

<p align="center">EMAR (FR) 66 Instruction n° 500557/DEF/DSAÉ du 18 février 2016</p>	<p align="center">EMAR/FR 66 Instruction n° 1693 ARM/DSAE du 11 juin 2019</p>	<p align="center">Commentaires / analyse des changements introduits dans la partie EMAR/FR 66</p>
<p><i>Table des matières de la partie EMAR(FR) 66.</i></p> <p>Section A — Exigences techniques.</p> <p>EMAR (FR) 66.A.1. Domaine d'application. EMAR (FR) 66.A.3. Catégories de licence. EMAR (FR) 66.A.5. Groupes d'aéronefs. EMAR (FR) 66.A.10. Demande. EMAR (FR) 66.A.15. Admissibilité. EMAR (FR) 66.A.20. Prerogatives. EMAR (FR) 66.A.25. Exigences en matière de connaissances de base. EMAR (FR) 66.A.30. Exigences en matière d'expérience. EMAR (FR) 66.A.40. Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs d'État. EMAR (FR) 66.A.45. Formation aux types/tâches et qualification. EMAR (FR) 66.A.50. Limitations. EMAR (FR) 66.A.52. Extensions. EMAR (FR) 66.A.55. Preuves de la qualification. EMAR (FR) 66.A.70. Dispositions relatives à la conversion.</p> <p>Section B — Procédures pour l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>Sous-partie A — Généralités.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.05. Domaine d'application. EMAR (FR) 66.B.10. L'autorité de sécurité aéronautique d'État. EMAR (FR) 66.B.15. Délégation des tâches relatives aux activités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences aux autorités d'emploi. EMAR (FR) 66.B.20. Archivage. EMAR (FR) 66.B.25. Échange mutuel d'informations. EMAR (FR) 66.B.30. Dérogations.</p> <p>Sous-partie B — Délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.100. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. EMAR (FR) 66.B.105. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'intermédiaire d'un organisme d'entretien agréé EMAR (FR) 145. EMAR (FR) 66.B.110. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire.</p>	<p><i>Table des matières de la partie EMAR/FR 66</i></p> <p>Section A — Exigences techniques.</p> <p>EMAR/FR 66.A.1. Domaine d'application. EMAR/FR 66.A.3. Catégories de licence. EMAR/FR 66.A.5. Groupes d'aéronefs. EMAR/FR 66.A.10. Demande de délivrance et de modification de la licence. EMAR/FR 66.A.15. Admissibilité. EMAR/FR 66.A.20. Prerogatives. EMAR/FR 66.A.25. Exigences en matière de connaissances de base. EMAR/FR 66.A.30. Exigences en matière d'expérience. EMAR/FR 66.A.40. Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs d'État. EMAR/FR 66.A.45. Formation aux types/tâches et qualification. EMAR/FR 66.A.50. Limitations. EMAR/FR 66.A.52. Extensions. EMAR/FR 66.A.55. Preuves de la qualification. EMAR/FR 66.A.70. Dispositions relatives à la conversion.</p> <p>Section B — Procédures pour l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>Sous-partie A — Généralités.</p> <p>EMAR/FR 66.B.05. Domaine d'application. EMAR/FR 66.B.10. L'autorité de sécurité aéronautique d'État. EMAR/FR 66.B.15. Délégation des tâches relatives aux activités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences aux autorités d'emploi. EMAR/FR 66.B.20. Archivage. EMAR/FR 66.B.25. Échange mutuel d'informations. EMAR/FR 66.B.30. Dérogations et déviations.</p> <p>Sous-partie B — Délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR/FR 66.B.100. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. EMAR/FR 66.B.105. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'intermédiaire d'un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145. EMAR/FR 66.B.110. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire.</p>	<p>66.A.10 : reformulation pour précision.</p>

<p>EMAR (FR) 66.B.115. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure un type d'aéronef, ou pour y supprimer des limitations.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.116. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure des extensions.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.120. Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.125. Procédure pour la conversion de licences de maintenance d'aéronefs d'État, y compris les qualifications de groupe.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.130. Procédure d'approbation directe de la formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>Sous-partie C — Examens. EMAR (FR) 66.B.200. Dispositions pour les examens.</p> <p>Sous-partie D — Conversion de licence ou qualification en licence de maintenance d'aéronef d'État. EMAR (FR) 66.B.300. Généralités. EMAR (FR) 66.B.305. Rapport pour la conversion des licences ou autres qualifications. EMAR (FR) 66.B.310. Rapport de conversion pour les habilitations des organismes d'entretien agréés.</p> <p>Sous-partie E — Crédits d'examen. EMAR (FR) 66.B.400. Généralités. EMAR (FR) 66.B.405. Rapport de crédit d'examen. EMAR (FR) 66.B.410. Validité de crédit d'examen.</p> <p>Sous-partie F — Contrôle permanent. EMAR (FR) 66.B.500. Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>Appendices. Appendice I — Exigences en matière de connaissances de base. Appendice II — Normes de l'examen de base. Appendice III — Formation aux types d'aéronef d'État et norme d'examen - Formation en cours d'emploi (FCE). Appendice IV — Exigences concernant l'expérience requise pour l'extension d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État EMAR (FR) 66. Appendice V — Formulaire de demande - EMAR (FR) Form. 19. Appendice VI — Licence de maintenance d'aéronefs d'État - EMAR (FR) Form. 26.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.115. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure un type d'aéronef, ou pour y supprimer des limitations.</p> <p>EMAR/FR 66.B.116. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure des extensions.</p> <p>EMAR/FR 66.B.120. Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR/FR 66.B.125. Procédure pour la conversion de licences de maintenance d'aéronefs d'État, y compris les qualifications de groupe.</p> <p>EMAR/FR 66.B.130. Procédure d'approbation directe de la formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>Sous-partie C — Examens. EMAR/FR 66.B.200. Dispositions pour les examens.</p> <p>Sous-partie D — Conversion de licence ou de qualification en licence de maintenance d'aéronef d'État. EMAR/FR 66.B.300. Généralités. EMAR/FR 66.B.305. Rapport pour la conversion des licences ou autres qualifications. EMAR/FR 66.B.310. Rapport de conversion pour les habilitations des organismes d'entretien agréés.</p> <p>Sous-partie E — Crédits d'examen. EMAR/FR 66.B.400. Généralités. EMAR/FR 66.B.405. Rapport de crédit d'examen. EMAR/FR 66.B.410. Validité de crédit d'examen.</p> <p>Sous-partie F — Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État. EMAR/FR 66.B.500. Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>Appendices. Appendice I — Exigences en matière de connaissances de base. Appendice II — Normes de l'examen de base. Appendice III — Formation aux types d'aéronef d'État et norme d'examen > <.. Appendice IV — Exigences concernant l'expérience requise pour l'extension d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État EMAR/FR 66. Appendice V — Formulaire de demande de licence - EMAR/FR Form. 19. Appendice VI — Licence de maintenance d'aéronefs d'État - EMAR/FR Form. 26.</p>	<p>Conservation du titre de la réglementation FRA qui est plus explicite.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Section A</i> Exigences techniques.</p> <p>EMAR (FR) 66.A.1. Domaine d'application.</p> <p>La présente section définit la licence de maintenance d'aéronefs d'État et établit les exigences relatives à sa demande, sa délivrance et la prolongation de sa validité.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section A</i> Exigences techniques.</p> <p>EMAR/FR 66.A.1. Domaine d'application.</p> <p>La présente section définit la licence de maintenance d'aéronefs d'État et établit les exigences relatives à sa demande, sa délivrance et la prolongation de sa validité.</p>	

<p>EMAR (FR) 66.A.3. Catégories de licences.</p> <p>a) Les licences de maintenance d'aéronef d'État comprennent les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie A ; - catégorie B1 ; - catégorie B2 ; - catégorie C ; <p>b) Les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de turbines et de moteurs à pistons. Ces sous-catégories sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A1 et B1.1 : avions à turbines ; - A2 et B1.2 : avions à moteur à pistons ; - A3 et B1.3 : hélicoptères à turbines ; - A4 et B1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons. <p>c) Sans objet.</p>	<p>EMAR (FR) 66.A.3. Catégories de licences.</p> <p>a) Les licences de maintenance d'aéronef comprennent les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ae : personnel effectuant des opérations de maintenance élémentaires ; - Be1 : porteur (cellules et moteurs) ; - Be2 : avionique ; - BeArm : armement ; - Ce : personnel désigné pour exercer des responsabilités d'encadrement dans un organisme de maintenance agréé. <p>b) Les catégories Ae et Be1 comprennent les sous-catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ae1 et Be1.1 : avion à turbines ; - Ae2 et Be1.2 : avion à moteur à pistons ; - Ae3 et Be1.3 : hélicoptères à turbines ; - Ae4 et Be1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons. <p>c) La catégorie BeArm comprend les sous-catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - BeArm.1 : technicien armement spécialisé sur avion ; - BeArm.3 : technicien armement spécialisé sur hélicoptère. 	<p>Reformulation pour clarification et précision mais pas de changement sur le fond.</p> <p>Reformulation pour clarification et précision mais pas de changement sur le fond.</p> <p>En réponse à un besoin, introduction des catégories BeArm.1 et BeArm.3 (mise en cohérence avec la réglementation FRA).</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.5. Groupes d'aéronefs.</p> <p>Tous les aéronefs d'État sont considérés, du point de vue des exigences EMAR, comme des aéronefs à motorisation complexe.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.5. Groupes d'aéronefs.</p> <p>Sans objet.</p>	<p>Les avions légers sont maintenant intégrés dans l'EMAR/FR 145. D'ailleurs la partie principale de l'EMAR/FR définit les catégories : aéronefs à motorisation complexes, aéronefs légers et par conséquent ceux qui ne sont ni complexes, ni légers.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.10. Demande.</p> <p>a) Une demande de licence de maintenance d'aéronefs d'État ou de modification à une telle licence est faite conformément aux conditions établies par l'autorité de sécurité aéronautique d'État et sur un formulaire EMAR (FR) Form. 19 (voir appendice V.).</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) En plus des documents requis par les points EMAR (FR) 66.A.10.a) et EMAR (FR) 66.B.105, selon le cas, le postulant à des catégories ou des sous-catégories de base supplémentaires à une licence de maintenance d'aéronefs d'État soumet à l'autorité de sécurité aéronautique d'État sa licence de maintenance d'aéronefs d'État en vigueur accompagnée du formulaire EMAR (FR) Form. 19.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.10. Demande de délivrance et de modification de la licence.</p> <p>a) Une demande de délivrance de licence de maintenance d'aéronefs d'État est établie au profit des postulants par un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 et/ou un organisme de formation à la maintenance aéronautique agréé EMAR/FR 147. Elle est faite sur un formulaire EMAR/FR Form. 19 (voir appendice V.) et peut comporter des limitations ou des extensions conformément aux dispositions du point EMAR/FR 66.A.50 et du point EMAR/FR 66.A.70. La demande est instruite par l'autorité de sécurité aéronautique d'État et, le cas échéant, par l'autorité d'emploi concernée conformément aux dispositions du point EMAR/FR 66.B.10. Les licences sont délivrées par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>

<p>d) Sans objet.</p> <p>e) Sans objet.</p> <p>f) Chaque demande est appuyée par une documentation permettant de démontrer la conformité aux exigences applicables en matière de connaissances théoriques, de formation pratique et d'expérience au moment de la demande.</p>	<p>Toute demande de modification de licence est adressée à l'autorité de sécurité aéronautique d'État suivant les mêmes modalités que la demande de délivrance.</p> <p>L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut reconnaître les licences et les qualifications de type délivrées par les autorités de l'aviation civile. Pour les licences délivrées au titre du règlement de la commission européenne sur le maintien de la navigabilité, les équivalences sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A => Ae ; - B1.1 => Be1.1 ; - B1.2 => Be1.2 ; - B1.3 => Be1.3 ; - B1.4 => Be1.4 ; - B2 => Be2 ; - C => Ce. <p>Chaque organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 peut accorder aux titulaires de licences de maintenance d'aéronefs d'État les habilitations correspondant aux tâches pour lesquelles le titulaire de la licence peut délivrer des certificats de remise en service.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Sans objet.</p> <p>e) Sans objet.</p> <p>f) Chaque demande est appuyée par une documentation permettant de démontrer la conformité aux exigences applicables. > <.</p>	<p>Reformulation.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.15. Admissibilité.</p> <p>Tout postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État doit être âgé de 18 ans révolus.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.15. Admissibilité.</p> <p>Tout postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État doit être âgé de 18 ans révolus.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.A.20. Prérogatives.</p> <p>a) Les prérogatives suivantes s'appliquent :</p> <p>1. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point EMAR (FR) 145.A.35. Les prérogatives de certification sont limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement</p>	<p>EMAR/FR 66.A.20. Prérogatives.</p> <p>a) Les prérogatives suivantes s'appliquent :</p> <p>1. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie Ae autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point EMAR/FR 145.A.35. Les prérogatives de certification sont limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement</p>	

<p>effectués dans l'organisme d'entretien qui a délivré l'habilitation de certification.</p> <p>2. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie B1 autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1 à la suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef ; - des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche de pannes. <p>La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A correspondante.</p> <p>3. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie B2 autorise son titulaire :</p> <p>i) à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2 à la suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques ; - des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement ; <p>et</p> <p>ii) à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point EMAR (FR) 145.A.35. Cette prérogative de certification est limitée aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme d'entretien qui a délivré l'habilitation de certification et limitée aux qualifications déjà mentionnées dans la licence B2.</p> <p>La licence de catégorie B2 n'inclut aucune sous-catégorie A.</p> <p>4. Sans objet.</p> <p>5. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie C autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service pour les aéronefs après des opérations d'entretien en base. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité.</p> <p>6. Les catégories de licence A, B1 et B2 peuvent faire l'objet d'extensions (point EMAR (FR) 66.A.52) relatives à un ou plusieurs domaines spécifiquement militaires de l'appendice I (modules 50 – 55). Ces extensions autorisent le titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien, conformément aux connaissances de base acquises dans ces modules</p>	<p>effectués dans l'organisme d'entretien qui a délivré l'habilitation de certification.</p> <p>2. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie Be1 autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien Be1 à la suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef ; - des travaux sur les systèmes avioniques et armement n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche de pannes. <p>La catégorie Be1 inclut systématiquement la sous-catégorie Ae correspondante.</p> <p>3. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie Be2 autorise son titulaire :</p> <p>i) à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien Be2 à la suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques ; - des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement ; <p>ii) sous réserve de détenir l'extension adéquate, à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point EMAR/FR 145.A.35. Cette prérogative de certification est limitée aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme d'entretien qui a délivré l'habilitation de certification et > < aux qualifications déjà homologuées dans la licence Be2.</p> <p>La licence de catégorie Be2 n'inclut aucune sous-catégorie Ae.</p> <p>4. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie BeArm autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien BeArm à la suite d'opérations d'entretien sur les systèmes armement, sur les armements embarqués, qu'ils soient internes ou externes, ainsi que sur les dispositifs et équipements contenant des matières actives ou explosives.</p> <p>La licence de catégorie BeArm n'inclut pas la catégorie Ae.</p> <p>5. Une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie Ce autorise son titulaire à délivrer des certificats de remise en service après des opérations d'entretien en base sur les aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité.</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Suite à introduction de la licence BeArm (mise en cohérence avec la réglementation FRA).</p> <p>Reformulation.</p> <p>Reformulation.</p>
---	---	---

et selon l'approbation de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, pour des opérations d'entretien sur les systèmes d'armement, de sauvetage et d'évacuation et sur d'autres systèmes spécifiquement militaires.

b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État ne peut exercer ses prérogatives qu'à condition (voir Nota) :

1. d'être en conformité avec les spécifications concernées de l'EMAR (FR) M et de l'EMAR (FR) 145 ;

et

2. qu'il ait, dans la période de deux ans qui précède, soit eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de maintenance d'aéronefs d'État, soit satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées ;

et

3. qu'il ait la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant ;

et

4. qu'il soit capable de lire, écrire et s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langue(s) de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service.

Nota.

Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie A ne peut exercer les prérogatives de certification sur un type d'aéronef donné qu'après avoir suivi une formation aux tâches adéquate de catégorie A dans un organisme agréé EMAR (FR) 145 ou EMAR (FR) 147. Cette formation inclut une partie pratique et une partie théorique correspondant à chaque tâche autorisée. La réussite à cette formation est validée par un examen ou par une évaluation interne effectuée par l'organisme d'entretien EMAR (FR) 145 ou l'organisme de formation à la maintenance EMAR (FR) 147. Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie B2 ne peut exercer les prérogatives de certification décrites au point EMAR (FR) 66.A.20.a).3.ii) qu'après avoir suivi une formation aux tâches adéquate de catégorie A et avoir acquis 6 mois d'expérience pratique couvrant le domaine pour lequel les prérogatives s'appliqueront. Cette formation inclut une partie pratique et une partie théorique correspondant à chaque tâche autorisée. La réussite à cette formation est validée par un examen ou par une évaluation interne. La formation aux tâches et l'examen/évaluation sont effectués par l'organisme d'entretien EMAR (FR) 145 délivrant les habilitations au personnel de certification ou par l'organisme de formation à la maintenance EMAR (FR) 147. L'expérience pratique peut être acquise au sein du même organisme d'entretien EMAR (FR) 145.

6. Les catégories de licence **Ae, Be1, Be2 et BeArm** peuvent faire l'objet d'extensions (point **EMAR/FR 66.A.52**) > <. Ces extensions autorisent le titulaire à délivrer des certificats de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien **selon le cas**.

b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État ne peut exercer ses prérogatives qu'à condition :

1. d'être en conformité avec les spécifications concernées des parties **EMAR/FR M** et **EMAR/FR 145** ;

2. qu'il ait, dans la période de deux ans qui précède, soit eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de maintenance d'aéronefs d'État, soit satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées ;

3. qu'il ait la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant ;

4. qu'il soit capable de lire, écrire et s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langue(s) de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service.

> <

Le nota a été supprimé car il est maintenant intégré dans l'EMAR/FR 145 au point 145.A.35.n) et o)..

<p>EMAR (FR) 66.A.25. Exigences en matière de connaissances de base.</p> <p>a) Le postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État, ou d'une extension à la licence, ou d'un ajout d'une catégorie ou d'une sous-catégorie à une telle licence doit démontrer, par un examen, qu'il possède un niveau de connaissances sur les sujets modules appropriés conformément à l'appendice I de la présente partie. L'examen est conduit par un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à l'EMAR (FR) 147.</p> <p>b) Les cours de formation et les examens doivent être réussis dans les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État, ou d'une extension à la licence, ou d'un ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à cette licence. Si ce n'est pas le cas, des crédits d'examen peuvent toutefois être obtenus conformément au paragraphe c).</p> <p>c) Le postulant peut demander à l'autorité de sécurité aéronautique d'État des crédits d'examen totaux ou partiels pour les exigences en matière de connaissances de base pour :</p> <p>1) les examens de connaissances de base qui ne satisfont pas à la condition décrite au paragraphe b) ci-dessus ;</p> <p>2) toute autre qualification technique considérée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État comme étant équivalente au niveau de connaissance de la présente partie. Si le postulant détient une licence Part 66 EASA, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut reconnaître cette licence EASA sous réserve d'une formation complémentaire couvrant les différences entre la licence EASA et la licence de maintenance d'aéronef d'État.</p> <p>De tels crédits sont accordés conformément à la sous-partie E de la section B de la présente partie.</p> <p>d) Les crédits expirent dix années après leur octroi au postulant par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. À l'expiration des crédits, le postulant peut déposer une demande de nouveaux crédits.</p> <p>e) Les modules 50 à 55 sont utilisés pour obtenir une extension à la licence de maintenance d'aéronefs d'État pour les systèmes spécifiquement militaires. Le module 53 inclut des sous-modules qui peuvent aussi être utilisés pour obtenir une extension à la licence de maintenance d'aéronefs d'État pour les systèmes spécifiquement militaires.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.25. Exigences en matière de connaissances de base.</p> <p>a) Le postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État, > < ou à un ajout d'une catégorie ou d'une sous-catégorie à une telle licence, démontre qu'il possède le niveau de connaissances requis sur les modules des sujets appropriés conformément à l'appendice I. de la présente partie :</p> <p>- soit par un examen conduit par un organisme de formation à la maintenance agréé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément à la partie EMAR/FR 147 ;</p> <p>- soit en produisant la licence détenue à l'appui de la demande de reconnaissance adressée à l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR/FR 66.A.10</p> <p>b) Les cours de formation et les examens doivent être réussis dans les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État, ou d'une extension à la licence, ou d'un ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à cette licence. Si ce n'est pas le cas, des crédits d'examen peuvent toutefois être obtenus conformément au paragraphe c).</p> <p>c) Le postulant peut demander à l'autorité de sécurité aéronautique d'État des crédits d'examen totaux ou partiels pour les exigences en matière de connaissances de base pour :</p> <p>1. les examens de connaissances de base qui ne satisfont pas à la condition décrite au paragraphe b) ci-dessus ;</p> <p>2. toute autre qualification technique considérée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État comme étant équivalente au niveau de connaissance de la présente partie. Si le postulant détient une licence délivrée par une autorité de certification reconnue, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut reconnaître cette licence sous réserve d'une formation complémentaire couvrant les différences.</p> <p>De tels crédits sont accordés conformément à la sous-partie E de la section B de la présente partie.</p> <p>d) Les crédits expirent dix années après leur octroi au postulant par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. À l'expiration des crédits, le postulant peut déposer une demande de nouveaux crédits.</p> <p>e) Sans objet.</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA (clarification et précision).</p> <p>Reformulation.</p> <p>Sans objet car la licence BeArm est introduite par la réglementation EMAR/FR.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.30. Exigences en matière d'expérience.</p> <p>a) Le postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État doit avoir acquis :</p> <p>1A. pour la catégorie A :</p>	<p>EMAR/FR 66.A.30. Exigences en matière d'expérience.</p> <p>a) Le postulant à une licence de maintenance d'aéronefs d'État > < :</p> <p>1. pour les licences de catégorie Ae, Be et BeArm, détient préalablement une expérience pratique en entretien sur aéronefs en exploitation dont la durée est :</p> <p>i) six mois pour la licence Ae ;</p>	<p>Afin d'être plus en adéquation avec nos particularités intrinsèques de la navigabilité étatique, il a été décidé de conserver la rédaction de la réglementation FRA qui clarifie, précise et apporte de la simplification.</p>

<p>i) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation, si le postulant n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée ; ou</p> <p>ii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État en tant qu'opérateur qualifié, dans un contexte technique ; ou</p> <p>iii) six mois d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation de base qui comprend la formation pratique minimum (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément l'EMAR (FR) 147 ; ou</p> <p>iv) un an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation si le postulant a achevé une formation de base qui ne comprend pas la formation pratique minimum recommandée (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément à l'EMAR (FR) 147 ;</p> <p>1B. pour les sous-catégories B1.2 et B1.4 :</p> <p>i) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation, si le postulant n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée, ou ;</p> <p>ii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État en tant qu'opérateur qualifié, dans un contexte technique, ou ;</p> <p>iii) un an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation de base qui comprend la formation pratique minimum recommandée (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément à l'EMAR (FR) 147, ou ;</p> <p>iv) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation si le postulant a achevé une formation de base qui ne comprend pas la formation pratique minimum recommandée (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément à l'EMAR (FR) 147.</p> <p>Les deux ans d'expérience pratique peuvent être réduits de la durée de la formation pratique suivie pendant la formation de base dans la limite d'un an maximum (nota : à titre de référence, 20 heures de formation pratique sont considérés comme équivalent à une semaine.)</p> <p>2. pour les catégories B2 et les sous-catégories B1.1 et B.1.3 :</p> <p>i) cinq ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation, si le postulant n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée ; ou</p>	<p>ii) deux ans pour les licences Be1.1, Be1.3, Be2 et BeArm ;</p> <p>iii) un an pour les licences Be1.2 et Be1.4.</p> <p>2. pour les licences de catégorie Ce, répond aux conditions suivantes :</p> <p>i) par la voie des études, selon des critères définis par les autorités d'emploi et acceptés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État : au moins six mois d'observation dans un organisme d'entretien effectuant des travaux d'entretien en base ;</p> <p>ii) par la voie qualifiante : réunir au moins trois ans d'exercice des prérogatives d'une licence de la catégorie Be ou en tant que personnel de soutien de catégorie Be ou une combinaison des deux.</p> <p>b) Tout postulant à l'ajout d'une catégorie ou d'une sous-catégorie à sa licence de maintenance d'aéronefs d'État se voit appliquer au minimum une condition d'expérience d'entretien d'aéronefs appropriée à la catégorie ou sous-catégorie de licence supplémentaire sollicitée comme défini à l'appendice IV de la présente partie.</p> <p>c) L'expérience doit être pratique et concerner une partie représentative des tâches d'entretien d'aéronefs.</p> <p>d) Pour tous les postulants à une licence Be, au moins une année de l'expérience requise correspond à une expérience d'entretien récente sur un aéronef >< de la sous-catégorie d'une catégorie pour laquelle la licence de maintenance d'aéronefs d'État est demandée.</p> <p>Pour les ajouts suivants, l'expérience requise d'entretien récente supplémentaire est d'au moins trois mois. L'expérience requise dépend de la différence entre > < la sous-catégorie d'une catégorie de la licence détenue et celle sollicitée. Une telle expérience supplémentaire doit être typique de la nouvelle sous-catégorie recherchée.</p> <p>e) > < L'expérience d'entretien d'aéronefs acquise hors de l'environnement d'entretien des aéronefs d'État est acceptée lorsqu'un tel entretien est équivalent à celui requis par la présente partie comme fixé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. Une expérience supplémentaire en entretien d'aéronefs d'État devra en outre être exigée pour permettre la compréhension appropriée de l'environnement d'entretien des aéronefs d'État.</p> <p>f) L'expérience doit avoir été acquise pendant les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État ou l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à une telle licence.</p>	<p>Reformulation</p> <p>Reformulation.</p> <p>Reformulation.</p>
--	---	--

ii) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État en tant qu'opérateur qualifié, dans un contexte technique ; ou

iii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation et l'achèvement d'une formation de base qui comprend la formation pratique minimum recommandée (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément à l'EMAR (FR) 147 ; ou

iv) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs d'État en exploitation si le postulant a achevé une formation de base qui ne comprend pas la formation pratique minimum recommandée (telle que décrite dans la quatrième colonne de l'appendice I de l'EMAR (FR) 147) conformément à l'EMAR (FR) 147.

Les trois ans d'expérience pratique peuvent être réduits de la durée de la formation pratique suivie pendant la formation de base dans la limite d'un an maximum (nota : à titre de référence, 20 heures de formation pratique sont considérés comme équivalent à une semaine).

3. pour les catégories C :

i) trois ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives d'une licence de catégorie B1.1, B1.3 ou B2, ou en tant que personnel de soutien conformément au point EMAR (FR) 145.A.35, ou une combinaison des deux ; ou

ii) cinq ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives d'une licence de catégorie B1.2, B1.4 ou en tant que personnel de soutien conformément au point EMAR (FR) 145.A.35, ou une combinaison des deux.

4. Sans objet.

5. Pour la catégorie C obtenue par la voie des études : pour un postulant titulaire d'un diplôme dans une discipline technique, délivré par une université ou un établissement d'enseignement supérieur accepté par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, et :

i) trois ans d'expérience dans un environnement d'entretien d'aéronefs d'État sur une sélection représentative de tâches directement associées à la maintenance des aéronefs d'État et incluant 6 mois d'observation des tâches de maintenance en base ; ou

ii) l'expérience telle que requise par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, mais pas moins de 6 mois d'observation des tâches d'entretien en base.

b) Tout postulant à l'ajout d'une catégorie ou d'une sous-catégorie à sa licence de maintenance d'aéronefs d'État se voit appliquer au minimum une condition d'expérience d'entretien d'aéronefs appropriée à la

<p>catégorie ou sous-catégorie de licence supplémentaire sollicitée comme défini à l'appendice IV de la présente partie.</p> <p>c) L'expérience doit être pratique et concerner une partie représentative des tâches d'entretien d'aéronefs.</p> <p>d) Au moins une année de l'expérience requise correspond à une expérience d'entretien récente sur un aéronef de la catégorie/sous-catégorie pour laquelle la licence de maintenance d'aéronefs d'État est demandée. Pour les ajouts ultérieurs de catégories/sous-catégories à une licence de maintenance d'aéronefs d'État existante, l'expérience d'entretien récente supplémentaire requise peut être inférieure à un an, mais est d'au moins trois mois. L'expérience requise dépend de la différence entre la catégorie/sous-catégorie de licence détenue et celle sollicitée. Une telle expérience supplémentaire est représentative de la nouvelle catégorie/sous-catégorie de licence demandée.</p> <p>e) Nonobstant le paragraphe a), l'expérience d'entretien d'aéronefs acquise hors de l'environnement d'entretien des aéronefs d'État est acceptée lorsqu'un tel entretien est équivalent à celui requis par la présente partie comme fixé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. Une expérience supplémentaire en entretien d'aéronefs d'État devra en outre être exigée pour permettre la compréhension appropriée de l'environnement d'entretien des aéronefs d'État.</p> <p>f) L'expérience doit avoir été acquise pendant les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État ou l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à une telle licence.</p>		
<p>EMAR (FR) 66.A.40. Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs d'état.</p> <p>a) La licence de maintenance d'aéronefs d'État est valable cinq ans à compter de sa dernière délivrance ou de son dernier amendement. Elle reste valide sous réserve que le titulaire satisfasse aux exigences de la présente partie et que la licence de maintenance d'aéronefs d'État n'ait pas été suspendue, abandonnée ou retirée.</p> <p>b) En cas de suspension, d'abandon ou de retrait de la licence de maintenance d'aéronefs d'État, celle-ci doit être retournée à l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>c) Toute prérogative de certification basée sur une licence de maintenance d'aéronefs d'État perd sa validité dès que la licence de maintenance d'aéronefs d'État devient invalide.</p> <p>d) La licence de maintenance d'aéronefs d'État est valide uniquement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lorsqu'elle est délivrée et/ou amendée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État ; et 2. lorsque le titulaire l'a signée. <p>e) Lorsque le nom, le numéro de service ou le numéro de carte d'identité du titulaire change, la licence de maintenance d'aéronefs d'État doit être</p>	<p>EMAR/FR 66.A.40. Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>a) La licence de maintenance d'aéronefs d'État est valable dix ans à compter de sa dernière délivrance ou de son dernier amendement ou dernier renouvellement. Elle reste valide sous réserve que le titulaire satisfasse aux exigences de la présente partie et que la licence de maintenance d'aéronefs d'État n'ait pas été suspendue, abandonnée ou retirée.</p> <p>b) En cas de suspension, d'abandon ou de retrait de la licence de maintenance d'aéronefs d'État, celle-ci doit être retournée à l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>c) Toute prérogative de certification basée sur une licence de maintenance d'aéronefs d'État perd sa validité dès que la licence de maintenance d'aéronefs d'État devient invalide.</p> <p>d) La licence de maintenance d'aéronefs d'État est valide uniquement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lorsqu'elle est délivrée, amendée ou renouvelée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État ; et 2. lorsque le titulaire l'a signée. <p>e) Sans objet.</p>	<p>Mesure de simplification prise par la DSAÉ.</p>

<p>représentée à l'autorité de sécurité aéronautique d'État dans un délai de 30 jours.</p>		<p>§e) « sans objet » car la demande et l'obtention d'une licence ne s'inscrit pas dans une démarche individuelle mais sont liées à un OE 145.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.45. Formation aux types/tâches et qualification.</p> <p>a) Pour qu'un titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État soit habilité à exercer des prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique, les qualifications d'aéronef d'État concernées doivent être homologuées sur sa licence à la suite de l'achèvement de la qualification de type d'aéronef d'État correspondante dans un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR (FR) 147.</p> <p>Pour la catégorie A, aucune qualification de type d'aéronef d'État n'est requise, les exigences de formation applicables sont celles du point EMAR (FR) 145.A.35.</p> <p>b) L'homologation des qualifications de type d'aéronef d'État nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une formation au type d'aéronef d'État de la catégorie B1, B2 ou C concernée. L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut accepter une qualification de type d'aéronef délivrée par une autorité de l'aviation civile comme preuve de formation partielle ou totale équivalente à une formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>c) En plus de la condition mentionnée au paragraphe b), l'homologation de la première qualification de type d'aéronef d'État au sein d'une catégorie/sous-catégorie donnée nécessite l'accomplissement satisfaisant de la formation en cours d'emploi correspondante, comme décrit dans l'appendice III de la présente partie. Toute nouvelle qualification de type d'aéronef d'État dans une catégorie/sous-catégorie donnée peut nécessiter une nouvelle formation en cours d'emploi selon ce qui est défini par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>d) Sans objet.</p> <p>e) Sans objet.</p> <p>f) Sans objet.</p> <p>g) Sans objet.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.45. Formation aux types/tâches et qualification.</p> <p>a) Pour qu'un titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État soit habilité à exercer des prérogatives de certification sur un type d'aéronef donné, les qualifications d'aéronef d'État concernées doivent être homologuées sur sa licence à la suite de l'achèvement de la qualification de type d'aéronef d'État correspondante dans un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR/FR 147.</p> <p>Pour la catégorie Ae, aucune qualification de type d'aéronef d'État n'est requise, les exigences de formation applicables sont celles du point EMAR/FR 145.A.35.</p> <p>b) L'homologation des qualifications de type d'aéronef d'État nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une formation au type d'aéronef d'État de la catégorie Be1, Be2, BeArm ou Ce concernée, conforme à l'appendice III. L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut accepter une qualification de type d'aéronef délivrée par une autorité de l'aviation civile comme preuve de formation partielle ou totale équivalente à une formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) La formation de type agréée pour les catégories Be inclut, pour chacune des catégories, des éléments théoriques et pratiques. Le programme de la formation théorique et pratique figure dans l'appendice III de la présente partie.</p> <p>e) Le programme de formation de type agréée de catégorie Ce se conforme à l'appendice III de la présente partie. La formation pratique n'est pas requise.</p> <p>f) L'accomplissement d'une formation de type d'aéronef agréée, comme exigée aux paragraphes a) à e), est démontré par un examen. L'épreuve d'examen respecte la norme fixée au paragraphe 3. de l'appendice III de la présente partie. Les examens sont conduits par des organismes de formation agréés EMAR/FR 147.</p> <p>g) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État de catégorie Be ou Ce peut également exercer des prérogatives de certification, lorsque la licence de maintenance d'aéronefs est homologuée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État avec la qualification d'un groupe constructeur, ou la qualification d'un groupe d'aéronefs, appropriée :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la qualification d'un groupe constructeur nécessite de se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins deux types d'aéronefs du même constructeur qui, ensemble, sont représentatifs du groupe constructeur applicable ; 2. la qualification d'un groupe d'aéronefs peut être accordée après la reconnaissance de la conformité aux exigences de qualification de type 	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>

	<p>de trois types d'aéronef de constructeurs différents qui, ensemble, sont représentatifs du groupe d'aéronefs applicable ;</p> <p>3. la constitution d'un groupe constructeur ou d'un groupe d'aéronefs est définie conjointement par les autorités d'emploi concernées et acceptée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>h) Par dérogation au paragraphe b), les qualifications de type d'aéronef autres que les aéronefs à motorisation complexe peuvent être également accordées par des organismes de formation agréés EMAR/FR 147, après la réussite à l'examen de type d'aéronef de la catégorie Be ou Ce concernée, dont le contenu est défini par l'organisme de formation agréé EMAR/FR 147 et se conforme à la norme fixée au paragraphe 4 de l'appendice III de la présente partie.</p> <p>La preuve de l'expérience pratique sur le type d'aéronef, exigée pour les catégories Be, inclut une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent à la catégorie.</p> <p>i) Par dérogation aux paragraphes b) à f) et au paragraphe h), la qualification de type :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'aéronef léger ; - d'aéronef de catégorie A4 (cf. tableau paragraphe 12 de l'appendice II. de la partie EMAR/FR 145), sous réserve d'autorisation de l'autorité de sécurité aéronautique d'État ; <p>peut également être accordée à la suite de la preuve d'une expérience pratique sur le type d'aéronef qui inclut une part représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.50. Limitations.</p> <p>a) Les limitations indiquées sur une licence de maintenance d'aéronefs d'État constituent des exclusions des prérogatives de certification. Si une nouvelle qualification de type d'aéronef d'État est obtenue, les limitations de la licence de maintenance d'aéronefs d'État continuent de s'appliquer à la nouvelle qualification de type.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Les limitations sont supprimées après avoir satisfait aux exigences applicables de l'EMAR (FR) 66 ou d'après ce qui est défini dans le rapport de conversion applicable visé au point EMAR (FR) 66.B.300.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.50. Limitations.</p> <p>a) Les limitations indiquées sur une licence de maintenance d'aéronefs d'État constituent des exclusions des prérogatives de certification. Si une nouvelle qualification de type d'aéronef d'État est obtenue, les limitations de la licence de maintenance d'aéronefs d'État continuent de s'appliquer à la nouvelle qualification de type.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Les limitations sont supprimées à la suite :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de la preuve d'une expérience ou d'une formation appropriée ; ou 2. d'une évaluation pratique satisfaisante effectuée par un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 ou un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR/FR 147. <p>d) les dossiers sont instruits par l'autorité de sécurité aéronautique d'État selon les modalités du point EMAR/FR 66.A.10.</p>	<p>Reformulation pour apporter la simplification qui figure dans la réglementation FRA.</p> <p>Précision.</p>
<p>EMAR (FR) 66.A.52. Extensions.</p> <p>Les extensions à une licence de maintenance d'aéronefs d'État permettent d'accorder des prérogatives de certification supplémentaires.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.52. Extensions.</p> <p>a) Les extensions indiquées sur une licence de maintenance d'aéronefs d'État constituent un accroissement des prérogatives du personnel de</p>	<p>Précisions apportées mais pas de changement sur le fond.</p>

	<p>certification de catégories Ae, Be ou Ce et du personnel de soutien de catégorie Be.</p> <p>b) Les extensions sont ajoutées à la suite :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de la preuve d'une expérience ou d'une formation appropriée et attestée par l'organisme d'entretien ou l'organisme de formation à la maintenance concerné ; ou 2. d'une évaluation pratique satisfaisante effectuée par un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 ou un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR/FR 147. <p>c) Les dossiers sont instruits par l'autorité de sécurité aéronautique d'État selon les modalités du point EMAR/FR 66.B.116 à la suite d'une demande établie conformément au point EMAR/FR 66.A.10.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.A.55. Preuves de la qualification.</p> <p>Si une personne habilitée de l'autorité de sécurité aéronautique d'État le demande, les personnels exerçant des prérogatives de certification et les personnels de soutien présentent leur licence, attestant de leur qualification, dans les 72 heures.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.55. Preuves de la qualification.</p> <p>Si une personne habilitée de l'autorité de sécurité aéronautique d'État le demande, les personnels exerçant des prérogatives de certification et les personnels de soutien présentent leur licence, attestant de leur qualification, dans les 24 heures.</p>	Mise en cohérence avec la réglementation FRA.
<p>EMAR (FR) 66.A.70. Dispositions relatives à la conversion.</p> <p>Le titulaire d'une licence ou d'une autre qualification pour la maintenance d'aéronef obtenue avant une date fixée par la réglementation nationale, ou toute personne en cours d'obtention d'une telle licence ou qualification à une date fixée par la réglementation nationale, doit suivre, pour obtenir une licence de maintenance d'aéronefs d'État, la procédure de conversion établie par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément à la sous-partie D de la section B de la présente partie.</p> <p>a) Sans objet.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Sans objet.</p>	<p>EMAR/FR 66.A.70. Dispositions relatives à la conversion.</p> <p>Les dispositions de cet article sont applicables jusqu'au 31 décembre 2020.</p> <p>a) Le titulaire d'une qualification de personnel de certification valable pour les autorités d'emploi peut se voir délivrer une licence de maintenance d'aéronefs d'État sans autre examen objet des conditions spécifiées à la section B, sous-partie D, de la présente partie.</p> <p>b) Une personne soumise à un processus de qualification valide continue à être qualifiée. Le titulaire d'une qualification obtenue selon ce processus de qualification peut recevoir une licence de maintenance d'aéronefs d'État sans autre examen objet des conditions spécifiées à la section B, sous-partie D, de la présente partie.</p> <p>c) Si nécessaire, la licence de maintenance d'aéronefs d'État comprend des limitations ou des extensions dans les limites de la qualification précédente.</p> <p>La demande de conversion de la qualification en licence est formulée selon les modalités du point EMAR/FR 66.A.10.</p>	Mise en cohérence avec la réglementation FRA.
<p style="text-align: center;"><i>Section B.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Procédures pour l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Sous-partie A.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Généralités.</i></p> <p>EMAR (FR) 66.B.05. Domaine d'application.</p> <p>La présente section fixe les procédures, y compris les dispositions administratives, à respecter par l'autorité de sécurité aéronautique d'État</p>	<p style="text-align: center;"><i>Section B.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Procédures pour l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Sous-partie A.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Généralités.</i></p> <p>EMAR/FR 66.B.05. Domaine d'application.</p> <p>La présente section fixe les procédures, y compris les dispositions administratives, à respecter par l'autorité de sécurité aéronautique d'État</p>	

<p>responsable du contrôle de l'application de la section A de la présente partie.</p>	<p>responsable du contrôle de l'application de la section A de la présente partie.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.B.10. L'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>a) Généralités : l'autorité de sécurité aéronautique établit une structure organisationnelle adéquate pour garantir la conformité à la présente partie.</p> <p>b) Ressources : l'autorité de la sécurité aéronautique d'État est convenablement dotée en personnel pour satisfaire aux exigences de la présente partie.</p> <p>c) Processus et documentation : l'autorité de sécurité aéronautique d'État établit des procédures documentées détaillant la manière dont les dispositions de la présente partie sont appliquées. Ces procédures sont revues et amendées pour garantir le respect continu des dispositions.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.10. L'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>a) Généralités : l'autorité de sécurité aéronautique établit une structure organisationnelle adéquate pour garantir la conformité à la présente partie.</p> <p>b) Ressources : l'autorité de la sécurité aéronautique d'État est convenablement dotée en personnel pour satisfaire aux exigences de la présente partie.</p> <p>c) Processus et documentation : l'autorité de sécurité aéronautique d'État établit des procédures documentées détaillant la manière dont les dispositions de la présente partie sont appliquées. Ces procédures sont revues et amendées pour garantir le respect continu des dispositions.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.B.15. Délégation des tâches relatives aux activités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences aux autorités d'emploi.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut déléguer les tâches relatives aux activités d'instruction des dossiers de demande de licences aux autorités d'emploi afin qu'elles les réalisent à son profit.</p> <p>b) Une autorité d'emploi peut réaliser les tâches décrites dans la présente section au profit de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, à condition que l'autorité de sécurité aéronautique d'État exerce une surveillance adéquate sur les travaux réalisés.</p> <p>c) L'autorité de sécurité aéronautique d'État reste responsable du respect des exigences de la présente section.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.15. Délégation des tâches relatives aux activités de délivrance, d'amendement et de renouvellement des licences aux autorités d'emploi.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut déléguer les tâches relatives aux activités d'instruction des dossiers de demande de licences aux autorités d'emploi afin qu'elles les réalisent à son profit.</p> <p>b) Une autorité d'emploi peut réaliser les tâches mentionnées au paragraphe a) et décrites dans la présente section au profit de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, à condition que l'autorité de sécurité aéronautique d'État exerce une surveillance adéquate sur les travaux réalisés.</p> <p>c) L'autorité de sécurité aéronautique d'État reste responsable du respect des exigences de la présente section.</p>	<p>Précision apportée.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.20. Archivage.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État établit un système d'archivage qui permet une traçabilité adéquate du processus pour délivrer, modifier, renouveler, suspendre ou retirer chaque licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>b) Les enregistrements doivent inclure, pour chaque licence :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la demande de licence de maintenance d'aéronefs d'État ou de modification de cette licence, y compris toute la documentation à l'appui ; 2. une copie de la licence de maintenance d'aéronefs d'État incluant toute modification ; 3. des copies de toutes les correspondances qui s'y rapportent ; 4. les détails de toute dérogation et action de mise en vigueur ; 5. tout compte rendu d'autorités compétentes se rapportant au titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs d'État ; 6. sans objet ; 	<p>EMAR/FR 66.B.20. Archivage.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État établit un système d'archivage qui permet une traçabilité adéquate du processus pour délivrer, modifier, renouveler, suspendre ou retirer chaque licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>b) Les enregistrements doivent inclure, pour chaque licence :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la demande de licence de maintenance d'aéronefs d'État ou de modification de cette licence, y compris toute la documentation à l'appui ; 2. une copie de la licence de maintenance d'aéronefs d'État incluant toute modification ; 3. des copies de toutes les correspondances qui s'y rapportent ; 4. les détails de toute dérogation, déviaton ou décision particulière ; 5. tout compte rendu d'autorités compétentes se rapportant au titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs d'État ; 6. sans objet ; 	<p>Précision apportée.</p>

<p>7. les comptes rendus de conversion de licence de maintenance d'aéronefs ; 8. les rapports de crédit applicables utilisés pour les crédits.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Les enregistrements auxquels il est fait référence au paragraphe b) sont conservés pendant une période d'au moins 50 ans.</p>	<p>7. les comptes rendus de conversion de licence de maintenance d'aéronefs ; 8. les rapports de crédit d'examen applicables utilisés.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Les enregistrements auxquels il est fait référence au paragraphe b) sont conservés pendant une période d'au moins 10 ans.</p>	<p>Souplesse introduite.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.25. Échange mutuel d'informations.</p> <p>L'échange mutuel d'informations se conforme aux instructions de l'EMAD R.</p> <p>a) Sans objet.</p> <p>b) Sans objet.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.25. Échange mutuel d'informations.</p> <p>L'autorité de sécurité aéronautique d'État met en place, en tant que de besoin, les échanges d'informations nécessaires avec les autorités de l'aviation civile et avec les autorités de sécurité aéronautique militaires/étatiques étrangères. Pour ces dernières, l'échange mutuel d'information suit les indications de l'EMAD R.</p> <p>a) Sans objet.</p> <p>b) Sans objet.</p>	<p>Reformulation (précision, clarification).</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.30. Dérogations.</p> <p>Toutes les dérogations accordées doivent être enregistrées et archivées par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.30. Dérogations et déviations.</p> <p>Toutes les dérogations et déviations accordées au titre de la présente partie doivent être enregistrées et archivées par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p>	<p>Reformulation (précision, clarification).</p>
<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie B.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'état.</i></p> <p>La présente sous-partie traite des procédures à suivre par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour délivrer ou modifier une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.100. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>a) À la réception du formulaire EMAR (FR) Form. 19 et de toute documentation à l'appui, l'autorité de sécurité aéronautique d'État s'assure que l'expérience exposée satisfait aux conditions requises par la présente partie.</p> <p>b) L'autorité de sécurité aéronautique d'État vérifie les états d'examen du demandeur et/ou confirme la validité de tous les crédits pour s'assurer que tous les modules requis de l'appendice I ont été réussis ainsi que spécifié dans la présente partie.</p> <p>c) Lorsque l'autorité de sécurité aéronautique d'État a vérifié l'identité et la date de naissance du demandeur et qu'il satisfait aux normes de connaissance et d'expérience requises par la présente partie, elle lui délivre la licence de maintenance d'aéronefs d'État concernée. La même</p>	<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie B.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</i></p> <p>La présente sous-partie traite des procédures à suivre par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour délivrer, modifier ou renouveler une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR/FR 66.B.100. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>a) À la réception du formulaire EMAR/FR Form.19 en appendice V. et de toute documentation à l'appui, l'autorité de sécurité aéronautique d'État s'assure que ce formulaire est complet et que l'expérience mentionnée satisfait aux conditions requises par la présente partie.</p> <p>b) L'autorité de sécurité aéronautique d'État vérifie les états d'examen du demandeur et/ou confirme la validité de tous les crédits pour s'assurer que tous les modules requis de l'appendice I ont été réussis ainsi que spécifié dans la présente partie.</p> <p>c) Lorsque l'autorité de sécurité aéronautique d'État a vérifié l'identité et la date de naissance du demandeur et qu'il satisfait aux normes de connaissance et d'expérience requises par la présente partie, elle lui délivre la licence de maintenance d'aéronefs d'État concernée. La même</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA avec reformulation.</p>

<p>information est conservée dans les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>d) Si des types d'aéronefs sont homologués au moment de la délivrance de la première licence de maintenance d'aéronefs d'État, l'autorité de sécurité aéronautique d'État vérifie la conformité au point EMAR (FR) 66.B.115.</p>	<p>information est conservée dans les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État et contient :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le numéro de licence ; 2. le nom complet du titulaire ; 3. la date et le lieu de naissance ; 4. la nationalité ; 5. le nom de la personne représentant l'autorité de sécurité aéronautique d'État délivrant la licence ainsi que la date ; 6. les catégories et sous-catégories dont la licence fait l'objet (pour les avions, les hélicoptères, l'avionique, l'aéronef) ; 7. les qualifications de type d'aéronef détenues (type ou groupe d'aéronef, catégorie, date et nom de l'autorité délivrant la qualification) ; 8. les limitations/extensions éventuelles. <p>La licence de maintenance d'aéronefs d'État délivrée comporte le cachet et la signature de l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>d) Si des types d'aéronefs sont homologués au moment de la délivrance de la première licence de maintenance d'aéronefs d'État, l'autorité de sécurité aéronautique d'État vérifie la conformité au point EMAR/FR 66.B.115</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA avec reformulation.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.105. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'intermédiaire d'un organisme d'entretien agréé EMAR (FR) 145.</p> <p>a) Un organisme d'entretien agréé conformément à l'EMAR (FR) 145 qui a été autorisé à effectuer cette activité par l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. préparer la licence de maintenance d'aéronefs d'État au nom de l'autorité de sécurité aéronautique d'État ; ou 2. faire des recommandations à l'autorité de sécurité aéronautique d'État concernant la demande d'un individu pour une licence de maintenance d'aéronefs d'État de telle sorte que l'autorité de sécurité aéronautique d'État puisse préparer et délivrer une telle licence. <p>b) L'organisme d'entretien visé au paragraphe a) garantit la conformité avec les points EMAR (FR) 66.B.100.a) et b).</p> <p>c) Dans tous les cas, seule l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut délivrer la licence de maintenance d'aéronefs d'État au demandeur.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.105. Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État par l'intermédiaire d'un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145.</p> <p>a) Un organisme d'entretien agréé conformément à l'EMAR/FR 145 peut, selon une procédure définie par l'autorité de sécurité aéronautique d'État :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. préparer la licence de maintenance d'aéronefs d'État au nom de l'autorité de sécurité aéronautique d'État ; ou 2. faire des recommandations à l'autorité de sécurité aéronautique d'État concernant la demande d'un individu pour une licence de maintenance d'aéronefs d'État de telle sorte que l'autorité de sécurité aéronautique d'État puisse préparer et délivrer une telle licence. <p>b) L'organisme d'entretien visé au paragraphe a) garantit la conformité avec les points EMAR/FR 66.B.100.a) et b).</p> <p>c) Dans tous les cas, seule l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut délivrer la licence de maintenance d'aéronefs d'État au demandeur.</p>	<p>Reformulation.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.110. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire.</p> <p>a) À l'issue de la procédure décrite au point EMAR (FR) 66.B.100 ou EMAR (FR) 66.B.105, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut homologuer une catégorie ou sous-catégorie de base supplémentaire sur</p>	<p>EMAR/FR 66.B.110. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire.</p> <p>a) À l'issue de la procédure décrite au point EMAR/FR 66.B.100 ou EMAR/FR 66.B.105, et en fonction des formations et de l'expérience de l'intéressé, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut homologuer une</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>

<p>la licence de maintenance d'aéronefs d'État par son cachet et sa signature ou délivre à nouveau la licence.</p> <p>b) Les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence.</p>	<p>catégorie ou sous-catégorie de base supplémentaire sur la licence de maintenance d'aéronefs d'État > < et délivrer à nouveau la licence.</p> <p>b) Les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence.</p>	<p>Reformulation pour simplification.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.115. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure un type d'aéronef, ou pour y supprimer des limitations.</p> <p>a) À la réception du formulaire EMAR (FR) Form. 19 satisfaisant et de toute documentation à l'appui justifiant la conformité avec les exigences de la qualification de type d'aéronef d'État applicable et de la licence de maintenance d'aéronefs d'État, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. soit homologuer la licence du demandeur avec la qualification de type d'aéronef ; 2. soit délivrer à nouveau la licence après avoir inclus la qualification de type d'aéronef d'État applicable ; 3. soit retirer les limitations applicables conformément au point EMAR (FR) 66.A.50. <p>Les enregistrements correspondants de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Si la qualification de type d'aéronef d'État n'est pas couverte par un cours unique, l'autorité de sécurité aéronautique d'État doit vérifier, avant l'homologation de la qualification de type, que le contenu et la durée des cours satisfont entièrement à l'objet de la catégorie de licence et que les zones d'interface ont été correctement traitées.</p> <p>e) En cas de formation aux différences, l'autorité de sécurité aéronautique d'État s'assure que la qualification précédente du demandeur, complétée par un cours approuvé conformément à l'EMAR (FR) 147 est acceptable pour l'homologation de la qualification de type d'aéronef d'État.</p> <p>f) La conformité à la formation pratique est démontrée par la présentation d'enregistrements de formation pratique détaillés ou d'un registre fourni par un organisme d'entretien agréé EMAR (FR) 145 ou, s'il est disponible, par un certificat de formation couvrant la formation pratique délivré par un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR (FR) 147.</p> <p>g) L'homologation du type d'aéronef d'État utilise les qualifications de type d'aéronef d'État spécifiées par l'autorité de sécurité aéronautique d'État. L'autorité de sécurité aéronautique d'État définit le détail de tous les types/variantes d'aéronefs couverts par chaque qualification de type d'aéronefs d'État.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.115. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure un type d'aéronef, ou pour y supprimer des limitations.</p> <p>a) À la réception du formulaire EMAR/FR Form. 19 satisfaisant, et de toute documentation à l'appui, justifiant la conformité avec les exigences relatives à la qualification de type d'aéronef d'État applicable et joint(s) à la licence de maintenance d'aéronefs d'État, l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. soit homologuer la licence du demandeur avec la qualification de type d'aéronef d'État demandée ; 2. soit délivrer à nouveau la licence après avoir inclus la qualification de type d'aéronef d'État ; 3. soit retirer les limitations applicables conformément au point EMAR/FR 66.A.50. <p>Les enregistrements correspondants de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Sans objet.</p> <p>d) Si la qualification de type d'aéronef d'État n'est pas couverte par un cours unique, l'autorité de sécurité aéronautique d'État doit vérifier, avant l'homologation de la qualification de type, que le contenu et la durée des cours satisfont entièrement à l'objet de la catégorie de licence et que les zones d'interface ont été correctement traitées.</p> <p>e) En cas de formation aux différences, l'autorité de sécurité aéronautique d'État s'assure que la qualification précédente du demandeur, complétée par un cours approuvé conformément à l'EMAR/FR 147 est acceptable pour l'homologation de la qualification de type d'aéronef d'État.</p> <p>f) La conformité à la formation pratique est démontrée par la présentation d'enregistrements de formation pratique détaillés ou d'un registre fourni par un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 ou, s'il est disponible, par un certificat de formation couvrant la formation pratique délivré par un organisme de formation à la maintenance agréé EMAR/FR 147.</p> <p>g) L'homologation du type d'aéronef d'État utilise les qualifications de type d'aéronef d'État définies par les certificats de type. L'autorité de sécurité aéronautique d'État précise le cas échéant le détail de tous les types/variantes d'aéronefs couverts par chaque qualification de type d'aéronefs d'État.</p>	<p>Reformulation.</p>

<p>EMAR (FR) 66.B.116. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure des extensions.</p> <p>a) Lorsque l'autorité de sécurité aéronautique d'État accorde une extension à une licence de maintenance d'aéronef d'État, elle s'assure que cela équivaut à un niveau de sécurité équivalent à celui de la catégorie complète de licence de maintenance d'aéronef d'État. En particulier, l'autorité de sécurité aéronautique d'État définit et documente quels cursus et formation sont requis pour chaque extension.</p> <p>b) À la réception du formulaire EMAR (FR) Form. 19 satisfaisant et de toute documentation à l'appui, l'autorité de sécurité aéronautique d'État homologue l'extension par cachet et signature ou délivre à nouveau la licence.</p> <p>c) Les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.116. Procédure d'amendement d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État pour y inclure des extensions.</p> <p>a) Lorsque l'autorité de sécurité aéronautique d'État accorde une extension à une licence de maintenance d'aéronef d'État, elle s'assure que cela équivaut à un niveau de sécurité équivalent à celui de la catégorie complète de licence de maintenance d'aéronef d'État. En particulier, l'autorité de sécurité aéronautique d'État définit et documente, s'il y a lieu, quels cursus et formation sont requis pour chaque extension.</p> <p>b) À la réception du formulaire EMAR/FR Form. 19 satisfaisant et de toute documentation à l'appui, l'autorité de sécurité aéronautique d'État délivre la licence avec les extensions demandées.</p> <p>c) Les enregistrements de l'autorité de sécurité aéronautique d'État sont amendés en conséquence.</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Reformulation.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.120. Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>La procédure de renouvellement de la validité des licences de maintenance d'aéronefs d'État est définie par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.120. Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>a) Les organismes d'entretien agréés EMAR/FR 145 préparent les demandes de renouvellement de validité des licences de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>b) À la réception du formulaire EMAR/FR Form. 19 de demande de renouvellement de la licence de maintenance d'aéronefs d'État, l'autorité de sécurité aéronautique d'État compare la licence de maintenance d'aéronefs d'État du titulaire au dossier détenu et vérifie qu'il n'existe aucune action de retrait, de suspension ou de changement en instance selon le point EMAR/FR 66.B.500. Si les documents sont identiques et qu'aucune action n'est en instance conformément au point EMAR/FR 66.B.500, la licence du titulaire est renouvelée pour dix ans et le dossier est amendé en conséquence.</p> <p>c) Si le dossier détenu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État présente des différences par rapport à la licence de maintenance d'aéronefs d'État détenue par le titulaire de la licence, l'autorité de sécurité aéronautique d'État enquête sur les raisons de ces différences et peut ne pas renouveler la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA (souplesse apportée quant à la validité d'une licence qui est désormais portée à 10 ans au lieu de 5 ans) .</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.125. Procédure pour la conversion de licences de maintenance d'aéronefs d'État, y compris les qualifications de groupe.</p> <p>Sans objet.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.125. Procédure pour la conversion de licences de maintenance d'aéronefs d'État, y compris les qualifications de groupe.</p> <p>Sans objet.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.B.130. Procédure d'approbation directe de la formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut accepter une formation à la qualification de type d'aéronef d'État effectuée par un organisme de formation à la maintenance agréé EASA Part 147, sous réserve d'une</p>	<p>EMAR/FR 66.B.130. Procédure d'approbation directe de la formation au type d'aéronef d'État.</p> <p>L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut accepter une formation à la qualification de type d'aéronef d'État effectuée par un organisme de formation à la maintenance qu'elle reconnaît, sur la base d'une</p>	<p>Reformulation.</p>

<p>comparaison du programme de formation concerné avec les exigences de connaissances de l'appendice III de la partie EMAR (FR) 66.</p>	<p>comparaison du programme de formation concerné avec les exigences de connaissances de l'appendice III de la partie EMAR/FR 66.</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie C.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Examens.</i></p> <p>La présente sous-partie précise les procédures à employer pour organiser les examens.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.200. Dispositions pour les examens.</p> <p>a) Toutes les questions d'examen sont conservées de façon sûre avant un examen, pour garantir que les candidats ne sauront pas quelles questions particulières vont former la base de l'examen.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Les examens de base obéissent à la norme spécifiée aux appendices I et II de la présente partie.</p> <p>d) Les examens de formation au type d'aéronef d'État obéissent à la norme spécifiée à l'appendice III de la présente partie.</p> <p>e) De nouvelles questions à développement sont proposées au moins tous les six mois et les questions déjà utilisées doivent être retirées ou ne plus être utilisées. Un enregistrement des questions utilisées est conservé dans les dossiers de référence.</p> <p>f) Tous les documents d'examen sont distribués au début de l'examen au candidat et récupérés par l'examineur à l'issue du temps alloué à l'examen. Aucun document d'examen ne peut être sorti de la salle d'examen pendant le temps alloué à l'examen.</p> <p>g) Seul le document d'examen est à la disposition du candidat au cours de l'examen.</p> <p>h) Les candidats à l'examen sont séparés les uns des autres de telle sorte qu'ils ne puissent lire les documents d'examen les uns sur les autres. Ils ne peuvent parler à aucune personne autre que l'examineur.</p> <p>i) Les candidats qui sont convaincus de tricherie sont interdits de présentation à tout examen ultérieur dans les douze mois à partir de la date de l'examen dans lequel ils ont triché, sauf si l'autorité de sécurité aéronautique d'État l'autorise.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie C.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Examens.</i></p> <p>La présente sous-partie précise les procédures à employer pour organiser les examens.</p> <p>EMAR/FR 66.B.200. Dispositions pour les examens.</p> <p>a) Toutes les questions d'examen sont conservées de façon sûre avant un examen, pour garantir que les candidats ne sauront pas quelles questions particulières vont former la base de l'examen.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Les examens de base obéissent à la norme spécifiée aux appendices I et II de la présente partie.</p> <p>d) Les examens de formation au type d'aéronef d'État obéissent à la norme spécifiée à l'appendice III de la présente partie.</p> <p>e) De nouvelles questions à développement sont régulièrement proposées. Un enregistrement des questions utilisées est conservé dans les dossiers de référence.</p> <p>f) Tous les documents d'examen sont distribués au début de l'examen au candidat et récupérés par l'examineur à l'issue du temps alloué à l'examen. Aucun document d'examen ne peut être sorti de la salle d'examen pendant le temps alloué à l'examen.</p> <p>g) Seul le document d'examen est à la disposition du candidat au cours de l'examen.</p> <p>h) Les candidats à l'examen sont séparés les uns des autres de telle sorte qu'ils ne puissent lire les documents d'examen les uns sur les autres. Ils ne peuvent parler à aucune personne autre que l'examineur.</p> <p>i) Les candidats qui sont convaincus de tricherie sont interdits de présentation à tout examen ultérieur dans les douze mois à partir de la date de l'examen dans lequel ils ont triché, sauf si l'autorité de sécurité aéronautique d'État l'autorise. L'autorité de sécurité d'aéronautique d'État est tenue informée de ce type d'incident, ainsi que des détails de l'enquête dans un délai d'un mois maximum.</p>	<p>Reformulation pour simplification.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA (FRA-147.A.135 b).</p>
<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie D.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Conversion de licence ou qualification en licence de maintenance d'aéronef d'État.</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie D.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Conversion de licence ou de qualification en licence de maintenance d'aéronef d'État.</i></p>	

<p>La présente sous-partie précise les conditions de la conversion des qualifications en licences de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.300. Généralités.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut uniquement convertir ses propres licences ou autres qualifications étatiques, sans préjudice des accords bilatéraux, valables avant une date fixée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>b) L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut uniquement effectuer la conversion selon le rapport de conversion préparé en conformité avec le point EMAR (FR) 66.B.305 ou le point EMAR (FR) 66.B.310, selon le cas.</p> <p>c) Les rapports de conversion sont soit élaborés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, soit approuvés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour garantir leur conformité à la présente partie.</p> <p>d) Les rapports de conversion et les éventuelles modifications qui s'y rapportent sont archivés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR (FR) 66.B.20.</p>	<p>La présente sous-partie précise les conditions de la conversion des qualifications en licences de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR/FR 66.B.300. Généralités.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État peut procéder à la conversion spécifiée au point EMAR/FR 66.A.70 conformément au rapport de conversion préparé en conformité avec le point EMAR/FR 66.B.305.</p> <p>b) Sans objet.</p> <p>c) Les rapports de conversion sont soit élaborés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, soit approuvés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour garantir leur conformité à la présente partie.</p> <p>d) Les rapports de conversion et les éventuelles modifications qui s'y rapportent sont archivés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR/FR 66.B.20.</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>§b) : sans objet car ne correspond pas à la réalité.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.305. Rapport pour la conversion des licences ou autres qualifications.</p> <p>a) Le rapport de conversion pour les licences ou autre qualification en une licence de maintenance d'aéronef d'État décrit l'objet de chaque type de qualification, y compris la licence nationale associée, le cas échéant, les prérogatives associées et inclut si besoin une copie des règlements nationaux qui les définissent.</p> <p>b) Le rapport de conversion décrit pour chaque type de qualification visé au paragraphe a) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la licence de maintenance d'aéronefs d'État à obtenir par conversion ; 2. les ajouts éventuels de limitation/extension ; 3. les conditions requises pour supprimer les limitations, en spécifiant les modules/sujets de l'appendice I pour lesquels un examen est nécessaire pour supprimer les limitations et obtenir une licence de maintenance d'aéronefs complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire. Elles incluent les modules définis à l'appendice III qui ne sont pas couverts par la qualification nationale. 	<p>EMAR/FR 66.B.305. Rapport pour la conversion des licences ou autres qualifications.</p> <p>a) Le rapport de conversion pour les licences ou autres qualifications en licence de maintenance d'aéronef d'État décrit l'objet de chaque type de qualification, y compris la licence nationale correspondante le cas échéant, les prérogatives associées et inclut si besoin une copie des documents réglementaires qui les définissent.</p> <p>b) Le rapport de conversion comprend pour chaque type de qualification visé au paragraphe a) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la licence de maintenance d'aéronefs d'État à obtenir par conversion ; 2. les ajouts éventuels de limitation/extension ; 3. les conditions requises le cas échéant pour supprimer les limitations, en spécifiant si besoin les modules/sujets de l'appendice I pour lesquels un examen est nécessaire à cette suppression et à l'obtention d'une licence de maintenance d'aéronefs complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire ; elles incluent le cas échéant les éléments définis à l'appendice III qui ne sont pas couverts par la qualification à convertir. 	<p>Reformulation.</p> <p>Reformulation du §3.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.310. Rapport de conversion pour les habilitations des organismes d'entretien agréés.</p> <p>Ce paragraphe s'applique à la délivrance des licences de maintenance d'aéronef d'État aux personnels de maintenance qui détiennent une habilitation d'un organisme d'entretien agréé les autorisant à certifier des</p>	<p>EMAR/FR 66.B.310. Rapport de conversion pour les habilitations des organismes d'entretien agréés.</p> <p>Ce paragraphe s'applique à la délivrance des licences de maintenance d'aéronef d'État aux personnels de maintenance qui détiennent une habilitation d'un organisme d'entretien agréé les autorisant à certifier des</p>	

<p>travaux effectués sur aéronef mais qui ne possèdent pas une qualification formelle telle que décrite au point EMAR (FR) 66.B.305.</p> <p>a) Pour chaque organisme d'entretien agréé concerné, le rapport de conversion décrit la portée de chaque type d'habilitation délivrée par l'organisme d'entretien et inclut une copie des procédures pertinentes de l'organisme d'entretien pour la qualification et l'habilitation des personnels de certification sur lesquelles le processus de conversion est basé.</p> <p>b) Le rapport de conversion montre, pour chaque type d'habilitation visé au paragraphe a) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. en quelle licence de maintenance d'aéronefs d'État il sera converti ; et 2. les limitations/extensions qui seront ajoutées ; et 3. les conditions requises pour supprimer les limitations, en spécifiant les modules/sujets de l'appendice I pour lesquels un examen est nécessaire pour supprimer les limitations et obtenir une licence de maintenance d'aéronefs d'État complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire. Elles incluent les modules définis à l'appendice III qui ne sont pas couverts par la qualification nationale. 	<p>travaux effectués sur aéronef mais qui ne possèdent pas une qualification formelle telle que décrite au point EMAR/FR 66.B.305.</p> <p>a) Pour chaque organisme d'entretien agréé concerné, le rapport de conversion décrit la portée de chaque type d'habilitation délivrée par l'organisme d'entretien et inclut une copie des procédures pertinentes de l'organisme d'entretien pour la qualification et l'habilitation des personnels de certification sur lesquelles le processus de conversion est basé.</p> <p>b) Le rapport de conversion montre, pour chaque type d'habilitation visé au paragraphe a) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. en quelle licence de maintenance d'aéronefs d'État il sera converti ; et 2. les limitations/extensions qui seront ajoutées ; et 3. les conditions requises le cas échéant pour supprimer les limitations, en spécifiant si besoin les modules/sujets de l'appendice I pour lesquels un examen est nécessaire à cette suppression et à l'obtention d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire ; elles incluent le cas échéant les éléments définis à l'appendice III qui ne sont pas couverts par la qualification à convertir. 	<p>Reformulation du §3.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie E. Crédits d'examen.</i></p> <p>La présente sous-partie précise les conditions pour accorder des crédits d'examen conformément au point EMAR (FR) 66.A.25.b).</p> <p>EMAR (FR) 66.B.400. Généralités.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État ne peut accorder un crédit que sur la base d'un rapport de crédit préparé conformément au point EMAR (FR) 66.B.405.</p> <p>b) Le rapport de crédit est soit élaboré par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, soit approuvé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour garantir sa conformité à la présente partie.</p> <p>c) Les rapports de crédit et les éventuelles modifications qui s'y rapportent sont datés et archivés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR (FR) 66.B.20.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie E. Crédits d'examen.</i></p> <p>La présente sous-partie précise les conditions pour accorder des crédits d'examen conformément au point EMAR/FR 66.A.25.b).</p> <p>EMAR/FR 66.B.400. Généralités.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État ne peut accorder un crédit que sur la base d'un rapport de crédit préparé conformément au point EMAR/FR 66.B.405.</p> <p>b) Le rapport de crédit est soit élaboré par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, soit approuvé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État pour garantir sa conformité à la présente partie.</p> <p>c) Les rapports de crédit et les éventuelles modifications qui s'y rapportent sont datés et archivés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR/FR 66.B.20.</p>	
<p>EMAR (FR) 66.B.405. Rapport de crédit d'examen.</p> <p>a) Le rapport de crédit inclut une comparaison entre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les modules, sous-modules, sujets et niveaux de connaissance contenus dans l'appendice I, selon le cas ; et 2. le programme de la qualification technique concernée se rapportant à la catégorie demandée. 	<p>EMAR/FR 66.B.405. Rapport de crédit d'examen.</p> <p>a) Le rapport de crédit inclut une comparaison entre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les modules, sous-modules, sujets et niveaux de connaissance contenus dans l'appendice I, selon le cas, et ; 2. le programme de la qualification technique concernée se rapportant à la catégorie demandée. <p>Cette comparaison indique si la conformité est démontrée et contient les justifications relatives à chaque affirmation.</p>	

<p>Cette comparaison indique si la conformité est démontrée et contient les justifications relatives à chaque affirmation.</p> <p>b) Des crédits pour des examens, autres que les examens de connaissances de base effectués dans des organismes de formation à la maintenance agréés EMAR (FR) 147, ne peuvent être accordés que par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>c) Aucun crédit ne peut être accordé sans un relevé de conformité en fonction de chaque module ou sous-module, précisant où la norme équivalente peut être trouvée dans la qualification technique.</p> <p>d) L'autorité de sécurité aéronautique d'État vérifie régulièrement si des modifications du rapport de crédit sont requises à la suite de changements de la norme de qualification nationale ou l'appendice I. De telles modifications sont documentées, datées et enregistrées.</p>	<p>b) Des crédits pour des examens, autres que les examens de connaissances de base effectués dans des organismes de formation à la maintenance agréés EMAR/FR 147, ne peuvent être accordés que par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>c) Aucun crédit ne peut être accordé sans un relevé de conformité en fonction de chaque module ou sous-module, précisant où le standard équivalent peut être trouvé dans la qualification technique.</p> <p>d) Lorsque le standard concernant la qualification est modifiée, le rapport est amendé en conséquence.</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>
<p>EMAR (FR) 66.B.410. Validité de crédit d'examen.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État notifie par écrit au demandeur les éventuels crédits accordés ainsi que la référence au rapport de crédit utilisé.</p> <p>b) Les crédits expirent dix années après leur octroi.</p> <p>c) À l'expiration des crédits, le demandeur peut déposer une demande de nouveaux crédits. Si les exigences en matière de connaissances de base définies dans l'appendice I n'ont pas été modifiées, l'autorité de sécurité aéronautique d'État prolonge la durée de validité des crédits pour une durée supplémentaire de dix ans de manière automatique.</p>	<p>EMAR/FR 66.B.410. Validité de crédit d'examen.</p> <p>a) L'autorité de sécurité aéronautique d'État notifie par écrit au demandeur les éventuels crédits accordés ainsi que la référence au rapport de crédit utilisé.</p> <p>b) Les crédits expirent dix années après leur octroi.</p> <p>c) À l'expiration des crédits, le demandeur peut déposer une demande de nouveaux crédits. Si les exigences en matière de connaissances de base définies dans l'appendice I n'ont pas été modifiées, l'autorité de sécurité aéronautique d'État prolonge la durée de validité des crédits pour une durée supplémentaire de dix ans de manière automatique.</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie F. Contrôle permanent.</i></p> <p>La présente sous-partie décrit les procédures pour le contrôle permanent de la licence de maintenance d'aéronefs d'État, et en particulier pour le retrait, la suspension ou la limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR (FR) 66.B.500. Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>L'autorité de sécurité aéronautique d'État suspend, limite ou retire la licence de maintenance d'aéronefs lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve claire que la personne a effectué une ou plusieurs des activités suivantes, ou y a participé :</p> <p>a) avoir obtenu la licence de maintenance d'aéronefs d'État et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires ;</p> <p>b) 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 ;</p>	<p style="text-align: center;"><i>Sous-partie F. Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</i></p> <p>La présente sous-partie décrit les procédures pour > < le retrait, la suspension ou la limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>EMAR/FR 66.B.500. Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs d'État.</p> <p>Sur demande de l'autorité d'emploi, l'autorité de sécurité aéronautique d'État suspend, limite ou retire la licence de maintenance d'aéronefs lorsqu'a été identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve claire que la personne a effectué une ou plusieurs des activités suivantes, ou y a participé :</p> <p>a) avoir obtenu la licence de maintenance d'aéronefs d'État et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires ;</p> <p>b) 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 ;</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Reformulation.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>

<p>c) 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 ;</p> <p>d) avoir fait preuve d'entretien négligent ;</p> <p>e) avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien ;</p> <p>f) avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;</p> <p>g) avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ;</p> <p>h) avoir délivré un certificat de remise en service sans qu'il y ait conformité avec les parties EMAR (FR) M, EMAR (FR) 145 ou EMAR (FR) 66.</p>	<p>c) 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 ;</p> <p>d) avoir fait preuve de graves négligences lors d'une opération de maintenance ;</p> <p>e) avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien ;</p> <p>f) avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;</p> <p>g) avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ;</p> <p>h) avoir délivré un certificat de remise en service alors qu'il n'était pas en conformité avec la présente instruction.</p> <p>Tous les retraits, suspensions ou limitations de licence de maintenance d'aéronefs d'État sont enregistrés et archivés par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>
<p style="text-align: center;">APPENDICE I.</p> <p style="text-align: center;">EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCES DE BASE.</p> <p>1. NIVEAU DE CONNAISSANCE - LICENCES DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT CATÉGORIES A, B1, B2 et C.</p> <p>Les connaissances de base pour les catégories A, B1 et B2 sont indiquées par des niveaux de connaissance (1, 2 ou 3) pour chaque sujet concerné. A l'exception de la catégorie C obtenue par la voie des études (point EMAR (FR) 66.A.30 a) 5.), les postulants à la catégorie C doivent satisfaire aux niveaux de connaissance de base de la catégorie B1 ou de la catégorie B2.</p> <p>Les indicateurs de niveaux de connaissances sont définis comme suit :</p> <p>- NIVEAU 1 : une familiarisation avec les éléments principaux du sujet.</p> <p>Objectifs :</p> <p>a) le postulant est familiarisé avec les éléments de base du sujet ;</p> <p>b) le postulant est capable de donner une description simple de la totalité du sujet, en utilisant des mots communs et des exemples ;</p> <p>c) le postulant est capable d'utiliser des termes typiques.</p> <p>- NIVEAU 2 : une connaissance générale des aspects théoriques et pratiques du sujet et une capacité à appliquer cette connaissance.</p> <p>Objectifs :</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE I.</p> <p style="text-align: center;">EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONNAISSANCES DE BASE.</p> <p>1. NIVEAUX DE CONNAISSANCE - LICENCES DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT CATÉGORIES .</p> <p>Les connaissances de base pour les différentes catégories sont indiquées par l'attribution d'indicateurs de niveaux de connaissance (1, 2 ou 3) pour chaque sujet concerné > <.</p> <p>Les indicateurs de niveau de connaissances sont définis comme suit :</p> <p>Niveau « 1 » : une familiarisation avec les éléments principaux du sujet.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le postulant est familiarisé avec les éléments de base du sujet ; - le postulant est capable de donner une description simple de la totalité du sujet, en utilisant des mots communs et des exemples ; - le postulant est capable d'utiliser des termes typiques. <p>Niveau « 2 » : une connaissance générale des aspects théoriques et pratiques du sujet, une capacité à appliquer cette connaissance.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le postulant est capable de comprendre les principes essentiels théoriques du sujet ; 	<p>Reformulation car le programme de formation pour le Ce n'est pas déterminé par la réglementation EMAR/FR.</p>

<p>a) le postulant est capable de comprendre les principes essentiels théoriques du sujet ;</p> <p>b) le postulant est capable de donner une description générale du sujet, en utilisant, comme il convient, des exemples typiques ;</p> <p>c) le postulant est capable d'utiliser des formules mathématiques conjointement aux lois physiques décrivant le sujet ;</p> <p>d) le postulant est capable de lire et de comprendre des croquis, des dessins et des schémas décrivant le sujet ;</p> <p>e) le postulant est capable d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant des procédures détaillées.</p> <p>- NIVEAU 3 : une connaissance détaillée des aspects théoriques et pratiques du sujet et une capacité à combiner et appliquer des éléments de connaissances séparés d'une manière logique et compréhensible.</p> <p>Objectifs :</p> <p>a) le postulant connaît la théorie du sujet et les relations avec les autres sujets ;</p> <p>b) le postulant est capable de donner une description détaillée du sujet en utilisant les principes essentiels théoriques et des exemples spécifiques ;</p> <p>c) le postulant comprend et est capable d'utiliser les formules mathématiques en rapport avec le sujet ;</p> <p>d) le postulant est capable de lire, de comprendre et de préparer des croquis, des dessins simples et des schémas décrivant le sujet ;</p> <p>e) le postulant est capable d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant les instructions du constructeur ;</p> <p>f) le postulant est capable d'interpréter les résultats provenant de différentes sources et mesures et d'appliquer une action corrective adaptée.</p> <p>2. MODULARISATION.</p> <p>La qualification sur des sujets de base pour chaque catégorie ou sous-catégorie de licence de maintenance aéronefs d'État devra être conforme au tableau suivant, dans lequel les sujets concernés sont indiqués par un « X ».</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le postulant est capable de donner une description générale du sujet, en utilisant, comme il convient, des exemples typiques ; - le postulant est capable d'utiliser des formules mathématiques conjointement aux lois physiques décrivant le sujet ; - le postulant est capable de lire et de comprendre des croquis, des dessins et des schémas décrivant le sujet ; - le postulant est capable d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant des procédures détaillées. <p>Niveau « 3 » : une connaissance détaillée des aspects théoriques et pratiques du sujet, une capacité à combiner et appliquer des éléments de connaissances séparés d'une manière logique et compréhensible.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le postulant connaît la théorie du sujet et les relations avec les autres sujets ; - le postulant est capable de donner une description détaillée du sujet en utilisant les principes essentiels théoriques et des exemples spécifiques ; - le postulant comprend et est capable d'utiliser les formules mathématiques en rapport avec le sujet ; - le postulant est capable de lire, de comprendre et de préparer des croquis, des dessins simples et des schémas décrivant le sujet ; - le postulant est capable d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant les instructions du constructeur ; - le postulant est capable d'interpréter les résultats provenant de différentes sources et mesures et d'appliquer une action corrective adaptée. <p>2. MODULARISATION.</p> <p>La qualification sur des sujets de base pour les catégories de licence de maintenance aéronefs d'État Ae, Be1, Be2 et BeArm doit être conforme au tableau suivant. Les sujets concernés sont indiqués par un « X ».</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p> <p>3. NIVEAUX DE CONNAISSANCE - LICENCES DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT CATÉGORIE Cc.</p>	<p>Le tableau du §2 de la réglementation EMAR/FR est identique au premier tableau du §2 de la réglementation EMAR (FR), à l'exception des informations relatives au domaine de l'armement qui sont intégrées (conséquence de la création de la licence BeArm dans la réglementation EMAR/FR).</p>
---	---	---

	<p>Le cursus ou le contenu de la formation de base de la catégorie Ce est proposé par chaque autorité d'emploi et soumis à l'approbation de l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>4. TABLEAUX DES MODULES / SUJETS.</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p>	<p>Le tableau du §4 (« 4. TABLEAUX DES MODULES / SUJETS ») de la réglementation EMAR/FR comporte quelques différences avec le 2eme tableau de la réglementation du §2 (tableau détaillé des modules) de la réglementation EMAR(FR) La modularisation proposée par la réglementation FRA a été retenue pour la réglementation EMAR/FR car elle reflète mieux la réalité observée. .</p>
<p style="text-align: center;">APPENDICE II.</p> <p style="text-align: center;">NORMES DE L'EXAMEN DE BASE.</p> <p>1. GENERALITES.</p> <p>1.1. Tous les examens de base doivent être réalisés en utilisant le format de question à choix multiple et les questions à développement comme spécifié ci-après. Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires. Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que des corrections appliquées dans le mauvais ordre ou des conversions d'unités erronées; il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard.</p> <p>1.2. Chaque question à choix multiple doit avoir au moins 3 réponses possibles, dont une seule doit être la réponse correcte, et le candidat doit disposer d'un temps par module qui est basé sur une moyenne nominale de 75 secondes par question.</p> <p>1.3. Chaque question à développement nécessite la préparation d'une réponse écrite et le candidat doit disposer de 20 minutes pour répondre à chacune de ces questions.</p> <p>1.4. Les questionnaires à développement doivent être élaborés et évalués en utilisant le programme de connaissances de l'appendice I, modules 7, 9 et 10.</p> <p>1.5. Chaque question à développement possédera une réponse modèle élaborée pour elle, laquelle inclura également toute réponse de remplacement connue qui puisse se rapporter à d'autres subdivisions.</p> <p>1.6. La réponse modèle sera également détaillée en une liste des points importants connus comme les points clés.</p> <p>1.7. La note de réussite pour chaque partie à choix multiple du module et sous-module de l'examen est de 75 %.</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE II.</p> <p style="text-align: center;">NORMES DE L'EXAMEN DE BASE.</p> <p>1. GENERALITES</p> <p>1.1. Chaque module du programme qui constitue une catégorie ou une sous-catégorie de licence de maintenance d'aéronefs d'État doit faire l'objet d'un examen.</p> <p>1.2. Tous les examens de base doivent être réalisés en utilisant le format de question à choix multiple et les questions à développement. Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires. Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que des corrections appliquées dans le mauvais ordre ou des conversions d'unités erronées; il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard.</p> <p>1.3. Chaque question à choix multiple doit avoir 3 réponses possibles (au minimum) parmi lesquelles une seule doit être la réponse correcte. > <.</p> <p>1.4. Les questionnaires à développement doivent être élaborés et évalués en utilisant le programme de connaissances de l'appendice I. de la présente partie.</p> <p>1.5. Chaque question à développement possédera une réponse modèle élaborée pour elle, laquelle inclura également toute réponse de remplacement connue qui puisse se rapporter à d'autres subdivisions.</p> <p>1.6. La réponse modèle sera également détaillée en une liste des points importants connus comme les points clés.</p> <p>1.7. Le seuil de réussite pour chaque partie à choix multiple du module et sous-module du programme de l'examen est de 75 %.</p> <p>1.8. La note de réussite pour chaque question à développement est fixée à 75 %, c'est à dire que la réponse du candidat doit contenir 75 % des points</p>	<p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en cohérence avec la réglementation FRA.</p>

<p>1.8. La note de réussite pour chaque question à développement est de 75 %, c'est-à-dire que la réponse du candidat doit contenir 75 % des points clés concernés par la question, et il ne doit y avoir aucune erreur significative se rapportant aux points clés requis.</p> <p>1.9. Si seule la partie à choix multiple ou la partie à développement n'a pas été satisfaisante, alors il est uniquement nécessaire de repasser la partie à choix multiple ou la partie à développement qui était insuffisante, selon le cas.</p> <p>1.10. Les systèmes de marquage de pénalités ne doivent pas être utilisés.</p> <p>1.11. Un module non réussi ne peut pas être repassé pendant au moins 90 jours suivant la date de l'examen du module non réussi, sauf dans le cas d'un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à la partie EMAR (FR) 147 qui dispense un cours de reformation adapté aux sujets non réussis dans le module en question, où le module non réussi peut être repassé après 30 jours, à moins que l'autorité de sécurité aéronautique d'État n'en décide autrement.</p> <p>1.12. Les délais fixés au point EMAR (FR) 66.A.25 s'appliquent à tout examen de module isolé, à l'exception des examens de module réussis en tant que partie d'une licence d'une autre catégorie, lorsque la licence a déjà été délivrée.</p> <p>1.13. Le nombre maximum de tentatives consécutives pour chaque module est de trois. Une série de trois tentatives supplémentaires est autorisée après une période d'attente d'un an entre les deux séries, sauf consigne particulière de l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>Le demandeur doit communiquer par écrit à l'organisme de formation à la maintenance agréé où la candidature est déposée pour un examen ou à l'autorité de sécurité aéronautique d'État, le nombre et les dates des tentatives faites au cours de l'année écoulée, ainsi que l'organisme de formation ou l'autorité compétente où ces tentatives ont eu lieu. Il incombe à l'organisme de formation à la maintenance ou à l'autorité de sécurité aéronautique d'État de contrôler le nombre de tentatives dans les délais impartis.</p> <p>2. NOMBRE DES QUESTIONS PAR MODULE.</p> <p>MODULE 1 — MATHÉMATIQUES.</p> <p>Catégorie A: 16 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 20 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>MODULE 2 — PHYSIQUE.</p>	<p>clés concernés par la question et il ne doit y avoir aucune erreur significative se rapportant aux points clés requis.</p> <p>1.9. Si seule la partie à choix multiple ou la partie à développement n'a pas été satisfaisante, alors il est uniquement nécessaire de repasser la partie à choix multiple ou la partie à développement qui était insuffisante, selon le cas.</p> <p>1.10. Les systèmes de marquage de pénalités ne doivent pas être utilisés pour déterminer si un candidat a réussi ou non.</p> <p>1.11. Un module non réussi ne peut pas être repassé pendant au moins 90 jours suivant la date de l'examen du module non réussi, sauf dans le cas d'un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à la partie EMAR/FR 147 qui dispense un cours de reformation adapté aux sujets non réussis dans le module en question, où le module non réussi peut être repassé après 30 jours, à moins que l'autorité de sécurité aéronautique d'État n'en décide autrement.</p> <p>1.12. Les délais fixés au point EMAR/FR 66.A.25 s'appliquent à tout examen de module isolé, à l'exception des examens de module réussis en tant que partie d'une licence d'une autre catégorie, lorsque la licence a déjà été délivrée.</p> <p>1.13. Le nombre maximum de tentatives consécutives pour chaque module est de trois. Une série de trois tentatives supplémentaires est autorisée après une période d'attente d'un an entre les deux séries, sauf consigne particulière de l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>Le demandeur doit communiquer par écrit à l'organisme de formation à la maintenance agréé où la candidature est déposée pour un examen ou à l'autorité de sécurité aéronautique d'État, le nombre et les dates des tentatives faites au cours de l'année écoulée, ainsi que l'organisme de formation ou l'autorité compétente où ces tentatives ont eu lieu. Il incombe à l'organisme de formation à la maintenance ou à l'autorité de sécurité aéronautique d'État de contrôler le nombre de tentatives dans les délais impartis.</p> <p>2. NOMBRE DES QUESTIONS PAR MODULE.</p> <p>Se reporter au guide GUI-147-003 « guide d'élaboration et de validation des examens ».</p>	<p>Reformulation.</p>
---	---	-----------------------

<p>Catégorie A: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>MODULE 3 — PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRICITÉ.</p> <p>Catégorie A: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>MODULE 4 — PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRONIQUE.</p> <p>Catégorie B1: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 40 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 50 minutes.</p> <p>MODULE 5 — TECHNIQUES NUMÉRIQUES / SYSTÈMES D'INSTRUMENTATION ÉLECTRO-NIQUE.</p> <p>Catégorie A: 16 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 20 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 40 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 50 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 72 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 90 minutes.</p> <p>MODULE 6 — MATÉRIAUX ET MATÉRIELS.</p> <p>Catégorie A: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 72 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 90 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 60 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 75 minutes.</p> <p>MODULE 7 — PROCÉDURES D'ENTRETIEN.</p> <p>Catégorie A: 72 questions à choix multiple et 2 questions à développement. Temps alloué 90 minutes plus 40 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 80 questions à choix multiple et 2 questions à développement. Temps alloué 100 minutes plus 40 minutes.</p>		
--	--	--

<p>Catégorie B2: 60 questions à choix multiple et 2 questions à développement. Temps alloué 75 minutes plus 40 minutes.</p> <p>MODULE 8 — AÉRODYNAMIQUE DE BASE.</p> <p>Catégorie A: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>MODULE 9 — FACTEURS HUMAINS.</p> <p>Catégorie A: 20 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 25 minutes plus 20 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 20 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 25 minutes plus 20 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 20 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 25 minutes plus 20 minutes.</p> <p>MODULE 10 — LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE.</p> <p>Catégorie A: 32 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 40 minutes plus 20 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 40 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 50 minutes plus 20 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 40 questions à choix multiple et 1 question à développement. Temps alloué 50 minutes plus 20 minutes.</p> <p>MODULE 11A — AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AVIONS À TURBINE.</p> <p>Catégorie A: 108 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 135 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 140 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 175 minutes.</p> <p>MODULE 11B — AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AVIONS À PISTONS.</p> <p>Catégorie A: 72 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 90 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 100 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 125 minutes.</p> <p>MODULE 12 — AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES HÉLICOPTÈRES.</p>		
--	--	--

<p>Catégorie A: 100 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 125 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 128 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 160 minutes.</p> <p>MODULE 13 — AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AÉRONEFS.</p> <p>Catégorie B2: 180 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 225 minutes. Les questions et le temps alloué peuvent être subdivisés en deux examens comme il convient.</p> <p>MODULE 14 — PROPULSION.</p> <p>Catégorie B2: 24 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 30 minutes.</p> <p>MODULE 15 — TURBINE À GAZ.</p> <p>Catégorie A: 60 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 75 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 92 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 115 minutes.</p> <p>MODULE 16 — MOTEUR À PISTONS.</p> <p>Catégorie A: 52 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 65 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 72 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 90 minutes.</p> <p>MODULE 17 — HÉLICE.</p> <p>Catégorie A: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>MODULE 50 — ARMEMENT.</p> <p>Catégorie A: 12 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 15 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 12 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 15 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 12 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 15 minutes.</p> <p>MODULE 51 — SYSTÈMES D'ARMEMENT.</p> <p>Catégorie A: 24 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 30 minutes.</p>		
---	--	--

<p>Catégorie B1: 28 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 35 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>MODULE 52 — SYSTÈMES D'ATTAQUE OPERATIONNELLE.</p> <p>Catégorie B1: 48 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 60 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 80 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 100 minutes.</p> <p>MODULE 53 — SURVEILLANCE ET GUERRE ÉLECTRONIQUE.</p> <p>Catégorie A: 12 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 15 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 32 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 40 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 48 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 60 minutes.</p> <p>MODULE 54 — SÉCURITE DE L'ÉQUIPAGE.</p> <p>Catégorie A: 16 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 20 minutes.</p> <p>Catégorie B1: 20 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 25 minutes.</p> <p>Catégorie B2: 16 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 20 minutes.</p> <p>MODULE 55 — SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS MILITAIRES.</p> <p>Catégorie B2: 16 questions à choix multiple et 0 question à développement. Temps alloué 20 minutes.</p>		
<p style="text-align: center;">APPENDICE III.</p> <p style="text-align: center;">FORMATION AUX TYPE D'AÉRONEF D'ÉTAT ET NORME D'EXAMEN - FORMATION EN COURS D'EMPLOI (FCE).</p> <p>1. GENERALITES.</p> <p>La formation au type d'aéronef d'État consiste en une formation théorique et des examens et, sauf pour les qualifications de catégorie C, en une formation pratique et des contrôles. Lorsque la formation au type d'aéronef d'État inclut des systèmes spécifiquement militaires, le</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE III.</p> <p style="text-align: center;">FORMATION AUX TYPES D'AÉRONEF D'ÉTAT ET NORME D'EXAMEN > <</p> <p style="text-align: center;">> <</p>	<p>FCE n'existe pas en navigabilité étatique.</p> <p>L'appendice III de la réglementation FRA a été repris pour la réglementation EMAR/FR car il répondait mieux aux réalités et contraintes rencontrées.</p>

prérequis est que l'élève ait suivi les modules appropriés de la série 50 de l'appendice I de la présente partie.

a) La formation théorique et les examens doivent respecter les exigences suivantes :

i) ils doivent être conduits par un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à la partie EMAR (FR) 147 ou par un organisme reconnu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR (FR) 66.B.130 ;

ii) ils doivent respecter la norme décrite aux paragraphes 3.1 et 4 du présent appendice III, sauf lorsque c'est permis par la formation aux différences décrite ci-après ;

iii) dans le cas d'un personnel de catégorie C qualifié par la détention d'un diplôme universitaire tel que spécifié au paragraphe EMAR (FR) 66.A.30.a).5, la première formation théorique au type d'aéronef concernée est au niveau de la catégorie B1 ou B2 ou à un niveau reconnu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État ;

iv) ils doivent avoir débuté et être terminés dans les trois années qui précèdent la demande d'homologation d'une qualification de type d'aéronef d'État.

b) La formation pratique et les contrôles doivent respecter les exigences suivantes :

i) ils doivent être conduits par un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à la partie EMAR (FR) 147 ou par un organisme reconnu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État conformément au point EMAR (FR) 66.B.130 ;

ii) ils doivent respecter la norme décrite aux paragraphes 3.2 et 4 du présent appendice III, sauf lorsque c'est permis par la formation aux différences décrite ci-après ;

iii) ils doivent inclure une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent au type d'aéronef ;

iv) ils doivent inclure des présentations utilisant des équipements, composants, simulateurs, autres dispositifs de formation ou aéronefs ;

v) ils doivent avoir débuté et être terminés dans les trois années qui précèdent la demande d'homologation d'une qualification de type d'aéronef d'État.

c) Formation aux différences.

i) La formation aux différences est la formation requise afin de couvrir les différences entre deux qualifications de type d'aéronef d'État différentes d'un même constructeur, tel que déterminé par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.

ii) La formation aux différences est définie au cas par cas en prenant en compte les exigences spécifiées dans le présent appendice III eu égard aussi bien aux parties théorique que pratique de la formation à la qualification de type d'aéronef d'État.

<p>iii) Une qualification de type d'aéronef d'État est uniquement mentionnée sur une licence de maintenance d'aéronef d'État après la formation aux différences lorsque le demandeur satisfait également à l'une des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la qualification de type d'aéronef d'État dont les différences sont identifiées est déjà mentionnée sur la licence ; ou - les exigences en matière de formation au type d'aéronef d'État ont été satisfaites pour l'aéronef dont les différences sont identifiées. <p>2. NIVEAUX DE FORMATION AUX TYPES D'AÉRONEF D'ÉTAT.</p> <p>Les trois niveaux énumérés ci-dessous définissent les objectifs, la profondeur de la formation et le niveau de connaissances que la formation vise à atteindre.</p> <p>Niveau 1 : un bref aperçu général de la cellule, des systèmes et de la motorisation comme indiqué à la section «Description des systèmes» du manuel de maintenance d'aéronef/ des instructions pour le maintien de la navigabilité.</p> <p>Objectifs du cours : à l'issue de la formation de niveau 1, l'élève est capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de fournir une description simple du sujet dans son ensemble, en utilisant des mots courants, des exemples et des termes génériques, et d'identifier les mesures de sécurité concernant la cellule, ses systèmes et la motorisation ; b) d'identifier les manuels d'aéronef et les procédures de maintenance importantes pour la cellule, ses systèmes et la motorisation ; c) de définir la présentation générale des systèmes principaux d'un aéronef ; d) de définir la présentation générale et les caractéristiques de la motorisation ; e) d'identifier l'outillage spécial et les équipements d'essai utilisés avec l'aéronef. <p>Niveau 2 : vue générale des systèmes de base des commandes, des indicateurs, des principaux composants, y compris leur emplacement et leur rôle, leur entretien courant et leur dépannage mineur. Connaissance générale des aspects théoriques et pratiques du sujet.</p> <p>Objectifs du cours : en plus des informations contenues dans la formation de niveau 1, à l'issue de la formation de niveau 2, l'élève est capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de comprendre les principes essentiels théoriques du sujet et d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant des procédures détaillées ; b) de rappeler les mesures de sécurité à observer lorsqu'on travaille sur ou près d'un aéronef, de la motorisation, des systèmes et des armements ; 	<p>1. NIVEAUX DE FORMATION AUX TYPES.</p> <p>Les trois niveaux énumérés ci-dessous définissent les objectifs qu'un niveau particulier de formation est destiné à réaliser.</p> <p>NIVEAU « 1 » (familiarisation générale).</p> <p>Un bref aperçu général de la cellule, des systèmes et de la motorisation comme indiqué à la section « Description des systèmes » du manuel de maintenance aéronef > <.</p> <p>Objectifs du cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier les mesures de sécurité concernant la cellule, ses systèmes et la motorisation ; - Identifier les procédures de maintenance importante de l'aéronef ; - Définir la présentation générale de l'aéronef ; - Identifier l'outillage spécial et les équipements d'essai utilisés avec l'aéronef. <p>NIVEAU « 2 » (au parking et en transit).</p> <p>Vue générale des systèmes de base des commandes, des indicateurs, des principaux composants y compris leur emplacement et leur rôle, leur entretien courant et leur dépannage mineur. > <.</p> <p>Objectifs du cours : en plus des informations contenues au niveau 1, familiarisation générale, l'élève sera capable de :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Rappeler les mesures de sécurité à observer lorsqu'on travaille sur ou près d'un aéronef, de la motorisation ou des systèmes > < ; 2) Démontrer les connaissances des activités au parking principal et en transit (entre deux vols) de ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> a) Portes, hublots et trappes ; b) Alimentations en énergie électrique ; c) Carburant ; d) Groupe générateur auxiliaire de bord ; e) Motorisation ; f) Protection incendie ; g) Systèmes de conditionnement d'air ; 	<p>Toutes les différences identifiées du « 1. NIVEAUX DE FORMATION AUX TYPES. » correspondent à une mise en conformité avec la réglementation FRA.</p>
--	--	--

<p>c) de décrire la manutention des systèmes et de l'aéronef, et en particulier les accès, la disponibilité de l'alimentation électrique et ses sources ;</p> <p>d) d'identifier les emplacements des composants principaux ;</p> <p>e) d'expliquer le fonctionnement normal de chaque circuit principal, y compris la terminologie et la nomenclature ;</p> <p>f) d'effectuer les procédures pour l'entretien courant associé aux systèmes de l'aéronef ;</p> <p>g) de démontrer la compétence dans l'utilisation des comptes rendus équipage et des systèmes de compte rendu embarqués (dépannage mineur) et de déterminer l'aptitude de l'aéronef à la navigabilité selon la LME/LTTE et CDL ;</p> <p>h) de démontrer une aptitude à utiliser, interpréter et appliquer la documentation appropriée, y compris les instructions pour le maintien de la navigabilité, le manuel de maintenance, le catalogue des pièces illustré, etc.</p> <p>Niveau 3 : description détaillée, fonctionnement, emplacement des composants, procédures de dépose/pose et équipement de test intégré et de dépannage au niveau du manuel de maintenance.</p> <p>Objectifs du cours : en plus des informations contenues dans la formation de niveaux 1 et 2, à l'issue de la formation de niveau 3, l'élève est capable :</p> <p>a) de faire preuve de connaissances théoriques sur les systèmes et structures d'aéronefs et leurs interactions avec d'autres systèmes, de fournir une description détaillée du sujet en utilisant des principes essentiels théoriques et des exemples spécifiques, d'interpréter des résultats provenant de différentes sources et mesures et d'appliquer des mesures correctives comme il convient ;</p> <p>b) d'effectuer des vérifications fonctionnelles, du système, de la motorisation et des composants tel que spécifié dans le manuel de maintenance d'aéronef ;</p> <p>c) de démontrer une aptitude à utiliser, interpréter et appliquer la documentation appropriée, y compris le manuel de réparations structurales, le manuel de dépannage, etc. ;</p> <p>d) de faire la corrélation des informations dans le but de la prise de décisions par rapport au diagnostic de panne et d'actions correctives au niveau du manuel de maintenance ;</p> <p>e) de décrire les procédures de remplacement des composants spécifique à un type d'aéronef.</p> <p>3. NORME DE FORMATION AU TYPE D'AÉRONEF D'ÉTAT.</p>	<p>h) Génération hydraulique ;</p> <p>i) Train d'atterrissage ;</p> <p>j) Commandes de vol ;</p> <p>k) Eau/Déchets ;</p> <p>l) Oxygène ;</p> <p>m) Interphone PNT et de cabine ;</p> <p>n) Avionique ;</p> <p>o) Équipements de cabine/aménagements ;</p> <p>p) Armement ;</p> <p>3) Décrire la manutention des systèmes et de l'aéronef et en particulier les accès, la disponibilité de l'alimentation électrique et ses sources ;</p> <p>4) Identifier les emplacements des composants principaux ;</p> <p>5) Expliquer le fonctionnement normal de chaque circuit principal, y compris la terminologie et la nomenclature ;</p> <p>6) Effectuer les procédures pour l'entretien courant, au parking et en transit, associé à l'aéronef pour les circuits suivants : carburant, moteurs, hydraulique, train d'atterrissage, eau/déchets, oxygène... ;</p> <p>7) Démontrer la compétence dans l'utilisation des comptes rendus équipage et des systèmes de compte-rendu embarqués (dépannage mineur) et déterminer l'aptitude de l'aéronef à la navigabilité (selon la liste minimum d'équipement (LME ou LTTE), la liste des déviations de configuration (CDL – Configuration Deviation List) si elles existent) ;</p> <p>8) Identifier et utiliser la documentation appropriée ;</p> <p>9) Localiser les procédures de remplacement des composants dans le cadre des activités au parking et en transit identifiées dans l'objectif de niveau 2.</p> <p>NIVEAU « 3 » (formation à la maintenance en ligne et en base).</p> <p>Description détaillée, fonctionnement, emplacement des composants, procédures de dépose/pose et équipement de test intégré et de dépannage au niveau du manuel de maintenance.</p> <p>Objectifs du cours : en plus des informations contenues dans la formation de niveaux 1 et 2, l'élève sera capable de :</p> <p>1) Effectuer les vérifications des systèmes, du moteur, des composants et fonctionnelles comme spécifié dans le manuel de maintenance ;</p> <p>2) Faire la corrélation des informations dans le but de la prise de décisions par rapport au diagnostic de panne et d'actions correctives au niveau du manuel de maintenance ;</p> <p>3) Décrire les procédures de remplacement des composants uniques pour le type d'aéronef.</p>	
--	---	--

<p>Bien que la formation au type d'aéronef d'État comprenne à la fois des parties théoriques et pratiques, les cours peuvent être agréés pour ce qui concerne la partie théorique seule, la partie pratique seule ou une combinaison des deux.</p> <p>3.1 Partie théorique.</p> <p>a) Objectif.</p> <p>À l'issue d'un cours de formation théorique, l'élève est capable de faire preuve, dans les niveaux identifiés dans le programme de l'appendice III, des connaissances théoriques détaillées en matière de systèmes, structure, opérations, maintenance, réparation et dépannage d'aéronefs applicables, conformément aux données de maintenance approuvées. L'élève est capable de démontrer une aptitude à utiliser les manuels et les procédures approuvées, y compris la connaissance des inspections et limitations appropriées.</p> <p>b) Niveau de formation.</p> <p>Les niveaux de formation sont ceux définis au paragraphe 2 ci-dessus.</p> <p>Après le premier cours sur le type pour le personnel de certification de la catégorie C, tous les cours suivants sont uniquement du niveau 1.</p> <p>Pendant une formation théorique de niveau 3, le support de formation de niveaux 1 et 2 peut être utilisé pour enseigner le chapitre dans sa globalité si nécessaire. Cependant, pendant la formation, la majorité du support de formation et du temps de formation se situe au niveau 3.</p> <p>c) Durée.</p> <p>Sans objet.</p> <p>d) Justification de la durée des cours.</p> <p>Les cours réalisés dans un organisme de formation à la maintenance doivent justifier leur durée et la couverture du programme dans son ensemble par une analyse des besoins en formation reposant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la conception du type d'aéronef, ses besoins en maintenance et les types d'opération, - une analyse détaillée des chapitres applicables (voir le sous-paragraphe 3.1 e) « Contenu » ci-dessous), - une analyse des compétences détaillée indiquant que les objectifs énoncés dans le sous-paragraphe 3.1 a) ci-dessus sont pleinement atteints. <p>La durée des cours est approuvée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.</p> <p>De même, les heures de cours de formation aux différences ou d'autres combinaisons de cours de formation théorique (tels que les cours B1/B2 combinés), et les cas de cours de formation théorique au type d'aéronef</p>	<p>Nota : les anciennes mentions F (niveau 1), P (niveau 2) et M (niveau 3) peuvent être conservées dans les documents de l'organisme dans l'attente de la mise à jour de ces documents.</p> <p>2. NORME DE FORMATION AU TYPE.</p> <p>Bien que la formation au type d'aéronef comprenne à la fois des parties théoriques et pratiques, les cours peuvent être agréés pour ce qui concerne la partie théorique seule, la partie pratique seule ou une combinaison des deux.</p> <p>2.1. Éléments théoriques.</p> <p>Au minimum, les éléments du programme ci-dessous qui sont spécifiques au type d'aéronef doivent être traités. Pour tenir compte des spécificités d'emploi des catégories propres à chaque autorité d'emploi, il est possible, lorsqu'un élément est mentionné au même niveau pour plusieurs catégories, de dispenser cet élément à un niveau inférieur à celui qui est requis à condition qu'il soit traité au bon niveau dans au moins une des catégories. Des éléments complémentaires introduits par suite de changements technologiques doivent également être inclus.</p> <p>Certaines procédures de déposes/poses des équipements peuvent ne pas être abordées durant la phase théorique de la formation de type.</p> <p>Les niveaux de formation sont ceux définis au paragraphe 1 ci-dessus.</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p> <p>2.2. Éléments pratiques.</p> <p>Les éléments de formation pratique doivent consister à effectuer des tâches de maintenance représentatives et à les évaluer, de façon à satisfaire aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) assurer la réalisation sûre de la maintenance, des inspections et du travail courant conformément au manuel de maintenance et aux autres instructions et tâches qui s'y rapportent comme il convient pour le type d'aéronef, par exemple la recherche de pannes, les réparations, les réglages, les remplacements, le réglage au banc et les contrôles fonctionnels tels qu'un point fixe, etc. si nécessaire ; b) utiliser correctement toutes les brochures et la documentation technique pour l'aéronef ; c) utiliser correctement l'outillage du spécialiste/spécial et les équipements d'essai, effectuer la dépose et le remplacement des composants et des modules spécifiques au type, y compris toute activité de maintenance en piste. 	<p>Toutes les différences identifiées du «2. NORME DE FORMATION AU TYPE.» correspondent à une mise en conformité avec la réglementation FRA.</p> <p>Mise en conformité avec la réglementation FRA avec reformulation.</p> <p>Mise en conformité avec le tableau de la réglementation FRA.</p>
--	--	---

d'État, doivent être justifiés auprès de l'autorité de sécurité aéronautique d'État par l'analyse des besoins en formation telle que décrite ci-dessus.

De plus, le cours doit décrire et justifier les éléments suivants :

- participation minimum requise de la part de l'élève pour satisfaire aux objectifs du cours,

- nombre maximum d'heures de formation par jour, en tenant compte des principes liés à la pédagogie et aux facteurs humains.

Si la participation minimum requise n'est pas satisfaite, le certificat de reconnaissance n'est pas délivré. Une formation supplémentaire peut être dispensée par l'organisme de formation afin d'atteindre le nombre d'heures de participation minimum.

e) Contenu.

Au minimum, les éléments du programme ci-dessous qui sont spécifiques au type d'aéronef doivent être traités. Les éléments supplémentaires introduits en raison de variations de type, de changements technologiques, etc. doivent également être inclus.

Tableau.

f) Des méthodes de formation multimédia peuvent être utilisées pour la partie théorique, soit en classe, soit dans un environnement contrôlé virtuel, sous réserve d'acceptation par l'autorité de sécurité aéronautique d'État chargée d'homologuer la formation.

3.2 Partie pratique.

a) Objectif

L'objectif de la formation pratique consiste à obtenir l'expérience requise pour l'exécution en toute sécurité de travaux courants, de maintenance et d'inspection, conformément au manuel de maintenance et aux autres instructions et tâches qui s'y rapportent, comme il convient pour le type d'aéronef, par exemple la recherche de pannes, les réparations, les réglages, les remplacements, le réglage au banc et les contrôles fonctionnels. Elle comprend la sensibilisation à l'utilisation de toutes les brochures et la documentation technique de l'aéronef, l'utilisation de l'outillage spécial/de spécialiste et des équipements d'essai permettant de réaliser la dépose et le remplacement de composants et modules propres au type, y compris toute activité de maintenance en piste.

b) Contenu

Au moins 50 % des éléments cochés dans le tableau ci-dessous, qui se rapportent au type d'aéronef en particulier, doivent être réalisés dans le cadre de la formation pratique. Les tâches cochées représentent des sujets qui sont essentiels aux fins de la formation pratique pour garantir que l'exploitation, le fonctionnement, l'installation et l'importance en termes de sécurité des tâches de maintenance clés sont traités de manière

3. NORMES D'EXAMEN POUR LA FORMATION AUX TYPES.

Chaque fois que la formation aux types est requise, l'examen doit être écrit et se conformer à ce qui suit :

a) le format de l'examen est du type questions à choix multiples ou questions à développement. Chaque question à choix multiples doit avoir 3 réponses (au minimum) proposées parmi lesquelles une doit être la réponse correcte ;

b) l'examen doit être du type à livre fermé. Aucune référence matérielle n'est autorisée. Une exception sera faite dans le cas de l'examen d'un candidat Be1, Be2 ou BeArm destiné à tester l'aptitude du candidat à interpréter les documents techniques ;

c) la note de réussite à l'examen est fixée à 75 p. 100 ;

d) le marquage de pénalités ne doit pas être utilisé pour déterminer si un candidat a réussi ou non.

4. NORMES D'EXAMEN DE TYPE.

Chaque fois qu'une formation aux types n'est pas requise, l'examen doit être basé sur une évaluation orale, écrite ou pratique, ou sur une combinaison de cela.

Les questions d'examen oral doivent être ouvertes.

Les questions d'examen écrites doivent être des questions du type à développement ou à choix multiples. L'évaluation pratique doit déterminer la compétence d'une personne à effectuer une tâche.

Les sujets d'examen doivent porter sur un échantillon de sujets tirés du paragraphe 2., programme de formation au type/examen, au niveau indiqué.

L'examen doit être complété par un parrainage dans un organisme d'entretien agréé par l'autorité compétente dans le cas où il n'a pas permis d'effectuer une évaluation pratique.

L'examen et le parrainage doivent garantir que les objectifs suivants sont atteints :

a) Traiter avec assurance de l'aéronef et de ses systèmes ;

b) Assurer la réalisation sûre de la maintenance, des inspections et du travail courant conformément au manuel de maintenance et aux autres instructions et tâches qui s'y rapportent comme il convient pour le type d'aéronef, par exemple la recherche de pannes, les réparations, les réglages, les remplacements, le réglage au banc et les contrôles fonctionnels tels qu'un point fixe, etc. si nécessaire ;

c) Utiliser correctement la documentation technique pour l'aéronef ;

Toutes les différences identifiées du «3. NORMES D'EXAMEN POUR LA FORMATION AUX TYPES.» correspondent à une mise en conformité avec la réglementation FRA.

Toutes les différences identifiées du «4. NORMES D'EXAMEN DE TYPE..» correspondent à une mise en conformité avec la réglementation FRA.

adéquate, en particulier lorsque ces sujets ne peuvent pas être expliqués entièrement par la formation théorique seule. Bien que la liste détaille les sujets obligatoires de la formation pratique, d'autres éléments peuvent être ajoutés au type d'aéronef concerné selon le cas.

Les tâches à effectuer doivent être représentatives de l'aéronef et des systèmes, à la fois en termes de complexité et d'apport technique requis pour exécuter ces tâches. Même si des tâches relativement simples peuvent être incluses, d'autres plus complexes doivent également être incorporées et effectuées en fonction du type d'aéronef.

Acronymes utilisés dans le tableau : EMP : Emplacement ; TOF : Test opérationnel / fonctionnel ; ESE : Entretien et service d'escale ; D/P : Dépose/Pose ; LEM : Liste des équipements minimums ; D : Dépannage.

Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).

4. NORMES D'EXAMEN ET DE CONTROLE POUR LA FORMATION AU TYPE D'AÉRONEF D'ÉTAT.

4.1 Norme d'examen pour la partie théorique.

Une fois la partie théorique de la formation au type d'aéronef d'État terminée, le candidat passe un examen écrit qui remplit les critères suivants :

- a) Le format de l'examen est un questionnaire à choix multiple. Chaque question à choix multiple comporte au moins 3 réponses possibles parmi lesquelles une seule est la bonne réponse. La durée totale dépend du nombre de questions, et le temps de réponse est basé sur une moyenne nominale de 90 secondes par question.
- b) Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires.
- c) Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que l'utilisation d'un signe incorrect (+ ou -) ou d'unités de mesure erronées. Il ne s'agit pas de simples nombres choisis au hasard.
- d) Le niveau d'examen pour chaque chapitre (*) est celui défini au point 2 «Niveaux de formation au type d'aéronef d'État». Toutefois, l'utilisation d'un nombre limité de questions à un niveau inférieur est acceptable.
- e) L'examen est du type à livre fermé. Aucun support de référence n'est autorisé. Une exception sera faite dans le cas de l'examen d'un candidat à la catégorie B1 ou B2, afin de tester son aptitude à interpréter des documents techniques.

d) Utiliser correctement l'outillage du spécialiste/spécial et les équipements d'essai, effectuer la dépose et le remplacement des composants et des modules uniques pour le type, y compris toute activité de maintenance en piste.

Un rapport écrit doit être fait par l'examineur, et le parrain le cas échéant, pour expliquer pourquoi le candidat a réussi ou échoué.

f) Le nombre de questions est au moins d'une question par heure de sujet traité. Le nombre de questions pour chaque chapitre ainsi que le niveau doivent être proportionnels :

- aux heures de formation effectives passées à enseigner ce chapitre et à ce niveau ;
- aux objectifs d'apprentissage tels qu'ils ressortent de l'analyse des besoins en formation.

L'autorité de sécurité aéronautique d'État évalue le nombre et le niveau des questions lorsqu'elle homologue le cours.

g) La note de réussite à l'examen est fixée à 75 % minimum. Lorsque l'examen de la formation au type d'aéronef d'État se décompose en plusieurs examens, chaque examen est réussi avec une note d'au moins

75 %. Afin qu'il soit possible d'obtenir exactement une note de 75 %, le nombre de questions à l'examen est un multiple de 4.

h) Les pénalités (retraits de points pour les questions auxquelles le candidat a mal répondu) ne doivent pas être utilisées.

i) Les examens de fin de module ne peuvent pas être utilisés comme une partie de l'examen final s'ils ne contiennent pas le nombre et le niveau de questions appropriés.

(*) Aux fins du présent paragraphe 4, un "chapitre" désigne chacune des lignes précédées d'un numéro dans le tableau figurant au point 3.1 e).

4.2 Norme de contrôle pour la partie pratique.

Une fois la partie pratique de la formation au type d'aéronef d'État terminée, le candidat fait l'objet d'un contrôle qui remplit les critères suivants :

- a) le contrôle est réalisé par des évaluateurs désignés et dûment qualifiés ;
- b) le contrôle évalue les connaissances et les compétences de l'élève.

5. NORMES D'EXAMEN DE TYPE.

Sans objet.

6. FORMATION EN COURS D'EMPLOI.

La formation en cours d'emploi (FCE) est approuvée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État qui a délivré la licence.

Elle est effectuée dans et sous le contrôle d'un organisme d'entretien approuvé pour la maintenance du type d'aéronef concerné et est contrôlée par des évaluateurs désignés et dûment qualifiés.

Elle doit avoir débuté et être terminée dans les trois années qui précèdent la demande d'homologation d'une qualification de type d'aéronef d'État.

a) Objectif.

L'objectif de la FCE consiste à acquérir les compétences et l'expérience nécessaires à l'exécution d'opérations de maintenance en toute sécurité.

b) Contenu.

La FCE couvre un échantillon de tâches acceptables pour l'autorité de sécurité aéronautique d'État. Les tâches à effectuer au titre de la FCE doivent être représentatives de l'aéronef et des systèmes, à la fois en termes de complexité et d'apport technique requis pour exécuter ces tâches. Même si des tâches relativement simples peuvent être incluses, d'autres tâches de maintenance plus complexes doivent également être incorporées et effectuées en fonction du type d'aéronef.

Chaque tâche est signée par l'élève et contresignée par un superviseur désigné. Les tâches énumérées doivent faire référence à une carte/fiche de travail, etc.

L'évaluation finale de la FCE terminée est obligatoire et est réalisée par un évaluateur désigné et dûment qualifié.

Les données suivantes doivent figurer sur les fiches de travail/le registre de la FCE :

1. Nom de l'élève ;
2. Date de naissance ;
3. Numéro du service ou numéro de l'employé ;
4. Organisme d'entretien agréé ;
5. Lieu ;
6. Nom du ou des superviseurs et de l'évaluateur (y compris le numéro de licence le cas échéant) ;
7. Date d'exécution de la tâche ;
8. Description de la tâche et carte de travail/ordre de travail/compte rendu matériel, etc. ;
9. Type d'aéronef et immatriculation de l'aéronef ;
10. Qualification d'aéronef d'État faisant l'objet de la demande.

Afin de faciliter la vérification par l'autorité de sécurité aéronautique d'État, la preuve de l'accomplissement de la FCE consiste en :

- i) des fiches de travail/un registre détaillé(s) ; et
- ii) une déclaration de conformité exposant dans quelle mesure la FCE satisfait aux exigences de l'EMAR (FR) 66.

<p style="text-align: center;">APPENDICE IV.</p> <p style="text-align: center;">EXIGENCES CONCERNANT L'EXPÉRIENCE REQUISE POUR L'EXTENSION D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT EMAR (FR) 66.</p> <p>Le tableau ci-dessous indique les exigences concernant l'expérience requise pour ajouter une nouvelle catégorie ou sous-catégorie à une licence de maintenance d'aéronef d'État EMAR (FR) 66 incluant les modules spécifiquement militaires.</p> <p>L'expérience doit être une expérience de maintenance pratique sur l'aéronef en cours d'exploitation dans la sous-catégorie se rapportant à la demande.</p> <p>L'exigence concernant l'expérience requise sera réduite de 50 p. 100 si le postulant a terminé un cours agréé partie EMAR (FR) 147 se rapportant à la sous-catégorie.</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE IV.</p> <p style="text-align: center;">EXIGENCES CONCERNANT L'EXPÉRIENCE REQUISE POUR L'EXTENSION D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT EMAR/FR 66.</p> <p>Le tableau ci-dessous indique les exigences concernant l'expérience minimale requise pour ajouter une nouvelle catégorie ou sous-catégorie à une licence partie EMAR/FR 66 existante.</p> <p>L'expérience doit être une expérience de maintenance pratique sur l'aéronef en cours d'exploitation dans la sous-catégorie se rapportant à la demande.</p> <p>L'exigence concernant l'expérience requise sera réduite de 50 p. 100 si le postulant a terminé un cours agréé partie EMAR/FR 147 se rapportant à la sous-catégorie.</p> <p>Tableau (pour éviter d'alourdir le présent document le tableau n'a pas été intégré).</p>	<p>Reformulation.</p> <p>Tableau repris de la réglementation FRA.</p>
<p style="text-align: center;">APPENDICE V.</p> <p style="text-align: center;">FORMULAIRE DE DEMANDE - EMAR (FR) FORM. 19.</p> <p>Le modèle du formulaire EMAR (FR) Form. 19 de demande initiale, d'amendement ou de renouvellement de licence de maintenance d'aéronefs d'État est consultable en ligne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur le site intradef de la DSAÉ (onglet "Navigabilité étatique", rubrique "Référentiel documentaire") : <p>http://portail-dsae.intradef.gouv.fr/index.php/navigabilite-etatique/docs-ref-nav/formulaires-fra-publics</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur le site internet de la DIRCAM (onglet "Navigabilité", rubrique "Formulaires") : <p>www.dircam.air.defense.gouv.fr/index.php/navigabilite/formulaires.</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE V.</p> <p style="text-align: center;">FORMULAIRE DE DEMANDE DE LICENCE - EMAR/FR FORM. 19.</p> <p>Le modèle du formulaire EMAR/FR Form. 19 de demande initiale, d'amendement ou de renouvellement de licence de maintenance d'aéronefs d'État est consultable en ligne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur le site intradef de la DSAÉ (onglet "Navigabilité étatique", rubrique "Référentiel documentaire") ; - sur le site internet de la DSAÉ (onglet "Navigabilité", rubrique "Espace documentaire"). 	
<p style="text-align: center;">APPENDICE VI.</p> <p style="text-align: center;">LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS D'ÉTAT - EMAR (FR) FORM. 26.</p> <p>Le modèle du formulaire EMAR (FR) Form. 26 de licence de maintenance d'aéronefs d'État est consultable en ligne :</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE VI.</p> <p style="text-align: center;">LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEF D'ÉTAT - EMAR/FR FORM. 26.</p> <p>1. Le modèle du formulaire EMAR/FR Form. 19 de la licence de maintenance d'aéronefs d'État partie EMAR/FR 66 est consultable en ligne :</p>	

<p>- sur le site intradef de la DSAÉ (onglet "Navigabilité étatique", rubrique "Référentiel documentaire") :</p> <p>http://portail-dsae.intradef.gouv.fr/index.php/navigabilite-etatique/docs-ref-nav/formulaires-fra-publics</p> <p>- sur le site internet de la DIRCAM (onglet "Navigabilité", rubrique "Formulaires") :</p> <p>www.dircam.air.defense.gouv.fr/index.php/navigabilite/formulaires.</p>	<p>- sur le site intradef de la DSAÉ (onglet "Navigabilité étatique", rubrique "Référentiel documentaire") ;</p> <p>- sur le site internet de la DSAÉ (onglet "Navigabilité", rubrique "Espace documentaire").</p> <p>2. Le document doit être imprimé dans la forme standardisée indiquée mais peut être réduit, au besoin, pour s'adapter à la création par ordinateur. Lorsque sa taille est réduite, il convient de prendre soin de s'assurer qu'un espace suffisant soit disponible dans les endroits où les sceaux et tampons officiels sont requis. Les documents créés par ordinateur ne nécessitent pas d'incorporer toutes les cases lorsqu'une quelconque case reste blanche dès lors que le document peut être clairement reconnu comme étant une licence de maintenance d'aéronefs d'État partie EMAR/FR 66.</p> <p>3. Le document doit être imprimé en français, une seconde copie en anglais peut être jointe pour tout détenteur de licence qui travaille dans un contexte international pour garantir la compréhension en vue d'une reconnaissance mutuelle.</p> <p>4. Chaque détenteur de licence doit posséder un numéro de licence unique basé sur un identifiant.</p> <p>5. Le document peut avoir ses pages dans un ordre quelconque et ne nécessite pas d'avoir quelques ou plusieurs lignes de séparation dès lors que les informations contenues sont positionnées de telle sorte que chaque présentation de page puisse être clairement identifiée par rapport au format de licence de maintenance d'aéronefs d'État partie EMAR/FR 66 état contenu dans ce document.</p> <p>6. Le document peut être préparé par les autorités d'emploi, selon le processus appelé au point EMAR/FR 66.B.10.</p> <p>7. La préparation de toute modification d'une licence de maintenance d'aéronefs d'État existante peut être effectuée par les autorités d'emploi, selon le processus appelé au point EMAR/FR 66.B.10.</p> <p>8. La licence de maintenance d'aéronefs d'État une fois délivrée doit être conservée en bon état par la personne concernée, qui doit rester responsable de la garantie qu'aucune autre inscription non autorisée n'y sera portée.</p> <p>9. Sans préjuger de sanctions statutaires potentielles, l'inobservation des prescriptions du paragraphe 8 peut invalider le document et pourrait conduire le détenteur à ne plus être autorisé à détenir une quelconque prérogative de certification de la partie EMAR/FR 145.</p> <p>10. La licence de maintenance d'aéronefs d'État est reconnue par toutes les autorités d'emploi et il n'est pas nécessaire d'échanger le document lorsqu'on travaille pour une autre autorité d'emploi.</p> <p>11. L'annexe à la licence de maintenance d'aéronef d'État est facultative et peut être utilisée pour y inclure uniquement des prérogatives propres aux autorités d'emploi non traitées dans la partie EMAR/FR 66, lorsque</p>	
---	---	--

de telles prérogatives ont été traitées par la réglementation en vigueur avant la mise en œuvre de la partie EMAR/FR 66.

12. Pour information, la licence de maintenance d'aéronef d'État en vigueur délivrée par l'autorité de sécurité aéronautique d'État peut avoir ses pages dans un ordre différent et ne pas avoir les lignes intercalaires.

13. La licence doit indiquer clairement que les limitations sont des exclusions des prérogatives de certification. S'il n'y a pas de limitations applicables, la page « LIMITATIONS » sera publiée avec la mention « Aucune limitation ».

14. Si un format pré-imprimé est utilisé, toute case de catégorie, sous-catégorie ou qualification de type qui ne comprend pas une inscription de qualification doit être marquée de sorte à indiquer que la qualification n'est pas détenue.