer qu'il possède le niveau de connaissances de base exigé pour la(les) catégorie(s) visée(s) en passant avec succès des examens dans un (ou plusieurs) organisme(s) de formation agréé(s) Partie-147 (la DGAC n'organise pas d'examen pour les catégories de base).

Note : la licence C peut aussi être obtenue par la voie des études supérieures. Les diplômes reconnus par la DGAC sont listés en annexe 1.

Un module validé par examen 147 reste valable 10 ans pour l'obtention de la licence, même si les exigences de connaissances au sein de ce module ont évolué entre l'examen et la demande de licence.

Dans le cas d'un module validé plus de 10 ans avant la demande de licence, des examens complémentaires pourront être requis si les exigences de connaissances au sein de ce module ont évolué depuis l'examen.

Un candidat peut être exempté de certains examens s'il a suivi une formation reconnue par la DGAC (mécanisme dit de « crédit d'examen »). La règle DSAC R-50-01 définit les crédits d'examen accordés par la DGAC pour les principaux titres ou diplômes aéronautiques français.

Il n'est pas obligatoire de suivre une formation préalablement à l'examen. Toutefois la durée de l'expérience de base requise pour la délivrance de la licence dépend du suivi ou non d'une formation, et de la nature de cette formation (voir § 8.2).

8.2 Exigences en matière d'expérience de base

La Partie-66 impose, en complément des connaissances théoriques de base, une expérience minimale.

8.2.1 Durée minimale de l'expérience initiale

Pour les catégories A et B :

	Catégorie A ou B1-2 ou B1-4 ou B3	Catégorie B1-1 ou B1-3 ou B2
A suivi une formation de base dans un organisme Partie-147	1 an	2 ans
N'a pas suivi de formation de base Partie-147 mais a reçu une formation appropriée en tant que technicien qualifié	2 ans	3 ans
N'a pas suivi de formation de base Partie-147 et n'a pas reçu de formation technique appropriée	3 ans	5 ans

Pour la catégorie C :

	C aéronefs autres que les aéronefs lourds	C aéronefs lourds
Par la pratique* (APRS ou support ou combinaison des deux rôles)	3 ans en tant que B1 ou B2 sur des aéronefs autres que les aéronefs lourds	3 ans en tant que B1-1, B1-3 ou B2 ou 5 ans en tant que B1-2 ou B1-4 sur des aéronefs lourds
Par la voie des études supérieures	3 ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien incluant 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base	

(*) Si l'expérience n'inclut pas au moins 6 mois en base, le postulant doit démontrer une connaissance suffisante du rôle et des responsabilités d'un personnel de certification de catégorie C.

L'expérience doit avoir été acquise pendant les dix années qui précèdent la demande de licence.

Au moins une année de cette expérience doit être récente et sur un aéronef de la catégorie / sous-catégorie pour laquelle la licence est demandée. « Récente » signifie : au moins 6 mois obtenus dans les 12 mois précédant la demande, le reste des 12 mois d'expérience récente dans les 7 années précédant la demande.

8.2.2 Ajout d'une nouvelle (sous-)catégorie

En cas d'ajout d'une (sous-)catégorie, un complément d'expérience, représentative de la nouvelle (sous-)catégorie visée, doit être acquis.

Les durées d'expérience requises sont définies à l'Appendice IV de la Partie-66.

La moitié de cette expérience doit être récente (voir définition au § 8.2.1), sans pouvoir être inférieure à 3 mois.

8.2.3 Nature et justification de l'expérience requise

L'expérience doit être appropriée à la catégorie de base recherchée, c'est-à-dire qu'elle devra comprendre l'ensemble des activités d'entretien des aéronefs représentatifs de la catégorie.

En particulier, une expérience limitée à des aéronefs des groupes 2 et 3 est insuffisante pour l'attribution de la catégorie B1.1 ou B1.3. En revanche, pour la sous-catégorie B1.1, une expérience sur avions à hélices n'est pas obligatoire.

L'expérience doit être validée par le(s) organisme(s) agréé(s) ou le(s) personnel(s) de certification Partie-66 sous l'autorité de / dans le(s)quel(s) elle a été acquise. Dans le cas où l'expérience est acquise dans des organismes ne relevant pas des réglementations européenne ou française, celle-ci devra être certifiée par le Responsable Technique de l'organisme et par l'Autorité nationale de tutelle (exemples : FAR 145, TCCA...).

L'expérience doit être détaillée : une déclaration telle que « X années de maintenance dans l'organisme Y » n'est pas acceptable. Un relevé de tâches identifiant pour chacune le type d'aéronef, le système, la nature de la tâche réalisée (pas de code interne à un organisme) et la date et/ou la description précise (étendue, lieu) et datée des habilitations APRS doit être joint à la demande de licence.

Un livret d'enregistrement de l'expérience en maintenance est fortement recommandé (les modèles cités en référence sont disponibles sur le site OSAC).

Les informations "expériences" du relevé de tâche doivent pouvoir être prouvées à la demande (par exemple via un système d'enregistrement interne de l'organisme de maintenance, par des copies d'APRS, par des copies de page de garde de cartes de travail, par des attestations de clients, etc...).

8.2.4 Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils

Une expérience équivalente acquise hors maintenance d'aéronefs civils (armée, constructeurs), validée par l'organisme dans lequel elle a été acquise, sera prise en compte par OSAC et la DGAC. L'expérience doit être détaillée.

Cependant, une expérience supplémentaire en entretien d'aéronefs civils d'au moins 6 mois pour une licence de catégorie A ou d'au moins 1 an pour une licence de catégorie B devra être démontrée.

8.2.5 Examens additionnels requis pour les formations de l'éducation nationale

Les standards d'examen de l'Éducation Nationale pour les formations Bac Pro MSC ou MSA et Mention Complémentaire Aéronautique sont différents de ceux définis par la Partie-66 pour une formation de base de catégorie B.

Les élèves des organismes relevant de l'Éducation Nationale et agréés Partie-147 doivent passer, en complément des examens Éducation Nationale et pour chaque module ou sous-module de la Partie-66, des examens selon la Partie-66 afin que leur formation soit reconnue comme « ayant été réalisée dans un organisme agréé Partie-147 » et ainsi bénéficier des réductions de durée d'expérience pour la validation de leur Licence Partie-66.

Les examens doivent être passés en cours de formation (en même temps que l'examen Éducation Nationale couvrant le module ou sous-module) et non en bloc à la fin de la Mention Complémentaire.

Les organismes relevant de l'Éducation Nationale et agréés Partie-147 doivent préciser sur les certificats d'examens si ceux-ci ont été réussis en conformité avec les dispositions ci-dessus, en détaillant les dates pour chaque module et sous-module.

À défaut, la DSAC refusera le bénéfice de la réduction de durée d'expérience pour la validation de la Licence Partie-66.

8.2.6 Cohérence de la formation de base

La réduction de durée d'expérience accordée suite à une formation de base complète en organisme agréé 147 n'est accordée que si cette formation est réalisée entièrement dans un seul organisme pour au moins une catégorie (A, B2, ou B3) ou sous-catégorie (B1.1, B1.2, B1.3, ou B1.4).

Une formation réalisée dans au moins deux organismes différents pour une même catégorie (A, B2, ou B3) ou sous-catégorie (B1.1, B1.2, B1.3, ou B1.4) n'apporte pas réduction de durée d'expérience, sauf si le candidat apporte la preuve de la cohérence de la formation ainsi reçue.

8.3 Qualifications de type et de groupe

Les exigences en matière de qualifications de types et de (sous-)groupes sont définies au § 66.A.45 et à l'Appendice III de la Partie 66, et résumées dans le tableau suivant :

Exigences en matière de qualification de type			
Groupes aéronefs	Licence B1 / B3	Licence B2	Licence C
Groupe 1	<p>Qualification de type aéronef individuelle (Pour B1)</p> <p>Formation de type aéronef : - Théorique + examen - Pratique + évaluation + Formation en-cours d'emploi pour le 1^{er} aéronef de la licence relevant d'une sous-catégorie donnée</p>	<p>Qualification de type aéronef individuelle</p> <p>Formation de type aéronef : - Théorique + examen - Pratique + évaluation + Formation "en-cours d'emploi"- pour le 1^{er} aéronef de la licence relevant de la catégorie)</p>	<p>Qualification de type aéronef individuelle</p> <p>Formation de type aéronef : - Théorique + examen</p>
Groupe 2	<p>(Pour B1.1, B1.3, B1.4) Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique)</p> <p>Qualification sous-groupe complet (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique) sur au moins 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe</p> <p>Qualification sous-groupe constructeur (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique) sur au moins 2 aéronefs représentatifs du même constructeur</p>	<p>Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique)</p> <p>Qualification sous-groupe complet Basée sur la démonstration d'une expérience pratique</p> <p>Qualification sous-groupe constructeur Basée sur la démonstration d'une expérience pratique</p>	<p>Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef) ou (examen type aéronef)</p> <p>Qualification sous-groupe complet Formation de type aéronef ou examen type aéronef sur au moins 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe</p> <p>Qualification sous-groupe constructeur Formation de type aéronef ou examen type aéronef sur au moins 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur</p>
Groupe 3 (Avions à pistons pressurisés ou de MTOM > 2000 kg)	<p>(pour B1.2) Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique)</p> <p>OU</p> <p>Qualification groupe 3 complet Basée sur la démonstration d'une expérience pratique Limitations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • avions pressurisés • avions à structure métallique • avions à structure composite • avions à structure en bois • avions à structure en treillis métallique entoilée 	<p>Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef + formation en-cours d'emploi) ou (examen type aéronef + expérience pratique)</p> <p>Qualification groupe 3 complet Basée sur la démonstration d'une expérience pratique</p>	<p>Qualification de type aéronef individuelle (formation de type aéronef) ou (examen type aéronef)</p> <p>Qualification groupe 3 complet basée sur la démonstration d'une expérience pratique</p>
Groupe 3 (Avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg)	<p>(Pour B3) Qualification groupe « avions à pistons non-pressurisés avec une MTOM ≤ 2000 kg » complet Basée sur la démonstration d'une expérience pratique Limitations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • avions à structure métallique • avions à structure composite • avions à structure en bois • avions à structure treillis métallique entoilée 	Non applicable	Non applicable

Les formations (théoriques, pratiques) doivent être dispensées par un organisme 147 ou directement approuvées par la DGAC.

Les formations en cours d'emploi doivent être dispensées par un organisme M/F ou 145 et approuvées par la DGAC.

Les examens de type (groupes 2 et 3) doivent être conduits par un organisme 147 ou, au nom de la DGAC, par un MTRE (voir procédure OSAC P-50-04).

Pour les qualifications de (sous-)groupe (complet ou constructeur), la représentativité des types aéronaf (groupe 2) ou de l'expérience pratique (groupe 3 et catégorie B3) est appréciée par rapport aux critères suivants :

- Catégorie B1
 - Groupe 2
 - Commandes de vol (mécaniques, assistées électriquement ou assistées hydrauliquement)
 - Structure (métallique, treillis métallique entoilée, composite ou bois)
 - Pressurisation
- Exemple : Pour la qualification de sous-groupe 2a complet en catégorie B1, le postulant doit avoir une expérience sur structures métallique et composite, et sur avion pressurisé.*
- Groupe 3
 - Tout avion est représentatif du groupe 3 sous réserve des limitations adaptées (structure/pressurisation)
-
- Catégorie B3
 - Tout avion est représentatif de la catégorie B3 sous réserve des limitations adaptées (structure)
-
- Catégorie B2
 - Avionique : tous les équipements / fonctions / systèmes avioniques suivants doivent être couverts: GPS, Transpondeur, Instruments classiques ET cockpit numérique, Pilote Automatique.

L'étendue de l'expérience (à renseigner sur le relevé de tâches F-50-05-1) nécessaire pour avaliser une qualification de type ou une qualification de (sous-) groupe est :

- Au moins 50% des tâches applicables à la catégorie et au type/groupe d'aéronaf
- Pour les QT additionnelles d'un même constructeur : l'expérience peut être réduite à 30% des tâches pour la 2^{ème} QT et à 20% à partir de la 3^{ème}
- Aucun chapitre ATA (applicable au type aéronaf) ne doit être entièrement ignoré.

9 CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE)

9.1 Principe

Une personne ayant acquis des droits en France avant la date de référence applicable (définie ci-dessous) peut obtenir une licence Partie-66 lui accordant les mêmes droits sans passer d'examen.

Après la première édition de la licence, toute extension de droits est faite conformément à la Partie-66 (sauf application de la règle du grand-père avec une autre date de référence).

Catégorie	Date de référence
Aéronefs de MTOM > 5,7t	1er juin 2001
Aéronefs de MTOM ≤ 5,7t (hors catégorie B3)	28 septembre 2006
Avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000kg (pour catégorie B3)	28 septembre 2012

Des limitations seront précisées si les droits acquis ne correspondent pas à une catégorie ou sous-catégorie de base complète de la Partie-66.

Pour les aéronefs de moins de 5,7t (hors privilèges acquis en organisme JAR ou Part 145), des limitations génériques sont définies, découlant du cadre dans lequel la qualification nationale a été obtenue.

Cadre de qualification	Limitation générique	
	Catégorie A, B1, B2	Catégorie B3
AEA, Partie M/F	Avions de moins de 5,7t Aviation générale uniquement	Aviation générale uniquement
UEA	Avions de moins de 2,7t Aviation générale uniquement	Aviation générale uniquement
LNMA	<i>Sans objet (pas de conversion possible)</i>	Aviation générale uniquement
Déclaration(s) d'entretien sans LNMA	Type(s) d'aéronef objet(s) de la déclaration d'entretien Aviation générale uniquement	Type(s) d'aéronef objet(s) de la déclaration d'entretien Aviation générale uniquement

Ces limitations génériques peuvent être levées en réussissant l'ensemble des examens de base de la Partie-66 pour la catégorie concernée. Tant qu'elles ne sont pas levées, tout ajout d'une nouvelle (sous-)catégorie nécessite également la réussite à l'ensemble des examens de base pour la nouvelle (sous-)catégorie visée.

Les limitations techniques portent sur les aéronefs autorisés (exemple : avions à train fixe) ou les travaux autorisés (exemple : tous travaux sauf intervention sur systèmes électriques). Elles peuvent être levées en réussissant les examens de base de la Partie-66 définis par la règle R-50-02.

Ces droits peuvent être acquis à toute date antérieure à la date de référence, même ancienne. Cependant, l'attention des détenteurs est attirée sur le fait que toute personne prononçant l'APRS sur un aéronef doit, en plus de détenir la licence appropriée, respecter les exigences du paragraphe 66.A.20 (b) et notamment :

- avoir, dans la période de deux ans qui précède l'APRS, soit eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de maintenance d'aéronefs, soit satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées
- avoir la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant.

9.2 Aéronefs de MTOM > 5700 kg

Une personne est considérée comme ayant acquis des droits dans un organisme JAR-145 français (basé en France) si :

- elle était habilitée APRS ou éligible APRS dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001
- elle était « en cours de qualification » APRS dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001, et a achevé son cursus de qualification (formation de base + expérience et formation de type selon les procédures MOE en vigueur avant le 01/06/01) avant le 28/09/08
- elle était « en cours de qualification » au 01/06/2001, entrée dans l'organisme JAR/ Partie-145 après le 01/06/2001 mais avant le 28/09/2006, et elle a achevé son cursus de qualification (expérience et formation de type requise par la Partie-66 + formation de base) avant le 28/09/08.

« Éligible APRS » désigne une personne qui avait le niveau de qualification requis, avant le 01/06/2001, en matière de formation et d'expérience, pour être habilité APRS par l'organisme JAR 145 qui l'employait, mais qui ne disposait pas de cette habilitation.

« En cours de qualification » signifie avoir commencé avant le 01/06/2001, une formation de base nationale couverte par un diplôme listé en annexe 2.

Pour une licence de catégorie B le niveau minimum du diplôme ou titre requis doit être équivalent au niveau du BAC Pro. Les titulaires d'un CAP maintenance aéronautique ou équivalent peuvent accéder à une licence de catégorie A uniquement.

9.3 Aéronefs de MTOM ≤ 5700 kg avant le 28/09/2006

Une personne est considérée comme ayant acquis des droits en France si elle était habilitée APRS ou éligible APRS sur aéronefs de MTOM ≤ 5700 kg avant le 28/09/2006 ou était « en cours de qualification au 28/09/2006 ».

« Éligible APRS » désigne :

- Personnel qui a le niveau de qualification requis en matière de formation et d'expérience pour être habilité APRS par l'atelier agréé qui l'emploie, mais qui ne dispose pas de cette habilitation, ou
- Personnel responsable de l'entretien d'un aéronef sous CDN ou CDNS à 1 an ou sous certificat restreint (CNRA, CNRAC, CNSK, CDNR) à 3 ans.

« En cours de qualification au 28/09/2006 » signifie :

- Avoir commencé avant le 28/09/2006 et achevé avant le 28/09/2012 une formation de base nationale couverte par un titre ou diplôme listé dans l'annexe 3
- Répondre, à la date du 28/09/2012, aux exigences d'expérience de base et de qualification de type ou de groupe requises par la Partie-66.

9.4 Avions non pressurisés de MTOM ≤ 2000kg avant le 28/09/2012

Sont éligibles à une licence B3 par conversion des droits acquis les personnes :

- Titulaires d'une LNMA (avions) au 28 septembre 2012
- Titulaires d'une habilitation APRS sur avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000kg obtenue avant le 28 septembre 2012 (en organisme Partie 145, Partie M/F, JAR-145, AEA ou UEA)
- Titulaires d'une déclaration d'entretien avant le 28 septembre 2009, sur un avion à pistons non pressurisé de MTOM ≤ 2000kg sous CDN ou CDNS à 1 an
- Responsable de l'entretien d'un aéronef ou sous certificat restreint (CNRA, CNRAC, CNSK, CDNR) à 3 ans
- Ayant commencé avant le 28 septembre 2012 une formation de maintenance aéronautique reconnue par la DGAC. Pour ces personnes, la licence B3 pourra être délivrée une fois la formation terminée et après une expérience pratique appropriée achevée avant le 28 septembre 2017. Les formations reconnues et les critères d'expérience pratique sont ceux listés dans l'annexe 4.

9.5 Reconnaissance des qualifications de type militaires

Seuls les aéronefs de MTOM ≤ 5700kg sont concernés par cette règle.

Une qualification de type aéronef peut être portée sur la LMA Partie-66 par reconnaissance de la formation de type militaire pour un « appareil de type équivalent » pourvu que cette qualification ait été délivrée avant la date de référence. Dans ce dernier cas, la démonstration de l'équivalence porte sur la définition de l'appareil et son manuel d'entretien. Cette démonstration est à la charge du postulant.

9.6 Modalités pratiques

Les personnes souhaitant faire valider leurs droits adressent à OSAC une demande de licence Partie-66 (Formulaire 19 et documents associés selon le § 10.1), accompagnés par un ou plusieurs formulaires VADA (F-50-05-2) :

- Pour les personnes travaillant dans un organisme agréé, les formulaires et documents sont adressés par le responsable de l'organisme au responsable de surveillance OSAC
- Pour une personne ne travaillant pas dans un organisme agréé, les formulaires et documents sont adressés au bureau OSAC local en charge de l'un des aéronefs mentionnés (coordonnées disponibles sur le site <http://www.osac.aero>).

9.7 Levée des limitations issues de la « règle du grand-père »

La règle R-50-02 décrit toutes les exigences relatives aux conditions de levée des limitations portées sur les licences Partie-66 obtenues par conversion des droits acquis.

10 DÉLIVRANCE INITIALE D'UNE LICENCE PARTIE-66

Rappel : Il n'est pas permis de postuler à une LMA dans plusieurs pays de l'Union Européenne.

10.1 Constitution des dossiers de demande de licence

Dans le cas d'un organisme de maintenance agréé ayant intégré dans son manuel de procédures le traitement des demandes de licences, le demandeur présente son dossier de demande de licence au "service licence" de son employeur. L'organisme transmet le dossier à OSAC, après validation de l'expérience et contrôle du dossier.

Dans les autres cas, le demandeur adresse son dossier directement à OSAC.

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Copie d'une pièce d'identité avec photographie, en cours de validité (carte nationale d'identité ou passeport ou permis de conduire sécurisé)
- Copie d'un justificatif de domicile si l'adresse de la pièce d'identité diffère de celle figurant sur le Formulaire 19 de l'EASA)
- Formulaire 19 de l'EASA et documents référencés (notamment pour les personnes ayant acquis des droits, la(les) fiche(s) VADA ou la LNMA)
- Copie des titres ou diplômes de formation/examens de base
- Copie des qualifications de type ou tâche

Le postulant veille à ce que son dossier soit complet et correctement renseigné.

10.1.1 Original du Formulaire 19 de l'EASA

Ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto. La case "LMA initiale" sera cochée et les cases " Modification" et "Renouvellement" seront barrées.

10.1.2 Titres ou diplômes de formation & examens de base

Les personnels relevant de la voie standard doivent présenter des certificats de formation et/ou d'examens délivrés par des organismes agréés Partie-147, et éventuellement les diplômes reconnus par la DGAC pour lesquels des crédits d'examen sont sollicités, couvrant l'ensemble d'une catégorie ou sous-catégorie de base,

Les personnels relevant de la règle du grand-père doivent présenter les titres ou diplômes de base (éventuellement non Partie-147), ayant permis l'obtention de leur APRS ou éligibilité APRS, leurs attestations de formation, ainsi que les titres et diplômes déclarés sur les formulaires VADA.

10.1.3 Expérience

L'expérience attestée au verso du Formulaire 19 doit :

- être datée (date et durée)
- détaillée et présentée conformément au § 7.4.3
- être contresignée par le ou les organisme(s) dans le(s)quel(s) elle a été acquise (signature du responsable autorisé + cachet de l'entreprise), ou, dans le cas d'une expérience acquise « hors cadre agréé », par toute personne appropriée (propriétaire de l'aéronef, personnel de certification Partie-66, etc.).

Des documents (par exemple le livret d'enregistrement de l'expérience des mécaniciens aéronautiques, référence F-50-05-0) peuvent être annexés au Formulaire 19 de l'EASA à condition qu'ils soient contresignés par l'organisme (ou la personne) les validant. Ces documents doivent être référencés dans le Formulaire 19.

10.1.4 Qualification de type ou tâche

Selon les cas, le demandeur présentera des pièces suivantes dans son dossier.

Pour les demandeurs relevant de la voie standard :

- Copie des certificats de formation, d'examen et de formation en cours d'emploi (si requise) pour les aéronefs du groupe 1
- Copie des certificats de formation de type et de formation en cours d'emploi (si requise) ou attestations de réussite à l'examen de type ainsi que relevé des tâches pratiques (formulaire F-50-05-1) pour les aéronefs des groupes 2 et 3
- Relevé des tâches pratiques (formulaire F-50-05-1) pour les qualifications de sous-groupe de la licence B2 et la qualification de groupe de la licence B3

Pour les personnels relevant de la règle du grand-père :

Aéronefs de MTOM > 5700 kg :

- copie des notifications d'habilitations APRS JAR-145 couvrant des périodes antérieures au 1er juin 2001 ou attestation d'éligibilité à l'APRS (attestation établie par un organisme JAR-145 en accord avec ses procédures d'habilitation)
- copie de tous les certificats de formation/examens de type aéronefs JAR-147 ou Partie-147 ou cours approuvés DGAC, obtenus après le 1er juin 2001 et avant le 28/09/08
- copie des documents cités dans les formulaires VADA.

Aéronefs de MTOM ≤ 5,7t hors avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg :

- copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145//JAR-145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2006 ou attestation d'éligibilité à l'APRS (attestation établie par un organisme agréé Partie-145//JAR145/AEA/UEA, en accord avec ses procédures d'habilitation)
- copie de toutes les qualifications de types aéronefs obtenues après le 28/09/06 et avant le 28/09/12
- copie des documents cités dans les formulaires VADA.

Avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg (pour licence B3) :

- copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145/Partie M-F/JAR-145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2012 ou attestation d'éligibilité à l'APRS (attestation établie par un organisme agréé Partie-145/Partie M-F/JAR145/AEA/UEA, en accord avec ses procédures d'habilitation)
- copie de tous les certificats de formation/examens de type aéronefs Partie-147 ou cours/examens approuvés DGAC obtenus après le 28/09/2012 et avant le 28/09/17
- copie des documents cités dans les formulaires VADA.

10.2 Échange de Licence JAR-66 ou LNMA

Le demandeur adresse à OSAC un dossier simplifié constitué des documents suivants :

- Copie d'une pièce d'identité avec photographie, en cours de validité (carte nationale d'identité ou passeport ou permis de conduire sécurisé).
- Copie d'un justificatif de domicile si l'adresse de la pièce d'identité diffère de celle figurant sur le Formulaire 19 de l'EASA.
- Formulaire 19 de l'EASA renseigné et signé au recto, et barré de la mention « échange de licence JAR-66 » ou « échange de LNMA » au verso.
- Original de la licence JAR-66 ou LNMA.

10.3 Délivrance de la licence

Si le dossier est recevable, et après d'éventuels compléments et clarifications fournis par le demandeur, OSAC établit la LMA et la transmet par courrier au demandeur.

Si le dossier n'est pas recevable, et ne peut pas le devenir dans un délai raisonnable, il est retourné au demandeur accompagné d'un courrier explicatif de refus.

11 RÉVISION DES LICENCES PARTIE-66

La licence Partie-66 est révisée par l'Autorité (DGAC, CAA-UK, LBA, ...) qui l'a émise. Pour les licences DGAC, OSAC instruit les demandes de révision.

11.1 Constitution des dossiers

11.1.1 Changement d'adresse ou d'état-civil

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Original du Formulaire 19 de l'EASA complété et signé par le demandeur au recto. La case " Modification " sera cochée et les cases " LMA initiale " et "Renouvellement" seront barrées.
- Original de la LMA.
- Copie d'un justificatif de domicile, OU
- Copie de la nouvelle pièce d'identité ou attestation officielle de changement d'état-civil.

11.1.2 Ajout d'une catégorie, ou sous-catégorie de base, levée des limitations

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Original du Formulaire 19 de l'EASA complété et signé par le demandeur au recto. La case " Modification " sera cochée et les cases " LMA initiale " et "Renouvellement" seront barrées. L'expérience (appropriée à la nouvelle catégorie ou sous-catégorie de base demandée) sera attestée au verso du Formulaire 19 (voir consignes au § précédent).
- Original de la LMA.
- Copie des certificats de formation et/ou d'examen Partie-147 couvrant l'ensemble de la catégorie ou sous-catégorie de base demandée, ou l'ensemble des modules / sous-modules requis pour lever une limitation issue de conversion.
- Relevé de tâches couvrant les ATA « structure/pressurisation » ou certificats de formation pour lever une limitation technique sur les avions du Groupe 3.

Dans le cas où le postulant est déjà titulaire d'une licence Partie-66 pour aéronefs de MTOM > 5,7t par la règle du grand-père et souhaite amender sa licence afin de prendre en compte les aéronefs de MTOM ≤ 5,7t, il doit constituer un dossier de demande initiale selon le § précédent.

11.1.3 Ajout d'une qualification de type ou de sous-groupe

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Original du Formulaire 19 de l'EASA complété et signé par le demandeur au recto. La case "Modification " sera cochée et les cases "LMA initiale" et "Renouvellement" seront barrées. La qualification de type à ajouter sur la licence sera précisée. Dans le cas des aéronefs des groupes 2 et 3, l'expérience sera attestée sur un relevé des tâches pratiques (formulaire F-50-05-1) référencé au verso du Formulaire 19.
- Original de la LMA.
- Copie des certificats de formation, d'examen et de formation en cours d'emploi (si requise) pour les aéronefs du groupe 1.
- Copie des certificats de formation de type et de formation en cours d'emploi ou attestations de réussite à l'examen ainsi que relevé des tâches pratiques (formulaire F-50-05-1) pour les aéronefs des groupes 2 et 3.
- Relevé des tâches pratiques (formulaire F-50-05-1) pour les qualifications de sous-groupe de la licence B2 et la qualification de groupe de la licence B3.

11.2 Délivrance de la licence modifiée

Si le dossier est recevable, et après d'éventuels compléments et clarifications fournis par le demandeur, OSAC établit la nouvelle LMA et la transmet par courrier au demandeur.

Si le dossier n'est pas recevable, et ne peut pas le devenir dans un délai raisonnable, il sera retourné au demandeur accompagné d'un courrier explicatif de refus.

12 RENOUVELLEMENT DES LICENCES PARTIE-66

La licence Partie-66 a une validité de 5 ans et doit alors être renouvelée. La demande de renouvellement doit être présentée entre 3 mois et 1 mois minimum avant la date d'échéance.

Dans le cas d'un organisme de maintenance agréé ayant intégré dans son manuel de procédures le traitement des demandes de licences, le détenteur présente son dossier de renouvellement de licence au "service licence" de son employeur. L'organisme transmet le dossier à OSAC, après contrôle du dossier.

Dans les autres cas, le demandeur adresse son dossier directement à OSAC.

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Copie d'une pièce d'identité avec photographie, en cours de validité (carte nationale d'identité ou passeport ou permis de conduire sécurisé).
- Copie d'un justificatif de domicile si l'adresse de la pièce d'identité diffère de celle figurant sur le Formulaire 19 de l'EASA.
- Formulaire 19 de l'EASA et documents référencés.

OSAC vérifie la concordance entre la licence et les informations qui ont permis sa délivrance et, si elle est satisfaisante, renouvelle la licence et la transmet par courrier au demandeur.

Dans le cas contraire, OSAC conduit une enquête.

Si OSAC ne peut obtenir une justification acceptable concernant les différences observées entre la licence et les informations qui ont permis sa délivrance, la licence ne sera pas renouvelée et la DGAC informée.

13 VOL OU PERTE DE LA LICENCE

En cas de vol de la licence, son détenteur peut demander un duplicata à OSAC, en utilisant le Formulaire 19 (en rayant les mentions inutiles de l'en-tête du formulaire et en y ajoutant « demande de duplicata ») accompagné d'une déclaration de vol faite en gendarmerie ou dans un commissariat de police.

En cas de perte ou de destruction, un duplicata pourra être délivré sur présentation d'une attestation sur l'honneur, signée par le demandeur.

14 RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE PARTIE-66

En application de la Partie-66 et du Code de l'Aviation Civile, la DGAC suspend, limite ou retire une licence Partie-66 lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou lorsqu'elle a la preuve que son détenteur a effectué ou a participé à une ou plusieurs des activités suivantes :

- avoir obtenu la licence de maintenance d'aéronefs et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires présentées
- ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien
- ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel il avait été prévu d'effectuer l'entretien
- avoir fait preuve d'entretien négligent
- avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien
- avoir délivré un certificat d'autorisation de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé
- avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat d'autorisation de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue
- avoir délivré un certificat de remise en service alors qu'il n'y avait pas de conformité avec la Partie-66

La DGAC peut également interdire, à titre définitif ou pendant une durée déterminée, la délivrance d'une licence Partie-66.

La DGAC informe les Autorités de l'Aviation Civile européennes de la sanction prise.

ANNEXE 1

LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS POUR LA LICENCE C PAR LA VOIE DES ÉTUDES SUPÉRIEURES

Licence Professionnelle « Maintenance de Systèmes Pluri techniques Aéronautiques » de l'IUT d'Aix en Provence.

Cette reconnaissance n'est accordée que si le titulaire du diplôme a suivi un cursus complet à partir de la session 2008/2009. Le cursus partiel et la validation des acquis d'expérience (VAE) sont exclus de la présente reconnaissance.

Note : Un organisme de formation peut demander à OSAC la validation d'un diplôme non listé ci-dessus.

ANNEXE 2

LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS POUR LES AÉRONEFS DE MTOM >5,7t

14.1 MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

- CAP MÉCANICIEN T2
- CAP MÉCANICIEN T3
- DMA CME
- DMA EIR
- BAC PROFESSIONNEL Mécanicien Systèmes Cellule MSC
- BAC PROFESSIONNEL Mécanicien Systèmes Avionique MSA
- BAC PRO. MSC + Mention Complémentaire
- BAC PRO. MSA + Mention Complémentaire
- BTS MEMA

14.2 MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

14.2.1 II-1 ARMÉE DE L'AIR

- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Cellule Hydraulique
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Systèmes de propulsion
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Avionique et toutes spécialités rattachées (calculateur Bord, Radar Bord, Radio Bord)
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Équipement électronique de bord

14.2.2 II- 2 MARINE (Aéronavale)

- CAT de mécanicien d'aéronautique Marine Nationale
- Brevet d'aptitude technique de mécanicien Aéronautique
- Brevet d'aptitude technique d'électromécanicien aéronautique
- Brevet d'aptitude technique d'électronicien aéronautique

14.2.3 II-3 ARMÉE DE TERRE (ALAT)

- CTE Cellule et motorisation des aéronefs
- CT1 Maintenance Cellule et motorisation
- CT1 (Maintenance avionique des matériels aériens)

14.3 MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITÉ

- Diplômes de mécanicien aéronautique AFPA

14.4 AUTRES ÉCOLES

14.4.1 IV- 1 AIR FRANCE

- EFE
- EFA

14.4.2 IV- 2 IAAG

- TSMA

Note : Un organisme de formation peut demander à OSAC la validation d'un diplôme non listé ci-dessus.

ANNEXE 3

LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS POUR LES AÉRONEFS DE MTOM ≤5,7t

14.5 Diplômes de l'Éducation Nationale

CAP T1

CAP MSA (ancien CAP T2)

CAP ESA (ancien CAP T3)

CAP MCA

DMA CME

DMA EIR

Baccalauréat Professionnel Aéronautique option MSC

Baccalauréat Professionnel Aéronautique option MSA

Baccalauréat Professionnel Aéronautique option TAS

Mention Complémentaire Aéronautique option AMT (avions moteurs à turbines)

Mention Complémentaire Aéronautique option AMP (avions moteurs à piston)

Mention Complémentaire Aéronautique option HMT (hélicoptères à moteur à turbine)

Mention Complémentaire Aéronautique option HMP (hélicoptères à moteur à piston)

Mention Complémentaire Aéronautique option A (avionique)

BTS MEMA (maintenance et exploitation des matériels aéronautiques)

DEUST option Maintenance Aéronautique (UFR d'ÉVRY)

DEST option Maintenance Aéronautique (IUP IMA de Bordeaux)

DU Aéronautique Générale (UFR d'ÉVRY)

Licence Professionnelle des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique

Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial

14.6 Diplômes militaires

14.6.1 Armée de l'air

2113 : Brevet Élémentaire Mécanicien Cellule Hydraulique

2114 : Brevet Élémentaire Mécanicien Systèmes de propulsion

2215 : Brevet Élémentaire Mécanicien Avionique

2216 : Brevet Élémentaire Mécanicien Équipement électronique de bord

Brevet Supérieur

14.6.2 Marine (Aéronautique navale)

Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien aéronautique

Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien d'électromécanicien aéronautique

Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien d'électronicien aéronautique

14.6.3 Armée de Terre (ALAT)

CTE Cellule et motorisation des aéronefs

CT1 Maintenance Cellule et Motorisation

CT1 Maintenance Avionique des matériels aériens

Formation Partie-147

Formations réalisées dans les centres agréés Part 147 hors diplômes

Formations A1, A2, A3, A4

Formations B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2

14.7 Autres formations

EFE (Air France)

EFA (Air France)

TSMA (Technicien Supérieur Maintenance Aéronautique de l'IAAG)

Diplôme de mécanicien aéronautique (AFPA)

MEAL (Mécanicien Entretien Avion Léger de l'AFPA)

Note : Un organisme de formation peut demander à OSAC la validation d'un diplôme non listé ci-dessus.

 dgac OSAC	P - 50 - 00	Indice A	23 Oct 2012	Page : 28
--	--------------------	-----------------	--------------------	------------------

ANNEXE 4

LISTES DES DIPLOMES OU TITRES RECONNUS POUR LICENCE B3

Formation de base	Durée d'expérience
DMA CME, EIR	1 an
Baccalauréat Professionnel Aéronautique option MSC ou MSA	1 an
Mention Complémentaire Aéronautique option AMT, AMP, HMT ou HMP ou A	1 an
BTS MEMA (maintenance et exploitation des matériels aéronautiques)	1 an
DEUST option Maintenance Aéronautique (UFR d'EVRY)	1 an
DEST option Maintenance Aéronautique (IUP IMA de Bordeaux)	1 an
DU Aéronautique Générale (UFR d'EVRY)	1 an
Licence Professionnelle des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique	1 an
Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial	1 an
Brevet Élémentaire ou Brevet d'Aptitude Technique, ou Certificat Technique Élémentaire ou Certificat Technique Niveau 1 (militaire)	1 an
Catégories B de la licence FRA 66	1 an
Formations B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 réalisées dans les centres agréés Part 147	1 an
TSMA (Technicien Supérieur Maintenance Aéronautique de l'IAAG)	1 an
MEAL (Mécanicien Entretien Avion Léger de l'AFPA)	1 an
EFE ou EFA (Air France)	2 ans
CAP T1, MSA (ancien CAP T2), ESA (ancien CAP T3), MCA	2 ans
Stage MAG 2011 (IAAG)	2 ans

Note : Un organisme de formation peut demander à OSAC la validation d'un diplôme non listé ci-dessus.