



**BULLETIN  
D'INFORMATION  
GSAC**

**Édité par** : **DGAC FRANCE**

**Le** : **21 JUILLET 2009**

---

**TITRE : MISE EN OEUVRE DE LA LICENCE NATIONALE DE  
MAINTENANCE AERONEFS (LNMA)**

**A. OBJET**

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet de définir les conditions de délivrance et de validité de la licence nationale de maintenance d'aéronefs (LNMA), et les privilèges associés.

**B. APPLICABILITE**

La LNMA concerne les personnels APRS sur les aéronefs ci-après (relevant de la réglementation communautaire), dans les cas où la licence Partie 66 n'est pas obligatoire et/ou ne peut être obtenue :

- ballons et planeurs, ou
- avions ou hélicoptères non lourds utilisés en aviation générale (\*), avant le 28 septembre 2010.

(\*) Voir définition au § C.1

**C. GENERALITES**

**C.1. Terminologie**

**APRS:** Approbation pour remise en service.

**Aviation générale :** Dans le cadre de ce BI, l'expression « aviation générale » désigne tous les cas d'utilisation qui ne sont pas du transport aérien commercial au sens de l'article 1.3 du règlement (CE) 2042/2003.

Sont donc aussi considérés comme en aviation générale (et donc éligibles, jusqu'au 28 septembre 2010, à une APRS par le détenteur d'une licence nationale) les avions ou hélicoptères réalisant du transport aérien commercial limité à des vols circulaires de A vers A (vols locaux ou touristiques).

En effet, ces types d'exploitation sont exclus du champ d'application du règlement communautaire (CE) 1008/2008 relatif aux licences d'exploitations.

**LNMA** : Licence nationale de maintenance aéronefs.

## **C.2. Contexte règlementaire**

Le 27 octobre 2008, la Commission Européenne a adopté le règlement (CE) 1056/2008, modifiant le règlement (CE) 2042/2003 (\*) qui définit les règles communautaires applicables dans les domaines du maintien de la navigabilité et de la maintenance.

(\*) Pour mémoire : la Partie M est l'Annexe 1 du règlement (CE) 2042/2003.

Comme le permet cette révision, la DGAC a fixé l'entrée en vigueur :

- de la Partie M pour l'aviation générale, au 28 septembre 2009,
- de l'obligation de détenir une licence Partie 66 pour les personnels APRS sur avions et hélicoptères non lourds en aviation générale, au 28 septembre 2010.

L'entrée en vigueur de la Partie M au 28 septembre 2009 supprimera à cette date le principe de la « déclaration d'entretien » que doit remplir le propriétaire dans le système national actuel.

Or la déclaration d'entretien était, hors cadre de maintenance agréé, le moyen d'identifier les personnes autorisées à signer l'APRS.

Note : en cadre agréé, les personnes autorisées à prononcer l'APRS sont identifiées dans les procédures approuvées de l'organisme.

Se posait donc la question de l'autorisation de prononcer l'APRS hors cadre agréé :

- pour les planeurs et ballons, tant que le règlement Partie-66 ne prévoit pas de catégorie de licence qui leur est applicable,
- pour les avions et hélicoptères, tant que la licence Partie 66 n'est pas obligatoire (jusqu'au 28 septembre 2010).

La DGAC a donc introduit, par arrêté du 23 juin 2009, une licence nationale de maintenance d'aéronefs (LNMA).

## **C.3. Dans quels cas la LNMA est elle obligatoire ?**

Sauf cas particuliers listés ci-dessous, la licence nationale sera obligatoire pour signer l'APRS **hors cadre agréé** :

- pour les avions et hélicoptères : entre le 28/09/09 et le 28/09/10, lorsque la personne ne possède pas de licence Partie 66 lui permettant de prononcer cette APRS (après le 28/09/10 une licence Partie 66 sera obligatoire),
- pour les planeurs et les ballons : à partir du 28/09/09 (y compris au-delà du 28/09/10 puisque la Partie 66, normalement applicable à cette date, renvoie aux exigences nationales).

Cas particuliers :

- Cette obligation ne s'applique pas au cas de la maintenance simple réalisée par le pilote-propriétaire (voir § 3.3.2 du BI 2009/27).

- Les personnels de maintenance identifiés au 28/09/09 sur une déclaration d'entretien hors cadre agréé (AC130) sont considérées **automatiquement** (\*), jusqu'au 28/09/10, comme titulaires d'une licence nationale limitée à l'aéronef (immatriculation) objet de la déclaration d'entretien et aux travaux décrits dans la fiche de renseignement annexée à la déclaration d'entretien.

Toute demande de privilèges **supplémentaires** ou, pour les planeurs et ballons, le maintien de privilèges APRS **au-delà du 28/09/10**, nécessite l'obtention d'une « véritable » licence, dans les conditions définies dans le présent BI.

(\*) automatiquement : c'est-à-dire sans démarche auprès du GSAC et donc sans autre certificat que l'ancienne déclaration d'entretien, qui doit être conservée.

#### Notes relatives au cadre agréé :

- Dans les organismes de maintenance agréés (Partie 145 ou Partie M/F), tant que la licence Partie 66 n'est pas obligatoire (planeurs, ballons et, avant le 28 septembre 2010, avions et hélicoptères non lourds utilisés en aviation générale), les habilitations APRS peuvent être délivrées par l'organisme en application de procédures approuvées pouvant contenir des exigences de qualification alternatives à la détention d'une licence.

Toutefois, les personnels de maintenance en cadre agréé peuvent postuler, sur la base du volontariat, à une licence nationale.

- **En revanche, les personnels APRS des organismes agréés UEA, AEA ou JAR-145 qui envisagent de renoncer à un agrément de maintenance au 28/09/09 doivent impérativement obtenir une licence nationale pour la partie de leur domaine d'habilitation APRS non couvert par une licence Partie 66, s'ils veulent pouvoir continuer à prononcer l'APRS, hors cadre agréé, après le 28/09/09 (jusqu'au 28/09/10). Sont concernés :**

- o les personnels APRS sur planeurs ou ballons,
- o les personnels APRS sur avions et hélicoptères non lourds qui ont obtenu tout ou partie de leurs privilèges selon les règles nationales *après* le 28/09/06.

#### **C.4. Quels sont les principes généraux de la licence nationale de maintenance aéronefs ?**

A l'image d'une licence Partie 66, la licence nationale de maintenance aéronefs (LNMA) est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile sur avis du GSAC (département Licences et Formation : GSAC/LF).

La LNMA est délivrée :

- pour des types ou groupes d'aéronefs identifiés,
- pour des types de tâches de maintenance identifiés (équivalent des catégories et des limitations figurant sur les licences Partie 66).

Pour obtenir une LNMA, le postulant doit démontrer une combinaison appropriée (\*) de formation et d'expérience (voir § C.5 et Annexe 1 pour les justificatifs à fournir).

(\*) appropriée à la catégorie de licence (types de tâches de maintenance) et aux types/groupes d'aéronefs revendiqués par le postulant.

#### Types/groupes d'aéronefs :

La LNMA précise les types ou groupes d'aéronefs autorisés.

Pour les avions et les hélicoptères :

Les mêmes principes de type, groupe/constructeur et groupe que la Partie 66 s'appliquent (voir § 66A45 et fascicule R-40-10).

Note : il s'agit des principes relatifs à la définition d'un type aéronef et aux règles d'obtention d'un groupe à partir de types aéronefs. En revanche les règles de formation/expérience de la Partie 66 ne s'appliquent pas strictement : le postulant devra démontrer une combinaison appropriée de formation et d'expérience. Pour les aéronefs complexes, une formation (interne, par le constructeur etc.) sera demandée.

Pour les moto-planeurs, les planeurs et les ballons :

La LNMA est attribuée pour les groupes (complets) d'aéronefs suivants (il n'y a pas de notion de type aéronef) :

1. Moto-Planeurs
2. Planeurs
3. Ballons à Gaz
4. Ballons à Air chaud

Note : En fonction des qualifications (formations, expérience) démontrées par le candidat, la LNMA peut faire l'objet de limitations techniques, susceptibles d'exclure certains types d'aéronefs du champ de la licence. Ex : « sauf aéronefs pressurisés » (voir ci-dessous).

Types de tâches de maintenance autorisées :

La LNMA peut être obtenue pour l'une ou l'autre (ou les deux) des catégories suivantes :

1. Mécanicien B1
2. Avionique B2

La catégorie « Mécanicien B1 » autorise son titulaire à délivrer des APRS après des tâches de maintenance sur la structure, l'installation motrice, les systèmes mécaniques et électriques, ou des tâches de maintenance simples sur systèmes avioniques (\*).

(\*) une tâche avionique est dite « simple » lorsque la remise en service ne nécessite pas l'analyse et l'interprétation de résultats de tests, et qu'en particulier il est possible de déterminer par un test simple (du type « go / no go ») le bon fonctionnement du système.

La catégorie « Avionique B2 » autorise son titulaire à délivrer des APRS après des tâches de maintenance sur systèmes électriques et avioniques.

Au vu des éléments justificatifs fournis, le GSAC évalue les qualifications du postulant dans les domaines suivants :

Domaine de qualification à évaluer			Type de matériel						
	Mécanicien B1	Avionique B2	Avion	Hélico.	Moto-planeur	Planeur	Ballon à air chaud	Ballon à gaz	Dirigeable
1	Hélice à pas variable		X		X				X
2	Moteur	Moteur	X	X	X				X

Domaine de qualification à évaluer			Type de matériel						
	Mécanicien B1	Avionique B2	Avion	Hélico.	Moto- planeur	Planeur	Ballon à air chaud	Ballon à gaz	Dirigeable
3	Train rentrant		X		X				
4	Pressurisation		X						X
5	Tâches électriques		X	X	X	X	X	X	X
6	Radio- Comm./Transpondeur		X	X	X	X	X	X	X
7		Radio communication	X	X	X	X	X	X	X
8		Radio navigation	X	X	X	X	X	X	X
9		Pilote automatique	X	X	X				X
10		Instruments	X	X	X	X	X	X	X

En fonction des résultats de cette évaluation, la LNMA peut faire l'objet d'une ou plusieurs limitations techniques, excluant certains types de travaux et/ou de types de matériels du domaine de la licence :

Exemples de limitations :

- « Tout le domaine B1 sauf les hélices à pas variable » pour un mécanicien (B1) qualifié dans tous les domaines B1 à l'exception du domaine 1 ci-dessus énoncé ;
- « Tout le domaine B2 sauf le moteur » pour un avionique (B2) qualifié dans tous les domaines B2 à l'exception du domaine 2 ci-dessus énoncé ;
- « Domaine B2 limité aux interventions sur les systèmes de communication et de navigation » pour un avionique (B2) uniquement qualifié dans les domaines 7 et 8 énoncés ci-dessus.

### **C.5. En quoi consiste le processus de délivrance de la licence nationale de maintenance ?**

*Description générale du processus :*

Le postulant doit adresser au GSAC local :

- un ou plusieurs formulaires descriptifs des qualifications acquises par formation et/ou expérience (avec les justificatifs associés)
- une demande de licence, décrivant l'état civil du postulant et ses formations de base (avec les justificatifs associés), et récapitulant les formulaires de qualifications joints à la demande.

Après validation des formulaires de description des qualifications (LNMA/FQ), le GSAC local transmet le dossier au GSAC central (département Licences et Formations, GSAC/LF) qui, après analyse, détermine le périmètre de la licence nationale (ou, le cas échéant, motive auprès du postulant le rejet de sa demande).

La LNMA est alors signée par la DGAC, sur recommandation du GSAC/LF, et transmise au postulant par courrier postal.

La LNMA peut ensuite être révisée pour accorder de nouveaux privilèges, suite à l'envoi d'un nouveau formulaire LNMA/FQ au GSAC local.

*Où trouver les formulaires nécessaires à la demande ?*

Formulaire de description des qualifications : LNMA/FQ

Formulaire de demande de licence : LNMA/D

Ces formulaires sont disponibles sur le site Internet du GSAC à la rubrique « Téléchargements \ Formulaires » ainsi qu'à l'Annexe 2 du présent Bulletin d'Information.

*Combien de formulaires LNMA/FQ faut-il remplir ?*

Un formulaire donné décrit des qualifications acquises dans un contexte donné. Il faut remplir :

- en cadre agréé : un formulaire par organisme de maintenance agréé,
- hors cadre agréé : un formulaire par aéronef (immatriculation).

Un postulant pouvant avoir travaillé dans différents ateliers et également en cadre non agréé, la description de l'ensemble de ses qualifications peut donc nécessiter plusieurs formulaires.

Notes :

- Seuls sont utiles les formulaires qui permettent de justifier de nouveaux privilèges, par rapport :
  - o à une éventuelle licence Partie-66 déjà détenue (ou demandée),
  - o aux autres formulaires déjà rédigés.
- En cas d'urgence (notamment pour les personnels APRS en UEA, AEA ou JAR-145 qui exerceront hors cadre agréé à partir du 28/09/09), il est recommandé de donner la priorité aux formulaires nécessaires au maintien des privilèges actuellement exercés en pratique, quitte à différer l'envoi de formulaires relatifs à d'anciennes qualifications dont le besoin est moins urgent.

*Qui doit signer les formulaires ?*

Le formulaire de demande de licence LNMA/D doit être signé par le postulant.

En ce qui concerne les formulaires de qualification LNMA/FQ :

- Le formulaire doit être signé par le postulant.
- Le formulaire doit être validé par une personne à même de confirmer les déclarations du postulant. Le tableau de l'Annexe 1 détaille par qui les formulaires doivent être validés. En résumé :

<b>Cadre</b>	<b>Validation par</b>
Organisme de maintenance agréé	un représentant approprié de l'organisme : <ul style="list-style-type: none"><li>- Le responsable qualité en Part/JAR 145</li><li>- Le responsable technique en UEA, AEA ou Part M/F</li></ul>
Aéronef hors cadre agréé	le propriétaire de l'aéronef (pour la période concernée)

Note : même si les formulaires sont signés par le demandeur de la licence, il est recommandé qu’au sein d’un organisme agréé, les formulaires de tous les personnels concernés soient préparés, de façon centralisée par un responsable de l’organisme (celui qui doit valider les formulaires).

*Quels justificatifs faut-il joindre aux formulaires ?*

Formulaires de qualification LNMA/FQ :

- Voir en Annexe 1, pour chaque profil de postulant éligible à une licence nationale, les justificatifs à joindre aux formulaires LNMA/FQ.

Formulaire de demande de licence LNMA/D :

- Éléments de justification liés à l’État-civil :
  - o Copie d’une pièce d’identité (Carte Nationale d’Identité ou Passeport en cours de validité) ;
  - o Copie d’un justificatif de domicile (Facture EDF, France Telecom, etc.) si l’adresse indiquée sur la pièce d’identité n’est plus effective).
- Éléments de justifications techniques :
  - o Copie des titres et/ou diplômes de formations techniques de base.

*A qui faut-il envoyer les formulaires relatifs à la demande de LNMA?*

<b>Formulaire</b>	<b>GSAC destinataire</b>
LNMA/FQ unique, en cadre agréé	GSAC local en charge de l’atelier agréé
LNMA/FQ unique, en cadre non agréé	GSAC local en charge de l’aéronef
Formulaires LNMA/FQ multiples	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le GSAC local en charge de l’atelier dans lequel le postulant est employé (le cas échéant)</li> <li>- sinon : un des GSAC locaux concernés, au choix du postulant (de préférence celui dont le relève le formulaire justifiant du plus grand nombre de qualifications)</li> </ul>
LNMA/D	Le GSAC local destinataire du(des) formulaires LNMA/FQ, comme indiqué ci-dessus

Les coordonnées des bureaux locaux du GSAC peuvent être obtenues sur le site web du GSAC : [www.gsac.fr](http://www.gsac.fr) rubrique Société / Implantation (lien direct : [www.gsac.fr/php/P\\_Implantations.php](http://www.gsac.fr/php/P_Implantations.php))

## ANNEXE 1 – JUSTIFICATIFS A FOURNIR AU GSAC LOCAL

Profil du postulant	Éléments techniques de justification à fournir au GSAC local concerné
Personne habilitée APRS en JAR 145 / Partie-145 sur le type aéronef sollicité	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le Responsable Qualité</li> <li>2. Extraits du MOE (Chapitre 1.9 «<i>Domaine d'activité prévu par l'organisme</i>» et Chapitre 3.4 «<i>procédures de qualification et de formation du personnel autorisé à prononcer l'APRS et du personnel de soutien B1 et B2</i>») <sup>(1)</sup></li> <li>3. Copie de la carte APRS ou de la fiche individuelle habilitation APRS <sup>(1)</sup></li> <li>4. Copie Attestations / Certificats de formation de types aéronefs (si disponible)</li> </ol>
Personne habilitée APRS en AEA sur le type aéronef sollicité	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le Responsable Technique</li> <li>2. Extraits des Spécifications Agrément (Chapitres B2 « Organisation générale de l'atelier » et C4.2.2 « Approbation pour Remise en Service » et C5 « Formation ») <sup>(1)</sup></li> <li>3. Copie de la fiche individuelle habilitation APRS ou de la carte APRS ou équivalent <sup>(1)</sup></li> <li>4. Copie Attestations / Certificats de formation de types aéronefs (si disponible)</li> </ol>
Responsable Technique UEA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le Responsable Technique de l'UEA</li> <li>2. Extraits du Manuel des Spécifications Agrément (chapitre B.1 Domaine d'activité de l'UEA, B.2 Programmes d'entretien appliqués et B.3 Opérations d'entretien effectuées) <sup>(1)</sup></li> <li>3. Copie Attestations / Certificats de formation de types aéronefs (si disponible)</li> </ol>
Ancien Responsable Technique UEA avec un domaine d'application « Ballons et/ou Planeurs »	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par une personne pertinente (Actuel responsable de l'organisme, ou ancien adjoint/suppléant ou président de l'aéro-club lié à l'atelier)</li> <li>2. Extraits du Manuel des Spécifications Agrément (chapitre B.1 Domaine d'activité de l'UEA, B.2 Programmes d'entretien appliqués et B.3 Opérations d'entretien effectuées) <sup>(1)</sup></li> </ol>

<sup>(1)</sup> Les éléments de justification doivent couvrir la période d'habilitation concernée par la demande



Profil du postulant	Éléments techniques de justification à fournir au GSAC local concerné
<p>Personnel d'une UEA reconnu éligible à une habilitation APRS conformément aux exigences de l'arrêté UEA relatives au niveau de qualification du Responsable Technique.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le Responsable Technique de l'UEA</li> <li>2. Extraits du Manuel des Spécifications Agrément (chapitre B.1 Domaine d'activité de l'UEA, B.2 Programmes d'entretien appliqués et B.3 Opérations d'entretien effectuées) <sup>(1)</sup></li> <li>3. Copie Attestations / Certificats de formation de types aéronefs (si disponible)</li> </ol>
<p>Personne désignée sur la déclaration d'entretien d'un aéronef</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le propriétaire de l'aéronef (à la période considérée)</li> <li>2. Déclaration d'entretien « ac130b »</li> </ol>
<p>Personne pouvant justifier d'une déclaration d'entretien en cadre figé dans laquelle il est spécifié par l'atelier agréé que le propriétaire est autorisé à réaliser la visite 50 heures (avion ou hélicoptère), ou 100 heures (planeurs)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le Responsable Technique de l'organisme agréé</li> <li>2. Déclaration d'entretien « ac119b »</li> </ol>
<p>Personne qui est (ou a été) responsable de l'entretien d'un aéronef hors cadre agréé, mais qui n'apparaît pas sur la déclaration d'entretien</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulaire « LNMA/FQ » validé par le propriétaire de l'aéronef (à la période considérée)</li> <li>2. Déclaration d'entretien « ac130b » pour l'aéronef concerné</li> <li>3. Tout élément pertinent permettant de déterminer la formation de base, la formation de type aéronef, et l'expérience appropriée du postulant en particulier en termes de périmètre et de durée.</li> </ol>

## **ANNEXE 2 – FORMULAIRES**

Formulaire de qualifications LNMA/FQ

Demande de licence LNMA/D

Modèle de licence nationale de maintenance (LNMA)

**1 – Identité du postulant :**

Nom :	Prénom :	Date de naissance :	Lieu de naissance :
-------	----------	---------------------	---------------------

**2 – Cadre dans lequel les qualifications décrites au § 3 ci-dessous ont été obtenues :**

<input type="checkbox"/> Cadre agréé				<input type="checkbox"/> Cadre non agréé	
Nom de l'organisme d'entretien (OE) :	Type et n° d'agrément :	Immatriculation :			
Adresse OE :	Téléphone OE : Fax OE : E-mail OE :	Modèle d'aéronef :			

**3 - Description de l'expérience et des formations par type aéronef** (si nécessaire, compléter en annexe et cocher la case suivante : )

Modèle	Type de produit (*)	Formation (joindre attestation)	Domaine couvert (types de visites / travaux réalisés)	Durée ou nbre	Observations GSAC Unité Opérationnelle
		<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>			
		<input type="checkbox"/>			

(\*) avion, hélicoptère, (moto)planeur, ballon à air chaud (BAC), ballon à gaz (BG), dirigeable (DIR)

**4 – Visa du postulant et validation**

Visa du postulant		Validation	
« J'atteste que les informations fournies dans le présent formulaire sont exactes. »	Date : Visa :	<input type="checkbox"/> Cadre agréé : « Je confirme que la personne identifiée au § 1 a bien réalisé ou supervisé les travaux décrits au § 3 dans le cadre de l'organisme de maintenance identifié au § 2. »  <input type="checkbox"/> Cadre non agréé : « Je confirme avoir confié les travaux identifiés au § 3 à la personne identifiée au § 1 sur l'aéronef identifié au § 2 »	Nom : Prénom : Qualité :  Date : Visa :



<b>État-civil</b>		<b>Catégories de base</b>	
Nom		<input type="checkbox"/> catégorie B1 : Tâches de maintenance sur la structure, l'installation motrice, les systèmes mécaniques et électriques. Tâches de maintenance simples sur systèmes avioniques.	
Prénom(s)			
Date de naissance			
Lieu de naissance			
Adresse			
N° licence		<input type="checkbox"/> catégorie B2 : Tâches de maintenance sur systèmes électriques et avioniques.	
Validité de la licence			
Signature du détenteur			
<b>Limitations techniques</b>			
<b>Qualification(s) de type(s) / groupe(s) d'aéronefs</b>			
		<b>type/groupe d'aéronef(s)</b>	<b>Catégorie(s)</b>
			
<b>Conditions</b>			
Cette licence doit être signée et être accompagnée d'un document d'identité comportant une photographie du détenteur. Cette licence demeure valable jusqu'à la date spécifiée dans la case « validité » à moins qu'elle ne soit suspendue ou retirée auparavant.			
<b>Signature de la Personne délivrant la licence</b>	<b>Sceau ou cachet de l'Autorité de délivrance</b>	<b>Date</b>	