



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# 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° **9**  
Version n° **2**  
Publiée le **10 avril 2025**

## Gestion documentaire

### Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
<b>Ed 0 v0</b> (ex-Ind A)	23 octobre 2012	Création.
<b>Ed 1 v0</b> (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.
<b>Ed 2 v0</b> (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.
<b>Ed 3 v0</b> (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.
<b>Ed 4 v0</b> (ex-Ind E)	20 juillet 2016	Mise à jour des échéances. Reformulation et modifications mineures.
<b>Ed 5 v0</b> (ex-Ind F)	24 octobre 2016	Révision des annexes.
<b>Ed 6 v0</b> (ex-Ind G)	27 juin 2018	Réorganisation de la procédure.
<b>Ed 7 v0</b> (ex-Ind H)	01 mars 2019	Introduction des catégories B2L et L. Corrections et précisions mineures.
<b>Ed 8 v0</b>	20 octobre 2020	Conversion catégorie L. Envoi des demandes de licences via le site internet OSAC. Précisions et corrections mineures.
<b>Ed 8 v1</b>	23 décembre 2021	Modifications et corrections apportées en Annexe 7.
<b>Ed 8 v2</b>	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.
<b>Ed 9 v0</b>	25 octobre 2024	Intégration du règlement (UE) 2023/989 modifiant le règlement (UE) No 1321/2014, Modification du processus de suspension des licences Partie 66, Ajout de l'Annexe I – Connaissances de base et de nouveaux tableaux dans l'annexe 8, Ajout du formulaire F-50-05-4 Relevé des tâches pratiques réalisées sur des aéronefs du groupe 4.
<b>Ed 9 v1</b>	14 novembre 2024	Précision apportée au chapitre 12.3 et sur le tableau du chapitre 18.1.
<b>Ed 9 v2</b>	10 avril 2025	Correction des diplômes reconnus pour l'Armée de Terre Ajout du certificat de spécialisation

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

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

## Sommaire

<b>Gestion documentaire</b> .....	<b>2</b>
Historique des révisions.....	2
<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
<b>1. OBJET</b> .....	<b>6</b>
<b>2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS</b> .....	<b>6</b>
2.1. Abréviations .....	6
2.2. Définitions .....	6
<b>3. DOMAINE D'APPLICATION</b> .....	<b>6</b>
<b>4. RÉFÉRENCES</b> .....	<b>6</b>
4.1. Principaux règlements concernés .....	6
4.2. Documents DGAC .....	7
<b>5. PRÉAMBULE</b> .....	<b>7</b>
<b>6. GÉNÉRALITÉS</b> .....	<b>7</b>
6.1. Dossier administratif .....	7
<b>7. LA LICENCE INITIALE</b> .....	<b>8</b>
7.1. La licence par la voie standard .....	8
7.1.1. Catégories « A » et « B » .....	8
7.1.1.1. Connaissance de base .....	8
7.1.1.2. Expérience de base .....	9
7.1.1.3. Constitution du dossier .....	9
7.1.2. Catégories « L » .....	10
7.1.2.1. Connaissance de base .....	10
7.1.2.2. Expérience de base .....	10
7.1.2.3. Constitution du dossier .....	10
7.1.3. Catégorie « C ».....	10
7.1.3.1. Connaissance de base .....	10
7.1.3.2. Expérience de base .....	10
7.1.3.3. Constitution du dossier .....	11
7.2. La licence par conversion de droit acquis .....	11
7.2.1. Principes de la conversion de droits .....	11
7.2.2. Conversion des licences LNMA en Partie 66 .....	11
7.2.3. Constitution du dossier .....	12
<b>8. MODIFICATION DE LICENCE</b> .....	<b>12</b>
8.1. Ajout de catégorie.....	12
8.1.1. Catégories « A » et « B » .....	13
8.1.1.1. Connaissance de base .....	13
8.1.1.2. Expérience de base .....	13
8.1.1.3. Constitution du dossier .....	13
8.1.2. Catégorie « L » .....	14

8.1.2.1. Connaissance de base .....	14
8.1.2.2. Expérience de base .....	14
8.1.2.3. Constitution du dossier .....	14
8.1.3. Catégorie « C ».....	14
8.1.3.1. Voie des études .....	14
8.1.3.2. Voie de l'expérience .....	14
8.1.3.3. Constitution du dossier .....	15
8.2. Ajout de qualification de type.....	15
8.2.1. Aéronef du Groupe 1 .....	15
8.2.1.1. Catégorie B et L5.....	15
8.2.1.2. Catégorie C.....	16
8.2.2. Aéronef du Groupe 2, 3 et 4 .....	16
8.2.2.1. Qualification individuelle .....	16
8.2.2.2. Qualification de (sous-)groupe .....	17
8.2.2.3. Particularité de la catégorie L .....	17
8.2.3. Constitution du dossier .....	17
8.3. Levée de limitations .....	17
8.3.1. Limitations issues de la conversion de droits acquis.....	18
8.3.2. Limitation structure/pressurisation sur du groupe 3 .....	18
8.3.3. Limitation structure sur une licence B3.....	18
8.3.4. Limitation sur une licence L .....	18
8.3.5. Constitution du dossier .....	19
<b>9. AUTRES DEMANDES .....</b>	<b>19</b>
9.1. Renouvellement des licences LMA66 .....	19
9.2. Transfert De Licence .....	19
9.2.1. Vers la France .....	19
9.2.2. De la France vers une autre autorité .....	19
9.3. Vol Ou Perte De La Licence .....	19
9.4. Changement d'adresse.....	20
9.5. Déviation/Dérogation .....	20
9.6. Lettre de certification .....	20
<b>10. RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE LMA66.....</b>	<b>20</b>
<b>11. ANNEXE 1 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCE DE BASE .....</b>	<b>22</b>
11.1. Catégories A, B et C .....	22
11.2. Catégories L.....	23
<b>12. ANNEXE 2 – EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE DE BASE .....</b>	<b>24</b>
12.1. Définition de l'expérience.....	24
12.2. Formalisation de l'expérience .....	24
12.3. Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils .....	25
12.4. Expérience acquise en organisme agréé Partie 21.....	25
12.5. Expérience acquise hors réglementation européenne .....	25
<b>13. ANNEXE 3 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION DE TYPE .....</b>	<b>26</b>
<b>14. ANNEXE 4 – CRITÈRES DE REPRÉSENTATIVITÉ - GROUPE AÉRONEFS 2, 3, 4 .....</b>	<b>28</b>
14.1. Représentativité par QT individuelles .....	28
14.2. Représentativité par expérience - Catégorie B1.2 et B3 - Groupe 3 et 4.....	28
<b>15. ANNEXE 5 – CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE).....</b>	<b>30</b>

<b>16. ANNEXE 6 - LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS</b> .....	<b>32</b>
16.1. ANNEXE 6-1 - Conversion de privilèges pour les aéronefs de MTOM > 5,7t.....	32
16.2. ANNEXE 6.2 - Conversion de privilèges pour les aéronefs de ≤ 5,7t .....	33
16.3. ANNEXE 6.3 - Conversion de privilèges pour les avions non pressurisés MTOM ≤ 2t Planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables .....	34
<b>17. ANNEXE 7 – LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE</b> .....	<b>35</b>
17.1. ANNEXE 7A - Obtenus après le 24 octobre 2016.....	35
17.2. ANNEXE 7B - Obtenus avant le 24 octobre 2016.....	36
17.3. ANNEXE 7C – Autres diplômes .....	37
<b>18. ANNEXE 8 – MODULES DE BASE / EXPÉRIENCE NÉCESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATÉGORIE</b> .....	<b>38</b>
18.1. Entre (sous-)catégorie A ou B .....	38
18.2. Entre sous-catégorie L.....	38
18.3. D'une catégorie / sous-catégorie A/B vers L .....	40
18.4. D'une catégorie / sous-catégorie L vers A/B .....	41

# 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

<b>EASA/AESA :</b>	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (European Aviation Safety Agency) ;
<b>AMC :</b>	Acceptable Means of Compliance – Moyens acceptable de conformité ;
<b>APRS :</b>	Approbation pour Remise en Service ;
<b>DSAC :</b>	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
<b>FCE :</b>	Formation en Cours d'Emploi ;
<b>LMA :</b>	Licence de Maintenance d'Aéronefs LMA66 ;
<b>LNMA :</b>	Licence Nationale de Maintenance Aéronefs ;
<b>MOE :</b>	Manuel d'Organisme d'Entretien ;
<b>MTOM :</b>	Maximum Take-Off Mass – Masse Maximale au Décollage ;
<b>MTRE :</b>	Examineur (Maintenance Type Rating Examiner) ;
<b>N/A :</b>	<b>Non applicable</b>
<b>OSAC :</b>	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
<b>QT :</b>	Qualification de type ;
<b>TAC :</b>	Transport Aérien Commercial, au sens de l'article 1.b) 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

Sans objet.

## 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 ;
- Décision ED 2023/019/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 Evaluations de type pour les aéronefs des groupes 2 & 3 ;
- F-50-00-1 Formulaire de demande de LMA66 ;
- F-50-00-1 Annexe 1 Attestation transfert de licence ;
- 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-50-05-3 Formulaire de levée de limitation structure ;
- F-50-05-4 Relevé des tâches pratiques réalisées sur des aéronefs Gr.4.

Ces documents sont disponibles à leur dernier indice sur le site : <https://documentation.osac.aero/>.

## 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-proprétaire, 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 la Partie 66 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.

### 6.1. Dossier administratif

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 / Permis de conduire format carte bancaire / Justificatif d'identité à usage unique émis par France Identité) en cours de validité ;
- Un justificatif de domicile daté de moins de 3 mois.

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://espaceclient.osac.aero>.**

**Cas particulier** : quand l'organisme de maintenance Partie 145 dans lequel travaille le demandeur est autorisé à préparer les recommandations (§3.21 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.



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 répondre aux exigences réglementaires suivantes :

- Acquérir des connaissances de base en validant à minima les modules tels que définis dans l'appendice I de la Partie 66 ;
- Acquérir de l'expérience de base (voir annexe 2).

#### 7.1.1. Catégories « A » et « 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 (voir annexe 1) : 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 ou EASA Form 148a ou EASA Form 148b) est délivré après la réussite à l'examen ;

ou

- 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, une demande d'extension pourra être demandée sous condition d'une demande d'autorisation exceptionnelle acceptée. Une demande d'autorisation exceptionnelle est possible pour les modules 1 (catégories A, B1, B2 et B2L) et 17 (ancien module 17A catégories A et B1) et doit être demandée conformément à la procédure P-04-00.

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.

#### 1. Formation de base :

- Réalisée en organisme Partie 147, dont la durée minimale est fixée dans l'Appendice I de la Partie 147 ;
- Doit être en adéquation avec la (sous-)catégorie demandée, se référer à l'annexe 1 ;
- Fait l'objet d'un certificat de reconnaissance Partie 147 (EASA Form 148 ou EASA Form 148a ou EASA Form 148b) délivré par le centre de formation agréé Partie 147 ou par une autorité nationale d'un état membre de l'EASA avec la mention « Formation de base / Basic Training Course » ;
- Donne droit à la réduction du temps d'expérience maximale.

#### 2. Formation technique appropriée :

- Formation reconnue par la DGAC, elle est listée en annexe 7 de cette procédure ;
- Le diplôme ou l'attestation numérique du diplôme permet de justifier de cette formation ;
- Donne droit à une réduction du temps d'expérience.

#### 3. Autres formations :

Les formations telles que les révisions, formations accélérées, formation en ligne ne sont pas reconnues comme conforme à la Partie 147. Elles ne donnent pas le droit à une réduction du temps d'expérience.

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 2).

<u>Temps minimum d'expérience à cumuler</u>	A ou B1-2 ou B1-4 ou B2L ou B3	B1-1 ou B1-3 ou B2
Formation de base conforme à la Partie 66 dans un organisme Partie 147	1 an	2 ans
Formation technique appropriée (cf. annexe 7)	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 2.

### 7.1.1.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Certificat de réussite aux modules (EASA Form 148 ou EASA Form 148a ou EASA Form 148b),

Et/ou

- Diplôme du crédit d'examen,
- Certificat ou diplôme attestant de la formation suivie (si applicable),
- Un livret de tâches tel que décrit dans l'annexe 2.

### 7.1.2. Catégories « L »

#### 7.1.2.1. Connaissance de base

L'appendice VII de la Partie 66 définit les modules nécessaires à valider pour prétendre à une (sous-) catégorie L (voir annexe 1). Les modules seront à valider :

- Soit dans un centre de formation agréé Partie 147 ou par une autorité nationale d'un état membre de l'EASA : un certificat de reconnaissance (EASA Form 148 ou EASA Form 148a ou EASA Form 148b) est délivré après la réussite à l'examen ;
- Soit dans le cadre d'une formation en organisme non agréé Partie 147 selon la procédure P-52-01.

A noter :

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

L'expérience de base est de 2 ans pour obtenir une sous-catégorie L.

Cependant, cette expérience peut être réduite à 1 an sous condition de l'apposition de la limitation suivante :

“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.”

Pour le détail de recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 2.

#### 7.1.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Certificat de réussite aux modules (EASA Form 148 ou EASA Form 148a ou EASA Form 148b ou attestations de réussite aux examens en organisme non agréé Partie 147) ;
- Un relevé d'expériences tel que décrit dans l'annexe 2.

### 7.1.3. Catégorie « C »

La qualification de base consiste à valider un diplôme d'études supérieures reconnu et de l'expérience.

#### 7.1.3.1. Connaissance de base

Seule 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 participation à l'exécution à des 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 (Cf. §6.1), 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 droit 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 la Partie 66 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	1 <sup>er</sup> 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 5, 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 (Cf §6.1), il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Détenteur d'une APRS ou de la LNMA ou déclaration d'entretien ;
  - La copie de la Carte ou attestation APRS ; ou
  - La licence nationale LNMA et une attestation prouvant 2 années d'expériences ; ou
  - D'une déclaration d'entretien.
- 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 de validation des 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 (sous-)catégories existantes sur une licence permettent d'ajouter une nouvelle (sous-)catégorie (voir annexe 8) 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 obligatoire 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 obligatoire 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. Catégories « A » et « B »

#### 8.1.1.1. Connaissance de base

Les modules à valider pour étendre une licence LMA66 sont définis dans l'appendice IV de la Partie 66. Afin de simplifier la recherche, les tableaux sont fournis en annexe 8.

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 définie dans l'appendice IV de la Partie 66 et est indiquée dans le tableau en annexe 8.

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 2.

#### 8.1.1.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est impératif de fournir :

- Les certificats de reconnaissance aux modules (EASA Form 148 et/ou EASA Form 148a et/ou EASA Form 148b) ;
- Diplôme du crédit d'examen (si applicable) ;
- Un livret de tâches tel que décrit dans l'annexe 2.

## 8.1.2. Catégorie « L »

### 8.1.2.1. Connaissance de base

Les modules à valider pour étendre une licence LMA66 sont définis dans l'appendice IV de la Partie 66. Afin de simplifier la recherche, les tableaux sont fournis en annexe 8.

La validation se fait en passant l'examen adéquat dans un centre de formation agréé Partie 147 ou par une autorité nationale d'un état membre de l'EASA ou dans le cadre d'une formation en organisme non agréé Partie 147 selon la procédure P-52-01.

Les modules sont valables 10 ans.

### 8.1.2.2. Expérience de base

La durée de l'expérience à acquérir est définie dans l'appendice IV de la Partie 66 et est indiquée dans les tableaux en annexe 8.

Cependant, cette expérience peut être réduite de 50% sous condition d'apposition de la limitation suivante :

“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.”

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 la recevabilité de l'expérience, se référer à l'annexe 2.

### 8.1.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est impératif de fournir :

- Les certificats de reconnaissance aux modules (EASA Form 148 et/ou EASA Form 148a et/ou EASA Form 148b) ou attestation de réussite aux examens en organisme non agréé Partie 147 ;
- Un livret de tâches tel que décrit dans l'annexe 2.

## 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 §7.1.3

### 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.

La durée et le type d'expérience requis sont définis dans le tableau ci-dessous, une année de cette expérience doit être récente :

DE \ VERS	Catégorie C pour aéronef CMPA	Catégorie C pour aéronef non CMPA
Titulaire d'une licence B1.1, B1.3, B2, B3*, B2L* ou L*.	3 ans d'expérience en tant que personnel de soutien, ou à la fois personnel de soutien et personnel de certification, dans l'exploitation d'aéronef CMPA, dont 12 mois en tant que personnel de soutien dans la maintenance en base.	3 ans d'expérience en tant que personnel de certification ou de personnel de soutien, dans l'exploitation d'un aéronef autres que CMPA, dont 6 mois en tant que personnel dans le domaine de la maintenance en base.
Titulaire d'une licence B1.2, B1.4 ou L5**	5 ans d'expérience en tant que personnel de soutien, ou en tant que personnel de soutien et de certification de certification, dans l'exploitation d'aéronef CMPA, dont 12 mois en tant que personnel de soutien dans la maintenance en base.	
Titulaire d'une licence de catégorie C pour des activités autres que CMPA.	2 ans d'expérience en tant que personnel de soutien B1, B2 ou L5, ou à la fois personnel de soutien et personnel de certification, dont 6 mois en tant que personnel de soutien dans la maintenance en base.	
	Titulaire d'un diplôme universitaire (voir §7.1.3.1) : 2 ans d'expérience dans un environnement de maintenance aéronefs, sur une sélection représentative de tâches directement associées à la maintenance d'aéronefs CMPA en exploitation, dont 3 mois de participation à l'exécution de tâches de maintenance en base sur CMPA en exploitation.	
Titulaire d'une licence de catégorie C pour aéronef CMPA		La catégorie C pour aéronef CMPA comprend la catégorie C pour aéronef autre que CMPA.

\* Applicable uniquement à la catégorie C pour les aéronefs autre que CMPA.

\*\* Applicable uniquement à la catégorie C pour aéronef CMPA.

### 8.1.3.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est impératif de fournir les justificatifs suivants :

- Carte APRS ou liste APRS couvrant les années requises par le tableau ci-dessus.
- Attestation d'expérience couvrant les années d'expériences requises, validée par 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.

Pour rappel : il n'y a aucune qualification de type sur la catégorie A. Les formations agréées Partie 147 « T3 » ne seront pas endossées.

### 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, qui comprend :

- Une partie théorique et les examens associés et ;
- Une partie pratique et les évaluations associées.

La délivrance du certificat de reconnaissance (EASA Form 149 ou EASA Form149a ou EASA Form 149b) atteste la conformité.

La formation pratique peut être effectuée à la suite de la formation théorique ou être intégrée à celle-ci. Toutefois, elle ne doit pas être effectuée avant la formation théorique.

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

Note : L'ajout de la 1ère QT dans une (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 au maximum, si :

- Le candidat est titulaire d'une licence de catégorie A, B ou L5,

ou

- Le candidat a terminé la formation théorique de type et a cumulé au moins 50% de l'expérience de base requise au 66.A.30 (voir §7.1.1.2) pour la catégorie d'aéronef correspondant à la FCE.

La validité des 3 ans est alors décomptée à partir du 1er jour de formation (FCE ou partie théorique de la QT).

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 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 ;
- 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.

### 8.2.1.2. Catégorie C

L'endossement d'une qualification de type pour la catégorie C se fait suivant :

- Qualification de type T4 ; ou
- Qualification de type partie théorique T1 et/ou T2.

La délivrance du certificat de reconnaissance (EASA Form 149 ou EASA Form 149a ou EASA Form 149b) atteste la conformité.

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 et/ou 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

- Une évaluation de type réalisé en organisme agréé Partie 147 ou par une autorité nationale d'un état membre de l'EASA (exemple : MTRE), 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 :

- Sous-groupe 2a : avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur et avions à turboréacteurs classés par l'EASA ;
- Sous-groupe 2b : hélicoptères monomoteurs à turbines ;
- Sous-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 3.

Pour les groupes 3 et 4, la qualification de groupe est délivrée avec des limitations correspondantes.

La représentativité des groupes est définie dans l'annexe 4.

### 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 3).

### 8.2.3. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est demandé de fournir les justificatifs suivants, selon le cas :

- Le ou les certificats de reconnaissance EASA Form 149 et/ou EASA Form 149a et/ou EASA Form 149b (Théorie et/ou Pratique) ;
- Le livret de FCE (pour 1ère QT dans la (sous-)catégorie) ;
- La copie de la lettre d'approbation OSAC (pour une formation réalisée en organisme non agréé Partie 147) ;
- Le certificat de reconnaissance d'évaluation de type (EASA Form 149 et/ou EASA Form 149a et/ou EASA Form 149b) ;
- Le livret d'expérience tel que défini dans l'annexe 2 ;
- Le relevé de tâches F-50-05-1 ou F-50-05-4 (pour justification d'expérience).

**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. Limitations 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 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.

La limitation pressurisation sur le groupe 3 est levée au travers du formulaire F-50-05-1 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 faire 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 supplémentaire, appropriée à la (sous-) catégorie détenue et conforme à l'annexe 2.

### 8.3.5. Constitution du dossier

En plus du dossier administratif (Cf §6.1), il est demandé de fournir les justificatifs suivants, selon le cas :

- Le ou les certificats de reconnaissance EASA Form 148 et/ou EASA Form 148a et/ou EASA Form 148b ;
- Les justificatifs d'expérience tels que définis dans la règle R-50-02,
- Les formulaires F-50-05-1, F-50-05-4 et F-50-05-3 au besoin,
- Le livret d'expérience tel que défini dans l'annexe 2.

## 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 dossier envoyé se compose uniquement du dossier administratif (Cf §6.1).

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

#### 9.2.1. Vers la France

Le détenteur d'une licence Partie 66 émise par un pays membre de l'EASA 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](http://osac.aero), rubrique Services / Mécaniciens / Demande de transfert de licence Part-66, fournir le formulaire F-50-00-1 Annexe 1, les documents demandés dans le formulaire 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 membre de l'EASA est possible sur simple demande. La demande se fera par lettre motivée, envoyée par voie postale avec l'original de la licence.

Le transfert de dossier se fera entre autorités, il convient toutefois au demandeur de contacter l'autorité tiers, afin de vérifier la possibilité du transfert.

### 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 F-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](http://osac.aero), rubrique Services / Mécaniciens / Demande de renouvellement de licence Part-66 ou changement d'adresse ou d'identité avec un courrier explicatif où 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 (congé, 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. Déviation/Dérogation

Toute demande de licence ne répondant pas à un critère défini dans la Partie 66 du règlement ou dans la procédure P-50-00 peut faire l'objet d'une demande de déviation/dérogation, uniquement en cas de circonstances imprévisibles urgentes ou de besoins opérationnels urgents et s'il n'existe pas de solution conforme à la réglementation. Cette demande est établie conformément à la procédure P-04-00, par le formulaire F-04-00-3 qui doit être envoyé avec les éléments justificatifs sur le site internet [osac.aero](http://osac.aero), rubrique Services / Mécaniciens / Demande d'Autorisation Exceptionnelle Part-66.

## 9.6. Lettre de certification

Une certification de licence peut être demandée par une autorité ou un organisme. Pour ce faire, la demande doit parvenir par email à [mecanicien@osac.aero](mailto: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, OSAC ou la DGAC suspend, limite ou retire une licence LMA66 lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité aérienne ou lorsqu'elle a la preuve que son détenteur a effectué ou a participé à un ou plusieurs des actes suivants :

- 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 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 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 le règlement (UE) No 1321/2014.

- Cas 1 : le détenteur de la LMA66 a effectué ou a participé à un ou plusieurs actes ci-dessus avec impact sur la sécurité aérienne :

La demande de mise en œuvre d'une action curative pour remédier au problème de sécurité et la demande de suspension ou limitation est initié par un inspecteur de l'OSAC. Un dossier d'enquête est instruit afin de permettre à OSAC de prendre la décision adéquate.

En parallèle, un dossier de sanction administrative, selon les mêmes modalités que pour le cas 3, est instruit par OSAC.

- Cas 2 : le détenteur de la LMA66 détient une licence falsifiée, ou a obtenu la LMA66 et/ou des qualifications ou catégories qui y sont mentionnées, par falsification des preuves documentaires ou de la licence :

OSAC retire à cette personne l'acte frauduleux, à savoir selon les cas, la licence LMA66 ou les qualifications ou les catégories qui y sont mentionnées par falsification.

En parallèle, un dossier de sanction administrative, selon les mêmes modalités que pour le cas 3, est instruit par OSAC.

- Cas 3 : le détenteur de la LMA66 a effectué ou a participé à un ou plusieurs actes ci-dessus sans impact sur la sécurité aérienne :

Un dossier de sanction administrative comme prévu à l'article R6231-4 du Code des Transports peut être instruit par OSAC. Ce dossier sera présenté à la Commission Administrative de l'Aviation Civile (CAAC). Sur proposition de la CAAC selon les modalités définies dans les articles R6231-6 à 28 du Code des Transports, la DGAC pourra prononcer des sanctions administratives à l'encontre du détenteur d'une LMA66.

Dans tous les cas, la DGAC et/ou OSAC informent les Autorités de l'Aviation Civile des états membres de la décision prise.

# 11. ANNEXE 1 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCE DE BASE

## 11.1. Catégories A, B et C

(EU) 2023/989								
Module	B1.1 A1	B1.2 A2	B1.3 A3	B1.4 A4	B3	B2	B2L	C
	Avions à moteur à turbine	Avions à moteur à pistons	Hélicoptères à moteur à turbine	Hélicoptères à moteur à pistons	Avions non pressurisés à moteurs à pistons MTOM ≤ 2T			
1	X	X	X	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X	X	X	X
4	X (N/A pour A1)	X (N/A pour A2)	X (N/A pour A3)	X (N/A pour A4)	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X	X	X
7	X	X	X	X	X	X	X	X
8	X	X	X	X	X	X	X	X
9	X	X	X	X	X	X	X	X
10	X	X	X	X	X	X	X	X
11	X	X	N/A	N/A	X	N/A	N/A	11, 15 & 17 pour B1.1 ou 11, 16 & 17 pour B1.2 ou 12 & 15 pour B1.3 ou 12 & 16 pour B1.4 ou 13 & 14 pour B2
12	N/A	N/A	X	X	N/A	N/A	N/A	
13	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	X	
14	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	X	
15	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	
16	N/A	X	N/A	X	X	N/A	N/A	
17	X	X	N/A	N/A	X	N/A	N/A	

## 11.2. Catégories L

	Planeurs composites	Planeurs	Motoplaneurs composites et avions ELA1 composites	Motoplaneurs et avions ELA1	Ballons à air chaud	Ballons à gaz	Dirigeables à air chaud	Dirigeables à gaz ELA2	Dirigeables à gaz au-delà de ELA2
Module	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5*
1L Connaissance de base	X	X	X	X	X	X	X	X	N/A
2L Facteurs humains	X	X	X	X	X	X	X	X	N/A
3L Législation aéronautique	X	X	X	X	X	X	X	X	N/A
4L Structure en bois et/ou en tubes métalliques recouverte de tissu	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
5L Structure composite	X	X	X	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
6L Structure métallique	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7L Cellule – Systèmes généraux, mécaniques et électriques	X	X	X	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
8L Motorisation	N/A	N/A	X	X	N/A	N/A	X	X	X
9L Ballons – ballons à air chaud	N/A	N/A	N/A	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A
10L Ballons – ballons à gaz (libre/captif)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	N/A	X	X
11L Dirigeables – Dirigeables à air chaud/à gaz	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	X	X
12L Radio-Com/émetteurs de localisation d'urgence (ELT)/transpondeur/instruments	X	X	X	X	N/A	N/A	X	X	X

\* Les exigences en matière de connaissance de base pour la catégorie L5 sont identiques à celles de tout sous-catégorie B1 (voir tableau §11.1), en plus des autres modules spécifiés dans ce tableau.

## 12. ANNEXE 2 – EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPÉRIENCE DE BASE

### 12.1. 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, **une tâche réalisée est prise en compte par jour travaillé** ;
- L'expérience doit être appropriée à la (sous)-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, trié par date, 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...

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

### 12.2. 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 trié par date et être attesté par un responsable (technique ou qualité) de l'organisme ou par un détenteur de licence pour un personnel de certification 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 (sous-)catégorie, une année d'expérience récente, appropriée à la (sous-)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 8). Dans ce cas, l'expérience devra être récente, c'est-à-dire à hauteur de 50% de la durée requise (au minimum 3 mois dans l'année précédant la demande de modification de la licence) et la totalité dans les 7 dernières années.

### **12.3. 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 ou EMAR/FR.66 valide de facto l'expérience à la catégorie près (Be1 pour B1, Be1.2 pour B3, Be2 pour B2) : une copie de cette licence remplace tout autre document et/ou attestation.

Les licences FRA.66 ou EMAR/FR.66 BeArm et Ce ne permettent pas d'obtenir les mêmes privilèges que pour les catégories ci-dessus.

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 ou L ;
- 1 an minimum pour une demande de catégorie B.

### **12.4. Expérience acquise en organisme agréé Partie 21**

L'expérience acquise dans le domaine de la maintenance lié à la conception des aéronefs (Flight Line et Flight Test) devra être justifiée par un relevé d'expérience attesté par un responsable (technique ou qualité) de l'organisme, tel que défini au §12.2.

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 agréé Partie 145, sera exigée :

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

### **12.5. Expérience acquise hors réglementation européenne**

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

### 13. ANNEXE 3 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION DE TYPE

	QT	Licence B1	Licence B2	Licence C
<b>Groupe 1</b>	<b>Aéronef</b>	Formation au type aéronef : - Théorique + Pratique - FCE pour la 1 <sup>ère</sup> QT dans la catégorie ou sous-catégorie		Formation au type aéronef Théorique

<b>Groupe 2</b>	<b>Aéronef</b>	Identique au Groupe 1 <b>ou</b> Evaluation de type + expérience pratique		Identique au Groupe 1 <b>ou</b> Evaluation de type
	<b>QT sous-groupe complet</b>	QT sur 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe, de constructeurs différents	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique du sous-groupe	QT sur 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe.
	<b>QT groupe constructeur</b>	QT sur 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur.		QT sur 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur

<b>Groupe 3</b>	<b>Aéronef</b>	Identique au groupe 1 ou groupe 2		
	<b>Groupe 3 complet</b>	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique		
		<b>Limitations : B1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avions pressurisés</li> <li>• Aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu</li> <li>• Aéronefs à structure métallique</li> <li>• Aéronefs à structure composite</li> <li>• Aéronefs à structure bois recouverte de tissu</li> </ul> Pas de limitation sur les catégories B2 et C		

	QT	Licence B2L
<b>Groupe 2</b>	<b>QT sous-groupe complet</b> <b>QT groupe constructeur</b>	Démonstration pratique
<b>Groupe 3</b>	<b>Groupe complet</b>	
<b>Groupe 4</b>	<b>Groupe complet</b>	

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

Un 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	<p>Démonstration pratique</p> <p><b>Limitations : B3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu</li> <li>• Aéronefs à structure métallique</li> <li>• Aéronefs à structure composite</li> <li>• Aéronefs à structure bois recouverte de tissu</li> </ul>

	QT	Catégorie	Obtention
Groupe 1	Dirigeable	B2 L5	Formation au type approuvé
Groupe 4	Planeurs composites	L1C	<p>Basée sur la démonstration d'une expérience pratique</p> <p><b>Limitations L1 / L2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu</li> <li>• Aéronefs à structure métallique</li> <li>• Aéronefs à structure composite</li> <li>• Aéronefs à structure bois recouverte de tissu</li> </ul> <p><b>Limitations L3G</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autres que les ballons à gaz ELA1</li> </ul>
	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	

## 14. ANNEXE 4 – CRITÈRES DE REPRÉSENTATIVITÉ - GROUPE AÉRONEFS 2, 3, 4

### 14.1. 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 Airbus Helicopters (Catégorie B1.3)

- Critères de représentativité pour la catégorie B2 – Groupes 2, 3 et 4 :
  - 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.

La représentativité d'un groupe, démontrée uniquement par de l'expérience, se fait au travers du formulaire F-50-05-1 pour les groupes 2 et 3 et au travers du 4.

### 14.2. 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 pour les groupes 2 et 3 et au travers du 4.

Il est utilisé pour l'ajout du groupe 3 ou groupe 4. Un formulaire F-50-05-1 ou F-50-05-4 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 un formulaire F-50-05-1 ou un formulaire F-50-05-4 pour une structure et des formulaires F-50-05-3 pour les autres structures.

#### 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.

#### Formulaire F-50-05-4

Ce formulaire comporte deux parties et se remplit comme le formulaire F-50-05-1 :

- Catégories Planeurs et motoplaneurs – L1, L1C, L2, L2C  
Il faut réaliser au minimum 50% des tâches applicables.
- Catégories Ballons et dirigeables – L3H, L3G, L4H, L4G  
Il faut réaliser au minimum 80% des tâches applicables ainsi que les tâches identifiées comme obligatoires.

## 15. ANNEXE 5 – 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
Habileté 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 01/10/2019 (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 6.1)	28/09/2006 (cf annexe 6.2)	28/09/2012 (cf annexe 6.3)	01/10/2019 (cf annexe 6.3)
	A terminé l'expérience appropriée avant	28/09/2008	28/09/2012	28/09/2017	01/10/2020
	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  $\leq$  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 1<sup>er</sup> octobre 2019 ;
- Titulaires d'une déclaration d'entretien avant le 28 septembre 2009 sur Planeurs, Motoplaneurs, avions de MTOM  $\leq$  1200 kg, ballons et dirigeables.

#### Limitations génériques

Pour les aéronefs de moins de 5,7t, des limitations génériques sont définies au chapitre 5.2 de la R-50-02.

# 16. ANNEXE 6 - LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS

## 16.1. ANNEXE 6-1 - 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.

## 16.2. ANNEXE 6.2 - 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

#### ARMÉE 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 Partie 147

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

### 16.3. ANNEXE 6.3 - Conversion de privilèges pour les avions non pressurisés 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 Partie 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.

## 17. ANNEXE 7 – LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE

### 17.1. ANNEXE 7A - 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
<u>MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE</u>	
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
Certificat de spécialisation Aéronautique option avions moteurs à turbines	A – B1
Certificat de spécialisation Aéronautique option avions moteurs à piston	
Certificat de spécialisation Aéronautique option hélicoptères à moteur à turbine	
Certificat de spécialisation Aéronautique option hélicoptères à moteur à piston	
Certificat de spécialisation Aéronautique option avionique	B2
<u>MINISTÈRE DE LA DÉFENSE</u>	
Licence FRA 66 ou EMAR/FR 66 :	
A	A
Be 1	A - B1
Be 1.2	B3
Be 2	B2
<u>IAAG</u>	
Diplôme AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER1 (AME)	A / B1

## 17.2. ANNEXE 7B - 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)

- **Brevet supérieur Armée de terre de Maintenance Cellule et Motorisation des aéronefs ;**
- **Brevet supérieur Armée de terre d'Avionique des aéronefs.**

#### 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.

### 17.3. ANNEXE 7C – 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.

## 18. ANNEXE 8 – 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

### 18.1. Entre (sous-)catégorie A ou B

VERS DE	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
<b>A1</b>		11* et 16	12	12 et 16	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 2, 8 et 9
<b>EXPERIENCE</b>		6 mois	6 mois	6 mois	24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	24 mois	12 mois	6 mois
<b>A2</b>	11 et 15		12 et 15	12	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 2, 8 et 9
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois		6 mois	6 mois	24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	24 mois	12 mois	6 mois
<b>A3</b>	11 et 17	11, 16 et 17		16	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 2, 8 et 9
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois		6 mois	24 mois	12 mois	24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	12 mois
<b>A4</b>	11, 15 et 17	11 et 17	15		Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 9	Tous sauf 2, 8 et 9
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois		24 mois	12 mois	24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	12 mois
<b>B1.1</b>		11* et 16	12	12 et 16		11* et 16	12	12 et 16	4, 5, 13 et 14	4, 5, 13QS et 14QS	11* et 16
<b>EXPERIENCE</b>		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	6 mois
<b>B1.2</b>	11 et 15		12 et 15	12	11 et 15		12 et 15	12	4, 5, 13 et 14	4, 5 13QS et 14QS	
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois		6 mois	6 mois	24 mois		24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	
<b>B1.3</b>	11 et 17	11, 16 et 17		16	11 et 17	11, 16 et 17		16	4, 5, 13 et 14	4, 5, 13QS et 14QS	11, 16 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	12 mois	12 mois	6 mois
<b>B1.4</b>	11, 15 et 17	11 et 17	15		11, 15 et 17	11 et 17	15		4, 5, 13 et 14	4, 5 13QS et 14QS	11 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois		24 mois	6 mois	24 mois		24 mois	12 mois	6 mois
<b>B2</b>	7, 11, 15 et 17	7, 11, 16 et 17	7, 12 et 15	7, 12 et 16	6, 7, 11, 15 et 17	6, 7, 11, 16 et 17	6, 7, 12 et 15	6, 7, 12 et 16			6, 7, 11, 16 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			12 mois
<b>B2L</b>	7, 11, 15 et 17	7, 11, 16 et 17	7, 12 et 15	7, 12 et 16	6, 7, 11, 15 et 17	6, 7, 11, 16 et 17	6, 7, 12 et 15	6, 7, 12 et 16	13SQ et 14SQ		6, 7, 11, 16 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois		12 mois
<b>B3</b>	11 et 15	11	12 et 15	12	2, 3, 5, 8, 11 et 15	2, 3, 5, 8 et 11	2, 3, 5, 8, 12 et 15	2, 3, 5, 8 et 12	2, 3, 4, 5, 8, 13 et 14	2, 3, 4, 5, 8, 13SQ et 14SQ	
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois		6 mois	6 mois	24 mois	6 mois	24 mois	12 mois	24 mois	12 mois	

\* Seul le sous-module 11.4 (e) est obligatoire (Report EASA - Regulation (EU) 2023/989 Part-66 related issues and proposed - Rev 1 du 22/07/2024)

## 18.2. Entre sous-catégorie L

DE \ VERS		L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
		<b>L1C</b>		4L et 6L	8L	4L, 6L et 8L	9L	10L	8L, 9L et 11L	8L, 10L et 11L
<b>EXPERIENCE</b>			6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois	
<b>L1</b>			8L	8L	9L	10L	8L, 9L et 11L	8L, 10L et 11L	Tous sauf 12L	
<b>EXPERIENCE</b>			6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois	
<b>L2C</b>		4L et 6L		4L et 6L	9L	10L	9L et 11L	10L et 11L	Tous sauf 8L et 12L	
<b>EXPERIENCE</b>					12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois	
<b>L2</b>					9L	10L	9L et 11L	10L et 11L	Tous sauf 8L et 12L	
<b>EXPERIENCE</b>					12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois	
<b>L3H</b>	5L, 7L et 12L	4L, 5L, 6L, 7L et 12L	5L, 7L, 8L et 12L	4L, 5L, 6L, 7L, 8L et 12L		10L	8L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	Tous	
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			6 mois	6 mois	24 mois	
<b>L3G</b>	5L, 7L et 12L	4L, 5L, 6L, 7L et 12L	5L, 7L, 8L et 12L	4L, 5L, 6L, 7L, 8L et 12L	9L		8L, 9L, 11L et 12L	8L, 11L et 12L	Tous sauf 10L	
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			6 mois	6 mois	24 mois	
<b>L4H</b>	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L		10L		10L	Tous sauf 8L, 11L et 12L	
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois					24 mois	
<b>L4G</b>	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	9L		9L		Tous sauf 8L, 10L, 11L et 12L	
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois					24 mois	
<b>L5</b>	<b>B1.1</b>				9L		9L			
<b>EXPERIENCE</b>		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			
<b>L5</b>	<b>B1.2</b>				9L		9L			
<b>EXPERIENCE</b>		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			
<b>L5</b>	<b>B1.3</b>	7L	7L	7L	7L	9L	9L			
<b>EXPERIENCE</b>		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			
<b>L5</b>	<b>B1.4</b>	7L	7L	7L	7L	9L	9L			
<b>EXPERIENCE</b>		12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois			

L'expérience peut être réduite de 50% et donner lieu à une licence assortie de limitations (Cf §8.1.2.2).

### 18.3. D'une catégorie / sous-catégorie A/B vers L

DE \ VERS	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
<b>A1</b>	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 9
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>A2</b>	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 9
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>A3</b>	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 9
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>A4</b>	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 2L	Tous sauf 9
<b>EXPERIENCE</b>	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>B1.1</b>	12L	12L	8L et 12L	8L et 12L	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
<b>B1.2</b>	12L	12L	8L et 12L	8L et 12L	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L
<b>EXPERIENCE</b>					12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
<b>B1.3</b>	7L et 12L	7L et 12L	7L, 8L et 12L	7L, 8L et 12L	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
<b>B1.4</b>	7L et 12L	7L et 12L	7L, 8L et 12L	7L, 8L et 12L	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
<b>B2</b>	5L et 7L	4L, 5L, 6L et 7L	5L, 7L et 8L	4L, 5L, 6L, 7L et 8L	9L	10L	8L, 9L et 11L	8L, 10L et 11L	6, 7, 11 ou 12, 15 ou 16, 17, 8L, 10L, 11L
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>B2L</b>	5L, 7L et 12LSQ	4L, 5L, 6L, 7L et 12LSQ	5L, 7L, 8L et 12LSQ	4L, 5L, 6L, 7L, 8L et 12LSQ	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12LSQ	10L et 11L	6, 7, 11 ou 12, 15 ou 16, 17, 8L, 10L, 11L, 12LSQ
<b>EXPERIENCE</b>	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	24 mois
<b>B3</b>	12L	12L	8L et 12L	8L et 12L	9L	10L	8L, 9L, 11L et 12L	8L, 10L, 11L et 12L	2, 3, 5, 8, 11 ou 12, 8L, 10L, 11L, 12L
<b>EXPERIENCE</b>					12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois

## 18.4. D'une catégorie / sous-catégorie L vers A/B

DE \ VERS	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
<b>L1C</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois
<b>L1</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois
<b>L2C</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	12 mois	24 mois	24 mois	36 mois	12 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	12 mois
<b>L2</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	12 mois	24 mois	24 mois	36 mois	12 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	12 mois
<b>L3H</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	30 mois	30 mois	30 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	30 mois
<b>L3G</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	30 mois	30 mois	30 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	30 mois
<b>L4H</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	30 mois	30 mois	30 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	30 mois
<b>L4G</b>	Tous les modules										
<b>EXPERIENCE</b>	30 mois	30 mois	30 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	48 mois	30 mois	30 mois
<b>L5</b>   <b>B1.1</b>		11	12	12		11 et 16	12	12 et 16	4, 5 et 13	4, 5 et 13SQ	11 et 16
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois
<b>L5</b>   <b>B1.2</b>	11		12	12	11 et 15		12 et 15	12	4, 5 et 13	4, 5 et 13SQ	
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois
<b>L5</b>   <b>B1.3</b>	11	11			11 et 17	11, 16 et 17		16	4, 5 et 13	4, 5 et 13SQ	11, 16 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois
<b>L5</b>   <b>B1.4</b>	11	11			11, 15 et 17	11 et 17	15		4, 5 et 13	4, 5 et 13SQ	11 et 17
<b>EXPERIENCE</b>	24 mois	24 mois	24 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	36 mois	24 mois	24 mois



**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](http://www.ecologie.gouv.fr)