

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice **G**

27 juin 2018

Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Partie-66

P-50-00



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCÉDURE

CE DOCUMENT EST MIS À JOUR.

réorganisation de la procédure

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

SOMMAIRE

1	OBJET	5
2	DOMAINE D'APPLICATION	5
3	AUTORITÉ	5
4	RÉFÉRENCES	5
5	ABRÉVIATIONS	6
6	ÉCHÉANCES RÉGLEMENTAIRES	7
7	PRESENTATION DE LA LMA66	8
8	LA LICENCE INITIALE	9
8.1	LA LICENCE PAR LA VOIE STANDARD	9
8.1.1	Catégories « A » « B »	9
8.1.1.1	Connaissance de base	9
8.1.1.2	Expérience de base	9
8.1.1.3	Constitution du dossier	10
8.1.2	CATEGORIE « C »	11
8.1.2.1	Connaissance de base	11
8.1.2.2	Expérience de base	11
8.1.2.3	Constitution du dossier	11
8.2	LA LICENCE PAR CONVERSION DE DROITS ACQUIS	12
8.2.1	Principes de la conversion de droits	12
8.2.2	Constitution du dossier	12
9	MODIFICATION DE LICENCE	13
9.1	AJOUT DE CATEGORIE	13
9.1.1	Catégorie A & B	13
9.1.1.1	Connaissance de base	13
9.1.1.2	Expérience de base	13
9.1.1.3	Constitution du dossier	13
9.1.2	Catégorie C	13
9.1.2.1	Voie des études	13
9.1.2.2	Voie de l'expérience	14
9.1.2.3	Constitution du dossier	14
9.2	AJOUT DE QUALIFICATION DE TYPE	15
9.2.1	Aéronef du Groupe 1	15
9.2.1.1	Catégorie B	15
9.2.1.2	Catégorie C	15
9.2.2	Aéronef du Groupe 2 et 3	16
9.2.2.1	Qualification individuelle	16
9.2.2.2	Qualification de (sous-)groupe	16
9.2.3	Constitution du dossier	16
9.3	LEVÉE DE LIMITATIONS	17
9.3.1	Limitation structure/pressurisation sur du groupe 3	17
9.3.2	Limitation structure sur une licence B3	17
9.3.3	Limitation issues de la conversion de droits acquis	17
9.3.4	Constitution du dossier	17
10	AUTRES DEMANDES	18
10.1	RENOUVELLEMENT DES LICENCES LMA66	18
10.2	TRANSFERT DE LICENCE	18
10.2.1	Vers la France	18
10.2.2	De la France vers une autre autorité	18
10.3	VOL OU PERTE DE LA LICENCE	18
10.4	CHANGEMENT D'ADRESSE	18
11	RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE LMA66	19

ANNEXE 1 - EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE	20
ANNEXE 2 - EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION DE TYPE	21
ANNEXE 3 - CRITERES DE REPRESENTATIVITE - GROUPE AERONEFS 2.....	22
ANNEXE 4 - CONVERSION DES DROITS ACQUIS (REGLE DU GRAND-PERE)	23
ANNEXE 5 - LISTES DES DIPLOMES OU TITRES DE MECANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS...	25
ANNEXE 6 - LISTES DES DIPLOMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIEE POUR LA REDUCTION D'EXPERIENCE DE BASE	28
ANNEXE 7 - MODULES DE BASE / EXPERIENCE NECESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATEGORIE.....	30
ANNEXE 8 – CHECK LIST DE CONSTITUTION DE DOSSIER	31

1 OBJET

Cette procédure a pour objet de :

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

2 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.

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

3 AUTORITÉ

La société « Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile » (OSAC), 14 boulevard des Frères Voisin - 92130 Issy-les-Moulineaux, partie de l'Autorité compétente de la France en vertu de l'arrêté du 22 février 2013 modifié (NOR: TRA1305327A), effectue l'instruction des demandes de licence de maintenance d'aéronefs, leur délivrance et leurs modifications.

4 RÉFÉRENCES

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

Règlementation européenne :

- Règlement (EU) 1321/2014 du 26 Novembre 2014 et amendement (UE) 2015/1088 du 03 juillet 2015

Règlementation EASA :

- Décision N° : 2015/029/R du 17 décembre 2015: AMC and GM to EU 1321/2014.

Documents DSAC :

- R-50-01 Crédit d'examen pour la Partie 66 des détenteurs de diplômes et/ou titre nationaux
- R-50-02 Levée des limitations portées sur les LMA66
- P-51-00 Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Nationales de Maintenance Aéronefs (LNMA)
- P-50-04 Examens de type pour les aéronefs des groupes 2 & 3
- Formulaire 19 formulaire de demande de LMA66
- 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

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

	P - 50 - 00	Indice G	27 juin 2018	Page : 5
---	--------------------	-----------------	---------------------	-----------------

5 ABRÉVIATIONS

AMC :	Acceptable Means of Compliance – <i>Moyens acceptable de conformité</i>
LMA :	Licence de Maintenance d'Aéronefs LMA66
LNMA :	Licence Nationale de Maintenance Aéronefs
145 :	Partie 145 (annexe II) du règlement 1321/2014 (organisme de maintenance)
147 :	Partie 147 (annexe IV) du règlement 1321/2014 (organisme de formation à la maintenance)
APRS :	Approbation pour Remise en Service
FCE :	Formation en Cours d'Emploi
EASA :	European Aviation Safety Agency – <i>Agence européenne de la sécurité aérienne</i>
M/F :	Partie M (annexe I) sous partie F du règlement 1321/2014 (organisme de maintenance)
MOE :	Manuel d'Organisme d'Entretien
MTOM :	Maximum Take-Off Mass – <i>Masse Maximale au Décollage</i>
MTRE:	examineur (Maintenance type rating examiner)
QT :	qualification de type
TAC :	transport aérien commercial

6 ÉCHÉANCES RÉGLEMENTAIRES

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

Catégorie	Date obligation licence LNMA ou Partie 66	Date obligation licence Partie 66
AÉRONEFS UTILISES EN TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL :		
Tous types	Non applicable	A compter du 28 septembre 2008
AÉRONEFS UTILISES EN AVIATION GÉNÉRALE :		
Hors cadre agréé :		
Tous aéronefs non lourds	A compter du 28 septembre 2010	Idem aux exigences en cadre agréé
Cadre agréé :		
Aéronefs lourds	Non applicable	A compter du 28 septembre 2009
Hélicoptères monomoteurs	Non applicable	A compter 28 septembre 2011
Avions à turbine, ou pressurisés ou avec $2T < MTOM \leq 5,7 T$	Non applicable	A compter du 28 septembre 2011
Avions non pressurisés à pistons avec $1,2T < MTOM \leq 2T$	A compter du 28 septembre 2012	A compter du 28 septembre 2014
Avions non pressurisés à pistons avec $MTOM \leq 1,2 T$ moto-planeurs, planeurs Ballons à air chaud, à gaz Dirigeables	A compter du 28 septembre 2013 (voir Note 1)	A compter du 1 ^{er} octobre 2020*

* Sous conditions de la validation du texte par l'UE
La délivrance de la licence ne sera possible qu'après le 1^{er} octobre 2019.

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

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

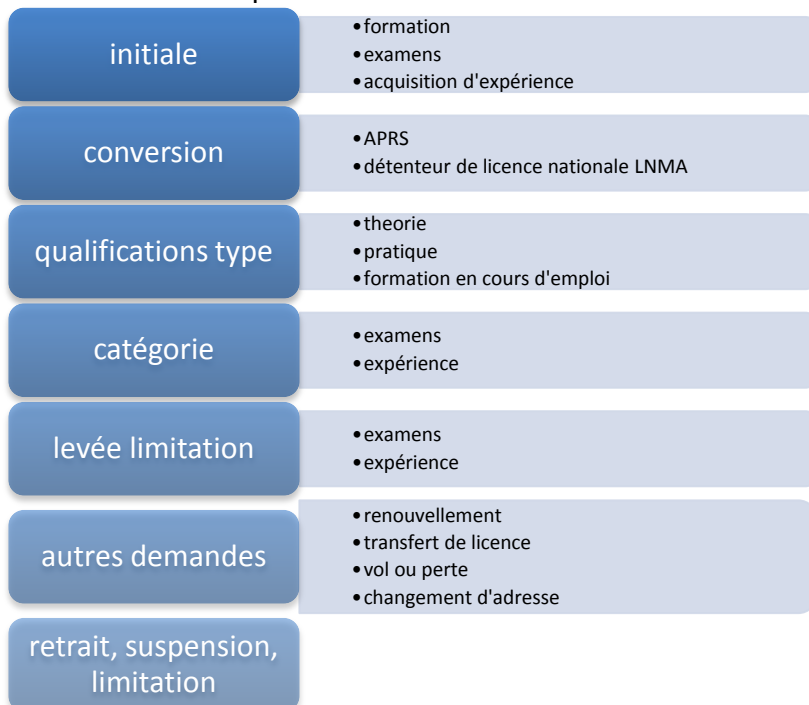
L'obligation de détention de licence LMA66 ne s'applique pas à l'APRS d'un moteur, hélice, pièce ou équipement.

7 PRESENTATION DE LA LMA66

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

L'architecture de la procédure se fait comme suit :



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 § 9.1
- 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 § 9.2.

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

- La licence originale, si elle existe,
- Un Formulaire 19 dûment rempli et validé,
- Une copie de pièce d'identité (Passeport / Carte d'identité) en cours de validité,
- Une copie d'un justificatif de domicile.

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...)



aucun document ne sera retourné par voie postale sauf si le dossier reçu est incomplet.

8 LA LICENCE INITIALE

8.1 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.

8.1.1 Catégories « A » « B »

8.1.1.1 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.

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.

8.1.1.2 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
 - o Réalisée en organisme Part-147, dont la durée minimale est fixée dans l'Appendice I de l'annexe IV (Partie 147)
 - o Doit être en adéquation avec la catégorie demandée.
 - o Fait l'objet d'un certificat de reconnaissance Part-147 (EASA Form 148) délivré par le centre de formation agréé Part-147 avec la mention « Formation de base »
 - o Donne droit à la réduction du temps d'expérience maximale.
- Formation technique appropriée
 - o Formation reconnue par la DGAC, elle est listée en annexe 5 de cette procédure.
 - o Le diplôme obtenu permet de justifier de cette formation. Un relevé de notes peut être acceptable sous condition.
 - o 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 sera obligatoire de démontrer une année récente.

<u>Temps minimum d'expérience à cumuler</u>	A ou B1-2 ou B1-4 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 5)	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.

8.1.1.3 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

8.1.2 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.

8.1.2.1 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.

8.1.2.2 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 :

- Bureau Technique
- Préparation de chantier
- Revue de navigabilité
- Etc...

De l'expérience récente et une période de 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base sont obligatoires.

Cette expérience devra être attestée à minima, au travers d'un formulaire 19.

8.1.2.3 Constitution du dossier

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

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

8.2 La licence par conversion de droits acquis

REF : 66.A.70

8.2.1 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

Cette conversion, aussi appelée règle du grand-père permet d'obtenir une licence ou partie de licence. Toute modification ultérieure se fera conformément au §9

Les différentes règles de conversion, rappelées en annexe 4, peuvent être cumulées sur une même licence mais chaque règle ne peut être appliquée qu'une seule fois.

8.2.2 Constitution du dossier

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

- Détenteur d'une APRS ou de la LNMA
 - o La copie de la Carte ou attestation APRS
 - o la licence nationale LNMA.
- Autres cas
 - o Le formulaire F-50-05-2 et ses justificatifs
 - o Le relevé d'expérience démontrant l'année d'expérience récente
 - o 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 .

9 MODIFICATION DE LICENCE

9.1 Ajout De Catégorie

REF : 66.A.25 et 66.A.30

Afin d'ajouter une catégorie sur une licence, il est nécessaire de lever les limitations 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.

Note : la limitation de masse 5 700kg sera reportée sur la catégorie ajoutée.

9.1.1 Catégorie A & B

9.1.1.1 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.

9.1.1.2 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.

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

9.1.1.3 Constitution du dossier

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

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

9.1.2 Catégorie C

9.1.2.1 Voie des études

Pour l'ajout d'une catégorie C par la voie des études se référer au § 8.1.2

9.1.2.2 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 CMPA	3 ans	5 ans
aéronefs autres que CMPA	3 ans	3 ans

9.1.2.3 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.

9.2 Ajout De Qualification De Type

REF : 66.A.45

Chaque aéronef est classé dans un groupe aéronef (3 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.

9.2.1 Aéronef du Groupe 1

9.2.1.1 Catégorie B

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.

La partie théorique doit être 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 1^{ère} 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 1^{er} jour de formation (FCE ou théorie).

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.

9.2.1.2 Catégorie C

Pour obtenir une qualification de type sur une licence LMA 66, 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.

9.2.2 Aéronef du Groupe 2 et 3

9.2.2.1 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 §9.3.1

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

9.2.2.2 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 constructeur

Les critères d'obtention des (sous-)groupes sont définis dans le tableau en annexe 2

Pour le Groupe3, uniquement la qualification de groupe est délivrée avec des limitations correspondantes.

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

9.2.3 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).

9.3 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 et 66.A.45-g)
- Les limitations issues de la conversion des droits acquis (66.A.70)

9.3.1 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 :

- avions pressurisés,
- avions avec une structure métallique,
- avions avec une structure composite,
- avions avec une structure bois,
- avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu.

Ces limitations se lève par démonstration d'expérience correspondante, formalisée au travers d'un relevé de tâches F-50-05-1. Se référer à l'annexe 1 pour l'utilisation de ce formulaire.

9.3.2 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.

- avions avec une structure métallique,
- avions avec une structure composite,
- avions avec une structure bois,
- avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu.

Ces limitations se lève par démonstration d'expérience correspondante, formalisée au travers d'un relevé de tâches F-50-05-1.

9.3.3 Limitation issues de la conversion de droits acquis

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

- soit générique (comparaison des droits validés avec les connaissances/examens de base définis dans la partie 66),
- soit technique (induite par type aéronef ou travaux autorisés).

Elles peuvent être levées suite à la réussite aux modules tels que définis dans la R-52.02. Cette règle identifie les différentes limitations existantes.

Lorsqu'un détenteur de LMA 66 lève une limitation sur une catégorie sans formation spécifique sur les QT détenues, cette limitation est reportée sur chaque QT.

9.3.4 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

	P - 50 - 00	Indice G	27 juin 2018	Page : 17
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

10 AUTRES DEMANDES

10.1 Renouvellement des licences LMA66

La LMA 66 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 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.

10.2 Transfert De Licence

10.2.1 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 par email (mecanicien@osac.aero) 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.

10.2.2 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 par courrier à OSAC/Pôle Formation ou par email à mecanicien@osac.aero.

Le transfert de dossier se fera entre autorités.

10.3 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 19 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.

10.4 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 au Pôle Formation 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.

	P - 50 - 00	Indice G	27 juin 2018	Page : 18
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

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 (congrés, 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.

11 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 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

	P - 50 - 00	Indice G	27 juin 2018	Page : 19
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

ANNEXE 1 - EXIGENCES EN MATIERE D'EXPERIENCE

- 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 de travail
- L'expérience doit être appropriée à la catégorie de base recherchée.

C'est-à-dire qu'elle devra comprendre l'ensemble des activités d'entretien des aéronefs représentatifs de la catégorie, en terme de diversité de systèmes, nature et complexité de tâches.

- 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. la synthèse permettant de vérifier la conformité de l'expérience se fera sur le formulaire F-50-05-0, disponible sur le site d'OSAC.

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 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.

- 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 : Livret Professionnel, etc...). A noter que la licence FRA.66, en cours de validité, valide de facto l'expérience, aux catégories et limitations près.

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

- Expérience acquise hors réglementation européenne

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

Dans le cas contraire, OSAC se réserve le droit de refuser la demande.

ANNEXE 2 - EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION DE TYPE

	QT	Licence B1 / B3	Licence B2	Licence C
Groupe 1	Aéronef	Formation de type aéronef : - Théorique + Pratique - FCE pour la 1 ^{ère} QT dans la catégorie ou sous-catégorie		Formation de type aéronef Théorique

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

Groupe 3	Aéronef	Identique au groupe 1 ou groupe 2		
	Groupe 3 complet	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique		
		Limitations: B1 <ul style="list-style-type: none"> • avions pressurisés • structure métallique • structure composite • structure en bois • structure en treillis métallique entoilée 		

Groupe 3	Avions de moins de 2 tonnes non pressurisés	Démonstration pratique Limitations: B3 <ul style="list-style-type: none"> • structure métallique • structure composite • structure en bois • structure en treillis métallique entoilée 	Non applicable	
-----------------	--	--	----------------	--

ANNEXE 3 - CRITERES DE REPRESENTATIVITE - GROUPE AERONEFS 2

- 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.

- o 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)

- o 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,
- Pilote Automatique,
- cockpit numérique)

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

- Représentativité par expérience - Catégorie B1.2 et B3 - Groupe 3

La représentativité d'un groupe, démontrée uniquement par de l'expérience, se fait au travers de formulaire F-50-05-1.

Utilisé pour :

- Ajout du groupe 3
- Levée de limitation structurelle sur le groupe 3

Note : Un formulaire F-50-05-1 par structure doit être fourni.

Il est possible d'inscrire plusieurs aéronefs (bien identifiés) de même structure sur un même formulaire.

- 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
- Le faire contresigner par une personne détenant les privilèges (LMA66 ou LNMA avec QT)
- compléter la dernière page du livret.

Dans le cas d'une levée de limitation structurelle ou de pressurisation une attention particulière sera donnée aux tâches suivantes :

- 288-293 pour la structure
- 54 pour la pressurisation

ANNEXE 4 - CONVERSION DES DROITS ACQUIS (REGLE DU GRAND-PERE)

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

MTOM	> 5700 kg	< 5700 kg	< 2000 kg
habilitée APRS ou éligible APRS	en organisme JAR-145 avant le 01/06/2001	Avant le 28/09/2006	Avant le 28/09/2012
« en cours de qualification APRS »	en organisme JAR-145		
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)
A terminé l'expérience appropriée avant	28/09/2008	28/09/2012	28/09/2017
A validé une QT 147	Avant le 28/09/2008	avant le 28/09/2012	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 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.

MTOM \leq 1200 kg : Il n'y a pas de conversion à ce jour : la licence nationale LNMA suffit. Les critères d'obtention sont définis dans la procédure P-51-00.

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 en TAC	A l'exclusion des aéronefs en TAC
UEA	A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 2730 kg A l'exclusion des aéronefs en TAC	

ANNEXE 5 - LISTES DES DIPLOMES OU TITRES DE MECANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS

ANNEXE 5-1 - CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AERONEFS 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.

ANNEXE 5.2 - CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AERONEFS 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 Part 147

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

	P - 50 - 00	Indice G	27 juin 2018	Page : 26
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

ANNEXE 5.3 - CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AVIONS NON PRESSURISES MTOM ≤2T

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

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

ANNEXE 6 - LISTES DES DIPLOMES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE

ANNEXE 6A - OBTENUS APRES 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
<u>MINISTÈRE DE LA DÉFENSE</u>	
la licence FRA 66 :	
A	A
B _E 1	A -B1
B _E 2	B2
<u>IAAG</u>	
Diplôme AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER1 (AME)	A /B1

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*

ANNEXE 7 - MODULES DE BASE / EXPERIENCE NECESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATEGORIE

ATTENTION : la lecture de ce tableau se fait par ligne, pas par colonnes

VERS DE	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
EXPERIENCE		6 mois	6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	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 sauf 2, 3 et 8
EXPERIENCE	6 mois		6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	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 sauf 2, 3 et 8
EXPERIENCE	6 mois	6 mois		6 mois	2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans	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 sauf 2, 3 et 8
EXPERIENCE	6 mois	6 mois	6 mois		2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans	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 sauf 2, 3 et 8
EXPERIENCE		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois	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	Module 16
EXPERIENCE	6 mois		6 mois	6 mois	2 ans		2 ans	6 mois	2 ans	
B1.2	Modules 11A et 15		Module 12 et 15	Module 12	Modules 5, 11A et 15		Modules 12 et 15	Module 12	Modules 4, 5, 13 et 14	
EXPERIENCE	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	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 11C, 16 et 17B
EXPERIENCE	6 mois	6 mois	6 mois		2 ans	6 mois	2 ans		2 ans	6 mois
B1.4	Modules 11A, 15 et 17A	Modules 11B et 17A	Module 15		Modules 11A, 15 et 17A	Modules 11B et 17A	modules 5 et 15		Modules 4, 5, 13 et 14	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, 15 et 17A	Modules 6, 7A, 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	none	6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans	
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	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	Tous les modules	

ANNEXE 8 – CHECK LIST DE CONSTITUTION DE DOSSIER

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 taches 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)