

# PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice **F**  
24 octobre 2016

## **Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Partie-66**

**P-50-00**



DSAC

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

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## ÉVOLUTION DE LA PROCÉDURE

CE DOCUMENT EST MIS À JOUR.

révision des annexes

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à [partie-66@osac.aero](mailto:partie-66@osac.aero).

# SOMMAIRE

1	OBJET .....	4
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	4
3	AUTORITÉ .....	4
4	RÉFÉRENCES .....	4
5	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS .....	5
5.1	Abréviations .....	5
5.2	Définitions .....	5
6	ÉCHÉANCES RÈGLEMENTAIRES .....	6
7	PRINCIPES DE BASE DE LA PARTIE-66 .....	7
7.1	Privilèges de la licence Partie 66 .....	7
7.2	Les catégories de base .....	7
7.3	Les qualifications de type et de (sous-)groupe .....	8
7.4	Limitations .....	8
8	CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE PARTIE-66 PAR LA VOIE STANDARD .....	9
8.1	Exigences en matière de connaissances de base .....	9
8.2	Exigences en matière d'expérience de base .....	9
8.2.1	Durée minimale de l'expérience pour l'obtention d'une licence initiale .....	9
8.2.2	Durée minimale de l'expérience pour l'ajout d'une catégorie/sous catégorie sur une licence .....	10
8.2.3	Nature et justification de l'expérience requise .....	10
8.2.4	Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils .....	11
8.2.5	Cohérence de la formation de base .....	11
8.3	Qualifications de type et de groupe .....	11
9	CONVERSION DES DROITS ACQUIS (RÈGLE DU GRAND-PÈRE) .....	13
9.1	Principe .....	13
9.2	Aéronefs de MTOM > 5700 kg .....	14
9.3	Aéronefs de MTOM ≤ 5700 kg avant le 28/09/2006 .....	15
9.4	Avions non pressurisés de MTOM ≤ 2000kg avant le 28/09/2012 .....	15
9.5	Modalités pratiques .....	15
9.6	Levée des limitations issues de la « règle du grand-père » .....	15
10	DÉLIVRANCE INITIALE D'UNE LICENCE PARTIE-66 .....	16
10.1	Constitution des dossiers de demande de licence .....	16
10.1.1	Formulaire 19 de l'EASA .....	16
10.1.2	Titres ou diplômes de formation & examens de base .....	16
10.1.3	Expérience .....	16
10.1.4	Qualification de type ou tâche .....	17
10.2	Échange de Licence JAR-66 .....	17
10.3	Délivrance de la licence .....	18
11	RÉVISION DES LICENCES PARTIE-66 .....	18
11.1	Constitution des dossiers .....	18
11.1.1	Changement d'adresse ou d'état-civil .....	18
11.1.2	Ajout d'une catégorie, ou sous-catégorie de base, levée des limitations .....	18
11.1.3	Ajout d'une qualification de type ou de sous-groupe .....	18
11.2	Délivrance de la licence modifiée .....	19
12	RENOUVELLEMENT DES LICENCES PARTIE-66 .....	19
13	TRANSFERT DE LICENCE .....	19
13.1	Vers la France .....	19
13.2	De la France vers une autre autorité .....	19
	VOL OU PERTE DE LA LICENCE .....	20
14	RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE PARTIE-66 .....	20
	ANNEXE 1 - LISTES DES DIPLÔMES RECONNUS POUR LA LICENCE C PAR LA VOIE DES ÉTUDES SUPÉRIEURES .....	21
	ANNEXE 2 - <b>CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AÉRONEFS DE MTOM &gt;5,7t</b> .....	22
	ANNEXE 3 - <b>CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AÉRONEFS DE MTOM ≤5,7t</b> .....	23
	ANNEXE 4 - <b>CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AVIONS NON PRESSURISÉS DE MTOM ≤2T</b> .....	24
	ANNEXE 5 - <b>LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES RECONNUS COMME FORMATION TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE</b> .....	25
	ANNEXE 6 - <b>MODULES DE BASE NÉCESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATÉGORIE</b> .....	26

## 1 OBJET

Cette procédure a pour objet de :

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

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

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

Elle 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 (CE) N° 1321/2014 du 26/11/2014

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

Règlementation EASA :

- Décision N° 2015/029/R du 17 décembre 2015

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

Documents DSAC :

- \* R-50-01 - Crédit d'examen pour la Partie 66 des détenteurs de diplômes et/ou titre nationaux
- \* R-50-02 - Levée des limitations portées sur les licences de maintenance d'aéronefs Partie-66
- \* P-51-00 - Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Nationales de Maintenance Aéronefs (LNMA)
- \* P-50-04 – Examens de type organisés par la DGAC pour les aéronefs des groupes 2 & 3 de la Partie 66.
- \* Formulaire 19 - Demande initiale/modification/renouvellement de validité d'une licence de maintenance d'aéronefs Partie 66
- \* F-50-05-0 - Livret d'enregistrement de l'expérience des mécaniciens aéronautiques
- \* F-50-05-1 - Relevé des tâches pratiques réalisées sur des aéronefs des Groupes 2 & 3
- \* F-50-05-2 – Validation des Droits Acquis (VADA)

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

## 5 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

### 5.1 Abréviations

AMC :	Acceptable Means of Compliance – <i>Moyen acceptable de conformité</i> (
LMA :	Licence de Maintenance d'Aéronefs Partie-66
LNMA :	Licence Nationale de Maintenance Aéronefs
145 :	Partie 145 (annexe II) du règlement 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:	Maintenance type rating examiner

### 5.2 Définitions

#### Formation en Cours d'Emploi :

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

#### ELA1 :European Light Aircraft 1:

- i. un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisé complexe;
- ii. un planeur ou moto planeur d'une MTOM inférieure ou égale à 1 200 kg;
- iii. un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m<sup>3</sup> pour les ballons à air chaud, 1 050 m<sup>3</sup> pour les ballons à gaz et 300 m<sup>3</sup> pour les ballons à gaz captifs;
- iv. un dirigeable conçu pour 4 occupants au maximum et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à gaz;

#### ELA2: European Light Aircraft 2

- i. un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii. un planeur ou moto planeur d'une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg;
- iii. un ballon;
- iv. un dirigeable à air chaud;
- v. un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes:
  - poids statique de 3 % maximum,
  - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
  - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et
  - commandes non assistées;
- vi. un aéronef à voilure tournante très léger;

## 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
<b>AÉRONEFS UTILISES EN TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL :</b>		
Tous types	Non applicable	A compter du 28 septembre 2008
<b>AÉRONEFS UTILISES EN AVIATION GÉNÉRALE :</b>		
<b>Hors cadre agréé :</b>		
Tous aéronefs non lourds	A compter du 28 septembre 2010	Idem aux exigences en cadre agréé
<b>Cadre agréé :</b>		
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 <sup>er</sup> octobre 2019*

\* La délivrance de la licence ne sera possible qu'après le 1<sup>er</sup> octobre 2018

Note 1: Pour les tâches avioniques, il n'y a pas de LNMA. La licence Partie 66 de catégorie B2 est seule possible. Pour les planeurs, par décision nationale, toute licence B2 avec une qualification de type ou de groupe avion est acceptable.

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

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

## 7 PRINCIPES DE BASE DE LA PARTIE-66

Une licence Partie-66 peut être obtenue :

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

### 7.1 Privilèges de la licence Partie 66

Une licence Partie 66 permet à son titulaire d'exercer des prérogatives dans un domaine identifié sur la licence.

Ce domaine est défini en termes de :

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

Note:

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

### 7.2 Les catégories de base

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

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

Note: se référer au règlement 1321/2014 (66.A.20) pour obtenir plus de détails.

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

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

Note:

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

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

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

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

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

### 1.4 Limitations

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

Il existe deux types de limitations :

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



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

### 8.1 Exigences en matière de connaissances de base

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

Lors de la demande de licence initiale ou lors d'une demande d'ajout de catégorie ou sous catégorie, le mécanicien doit démontrer qu'il possède le niveau de connaissances de base exigé en passant avec succès les examens dans un organisme de formation agréé Partie-147. (OSAC n'organise pas d'examen pour les catégories de base).

Un candidat peut être exempté de certains examens s'il a obtenu les diplômes reconnus par la DGAC (mécanisme dit de « crédit d'examen ») listés dans la règle DSAC R-50-01.

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

Au-delà des 10 ans et dans la limite de 10 années supplémentaires, la demande de licence pourra être faite sous condition : des examens complémentaires pourront être exigés si les exigences de connaissances définies dans l'Appendice II de la Partie 66 ont évolué depuis l'examen.

Note : l'enveloppe des 10 années prévoit l'acquisition des modules et le temps d'expérience associé (cf §.8.2 et 66.A.30)

Les diplômes ou titres reconnus par la DGAC font l'objet des annexes 1 à 5.

### 8.2 Exigences en matière d'expérience de base

La Partie-66 impose, en complément des connaissances théoriques, une expérience minimale. Il n'est pas obligatoire de suivre une formation préalablement à l'examen. Toutefois la durée de l'expérience requise pour la délivrance de la licence dépend du suivi ou non d'une formation, et de la nature de cette formation.

#### 8.2.1 Durée minimale de l'expérience pour l'obtention d'une licence initiale

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

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

Pour les catégories A et B :

	A ou B1-2 ou B1-4 ou B3	B1-1 ou B1-3 ou B2
A suivi une formation de base complète et conforme à la Partie 66 dans un organisme Partie 147	<b>1 an</b>	<b>2 ans</b>
A suivi une formation technique appropriée (cf. annexe 5)	<b>2 ans</b>	<b>3 ans</b>
N'a pas suivi de formation de base Partie-147 et n'a pas reçu de formation technique appropriée	<b>3 ans</b>	<b>5 ans</b>

Pour la catégorie C ,  
 Par la voie des études supérieures :  
 3 ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien incluant 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base

Nota : les études supérieures reconnues sont listées en annexe 1

### 8.2.2 Durée minimale de l'expérience pour l'ajout d'une catégorie/sous catégorie sur une licence

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

Pour les catégories A et B :

Les durées d'expérience requises sont définies à l'Appendice IV de la Partie-66 ainsi qu'à l'annexe 6 du présent document.

La moitié de cette expérience doit être récente, sans pouvoir être inférieure à 3 mois.

Note : un relevé d'expérience propre à la catégorie demandée permettra de faciliter le traitement de la demande d'amendement de licence,

Pour la catégorie C :

Le postulant doit avoir exercé en tant que personnel de certification ou en tant que personnel de soutien (cf 145.A.35), 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

	B1.1 – B1.3 – B2	B1-2 – B1-4
aéronefs lourds	3 ans	5 ans
aéronefs autres que aéronefs lourds	3 ans	3 ans

### 8.2.3 Nature et justification de l'expérience requise

L'expérience doit être appropriée à la catégorie de base recherchée, c'est-à-dire qu'elle devra comprendre l'ensemble des activités d'entretien des aéronefs représentatifs de la catégorie, conformément à l'AMC 66.A.30.

L'expérience doit être détaillée au travers de relevés **d'expérience** et de formulaires 19 (autant que d'organismes). Chaque relevé de **d'expérience** devra au minimum identifier le type d'aéronef, l'ATA, la nature de la tâche et la date de réalisation. **Le formulaire F.50.05.0 est disponible sur le site OSAC et peut servir à cet effet.**

Nota : les mentions génériques telles que : visite journalière, hebdomadaire, xx heures, etc, ne seront pas pris en compte sans être au préalable défini par type de tâche/ATA.

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.

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

L'expérience acquise lors de la phase d'apprentissage n'est pas prise en compte dans le cumul de l'expérience de base.

#### 8.2.4 Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils

L'expérience acquise dans le domaine de maintenance militaire ou étatique sur aéronefs (armée, gendarmerie...), devra être validée par l'organisme dans lequel elle a été acquise afin d'être prise en compte. A noter que la licence FRA.66 valide de facto l'expérience, aux catégories et limitations près.

Une expérience supplémentaire sur aéronefs civils (cf App I AMC66) en organisme agréé, sera exigée : 6 mois pour une licence de catégorie A et 1 an pour une licence de catégorie B.

#### 8.2.5 Cohérence de la formation de base

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

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

#### 8.3 Qualifications de type et de groupe

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

		Exigences en matière de qualification de type		
		Licence B1 / B3	Licence B2	Licence C
<b>Groupe 1</b>	<b>Qualification de type aéronef individuelle</b>	Formation de type aéronef : - Théorique + examen - Pratique + évaluation + Formation en-cours d'emploi pour le 1 <sup>er</sup> aéronef de la licence relevant d'une sous-catégorie donnée	Formation de type aéronef : - Théorique + examen - Pratique + évaluation + Formation "en-cours d'emploi" pour le 1 <sup>er</sup> aéronef de la licence relevant de la catégorie)	Formation de type aéronef : - Théorique + examen
<b>Groupe 2</b>	<b>Qualification de type aéronef individuelle</b>	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef + expérience pratique	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef + expérience pratique	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef
	<b>Qualification sous-groupe complet</b>	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef + expérience pratique sur au moins 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef sur au moins 3 aéronefs représentatifs du sous-groupe
	<b>Qualification sous-groupe constructeur</b>	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef + expérience pratique sur au moins 2 aéronefs représentatifs du même constructeur	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique	identique à la qualification Groupe1 <b>ou</b> examen type aéronef sur au moins 2 aéronefs représentatifs du sous-groupe constructeur

		Exigences en matière de qualification de type		
		Licence B1 / B3	Licence B2	Licence C
<b>Groupe 3</b> (Avions à pistons pressurisés ou de MTOM > 2000 kg)	<b>Qualification de type aéronef individuelle</b>	identique à la qualification Groupe 1 <b>ou</b> identique à la qualification Groupe 2	identique à la qualification Groupe 1 <b>ou</b> identique à la qualification Groupe 2	identique à la qualification Groupe 1 <b>ou</b> identique à la qualification Groupe 2
	<b>Qualification groupe 3 complet</b>	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique  <b>Limitations:</b> avions pressurisés avions à structure métallique avions à structure composite avions à structure en bois avions à structure en treillis métallique entoilée	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique	basée sur la démonstration d'une expérience pratique
<b>Groupe 3</b> (Avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg)	<b>Qualification groupe « avions à pistons non pressurisés avec une MTOM ≤ 2000 kg » complet</b>	Basée sur la démonstration d'une expérience pratique  <b>Limitations:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• avions à structure métallique</li> <li>• avions à structure composite</li> <li>• avions à structure en bois</li> <li>• avions à structure treillis métallique entoilée</li> </ul>	<b>Non applicable</b>	<b>Non applicable</b>

**IMPORTANT :** les qualifications de type doivent avoir débutées et être terminées dans les 3 années qui précèdent la demande d'inscription sur la licence Partie 66.

Les formations (théoriques, pratiques) doivent être suivies dans un organisme 147 ou directement approuvées par OSAC, selon la procédure publique P-52-01.

Les formations en cours d'emploi doivent être dispensées par un organisme M/F ou 145 et approuvées par OSAC selon la procédure publique P-52-01.

Les examens de type doivent être conduits par un organisme 147 ou, par un MTRE selon la procédure publique P-50-04.

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

- Catégorie B1
  - Groupe 2
    - Commandes de vol (mécaniques, assistées électriquement ou assistées hydrauliquement)
    - Pour les hélicoptères, les commandes de vol sont classées ainsi: mécaniques, mécaniques complexes (tête de rotor articulées, câbles de tierçage...), assistées hydrauliquement, RAC, fenestron, NOTAR.
    - Structure (métallique, treillis métallique entoilée, composite ou bois)

Cependant, dans le cas où un type d'aéronef est le seul à présenter une technologie dans un sous-groupe, cette technologie n'est pas considérée comme représentative (donc nécessaire) pour l'avalisation de la qualification de sous-groupe complet.

*Exemples :*

- *Pressurisation et structure composite dans le sous-groupe 2a (Cessna P210 et Extra 500 respectivement)*
- *Commandes de vol à assistance hydraulique dans le sous-groupe 2c*

- Groupe 3
  - Tout avion est représentatif du groupe 3 sous réserve des limitations adaptées (structure/pressurisation)
- Catégorie B3
  - Groupe 3

Tout avion à moteur à pistons non pressurisés inférieur ou égal à 2000 kg est représentatif du groupe B3 sous réserve des limitations adaptées (Structures)

- Catégorie B2
  - Avionique : tous les équipements / fonctions / systèmes avioniques suivants doivent être couverts: GPS, Transpondeur, Instruments classiques, Pilote Automatique, cockpit numérique.

L'expérience nécessaire pour avaliser une qualification du groupe 3 sera formalisée au travers du relevé de tâches F-50-05-1 (disponible sur le site OSAC)

Le relevé F-50-05-1 doit comporter les informations suivantes:

- Les tâches applicables à l'aéronef (ou groupe d'aéronefs de même structure),
- Au moins une tâche par chapitre ATA (applicable au type aéronef)
- Au moins 50% des tâches applicables effectuées

Nota : pour les QT additionnelles d'un même constructeur (groupe 2): l'expérience peut être réduite à 30% des tâches pour la 2<sup>ième</sup> QT et à 20% à partir de la 3<sup>ième</sup>.

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

### 9.1 Principe

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

Ces droits peuvent être acquis à toute date antérieure à la date de référence, même ancienne.

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

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

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

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

Cadre de qualification	Limitation générique	
	Catégorie A, B1, B2	Catégorie B3
AEA, Partie M/F	A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 5700 kg A l'exclusion des aéronefs en Transport aérien Commercial (TAC)	A l'exclusion des aéronefs en Transport aérien Commercial (TAC)
UEA	(A l'exclusion des aéronefs de MTOM > 2730 kg A l'exclusion des aéronefs en Transport aérien Commercial (TAC)	
LNMA	<i>Sans objet (pas de conversion possible)</i>	
Déclaration(s) d'entretien sans LNMA	scope limité aux qualifications types mentionnées et non Transport aérien Commercial (TAC)	

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

Les limitations techniques portent sur les aéronefs autorisés (exemple : " A l'exclusion des avions à hélice ") ou les travaux autorisés (exemple : " Limité aux interventions sur les indicateurs et systèmes d'enregistrement (ATA 31)"). Elles peuvent être levées en réussissant les examens de base de la Partie-66 définis par la règle R-50-02.

## 9.2 Aéronefs de MTOM > 5700 kg

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

- elle était habilitée APRS ou éligible APRS dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001.
- elle était « en cours de qualification APRS » dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001, et a achevé son cursus de qualification (formation de base + expérience et formation de type selon les procédures MOE en vigueur avant le 01/06/2001) avant le 28/09/2008.
- elle était « en cours de qualification » au 01/06/2001, entrée dans l'organisme JAR/ Partie-145 après le 01/06/2001 mais avant le 28/09/2006, et elle a achevé son cursus de qualification (expérience et formation de type requise par la Partie-66 + formation de base) avant le 28/09/08.

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

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

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



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

Une personne est considérée comme ayant acquis des droits en France:

- si elle était habilitée APRS ou éligible APRS sur aéronefs de MTOM ≤ 5700 kg avant le 28/09/2006.
- Si elle était « en cours de qualification au 28/09/2006 ».

« Éligible APRS » désigne :

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

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

- Avoir commencé avant le 28/09/2006 et achevé avant le 28/09/2012 une formation de base nationale couverte par un titre ou diplôme listé dans l'annexe 3

Répondre, à la date du 28/09/2012, aux exigences d'expérience de base et de qualification de type ou de groupe requises par la Partie-66.

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

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

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

### 9.5 Modalités pratiques

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

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

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

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

## 10 DÉLIVRANCE INITIALE D'UNE LICENCE PARTIE-66

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

Les dossiers reçus par OSAC sont numérisés puis détruits : le demandeur doit garder les documents originaux, sauf le formulaire de demande (Formulaire 19) qui doit être original.

### 10.1 Constitution des dossiers de demande de licence

Le dossier de demande initiale est constitué des documents suivants :

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

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

Des compléments pourront être demandés par OSAC : sans réponse de la part du demandeur, le dossier sera détruit après une période de 2 mois.

#### 10.1.1 Formulaire 19 de l'EASA

Ce formulaire est dûment complété, signé par le demandeur au recto et validé par l'organisme d'entretien au verso quand le demandeur est en activité. La case "LMA initiale" sera cochée et les cases " Modification" et "Renouvellement" seront barrées.

Il sera complété par le formulaire F-50-00-3 (ou son équivalent) récapitulant l'expérience acquise.

#### 10.1.2 Titres ou diplômes de formation & examens de base

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

Les personnels relevant de la règle du grand-père doivent présenter les attestations APRS, leurs attestations de formation, ainsi que les titres et diplômes déclarés sur les formulaires VADA quand ils existent, ou leur licence nationale LNMA.

#### 10.1.3 Expérience

L'expérience attestée au verso du Formulaire 19 doit :

- être datée (date d'entrée dans l'organisme et le cas échéant date de sortie),
- détaillée et présentée conformément au § 8.2.3.
- être contresignée par l'organisme dans lequel elle a été acquise (signature du responsable autorisé + cachet de l'entreprise), ou, dans le cas d'une expérience acquise « hors cadre agréé », par un personnel de certification détenteur d'une licence Partie-66.

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



#### 10.1.4 Qualification de type ou tâche

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

Pour les demandeurs relevant de la voie standard :

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

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

- Aéronefs de MTOM > 5700 kg :
  - copie des notifications d'habilitations APRS JAR-145 couvrant des périodes antérieures au 1er juin 2001;
  - copie des documents cités dans les formulaires VADA
- Aéronefs de MTOM ≤ 5,7t hors avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg :
  - copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145/ JAR-145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2006 copie de toutes les qualifications de types aéronefs obtenues après le 28/09/06 et avant le 28/09/12
  - copie des documents cités dans les formulaires VADA
- Avions à pistons non pressurisés de MTOM ≤ 2000 kg :
  - copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145/ JAR-145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2006
  - relevé de tâches F-50-05-1 (par type de structure avion) ou copie des qualifications (certificats)
  - copie des documents cités dans les formulaires VADA

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

- copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145/Partie M-F/JAR-145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2012
- originale de la licence nationale LNMA,
- relevé de tâches F-50-05-1 (par type de structure avion) ou copie des certificats de formation/examens de type aéronefs (Partie-147 ou approuvés DGAC),
- copie des documents cités dans les formulaires VADA

#### 10.2 Échange de Licence JAR-66

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

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

### 10.3 Délivrance de la licence

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

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

## 11 RÉVISION DES LICENCES PARTIE-66

La licence Partie-66 est révisée par l'Autorité de tutelle qui l'a émise. Pour les licences FR.66.xxxx, OSAC instruit les demandes de révision.

### 11.1 Constitution des dossiers

#### 11.1.1 Changement d'adresse ou d'état-civil

Le dossier est constitué des documents suivants :

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

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

Le dossier est constitué des documents suivants :

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

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

Le dossier est constitué des documents suivants :

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

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

### 11.2 Délivrance de la licence modifiée

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

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

## 12 RENOUVELLEMENT DES LICENCES PARTIE-66

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

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

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Copie d'une pièce d'identité avec photographie, en cours de validité (carte nationale d'identité ou passeport ou permis de conduire sécurisé).
- Copie d'un justificatif de domicile
- Formulaire 19 de l'EASA et documents référencés
- Original de la LMA

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

Dans le cas contraire ; OSAC conduit une enquête.

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

## 13 TRANSFERT DE LICENCE

### 13.1 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 ([partie-66@osac.aero](mailto:partie-66@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.

### 13.2 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 ou par email à OSAC/Pôle Formation ou [partie-66@osac.aero](mailto:partie-66@osac.aero).

Le transfert de dossier se fera entre autorités.

## 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.

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

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

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

La 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 Partie-66.

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

ANNEXE 1 - LISTES DES DIPLOMES RECONNUS POUR LA LICENCE C PAR LA VOIE DES  
ÉTUDES SUPÉRIEURES

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

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

La preuve du suivi de la formation complète devra être fournie en complément du diplôme de licence.

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

**LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS**

1 MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

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

2 MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

2.1 ARMÉE DE L'AIR :

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

2.2 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

2.3 ARMÉE DE TERRE (ALAT)

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

3 MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITÉ

- Diplômes de mécanicien aéronautique AFPA

4 AUTRES ÉCOLES

4.1 IV- 1 AIR FRANCE

- EFE
- EFA

4.2 IV- 2 IAAG

- TSMA

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

**LISTES DES DIPLÔMES OU TITRES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN RECONNUS**

**1 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

**2 MINISTÈRE DE LA DÉFENSE**

**2.1 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

**2.2 MARINE (Aéronautique navale)**

- Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien aéronautique
- Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien d'électromécanicien aéronautique
- Brevet d'Aptitude Technique de mécanicien d'électronicien aéronautique

**2.3 ARMÉE DE TERRE (ALAT)**

- CTE Cellule et motorisation des aéronefs
- CT1 Maintenance Cellule et Motorisation
- CT1 Maintenance Avionique des matériels aériens

**3 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.*

**ANNEXE 4 - CONVERSION DE PRIVILEGES POUR LES AVIONS NON PRESSURISES DE MTOM ≤2T**

**LISTES DES DIPLOMES OU TITRES RECONNUS**

<b>Formation de base</b>	<b>Durée d'expérience</b>
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 5 - LISTES DES DIPLOMES OU TITRES RECONNUS COMME FORMATION  
TECHNIQUE APPROPRIÉE POUR LA RÉDUCTION D'EXPÉRIENCE DE BASE**

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	CATEGORIE
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE	
CAP Aéronautique Option Avionique	A
CAP Aéronautique Option Systèmes	
Baccalauréat professionnel Aéronautique Option Avionique (ou MSA)	
Baccalauréat professionnel Aéronautique Option Systèmes ( ou MSC)	
Baccalauréat professionnel Aviation Générale	B3
Mention Complémentaire Aéronautique option AMT (avions moteurs à turbines)	B1.1
Mention Complémentaire Aéronautique option AMP (avions moteurs à piston)	B1.2
Mention Complémentaire Aéronautique option HMT (hélicoptères à moteur à turbine)	B1.3
Mention Complémentaire Aéronautique option HMP (hélicoptères à moteur à piston)	B1.4
Mention Complémentaire Aéronautique option A (avionique)	B2
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE	
la licence FRA 66 :	
A	A
B <sub>E</sub> 1.1	B1.1
B <sub>E</sub> 1.2	B1.2
B <sub>E</sub> 1.3	B1.3
B <sub>E</sub> 1.4	B1.4
B <sub>E</sub> 2	B2

## ANNEXE 6 - MODULES DE BASE NÉCESSAIRES POUR L'AJOUT D'UNE (SOUS-) CATÉGORIE

La (les) limitation(s) doit (doivent) être levée(s) au conformément à la règle R-50-02 préalablement à l'ajout d'une (sous-) catégorie, sauf

- « tout le domaine sauf les avions à hélice » pour B1.1 vers B2
- « domaine limité aux aéronefs de MTOM < 5700 kg » pour B1 vers B2 et vice versa

Dans ces deux cas, les limitations non levées s'appliquent aussi à la nouvelle sous-catégorie.

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
<b>EXPERIENCE</b>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>
<b>A1</b>		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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>
<b>A2</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>
<b>A3</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>
<b>A4</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>1 an</i>	<i>6 mois</i>
<b>B1.1</b>		Module 16	Module 12	Modules 12 et 16		Module 16	Module 12	Modules 12 et 16	Modules 4, 5 et 13	Module 16
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>		<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	
<b>B1.2</b>	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	
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>6 mois</i>	<i>1 an</i>	<i>6 mois</i>
<b>B1.3</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>		<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>		<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>
<b>B1.4</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>1 an</i>	<i>1 an</i>	<i>1 an</i>	<i>1 an</i>		<i>1 an</i>
<b>B2</b>	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
<b>EXPERIENCE</b>	<i>6 mois</i>	<i>none</i>	<i>6 mois</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>6 mois</i>	<i>2 ans</i>	<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	
<b>B3</b>	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	