MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSAC

P-50-00

Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Partie-66

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 8
Version n° 2
Publiée le 20 Décembre 2023

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	23 octobre 2012	Création.
Ed 1 v0 (ex-Ind B)	21 janvier 2013	La signature des licences de maintenance aéronautique par OSAC. Les formations reconnues comme techniquement appropriées pour la réduction d'expérience de base. Les nouvelles limitations génériques issues de conversion. Les modules de base nécessaires pour l'ajout d'une (sous-) catégorie.
Ed 2 v0 (ex-Ind C)	13 août 2013	Nécessité de passer l'examen du module 14 pour ajouter aux catégories B1.2 et B1.4 la catégorie B2 (Annexe 6). Correction de coquilles.
Ed 3 v0 (ex-Ind D)	26 juin 2015	Le changement des dénominations des limitations issues de l'application de la règle du grand-père, La publication du nouveau règlement (EU) N°1321/2014 du 26 novembre 2014, quelques mises à jour mineures. Changement des dénominations des limitations, Ajout de définitions, Mise à jour du tableau des échéances réglementaires, Correction de coquilles.
Ed 4 v0 (ex-Ind E)	20 juillet 2016	Mise à jour des échéances. Reformulation et modifications mineures.
Ed 5 v0 (ex-Ind F)	24 octobre 2016	Révision des annexes.
Ed 6 v0 (ex-Ind G)	27 juin 2018	Réorganisation de la procédure.
Ed 7 v0 (ex-Ind H)	01 mars 2019	Introduction les catégories B2L et L. Corrections et précisions mineures.
Ed 8 v0	20 octobre 2020	Conversion catégorie L. Envoi des demandes de licences via le site internet OSAC. Précisions et corrections mineures.
Ed 8 v1	23 décembre 2021	Modifications et corrections apportées en Annexe 7
Ed 8 v2	20 décembre 2023	Modification Annexe 1 : acceptation de l'apprentissage pour l'expérience de base Ajout Annexe 6C : autres diplômes acceptables pour la réduction de l'expérience de base.

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter OSAC à l'adresse suivante : contact@osac.aero en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : https://documentation.osac.aero/.

Sommaire

Gestion documentaire **2**

Historique des révisions 2

1. OBJET **5**
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS **5**

2.1. Abréviations 5
2.2. Définitions 5

3. DOMAINE D'APPLICATION **5**
4. RÉFÉRENCES **5**

4.1. Principaux règlements concernés 5
4.2. Documents DGAC 6

5. PRÉAMBULE **6**
6. GÉNÉRALITÉS **6**
7. LA LICENCE INITIALE **7**

7.1. La licence par la voie standard 7

7.1.1. Catégories « A » « B » 7
7.1.1.1. Connaissance de base 7
7.1.1.2. Expérience de base 7
7.1.1.3. Constitution du dossier 8
7.1.2. Catégories « L » 8
7.1.2.1. Connaissance de base 8
7.1.2.2. Expérience de base 9
7.1.2.3. Constitution du dossier 9
7.1.3. CATEGORIE « C » 9
7.1.3.1. Connaissance de base 9
7.1.3.2. Expérience de base 9
7.1.3.3. Constitution du dossier 9

7.2. La licence par conversion de droits acquis 9

7.2.1. Principes de la conversion de droits 10
7.2.2. Conversion des licences LNMA en Partie-66 10
7.2.3. Constitution du dossier 11

8. MODIFICATION DE LICENCE **11**

8.1. Ajout De Catégorie 11

8.1.1. Catégorie A & B 12
8.1.1.1. Connaissance de base 12
8.1.1.2. Expérience de base 12
8.1.1.3. Constitution du dossier 12
8.1.2. Catégorie L 12
8.1.2.1. Connaissance de base 12
8.1.2.2. Expérience de base 12
8.1.2.3. Constitution du dossier 12
8.1.3. Catégorie C 13
8.1.3.1. Voie des études 13
8.1.3.2. Voie de l'expérience 13
8.1.3.3. Constitution du dossier 13

8.2. Ajout De Qualification De Type 13

8.2.1. Aéronef du Groupe 1 13
8.2.1.1. Catégorie B et L5 13
8.2.1.2. Catégorie C 14
8.2.2. Aéronef du Groupe 2, 3 et 4 14

8.2.2.1. Qualification individuelle 14
8.2.2.2. Qualification de (sous-)groupe 14
8.2.2.3. Particularité de la catégorie L 15
8.2.3. Constitution du dossier 15

8.3. Levée de limitations 15

8.3.1. Limitation issues de la conversion de droits acquis 15
8.3.2. Limitation structure/pressurisation sur du groupe 3 15
8.3.3. Limitation structure sur une licence B3 15
8.3.4. Limitation sur une licence L 16
8.3.5. Constitution du dossier 16

9. AUTRES DEMANDES 16

9.1. Renouvellement des licences LMA66 16
9.2. Transfert De Licence 17

9.2.1. Vers la France 17
9.2.2. De la France vers une autre autorité 17

9.3. Vol Ou Perte De La Licence 17
9.4. Changement d'adresse 17
9.5. Dérogation 17
9.6. Lettre de certification 18

10. RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE LMA66 18
11. ANNEXE 1 – EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE 19

11.1. Définition de l'expérience 19
11.2. Formalisation de l'expérience 19
11.3. Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils 20
11.4. Expérience acquise hors règlementation européenne 20

12. ANNEXE 2 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION DE TYPE 21
13. ANNEXE 3 – CRITÈRES DE REPRÉSENTATIVITÉ – GROUPE AÉRONEFS 2, 3, 4 23

13.1. Représentativité par QT individuelles 23
13.2. Représentativité par expérience – Catégorie B1.2 et B3 – Groupe 3 et 4 23

14. ANNEXE 4 – CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE) 24
15. ANNEXE 5 – LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS 26

15.1. ANNEXE 5-1 – Conversion de privilèges pour les aéronefs de MTOM >5,7t 26
15.2. ANNEXE 5.2 - Conversion de privilèges pour les aéronefs de ≤5,7t 27
15.3. ANNEXE 5.3 - Conversion de privilèges pour les avions non pressurises MTOM ≤2t Planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables 28

16. ANNEXE 6 – LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE 29

16.1. ANNEXE 6A - Obtenus après le 24 octobre 2016 29
16.2. ANNEXE 6B - Obtenus avant le 24 octobre 2016 30
16.3. ANNEXE 6C – Autres diplômes 31

17. ANNEXE 7 – MODULES DE BASE / EXPÉRIENCE NÉCESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATÉGORIE 32

17.1. Entre (sous-) catégorie A ou B 32
17.2. Entre sous-catégorie L : 33

18. ANNEXE 8 – CHECK LIST DE CONSTITUTION DE DOSSIER 34

1. OBJET

La présente procédure a pour objet de :

- Rappeler les échéances, principes et exigences relatifs à la licence de maintenance d'aéronefs selon la réglementation européenne LMA66.
- Définir les modalités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences LMA66.

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

2.1. Abréviations

AESA/EASA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (European Aviation Safety Agency);
AMC :	Acceptable Means of Compliance – Moyens acceptable de conformité ;
APRS :	Approbation pour Remise en Service ;
LMA :	Licence de Maintenance d'Aéronefs LMA66 ;
LNMA :	Licence Nationale de Maintenance Aéronefs ;
145 :	Partie-145 (annexe II) du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme de maintenance) ;
147 :	Partie-147 (annexe IV) du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme de formation à la maintenance) ;
FCE :	Formation en Cours d'Emploi ;
MOE :	Manuel d'Organisme d'Entretien ;
MTOM :	Maximum Take-Off Mass – Masse Maximale au Décollage ;
MTRE :	Examinateur (Maintenance Type Rating Examiner) ;
QT :	Qualification de Type ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
TAC :	Transport Aérien Commercial, au sens de l'article 1.3 du règlement (UE) n°1321/2014, c'est-à-dire réalisé dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement européen (CE) n°1008/2008. (Non concernés : CTA ballons, CTA de A vers A dont OPS3R).

2.2. Définitions

S/O.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à toutes les personnes qui postulent à, ou détiennent, une licence de maintenance d'aéronefs LMA66, ainsi qu'aux organismes d'entretien ou de formation associés.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié, amendé et les AMC/GM associés ;
- ED Décision 2020/002/R - AMC & GM to Commission Regulation (EU) n°1321/2014.

Ces documents sont disponibles sur le site : https://eur-lex.europa.eu/homepage.html .

4.2. Documents DGAC

- P-04-00 Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité ;
- R-50-01 Crédit d'examen pour la Partie-66 des détenteurs de diplômes et/ou titres nationaux ;
- R-50-02 Levée des limitations portées sur les LMA66 ;
- P-50-04 Examens de type pour les aéronefs des groupes 2 & 3 ;
- F-50-00-1 Formulaire de demande de LMA66 ;
- F-04-00-3 Demande d'autorisation exceptionnelle licence ;
- F-50-05-0 Livret d'enregistrement de l'expérience des mécaniciens ;
- F-50-05-1 Relevé des tâches pratiques réalisées sur des aéronefs Gr. 2 & 3 ;
- F-50-05-2 Validation des Droits Acquis (VADA) ;
- F-50-00-3 Fiche récapitulative d'expérience ;
- F-50-05-3 Formulaire de levée de limitation structure.

Ces documents sont disponibles à leur dernier indice sur le site : www.osac.aero, rubrique " Veille et Documentation".

5. PRÉAMBULE

La détention d'une licence européenne Partie-66 est obligatoire pour prononcer l'APRS sur tous les avions à moteur turbine ou pistons, hélicoptères à moteur turbine ou pistons, planeurs, motoplaneurs, ballons à air chaud ou à gaz et dirigeables, sauf sur aéronefs classés en annexe I.
L'obligation de détention de licence ne s'applique pas à un pilote-propriétaire, qui peut prononcer l'APRS à l'issue d'un entretien limité dans les conditions prévues au §ML.A.803.
L'obligation de détention de licence LMA66 ne s'applique pas à l'APRS d'un moteur, hélice, pièce ou équipement.
La procédure P-50-00 complète l'annexe III du règlement européen : en cas d'incompréhension ou de litige, le règlement sera appliqué stricto sensu.

6. GÉNÉRALITÉS

La Partie-66 présente :

- le 66.A.3 : les différentes catégories ;
- le 66.A.5 : les différents groupes aéronefs ;
- le 66.A.20 : les privilèges associés à chaque catégorie.

Toutes les demandes de licence, doivent, au minimum, comprendre les éléments suivants :

- La licence originale, si elle existe, (à envoyer par voie postale) ;
- Un Formulaire F-50-00-1 dûment rempli et validé ;
- Une pièce d'identité (Passeport / Carte d'identité) en cours de validité ;
- Un justificatif de domicile daté de moins de 3 mois.

Ce dossier est appelé dossier administratif.

En annexe 8, une check-list est fournie à titre indicatif, afin de permettre de fournir un dossier le plus complet possible.

Il n'est pas nécessaire d'envoyer les certificats de formation hors ceux demandés dans cette procédure. (Exemple : certificat Facteurs Humains, CDCCL…).

Tous les dossiers sont à envoyer par voie électronique, sur le site https://www.osac.aero, « OSAC en ligne » « licences mécaniciens ».

⚠. Tout dossier incomplet sera refusé, sans étude préalable.

7. LA LICENCE INITIALE

Pour obtenir une licence LMA66, plusieurs possibilités :

- par la voie « standard » en se conformant aux exigences de connaissances et d'expérience de la LMA66 : voir §7.1 ;
- 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 LMA66 (règle dite du « grand-père ») : voir §7.2.

7.1. La licence par la voie standard

REF : 66.A.25 et 66.A.30
Pour obtenir une licence de maintenance aéronautique (LMA) Partie-66, il faut démontrer la qualification de base c'est-à-dire :

- acquérir des connaissances de base en validant à minima les modules tels que définis dans l'appendice I ;
- acquérir de l'expérience appropriée à ces connaissances.

7.1.1. Catégories « A » « B »

7.1.1.1. Connaissance de base

L'appendice I de la Partie-66 définit les modules nécessaires à valider pour prétendre à une catégorie ou sous-catégorie : chaque module devra être validé obligatoirement avant de pouvoir demander l'obtention d'une licence.

La validation se fait :

- en passant l'examen adéquat dans un centre de formation agréé Partie-147 : un certificat de reconnaissance (EASA Form 148) est délivré après la réussite à l'examen ;
- par utilisation des crédits d'examen tels que définis dans la règle R-50-01 : les diplômes permettent la justification de ces crédits d'examen. (à noter que ces crédits d'examen sont valables 10 ans).

La formation n'est pas obligatoire. Elle permet néanmoins de réduire le nombre d'années d'expériences nécessaire à l'obtention de la licence.

Un module acquis reste valable 10 ans, même si les exigences de connaissances au sein de ce module ont évolué entre l'examen et la demande de licence. Au-delà des 10 ans et dans la limite de 10 années supplémentaires, la demande de licence pourra être faite sous condition de réussite aux examens complémentaires. Une demande dûment justifiée devra être faite auprès de l'OSAC à échéance des 10 ans. (nota : les modules valides au 1er août 2012 ont pour échéance le 31 juillet 2022).

Cas particuliers

- A/B1 : les modules de la B1, peuvent permettre d'obtenir une licence catégorie A, à la sous catégorie près, après avoir démontré l'expérience nécessaire (voir tableau du 7.1.1.2) ;
- B2/B2L : les modules de la catégorie B2 peuvent permettre d'obtenir la catégorie B2L + système si l'expérience est acquise sur le dit système, sur un aéronef autre que du groupe 1.

7.1.1.2. Expérience de base

La durée d'expérience de base requise est déterminée en fonction de la formation reçue et de la (sous-)catégorie souhaitée.

Définition des formations reçues.

- Formation de base complète :
  - Réalisée en organisme Part-147, dont la durée minimale est fixée dans l'Appendice I de l'annexe IV (Partie-147) ;
  - Doit être en adéquation avec la (sous) catégorie demandée ;
  - Fait l'objet d'un certificat de reconnaissance Part-147 (EASA Form 148) délivré par le centre de formation agrée Part-147 avec la mention « Formation de base » ;
  - Donne droit à la réduction du temps d'expérience maximale.

Nota : la formation est dite complète lorsqu'il y a un certificat de reconnaissance (form 148) émis par un centre de formation approuvé pour la catégorie/sous-catégorie pour la totalité de la formation à cette catégorie/sous-catégorie.

- Formation technique appropriée :
  - Formation reconnue par la DGAC, elle est listée en annexe 6 de cette procédure ;
  - Le diplôme obtenu permet de justifier de cette formation. Un relevé de notes peut être acceptable si les notes sont supérieures à la moyenne ;
  - Donne droit à une réduction du temps d'expérience.

Les formations telles que les révisions, formations accélérées, formation en ligne ne sont pas reconnues comme conforme à la Partie-147.
L'expérience devra avoir été réalisée dans les 10 années précédant la demande. Il est obligatoire de démontrer une année récente (voir définition en annexe 1).

Temps minimum d'expérience à cumuler	A ou B1-2 ou B1-4 ou B2L ou B3	B1-1 ou B1-3 ou B2
Formation de base complète et conforme à la Partie-66 dans un organisme Partie-147	1 an	2 ans
Formation technique appropriée (cf. annexe 6)	2 ans	3 ans
Réussite aux examens uniquement	3 ans	5 ans

Pour le détail de recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 1.

7.1.1.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Certificat de réussite aux modules (EASA Form 148), et/ou diplôme du crédit d'examen,
- Certificat ou diplôme attestant de la formation suivie (si applicable)
- Un relevé de Tâches tel que décrit dans l'annexe 1.

7.1.2. Catégories « L »

7.1.2.1. Connaissance de base

L'appendice VII de l'annexe III (Partie-66) définit les modules nécessaires à valider pour prétendre à une (sous-) catégorie L. Les modules seront à valider :

- Soit dans un centre de formation agréé Partie-147 : un certificat de reconnaissance (EASA Form 148) est délivré après la réussite à l'examen ;
- Soit dans un organisme approuvé selon les procédures DGAC.

A noter :
Les connaissances de base des sous catégoriesL1C, L1, L2C et L2 sont couvertes par les connaissances de base de la B1.2 et de la B3.
Les connaissances de base des sous catégories L3H sont couvertes par la L4H.
Les connaissances de base des sous catégories L3G sont couvertes par la L4G.

7.1.2.2. Expérience de base

La durée minimale d'expérience est de 1 an : la licence sera alors limitée : "tâches d'entretien complexes prévues à l'appendice VII de l'annexe I (Partie-M), modifications standard prévues au point 21.A.90B de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) n°748/2012 et réparations standard prévues au point 21.A.431B de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) n°748/2012."
2 ans d'expérience permettront d'obtenir une sous-catégorie sans limitation.
Pour le détail de recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 1.

7.1.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Certificat de réussite aux modules (EASA Form 148 ou attestations) ;
- Un relevé d'expériences tel que décrit dans l'annexe 1.

7.1.3. CATEGORIE « C »

Aucun module de base n'est défini pour valider une catégorie C. La qualification de base consiste par conséquent à valider un diplôme d'études supérieures reconnu et de l'expérience.

7.1.3.1. Connaissance de base

A ce jour, seule l'obtention de la Licence Professionnelle « Maintenance de Systèmes Pluri techniques Aéronautiques » de l'IUT d'Aix en Provence permet de valider la connaissance de base. Le titulaire du diplôme doit avoir suivi le cursus complet à partir de la session 2008/2009.
La validation des acquis d'expérience (VAE) ne permet pas l'obtention de la catégorie C : la preuve du suivi de la formation complète devra être fournie en complément du diplôme de licence (relevé de note).
Note : Un organisme de formation peut demander à OSAC la reconnaissance d'un diplôme donnant accès à la catégorie C.

7.1.3.2. Expérience de base

La durée d'expérience requise est de 3 années dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien tels que, en bureau Technique, Préparation de chantier, Revue de navigabilité,
Etc…
De l'expérience récente et une période de 6 mois de suivi de travaux d'entretien en base sont obligatoires.
Cette expérience devra être attestée à minima, au travers d'un formulaire F-50-00-1.

7.1.3.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Les justificatifs de suivi de la formation ;
  - Copie du diplôme ;
  - Relevé de notes.
- Les justificatifs d'expérience.

7.2. La licence par conversion de droits acquis

REF : 66.A.70

7.2.1. Principes de la conversion de droits

Tout détenteur d'une autorisation de remise en service (APRS) sur le territoire français avant la date de référence applicable définie dans le tableau ci-dessous peut obtenir une licence LMA66 lui accordant les mêmes droits sans exigence de formation conforme à l'annexe III du règlement européen 1321/2014.

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
Catégorie L	1er octobre 2019

Cette conversion, aussi appelée règle du grand-père permet d'obtenir une licence ou partie de licence. Toute modification ultérieure se fera conformément au §8.

Chaque règle de conversion ne peut être applicable qu'une fois. Ces règles, rappelées en annexe 4, peuvent être cumulées sur une même licence c'est-à-dire qu'il est possible d'avoir obtenu une catégorie B par grand-périsation sur aéronefs lourds, une autre catégorie B sur aéronefs non lourds et demander une catégorie L par conversion.

Des limitations, reflétant les différences entre les exigences de la Partie-66 et les qualifications et expérience antérieurement acquises, peuvent être apposées sur la licence :

- limitation générique : due au cadre dans lesquels les droits ont été acquis (atelier JAR-145, Partie-145, AEA, UEA ou entretien hors cadre agréé) ;
- limitation technique : due à la nature de la qualification et de l'expérience.

7.2.2. Conversion des licences LNMA en Partie-66

Depuis le 1er octobre 2019, les détenteurs de LNMA peuvent convertir leurs privilèges afin d'obtenir une LMA66. La transformation des catégories se fait conformément au tableau ci-dessous :

Catégorie LNMA / Qualification type	Catégorie LMA66
L-B – planeurs à structure en composite	L1C ou L1 limité composite
L-B - planeurs	L1
L-B – moto planeurs ou avions à structure en composite	L2C ou L2 limité composite
L-B – moto planeurs ou avions	L2
L-A – ballon à air chaud	L3H
L-A ballon à gaz	L3G
L-A – dirigeable à air chaud	L4H
L-A dirigeable à gaz	L4G

Nota : La catégorie L5 ne fera pas l'objet de conversion puisqu'elle n'était pas prise en compte dans le système de licence nationale.
Les limitations existantes sur la LNMA qui n'auraient pas été préalablement levées, sont reportées sur la LMA66. Elles devront alors être levées conformément au §8.3.

Lorsque le titulaire de la LNMA ne peut pas démontrer 2 années d'expérience, la limitation suivante sera apposée : « A l'exclusion des tâches d'entretien complexes (part M - app VII), des modifications (21.A.90B) et réparations (21.A.431B) ».

7.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Détenteur d'une APRS ou de la LNMA ;
  - La copie de la Carte ou attestation APRS ;
  - la licence nationale LNMA et une attestation prouvant 2 années d'expériences.
- Autres cas ;
  - Le formulaire F-50-05-2 et ses justificatifs ;
  - Le relevé d'expérience démontrant l'année d'expérience récente ;
  - les attestations ou justifications de formation.

Note : le formulaire de demande validation de droits acquis (F-50-05-2) doit être validé soit par un responsable de l'organisme s'il existe, soit par le propriétaire de l'aéronef. Dans tous les cas, le formulaire est envoyé au responsable de surveillance du Pôle OSAC de rattachement.

8. MODIFICATION DE LICENCE

8.1. Ajout De Catégorie

REF : 66.A.25 et 66.A.30
Les catégories détenues sur une licence donnent des crédits de modules à condition que ces catégories n'aient pas de limitations génériques (obtenues par conversion de privilèges – voir §7.2.1 et annexe 4).
Afin d'ajouter une catégorie B sur une licence, il est nécessaire de lever les limitations techniques existantes sauf dans les cas suivants :

- Ajout de la catégorie B2 avec une limitation « avion à hélice » sur B1.1 ;
- Ajout d'une catégorie B avec une limitation de masse à 5 700kg sur la catégorie B détenue.

Afin d'ajouter une catégorie C sur une licence, il est nécessaire de lever les limitations techniques suivantes:

- Limité aux interventions cabine ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de divertissement à bord ;
- Limité aux interventions sur la structure ;
- A l'exclusion des visites supérieures aux visites 50 heures ;
- Limité aux interventions électriques et avioniques sur les systèmes mécaniques ;
- Limité aux interventions sur les indicateurs et systèmes d'enregistrement (ATA 31) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de communication et de navigation (ATA 23 & 34) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de communication, équipements et aménagements, et de navigation (ATA 23, 25 & 34) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de vol automatique et navigation (ATA 22 & 34) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de vol automatique, communications, indicateurs et enregistrement, et navigation (ATA 22, 23, 31 & 34) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes de vol automatique, de communication, équipements et aménagements, et de navigation (ATA 22, 23, 25 & 34) ;
- Limité aux interventions sur les systèmes électriques et les systèmes de communication et de navigation (ATA 24, 23 & 34) ;
- A l'exclusion des visites supérieures aux visites journalières.

Note : la limitation de masse 5 700kg sera reportée sur la catégorie ajoutée, y compris sur la catégorie C lorsque le titulaire a acquis des droits sur aéronefs complexes.

8.1.1. Catégorie A & B

8.1.1.1. Connaissance de base

Les modules à valider sont définis dans l'appendice I de la Partie-66. Afin de simplifier la recherche, un tableau est fourni en annexe 7.
La validation se fait :

- en passant l'examen adéquat dans un centre de formation agréé Partie-147 ;
- en utilisant des crédits d'examen tels que définis dans la règle R-50-01.

Les modules sont valables 10 ans.

8.1.1.2. Expérience de base

La durée de l'expérience à acquérir est indiquée dans le tableau en annexe 7.
L'expérience doit avoir été réalisée dans les 10 années précédant la demande. Il est obligatoire de démontrer de l'expérience récente.
Particularité B2L : Pour l'ajout d'une qualification système, 3 mois d'expérience pratique sont requis.
Pour le détail de recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 1.

8.1.1.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir :

- Les justificatifs :
  - de réussite aux modules (EASA Form 148 et/ou diplôme du crédit d'examen) ;
  - de formation suivie (si applicable).
- Un relevé de Tâches tel que décrit dans l'annexe 1.

8.1.2. Catégorie L

8.1.2.1. Connaissance de base

Les modules à valider sont définis dans l'appendice VII de la Partie-66. Afin de simplifier la recherche, un tableau est fourni en annexe 7.
La validation se fait en passant l'examen adéquat dans un centre de formation agréé Partie-147 ou dans un organisme approuvé OSAC.
Les modules sont valables 10 ans.

8.1.2.2. Expérience de base

L'expérience doit avoir été réalisée dans les 10 années précédant la demande. Il est obligatoire de démontrer de l'expérience récente.
Pour le détail de recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 1.

8.1.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est impératif de fournir :

- Les justificatifs de réussite aux modules (attestation ou EASA Form 148) ;
- Un relevé de Tâches tel que décrit dans l'annexe 1.

8.1.3. Catégorie C

8.1.3.1. Voie des études

Pour l'ajout d'une catégorie C par la voie des études se référer au §7.3.1.

8.1.3.2. Voie de l'expérience

Il n'est pas nécessaire de justifier de connaissance de base pour l'ajout d'une catégorie C.

Le postulant doit avoir exercé en tant que personnel de certification (catégorie B) ou en tant que personnel de soutien, ou une combinaison des deux.

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

La durée de l'expérience est définie dans le tableau ci-dessous. Une année de cette expérience doit être récente.

	B1.1 / B1.3 / B2	B1-2 / B1-4
aéronefs motorisés complexes (CMPA)	3 ans	5 ans
aéronefs autres que CMPA	3 ans	3 ans

Un détenteur de la catégorie C aéronefs autres que CMPA devra démontrer 2 années supplémentaires sur aéronefs CMPA pour obtenir la C sur ces types aéronefs.

8.1.3.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est conseillé de fournir les justificatifs suivants :

- Une copie de la carte APRS (ou Fiche d'habilitation) ;
- La liste APRS de l'organisme.

8.2. Ajout De Qualification De Type

REF : 66.A.45
Chaque aéronef est classé dans un groupe aéronef (4 à ce jour) selon des critères définis dans le 66.a.5. La liste des qualifications de type (QT), disponible dans l'Appendice I des AMC de la Partie-66, est définie par l'EASA et mise à jour régulièrement. Cette liste est disponible sur le site de l'EASA.
Pour rappel : il n'y a aucune qualification de type sur la catégorie A. Les formations agréées Partie-147 « T3 » ne seront pas inscrites.

8.2.1. Aéronef du Groupe 1

8.2.1.1. Catégorie B et L5

Pour ajouter un type aéronef sur la licence LMA66, il faut au préalable valider une QT dans la catégorie concernée (T1, T2, T1+T2). Pour obtenir cette QT, il suffit de suivre et valider une formation complète conforme à la Partie-147 soit : une partie théorique et les examens associés et une partie pratique et les évaluations associées. La délivrance du certificat de reconnaissance (EASA Form 149) atteste la conformité.

Pour chaque sujet (ATA) de la QT, la partie théorique doit avoir réalisée avant la partie pratique.

La qualification de type a une validité de 3 ans à partir du premier jour de formation.

Note : L'ajout de la 1ère QT dans une catégorie/sous-catégorie donnée nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une formation en cours d'emploi (FCE) définie conformément à la procédure P-52-01. Cette FCE peut être

débutée avant la théorie à hauteur de 50% des Tâches. La validité des 3 ans est alors décomptée à partir du 1er jour de formation (FCE ou théorie).

La FCE (carnet de tâches, évaluation et procédure de formation doit être approuvée avant d'être réalisée (cf.

P-52-01).

La formation est en général suivie dans un centre de formation agréé Partie-147. Elle peut tout ou en partie être réalisée en organisme d'entretien : elle devra alors être conforme au P-52-01.

Les QT possibles et recevables sont :

- aéronef complet ;
- différences entre 2 aéronefs (aéronef 1 vers aéronef 2) à condition de d'avoir au préalable validé la QT sur l'aéronef 1 ;
- inter catégories (Tx vers Ty) à condition d'avoir au préalable obtenu le certificat de reconnaissance de la QT dans la catégorie Tx (sans obligation d'avoir cette catégorie sur la licence) ;
- Groupement de 2 voire 3 qualifications : QT cellule de l'aéronef, QT moteur, et/ou QT systèmes avioniques. Une attention particulière doit être portée sur la couverture des interfaces ;
- Dirigeable (catégorie L5).

Cas particulier : un détenteur de licence FRA66 dont la qualification détenue a été endossée suite à une QT complète validée en organisme agréé Partie-147 (annexe IV du 1321/2014)) pourra conserver cette QT à condition de fournir les certificats conformes (form 149 et FCE approuvés OSAC).

8.2.1.2. Catégorie C

Pour obtenir une qualification de type sur une licence LMA66, il faut au préalable valider une qualification de type T4. La délivrance du certificat de reconnaissance (EASA Form 149) atteste la conformité.
A noter un certificat de reconnaissance 147 (form 149) théorique, catégorie T1 ou T2, permet d'endosser la QT catégorie C.
Dans le cas d'une catégorie C acquise par la voie des études, l'ajout de la première qualification de type ne se fera qu'avec une partie théorique de niveau T1/T2 ou T1+T2.

8.2.2. Aéronef du Groupe 2, 3 et 4

8.2.2.1. Qualification individuelle

L'ajout d'une qualification de type individuelle d'un aéronef du groupe 2 peut se faire en validant :

- Une qualification de type réalisé en organisme agréé Partie-147, telle que définie dans le §8.2.1 ;

Ou

- Un examen de type accompagné d'une expérience pratique, tel que défini dans la procédure P-50-04 disponible sur le site d'OSAC et acquis dans les 3 ans avant la demande d'amendement de licence.

8.2.2.2. Qualification de (sous-)groupe

Les qualifications de (sous-)groupes suivantes existent :

- Groupe 2a : avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur ;
- Groupe 2b : hélicoptères monomoteurs à turbines ;
- Groupe 2c : hélicoptères monomoteurs à pistons ;
- Groupe 3 : avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1 ;
- Groupe 4 : planeurs, motoplaneurs avions ELA1 et ballons et dirigeables autres que ELA2 ;
- Groupe constructeur.

Les critères d'obtention des (sous-)groupes sont définis dans le tableau en annexe 2
Pour les Groupes 3 et 4, la qualification de groupe est délivrée avec des limitations correspondantes.

La représentativité de groupe est définie dans l'annexe 3.

8.2.2.3. Particularité de la catégorie L

La catégorie L est divisée en sous-catégorie. Les qualifications sont liées à la sous-catégorie (voir tableau annexe 2).

8.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est demandé de fournir les justificatifs suivants, selon le cas :

- Le ou les certificats de reconnaissance EASA Form 149 (Théorie et/ou Pratique) ;
- Le livret de FCE (pour 1ère QT dans la catégorie/sous-catégorie) ;
- La copie de la lettre d'approbation OSAC (pour la FCE, la partie théorique ou la partie pratique hors 147) ;
- Le certificat examen de type ;
- Le relevé de tâches F-50-05-1 (pour justification d'expérience).

Nota : un dossier de demande d'ajout de QT avec une FCE non approuvée sera refusé. Il convient de faire approuver la FCE, selon la procédure P-52-01, avant qu'elle ne soit débutée.

8.3. Levée de limitations

REF : 66.A.45 et 66.A.70
Une licence Partie-66 peut faire l'objet de limitations, réduisant le domaine couvert par les catégories de base et/ou les qualifications de type portées sur la licence.
Il existe deux types de limitations :

- Les limitations définies dans le cadre de la délivrance des qualifications de type (66.A.45-f, 66.A.45-g et 66.A.45 h) ;
- Les limitations issues de la conversion des droits acquis (66.A.70).

8.3.1. Limitation issues de la conversion de droits acquis

Ces limitations sont induites par la conversion des droits acquis. Elles sont de 2 types :

- limitation générique : liée au cadre dans lesquels les droits ont été acquis (atelier JAR-145, Partie-145, AEA, UEA ou entretien hors cadre agréé) ;
- limitation technique : liée à la nature de la qualification et de l'expérience.

Elles peuvent être levées suite à la réussite aux modules tels que définis dans la R-50.02. Cette règle identifie les différentes limitations existantes.

Lorsqu'un détenteur de LMA66 lève une limitation sur une catégorie sans formation spécifique sur les QT détenues, cette limitation est reportée sur chaque QT.

8.3.2. Limitation structure/pressurisation sur du groupe 3

Sauf si le demandeur a fourni des preuves d'une expérience représentative du Groupe 3 complet (structure et pressurisation), la qualification de groupe 3 peut faire l'objet de limitations suivantes :

- A l'exclusion des aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure métallique ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure composite ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure bois recouverte de tissu.

Les limitations structurales sont levées au travers d'un formulaire F-50-05-3 validé.

8.3.3. Limitation structure sur une licence B3

Sur le même principe que précédemment, la qualification de groupe sur une licence B3 peut fait l'objet des limitations suivantes.

- A l'exclusion des aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure métallique ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure composite ;
- A l'exclusion des aéronefs à structure bois recouverte de tissu ;

Les limitations structurales sont levées au travers d'un formulaire F-50-05-3 validé.

8.3.4. Limitation sur une licence L

Sans preuve d'expérience appropriée, les limitations sont :

- pour les qualifications "planeurs et motoplaneurs et avions ELA1":
  - A l'exclusion des aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu ;
  - A l'exclusion des aéronefs à structure métallique ;
  - A l'exclusion des aéronefs à structure composite ;
  - A l'exclusion des aéronefs à structure bois recouverte de tissu.

Les limitations structurales sont levées au travers d'un formulaire F-50-05-3 validé.

- pour la qualification "ballons à gaz":
  - autres que les ballons à gaz ELA1;
- pour les catégories L1 à L4 :
  - « tâches d'entretien complexes prévues à l'appendice VII de l'annexe I (Partie-M), modifications standard prévues au point 21.A.90B de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) n°748/2012 et réparations standard prévues au point 21.A.431B de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n°748/2012 ».

Cette limitation sera levée sur démonstration d'une année d'expérience dans une catégorie L1, L2, L3 ou L4.

8.3.5. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif, il est demandé de fournir les justificatifs suivants, selon le cas :

- Le ou les certificats de reconnaissance EASA Form 148 ;
- Les justificatifs d'expérience tels que définis dans la règle R-50-02.

9. AUTRES DEMANDES

9.1. Renouvellement des licences LMA66

La LMA66 ayant une validité de 5 ans, elle doit être renouvelée. La demande de renouvellement doit être présentée entre 3 mois et 1 mois minimum avant la date d'échéance.

Le détenteur de la licence envoie son dossier à OSAC directement via le site internet osac.aero, rubrique licences/renouvellement, sauf quand l'organisme de maintenance dans lequel il travaille est agréé conformément à l'annexe II (Partie-145) est autorisé à préparer les recommandations (§3.16 du MOE). C'est alors le service concerné de l'organisme qui envoie la recommandation. Dans tous les cas, la licence est éditée par OSAC.

Le dossier envoyé se compose uniquement du dossier administratif.

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. Et si aucune justification n'est acceptable concernant les différences observées entre la licence et les informations qui ont permis sa délivrance, une procédure de suspension/retrait de licence sera engagée.

9.2. Transfert De Licence

Les demandes sont envoyées sur le site internet osac.aero, rubrique OSAC en ligne / licences mécaniciens/Autres demandes.

9.2.1. Vers la France

Le détenteur d'une licence Part 66 émise par un pays autre que la France peut demander le transfert de son dossier afin d'obtenir une licence FR.66 gérée par OSAC, selon le règlement et les procédures françaises en vigueur. Il devra contacter OSAC via le site internet osac.aero, rubrique licences/autres demandes et donner le point de contact de l'autorité de tutelle de sa licence afin de permettre le transfert. Le transfert sera possible sous condition de ne pas avoir de limitations propres au pays d'origine de la licence.

9.2.2. De la France vers une autre autorité

Le transfert de licence de la France vers un autre pays européen est possible sur simple demande. La demande se fera par lettre motivée, envoyée via le site internet osac.aero, rubrique licences/autres demandes
Le transfert de dossier se fera entre autorités.

9.3. 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 50-00-1 accompagné d'une déclaration de vol faite en gendarmerie ou dans un commissariat de police ou d'une attestation sur l'honneur du détenteur de la licence.

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

9.4. Changement d'adresse

Lorsqu'un détenteur de licence change d'adresse, il est de sa responsabilité de maintenir à jour l'adresse à laquelle il peut être joint : un justificatif de domicile est alors envoyé via le site internet osac.aero, rubrique OSAC en ligne / licences mécanicines/Autres demandes avec un courrier explicatif ou figureront nom, prénom et numéro de licence. La licence ne sera pas modifiée mais la base de données OSAC sera mise à jour.

A noter :

- La notification par voie postale d'une décision, même lorsque l'intéressé ne l'a pas retirée dans les délais au bureau de poste, est jugée régulière par la jurisprudence et permet de computer les délais de recours à compter de la date de la 1ère présentation infructueuse du pli recommandé (CE 9 novembre 1992, Préfet des Bouches-du-Rhône, n°132878, Tables du Lebon).
- l'envoi d'une LR-AR à une adresse erronée, ou à une adresse où la personne momentanément n'habite plus (congés, etc.), et en l'absence d'information de la part de la personne quant à son changement d'adresse, n'a pas d'incidence sur la régularité de la notification (CE, 6 avril 1979, n°07749).

Les détenteurs de licence qui ne tiendraient pas compte de ces précautions s'exposent à des conséquences importantes : par exemple, si la décision de l'administration vise à suspendre un privilège sur une licence, le détenteur n'a plus le droit de valider de remise en service sur les aéronefs concernés à compter de la notification du courrier, il s'exposerait ensuite aux dispositions pénales du code des transports.

9.5. Dérogation

Toute demande de licence ne répondant pas à un critère définit dans l'annexe III (Partie-66) du règlement ou dans la procédure P-50-00 peut faire l'objet d'une demande de dérogation, uniquement en cas de circonstances imprévisibles urgentes ou de besoins opérationnels urgents. Cette demande est établie conformément à la procédure P-04-00, par le formulaire F-04-00-3 et est envoyée avec les éléments justificatifs avec la demande de licence ou sur « Autres demandes » sur le site internet osac.aero, rubrique OSAC en ligne / licences mécaniciens/Autres demandes.

9.6. Lettre de certification

Une certification de licence peut été demandée par une autorité ou un organisme. Pour ce faire, la demande doit parvenir par email à mecanicien@osac.aero, accompagnée d'une copie de la licence du mécanicien.
Sauf cas particulier, un mécanicien ne pourra pas obtenir ce courrier pour sa propre licence.

10. RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE LMA66

En application de la Partie-66 et du Code de l'Aviation Civile, la DGAC suspend, limite ou retire une licence LMA66 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 demande de suspension / retrait peut soit faire l'objet d'une demande par un organisme agréé, soit par un inspecteur de l'OSAC suite à malversations constatées précitées. Un dossier d'enquête sera instruit afin de permettre à la DGAC de prendre la décision adéquate.

La DGAC peut également interdire, à titre définitif ou pendant une durée déterminée, la délivrance d'une licence LMA66.

La DGAC et/ou OSAC informent les Autorités de l'Aviation Civile des états membres de la sanction prise.

L'utilisation frauduleuse ou la falsification d'une licence ou partie de licence pourra faire l'objet de poursuites conformément à l'article 441-2 du Code pénal, modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002.

11. ANNEXE 1 – EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE

11.1. Définition de l'expérience

L'expérience nécessaire à l'obtention de la licence LMA66 doit avoir été obtenue dans les 10 années précédant la demande.
Les années d'expérience requises doivent être comprises comme une expérience continue. C'est-à-dire que :

- La durée calendaire doit être respectée ;
- Le volume de travail doit être acceptable et réparti sur l'ensemble de la période ;
- Une année d'expérience équivaut à 200 jours travaillés ;
- 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 en exploitation représentatifs de la catégorie, en termes de diversité de systèmes, nature et complexité de tâches.

Les organismes de maintenance peuvent élaborer et faire approuver un carnet générique de tâches, prédéfinies par ATA, conformes en termes de variété et complexité. Ce carnet une fois complété, servira de base de démonstration l'expérience (la durée d'expérience requise restera à justifier par une attestation type page 4 du F-50-00-1).

Cas particulier de la catégorie B2L : l'expérience devra couvrir la ou les qualifications systèmes correspondantes sur des aéronefs en exploitation.

Cas particulier de la catégorie L : une année d'expérience peut être réduite à 3 mois en cumulé sur les 12 mois exigés [AMC66.A.30(a)4] à condition de démontrer une variété de tâches sur les systèmes suivants :

- Moteur (L2, L4 et /5) ;
- Commandes de vol ;
- Train d'atterrissage et systèmes associés ;
- Systèmes aéronef ;
- Systèmes électriques ;
- Systèmes avioniques (radio Com/ELT/Transpondeur/Instruments) ;
- Structure aéronef.

Variété de tâches = dépannage, modification, remplacement, test fonctionnel, test opérationnel, réglages, entretien…

Nota : l'expérience acquise lors des phases d'apprentissage est prise en compte pour l'expérience de base.

11.2. Formalisation de l'expérience

L'expérience doit être détaillée au travers de relevés d'expérience. Chaque relevé d'expérience devra au minimum identifier :

- le type d'aéronef ;
- l'ATA ;
- la nature de la tâche ;
- la date de réalisation.

Le format du livret est laissé à l'initiative de l'organisme dans tous les cas, le livret devra être attesté par un responsable (technique ou qualité) de l'organisme ou par un détenteur de licence pour un indépendant.

La synthèse permettant de vérifier la conformité de l'expérience se fera sur le formulaire de demande F-50-00-1 en page 5 à 7.

Note : les mentions génériques (visite journalière, hebdomadaire, xx heures, etc…) ne sont pas acceptables sans avoir été au préalable détaillées.

- Expérience récente

Lors d'une demande initiale ou d'un ajout de catégorie ou sous-catégorie, une année d'expérience récente, appropriée à la catégorie, est nécessaire.
1 année d'expérience « récente » signifie :

- au moins 6 mois obtenus dans l'année écoulée ;
- les 6 mois restants dans les dernières 7 années (précédant la demande).

Note : Lors d'un ajout de (sous) catégorie, la durée exigée peut être inférieure à une année (voir annexe 7). Dans ce cas, l'expérience devra être récente, c'est-à-dire à hauteur de 50% et au minimum 3 mois dans l'année précédant la demande de modification de la licence et la totalité dans les 7 dernières années.

11.3. Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils

L'expérience acquise dans le domaine de la maintenance militaire ou étatique devra être justifiée par des documents attestés par l'organisme dans lequel elle a été acquise (Exemple : extrait de livret Professionnel validé, etc…). A noter que la licence FRA.66 valide de facto l'expérience à la catégorie près (B_E1 pour B1 ou B_E2 pour B2) : une copie de cette licence remplace tout autre document et/ou attestation.
L'expérience retenue pour l'obtention de la licence devra avoir été réalisée dans les 10 dernières années.
Dans tous les cas, une expérience en organisme civil agréé, sera exigée :

- 6 mois minimum pour une demande de catégorie A ;
- 1 an minimum pour une demande de catégorie B.

11.4. Expérience acquise hors règlementation européenne

L'expérience devra être acquise majoritairement dans un organisme relevant des réglementations européennes ou françaises.

12. ANNEXE 2 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION DE TYPE

<table>
<tr><th></th><th>QT</th><th>Licence B1</th><th>Licence B2</th><th>Licence C</th></tr>
<tr><td>Groupe 1</td><td>Aéronef</td><td colspan="2">Formation de type aéronef :
- Théorique + Pratique
- FCE pour la 1ère QT dans la catégorie ou sous-catégorie</td><td>Formation de type aéronef
Théorique</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Groupe 2</td><td>Aéronef</td><td colspan="2">Identique au Groupe 1
ou
examen type + expérience pratique</td><td>Identique au Groupe 1
ou
examen type</td></tr>
<tr><td>QT sous-groupe complet</td><td>QT sur 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe, de constructeurs différents</td><td rowspan="2">Basée sur la démonstration d’une expérience pratique</td><td>QT sur 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe.</td></tr>
<tr><td>QT groupe constructeur</td><td>QT sur 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur.</td><td>QT sur 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Groupe 3</td><td>Aéronef</td><td colspan="3">Identique au groupe 1 ou groupe 2</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Groupe 3 complet</td><td colspan="3">Basée sur la démonstration d’une expérience pratique</td></tr>
<tr><td colspan="3">Limitations : B1
avions pressurisés
aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu
aéronefs à structure métallique
aéronefs à structure composite
aéronefs à structure bois recouverte de tissu
Pas de limitation sur les catégories B2 et C</td></tr>
</table>

	QT	Licence B2L
Groupe 2	**QT sous-groupe complet** **QT groupe constructeur**	Démonstration pratique
Groupe 3	**Groupe complet**	
Groupe 4	**Groupe complet**	

Notas : B2 ou B2L avec le sous-groupe 2b peut prétendre au sous-groupe 2c.

B2L avec un sous-groupe 2a ou 2b peut prétendre aux groupes 3 et 4.

	QT	Licence B3
Groupe 3	**avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg**	Démonstration pratique **Limitations : B3** • aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu • aéronefs à structure métallique • aéronefs à structure composite • aéronefs à structure bois recouverte de tissu

	QT	catégorie	obtention
Groupe 1	**Dirigeable**	B2 L5	Formation de type approuvé
Groupe 4	**planeurs composites**	L1C	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique **Limitations L1 / L2** • aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu • aéronefs à structure métallique • aéronefs à structure composite • aéronefs à structure bois recouverte de tissu **Limitations L3G** • autres que les ballons à gaz ELA1
	planeurs	L1	
	motoplaneurs composites et avions ELA1 composites	L2C	
	motoplaneurs et avions ELA1	L2	
	ballons à air chaud	L3H	
	ballons à gaz	L3G	
	dirigeables à air chaud	L4H	
	dirigeables à gaz ELA2	L4G	

13. ANNEXE 3 – CRITÈRES DE REPRÉSENTATIVITÉ – GROUPE AÉRONEFS 2, 3, 4

13.1. Représentativité par QT individuelles

Afin d'obtenir un groupe, les qualifications individuelles détenues doivent être représentatives du groupe concerné. Les systèmes installés sur des aéronefs du groupe 1 détenus sur la licence, dans la même catégorie, sont pris en compte.

- Critères de représentativité pour la catégorie B1 – groupe 2 :
  - Commande de vol (fenestron / etc…) ;
  - Structure.

Exemple typique : AS 350 + EC 120 → Groupe 2B Eurocopter (Catégorie B1.3)

- Critères de représentativité pour la catégorie B2 – Groupes 2 et 3 :
  - Avionique.

Les équipements avioniques pouvant varier sur un même modèle d'aéronefs, il faudra apporter la preuve que toutes les générations de systèmes possibles sont couvertes.
Tous les équipements / fonctions / systèmes avioniques suivants doivent être couverts :

- GPS ;
- Transpondeur ;
- Instruments classiques ;
- cockpit numérique.

L'utilisation du formulaire F-50-05-1 est conseillée.

13.2. Représentativité par expérience – Catégorie B1.2 et B3 – Groupe 3 et 4

La représentativité d'un groupe, démontrée uniquement par de l'expérience, se fait au travers du formulaire

F-50-05-1.

Il est utilisé pour l'ajout du groupe 3. Un formulaire F-50-05-1 par structure doit être fourni. Il est possible d'y inscrire plusieurs aéronefs de même structure, à condition de les identifier correctement, à savoir dénomination de l'aéronef conforme et immatriculation.

Il est aussi possible de fournir le formulaire F-50-05-3 démontrant l'expertise sur la structure aéronef, en lieu et place des relevés d'expériences F-50-05-1.

Formulaire F-50-05-1
Ce formulaire se remplit de la façon suivante :

- Renseigner l'aéronef et la structure de l'avion concerné par le livret ;
- Définir les tâches applicables à l'aéronef et la catégorie concernés ;
- Réaliser au minimum 50% des tâches applicables ;
- Signer les tâches réalisées et les faire contresigner par un mécanicien détenant le privilège adéquat ;
- Faire valider le formulaire par un mécanicien détenteur de la LMA66 avec la qualification type, objet du livret, par apposition de la signature (et d'un tampon si existant) à la dernière page du livret.

14. ANNEXE 4 – CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE)

Une personne est considérée comme ayant acquis des droits en France : si elle répond à l'un des cas suivants :

MTOM		**Aéronefs > 5700 kg**	**Aéronefs < 5700 kg**	**Aéronefs < 2000 kg**	**avions <1200 kg** **planeurs – motoplaneurs ballons et dirigeables**
habilitée APRS ou éligible APRS		en organisme JAR-145 avant le 01/06/2001	Avant le 28/09/2006	Avant le 28/09/2012	Avant le 28/09/2012 (ou déclaration entretien avant le 28/09/2009)
« en cours de qualification APRS »		en organisme JAR-145		Non applicable	Non applicable
	A commencé sa qualification	selon MOE avant le 01/06/2001	Selon les spécifications de l'organisme avant le 28/09/2006		
	A terminé son cursus*	avant le 28/09/2008	avant le 28/09/2012		
« en cours de qualification »					
		Entrée dans l'organisme JAR/PART 145 après le 01/06/2001			
	A commencé une formation de base avant le	28/09/2006 (cf annexe 5.1)	28/09/2006 (cf annexe 5.2)	28/09/2012 (cf annexe 5.3)	28/09/2012 (cf annexe 5.3)
	A terminé l'expérience appropriée avant	28/09/2008	28/09/2012	28/09/2017	30/09/2020
	A validé une QT 147	Avant le 28/09/2008	avant le 28/09/2012	Non applicable	Non applicable

« Éligible APRS » désigne une personne :

- ayant le niveau de qualification requis en matière de formation et d'expérience, pour être habilité APRS par l'organisme ou l'atelier employeur, mais qui ne disposait pas de cette habilitation, ou
- 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.

Pour une licence de catégorie B1 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.

Sont éligibles à une licence catégorie 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 moins de 2 tonnes, sous CDN ou CDNS à 1 an et pouvant justifier de 3 années d'APRS ;
- Responsable de l'entretien d'un aéronef ou sous certificat restreint à 3 ans et pouvant justifier de 3 années d'APRS.

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

- Titulaires d'une LNMA avant le 1er octobre 2020 ;
- Titulaires d'une habilitation APRS obtenue avant le 28 septembre 2012 ;
- Titulaires d'une déclaration d'entretien avant le 28 septembre 2009 sur Planeurs, Motoplaneurs, avions de MTOM ≤ 1200 kg, ballons et dirigeables.

Limitations génériques

Pour les aéronefs de moins de 5,7t, des limitations génériques sont définies, découlant du cadre dans lequel la qualification nationale a été obtenue.

Cadre de qualification	Catégorie A, B1, B2	Catégorie B3
JAR145 / PART 145	A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 5700 kg	Non Applicable
AEA, Partie-M/F	A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 5700 kg A l'exclusion des aéronefs utilisés en transport aérien commercial sous licence 1008/2008	A l'exclusion des aéronefs utilisés en transport aérien commercial sous licence 1008/2008
UEA	A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 2730 kg A l'exclusion des aéronefs utilisés en transport aérien commercial sous licence 1008/2008	

15. ANNEXE 5 – LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS

15.1. ANNEXE 5-1 – Conversion de privilèges pour les aéronefs de MTOM >5,7t

➢ 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
- BTS AERO

➢ MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

– 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

– MARINE (Aéronautique Navale)

- 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

– ARMÉE DE TERRE (ALAT)

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

➢ MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITÉ

- Diplômes de mécanicien aéronautique AFPA

➢ AUTRES ÉCOLES

– IV- 1 AIR France

- EFE
- EFA

– IV- 2 IAAG

- TSMA

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

15.2. ANNEXE 5.2 - Conversion de privilèges pour les aéronefs de ≤5,7t

- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE
  - CAP T1, T2 ou T3
  - CAP MSA
  - CAP ESA
  - 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 ou AERO
  - 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

- MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
  - ARMÉE DE l'AIR :
  - Brevet Élémentaire Mécanicien Cellule Hydraulique
  - Brevet Élémentaire Mécanicien Systèmes de propulsion
  - Brevet Élémentaire Mécanicien Avionique
  - Brevet Élémentaire Mécanicien Équipement électronique de bord
  - 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
  - ARMEE DE TERRE (ALAT)
  - CTE Cellule et motorisation des aéronefs
  - CT1 Maintenance Cellule et Motorisation
  - CT1 Maintenance Avionique des matériels aériens

- 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)
  - Formations réalisées dans les centres agréés Part 147

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

15.3. ANNEXE 5.3 - Conversion de privilèges pour les avions non pressurises MTOM ≤2t Planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables

- DMA CME, EIR ;
- Baccalauréat Professionnel Aéronautique option MSC ou MSA ;
- Baccalauréat Professionnel Aéronautique Aviation générale ;
- Mention Complémentaire Aéronautique option AMT, AMP, HMT ou HMP ou A ;
- BTS MEMA ou AERO ;
- 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 ;
- Brevet Élémentaire ou Brevet d'Aptitude Technique, ou Certificat Technique Élémentaire ou Certificat Technique Niveau 1 (militaire) ;
- Catégories B de la licence FRA 66 (hors spécialité armurier) ;
- Formations B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 réalisées dans les centres agréés Part 147 ;
- TSMA (Technicien Supérieur Maintenance Aéronautique de l'IAAG) ;
- MEAL (Mécanicien Entretien Avion Léger de l'AFPA) ;
- EFE ou EFA (Air France) ;
- CAP T1, MSA (ancien CAP T2), ESA (ancien CAP T3), MCA ;
- Stage MAG 2011 (IAAG) ;
- Catégorie L-B :
  - Stage de maintenance aéronautique MAG de l'IAAG ;
  - Stage de formation entretien et réparation des planeurs et moto planeurs en composite FFVV ;
  - Stage de formation avion structure métallique et structure bois Unité De Formation FRANÇOIS 1ER ;
  - Stage de formation avion structure métallique et structure bois Issoire Aviation.
- Catégorie L-A :
  - Stage de formation à l'entretien et à la réparation du ballon captif à gaz type AEROPHILE 5500.

16. ANNEXE 6 – LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE

16.1. ANNEXE 6A - Obtenus après le 24 octobre 2016

La liste des titres ou diplômes donnant droit à une réduction d'expérience est listée ci-dessous. La réduction s'applique uniquement lorsque la catégorie définie dans le tableau ci-dessous est demandée.

Tout organisme de formation peut demander à OSAC la validation d'un diplôme non listé.

DIPLOMES OBTENUS APRES LE 24 OCTOBRE 2016	
	CATEGORIE
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE	
CAP Aéronautique Option Avionique	A
CAP Aéronautique Option Systèmes	
Baccalauréat professionnel Aéronautique Option Avionique (ou MSA)	
Baccalauréat professionnel Aéronautique Option Systèmes (ou MSC)	
Baccalauréat professionnel Aviation Générale	A - B3
Mention Complémentaire Aéronautique option AMT (avions moteurs à turbines)	A – B1
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)	B2
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE	
la licence FRA 66 :	
A	A
B_E 1	A -B1
B_E 2	B2
IAAG	
Diplôme AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER1 (AME)	A /B1

16.2. ANNEXE 6B - Obtenus avant le 24 octobre 2016

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

- CAP T1 - MSA - ESA - MCA,
- DMA CME – EIR,
- Baccalauréat Professionnel Aéronautique option MSC – MSA – TAS ;
- Mention Complémentaire Aéronautique option AMT - AMP - HMT – HMP ;
- Mention Complémentaire Aéronautique option A (avionique) ;
- BTS MEMA (maintenance et exploitation des matériels aéronautiques) ;
- BTS AERO.

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

- DEUST option Maintenance Aéronautique (UFR d'ÉVRY) ;
- DEST option Maintenance Aéronautique (IUP IMA de Bordeaux) ;
- DU Aéronautique Générale (UFR d'ÉVRY) ;
- Licence Professionnelle Maintenance des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique - Aix Marseille ou IMA Bordeaux ;
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Interarmées

- Catégories B de la licence FRA 66 hors spécialité armurier.

Armée de l'Air

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

Marine (Aéronautique navale)

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

Armée de Terre (ALAT)

- CTE Cellule et motorisation des aéronefs ;
- CT1 Maintenance Cellule et motorisation ou Maintenance avionique des matériels aériens.

AFPA

- Diplômes de mécanicien aéronautique ;
- Mécanicien Entretien Avion Léger (MEAL) - uniquement pour catégorie B3.

AIR FRANCE

- EFE ;
- EFA.

IAAG

- Technicien Supérieur Maintenance Aéronautique (TSMA) ;
- Stage MAG 2011 - uniquement pour catégorie B3.

16.3. ANNEXE 6C – Autres diplômes

Certaines formations dans un domaine technique de la fabrication, la réparation, la révision ou l'inspection d'équipements mécaniques, électriques ou électroniques peuvent être acceptables pour bénéficier d'une réduction d'expérience de base.
Le candidat doit justifier de l'acceptabilité des formations auprès de l'autorité en fournissant les certificats de réussite et tout document permettant de justifier des connaissances techniques, à savoir :

- Démonstration que la formation inclut la fabrication, la réparation, la révision ou l'inspection d'équipements mécaniques, électriques ou électroniques (programme de cours par exemple).
- Démonstration que la formation inclut l'utilisation d'outillages et d'instruments de mesure.
- Durée de la formation.

L'acceptation de ces documents se feront au cas par cas.

17. ANNEXE 7 – MODULES DE BASE / EXPÉRIENCE NÉCESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATÉGORIE

La lecture des tableaux ci-dessous se fait à partir de la ligne

17.1. Entre (sous-) catégorie A ou B

VERS / DE	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
EXPERIENCE		6 mois	6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	1 an	6 mois
A1		Module 16	Module 12	Modules 12 et 16	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous sauf 8
EXPERIENCE	6 mois		6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	1 an	6 mois
A2	Modules 11A et 15		Module 12 et 15	Module 12	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous sauf 8
EXPERIENCE	6 mois	6 mois		6 mois	2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	1 an
A3	Modules 11A et 17A	Modules 11B, 16 et 17A		Module 16	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous sauf 8
EXPERIENCE	6 mois	6 mois	6 mois		2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	1 an
A4	Modules 11A, 15 et 17A	Modules 11B et 17A	Module 15		Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous sauf 8
EXPERIENCE		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois	1 an	1 an	6 mois
B1.1		Module 16	Module 12	Modules 12 et 16		Module 16	Module 12	Modules 12 et 16	Modules 4, 5 et 13	Modules 4, 5 et QS	Module 16
EXPERIENCE	6 mois		6 mois	6 mois	2 ans		2 ans	6 mois	2 ans	1 an	
B1.2	Modules 11A et 15		Module 12 et 15	Module 12	Modules 5, 11A et 15		Modules 5, 12 et 15	Module 12	Modules 4, 5, 13 et 14	Modules 4, 5 et QS	
EXPERIENCE	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	1 an	1 an	6 mois
B1.3	Modules 11A et 17A	Modules 11B, 16 et 17A		Module 16	Modules 11A et 17A	Modules 11B, 16 et 17A		Module 16	Modules 4, 5 et 13	Modules 4, 5 et QS	Modules 11C, 16 et 17B
EXPERIENCE	6 mois	6 mois	6 mois		2 ans	6 mois	2 ans		2 ans	1 an	6 mois
B1.4	Modules 11A, 15 et 17A	Modules 11B et 17A	Module 15		Modules 5, 11A, 15 et 17A	Modules 11B et 17A	Modules 5 et 15		Modules 4, 5, 13 et 14	Modules 4, 5 et QS	Modules 11C et 17B
EXPERIENCE	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	1 an	1 an	1 an	1 an		/	1 an
B2	Modules 6, 7A, 11A, 15 et 17A	Modules 6, 7A, 11B, 16 et 17A	Modules 6, 7A, 12 et 15	Modules 6, 7A, 12 et 16	Modules 2, 6, 7A, 11A, 15 et 17A	Modules 2, 6, 7A, 11B, 16 et 17A	Modules 2, 6, 7A, 12 et 15	Modules 2, 6, 7A, 12 et 16		/	Modules 6, 7B, 11C, 16 et 17B
EXPERIENCE	**6 mois**	**6 mois**	**6 mois**	**6 mois**	**1 an**	**1 an**	**1 an**	**1 an**	**1 an**		**1 an**
B2L	Modules 6, 7A, 11A, 15 et 17A	Modules 6, 7A, 11B, 16 et 17A	Modules 6, 7A, 12 et 15	Modules 6, 7A, 12 et 16	Modules 2, 6, 7A, 11A, 15 et 17A	Modules 2, 6, 7A, 11B, 16 et 17A	Modules 2, 6, 7A, 12 et 15	Modules 2, 6, 7A, 12 et 16	Modules 13 et 14		Modules 6, 7B, 11C, 16 et 17B
EXPERIENCE	6 mois	/	6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	1 an	
B3	Modules 7A, 9A, 11A et 15	Modules 7A, 9A, 11B	Modules, 7A, 9A, 12 et 15	Modules 7A, 9A, et 12	Tous les modules sauf 1 et 10	Tous les modules sauf 1 et 10	Tous les modules sauf 1 et 10	Tous les modules sauf 1 et 10	Tous les modules sauf 1 et 10	Tous les modules sauf 1 et 10	

17.2. Entre sous-catégorie L :

VERS / DE	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G
L1C		4L et 6L	8L	4L, 6L et 8L	9L	10L	8L, 9L et 11L	8L, 10L et 11L
L1			8L	8L	9L	10L	8L, 9L et 11L	8L, 10L et 11L
L2C				4L et 6L	9L	10L	9L et 11L	10L et 11L
L2					9L	10L	9L et 11L	10L et 11L
L3H	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L, 7L et 8L	4L, 5L, 6L, 7L et 8L		10L	8L et 11L	8L, 10L et 11L
L3G	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L, 7L et 8L	4L, 5L, 6L, 7L et 8L	9L		8L, 9L et 11L	8L et 11L
L4H	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L		10L		10L
L4G	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	9L		9L	

L'expérience requise est de 12 mois. Elle peut être réduite à 6 mois sous condition de limitation.
Nota : la catégorie L5 est obtenue avec les modules d'une sous-catégorie B1 et les modules 8L (pour B1.1 et B1.3), 10L, 11L et 12L.

18. ANNEXE 8 – CHECK LIST DE CONSTITUTION DE DOSSIER

Formulaire 50-00-1 comprenant le formulaire 19	☐
Licence originale *(Si elle existe)*	☐
Identité.	☐
Les pièces valides (fournir une de ces pièces) : Carte Nationale d'Identité (CNI) ou Passeport, Carte d'Identité européenne ou Passeport européen en cours de validité,	
Justificatif de domicile.	☐
Les pièces valides (fournir une de ces pièces) : Facture d'eau, de gaz ou d'électricité de moins de 3 mois ou échéancier en cours de validité, Facture de téléphone fixe ou « box » de moins de 3 mois ou échéancier en cours de validité, Quittance de loyer de moins de 3 mois (hors quittance manuelle).	
Justificatifs techniques.	
fournir selon le cas :	
CoR1 de formation 147 (form 148) ……	☐
CoR de réussite aux modules 147 (form 148)……	☐
CoR 147 de qualification de type théorique (form 149)……..	☐
CoR 147 de qualification de type pratique (form 149) ou carnet pratique + lettre d'approbation OSAC ……	☐
Attestation de réussite examen par MTRE ……..	☐
FCE2 approuvée OSAC + lettre d'approbation OSAC……	☐
Carnet d'expérience F-50-05-1……..	☐
Relevé de tâches F-50-05-2……	☐
Preuves APRS……..	☐

Cette liste est donnée à titre indicatif.

OSAC se réserve le droit de demander d'autres documents, afin de procéder à l'étude du dossier

[1] CoR = certificat de reconnaissance (certificate of Recognition)
[2] FCE = formation en cours d'emploi (OJT on-job Training)

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr