

	MOYENS DE CONFORMITE ALTERNATIF (AltMOC) <i>Alternative Means of Compliance (AltMOC)</i>	F-05-00-0-1
		Indice : A
		Page 1/5

Référence et indice de révision de l'AltMOC / Reference number and revision of the AltMOC	2024/08/19-Partie-145-AMOC-FR-N°07) Ind. A
Suivi des révisions / Update log :	N/A
Date d'approbation par DSAC/NO / Approval date :	19/08/2024

Titre de l'AltMOC / AltMOC's title :
<p>Emission par les organismes d'entretien Partie 145, disposant d'un agrément délivré par la France, d'un formulaire EASA Form 1 lors du prélèvement « bon état » d'un élément d'un aéronef complexe portant des marques provisoires d'identification française (i.e. des marques attribuées temporairement F-W ou des marques d'immatriculation réservées F-G ou F-H activées).</p> <p><i>Issuance of EASA Form 1 by FR Part-145 organizations, after removal of components from CMPA aircraft bearing French Temporary Identification Marks (F-W or F-G/F-H before issuance of registration certificate)</i></p>

Résumé de l'AltMOC / AltMOC's summary :
<p>Un organisme agréé Partie 145 par la France et disposant d'un rating « aéronef » peut émettre une EASA Form 1 pour un élément d'aéronef déposé en « bon état » (Serviceable) d'un aéronef complexe portant des marques provisoires d'identification françaises, sous réserve que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le processus d'évaluation de la navigabilité de l'aéronef réalisé par un organisme agréé Partie CAMO par la France, selon la méthodologie de classification au registre français, ait permis de statuer sur la navigabilité de l'aéronef, et - l'élément d'aéronef déposé ait pu être évalué, par l'organisme agréé Partie 145 par la France missionné pour son prélèvement, comme étant en « bon état ». <p>Les modalités d'application de ce processus sont définies dans le guide RP-25-00.</p> <p>On entend par « Élément d'aéronef » tout moteur, hélice, pièce ou équipement d'un aéronef.</p> <p><i>A French Part-145 organisation with an aircraft rating (no need of component rating) can issue an EASA Form 1 for a component removed from a CMPA aircraft bearing French Temporary Identification Marks (F-W) provided that:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>an airworthiness review performed by a French approved CAMO has determined the airworthiness status of the aircraft according to a process similarly to classification for the French register, and</i> - <i>the component has been determined by a French Part 145 organization as serviceable.</i> <p><i>The implementation of this process is described in guidance RP-25-00.</i> <i>Within this AltMOC, the term "component" means any engine, propeller, part or appliance.</i></p>

Référence et retranscription de l'article réglementaire auquel répond l'AltMOC / Reference of the requirements to which complies this AltMOC :
<p>145.A.50 - Attestation des travaux d'entretien [...]</p> <p>d) Un certificat de remise en service doit être délivré après que les travaux d'entretien requis sur un élément retiré de l'aéronef ont été effectués. Le certificat d'autorisation de remise en service, ou « formulaire 1 de l'AESA », visé à l'appendice II de l'annexe I (Partie M) constitue le certificat de remise en service d'éléments d'aéronef, sauf indication contraire au point M.A.502 de l'annexe I (Partie M) ou au point ML.A.502 de l'annexe V ter (Partie ML), selon le cas. Lorsqu'un organisme entretient un élément d'aéronef pour son propre usage, il se peut que, selon les procédures internes de remise en service de l'organisme définies dans les spécifications, un formulaire 1 de l'AESA ne soit pas nécessaire. [...]</p> <p><i>(d) A certificate of release to service shall be issued by appropriately authorised certifying staff on behalf of the organisation after the maintenance that was ordered has been carried out on a component whilst it was off the aircraft. The authorised release certificate "EASA</i></p>



**MOYENS DE CONFORMITE
ALTERNATIF (AltMOC)**
Alternative Means of Compliance (AltMOC)

F-05-00-0-1

Indice : A

Page 2/5

Form 1" referred to in Appendix II of Annex I (Part-M) constitutes the component certificate of release to service except if otherwise specified in point M.A.502 of Annex I (Part-M) or ML.A.502 of Annex Vb (Part-ML), as applicable. When an organisation maintains a component for its own use, the EASA Form 1 may not be necessary if the organisation's internal release procedures in its MOE so provides.

[...]

Référence et retranscription du/des AMC EASA concernés par l'AltMOC / Reference and content of the existing AMC affected by the AltMOC :

AMC2 145.A.50(d) – Attestation des travaux d'entretien :

[...]

2.8. Éléments d'aéronefs entretenus par un ou plusieurs organismes non approuvés conformément à la Partie-145. Pour les éléments d'aéronefs entretenus par un ou plusieurs organismes non approuvés conformément à la Partie 145, une attention certaine doit être portée avant leur acceptation. Dans pareil cas, un organisme de maintenance convenablement agréé conformément à la Partie 145 doit établir les conditions satisfaisantes nécessaires à travers :

- (a) le désassemblage de l'élément d'aéronef afin de permettre la réalisation des inspections suffisantes conformément aux données de maintenance appropriées ;
- (b) le remplacement de toutes les pièces à durée de vie limitée et de tous les éléments à potentiel ;
- (c) le réassemblage de l'élément d'aéronef et la réalisation des éventuels tests nécessaires pour l'élément d'aéronef considéré ;
- (d) la mise en œuvre de toutes les étapes de certification spécifiées dans l'article 145.A.50.

[...]

AMC2 145.A.50(d) Certification of maintenance

[...]

2.8. Used aircraft components maintained by organisations not approved in accordance with Part-145. For used components maintained by a maintenance organisation not approved under Part-145, due care should be taken before acceptance of such components. In such cases an appropriately rated maintenance organisation approved under Part-145 should establish satisfactory conditions by:

- (a) dismantling the component for sufficient inspection in accordance with the appropriate maintenance data;
- (b) replacing all life-limited parts and time-controlled components when no satisfactory evidence of life used is available and/or the components are in an unsatisfactory condition;
- (c) reassembling and testing as necessary the component;
- (d) completing all certification requirements as specified in 145.A.50.

[...]

AltMOC :

FR.ALTMOC2.145.A.50(d) – Attestation des travaux d'entretien :

Pièces et éléments d'aéronefs entretenus par un ou plusieurs organismes non approuvés conformément à la Partie-145.

Pour un élément d'aéronef prélevé d'un aéronef ayant été entretenu par un ou plusieurs organismes non approuvés conformément à la Partie 145, et portant des marques provisoires d'identification française, un processus alternatif à la certification de l'élément d'aéronef par un processus d'« overhaul » réalisé par un organisme ayant un rating « composant » tel que décrit dans les conditions (a) à (d) au §2.8 de l'AMC2 145.A.50(d) peut être envisagé, dans les conditions suivantes (Voir RP-25-00, §8.2) :

- (a) L'aéronef est sous contrat de gestion par un CAMO éligible (Voir RP-25-00, §6.1.1) ;
- (b) Le CAMO effectue, selon les principes du point M.A.901, un examen de navigabilité de l'aéronef et utilise le formulaire F-25-00-3 traitant de prélèvement d'élément d'aéronef. Il le fournit à OSAC avec la liste des éléments d'aéronef pour lesquelles un prélèvement en « bon-état » est envisagé. Il documente dans ce formulaire les éventuelles non-conformités (ou les parties de l'aéronef non contrôlées en cas d'examen partiel si le nombre d'éléments

- d'aéronef à prélever est très limité) ;
- (c) Le CAMO sollicite l'accord d'OSAC sur cette demande (liste des prélèvements en « bon état » incluse) ;
- (d) Après accord d'OSAC, le CAMO peut commander le prélèvement des éléments d'aéronef à un organisme agréé Part 145 par la France et ayant dans son référentiel la prise en compte de cet AltMOC, en lui précisant que la certification de l'élément déposé se fera en conformité avec le présent AltMOC.
- (e) Les éléments d'aéronef en « bon-état » déposés d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française peuvent se voir émettre un formulaire 1 de l'EASA par un organisme agréé Partie 145 par la France, dument qualifié, sous les conditions suivantes :
1. L'organisme s'assure que l'élément a été déposé de l'aéronef par une personne dument qualifiée ;
 2. L'élément de l'aéronef ne peut pas être considéré « bon-état » si le dernier vol de l'aéronef avec l'élément installé a révélé un défaut sur cet élément ou système relatif à cet élément ;
 3. L'élément de l'aéronef doit être inspecté pour déterminer son état satisfaisant en termes de dommages, corrosion, fuites et être en conformité avec toutes données additionnelles de maintenance applicables ;
 4. Les enregistrements de l'aéronef doivent être étudiés pour détecter tout évènement inhabituel qui pourrait affecter le « bon-état » de l'élément, tel qu'un accident, incident, un atterrissage dur, un foudroiement. En aucune façon, un formulaire 1 ne peut être émis selon cet AltMOC s'il est suspecté que l'élément de l'aéronef a subi des contraintes, des températures extrêmes, une immersion, qui pourraient affecter son opération.
 5. Des enregistrements de l'historique de la maintenance doivent être disponibles pour tous les éléments d'occasion et sérialisés.
 6. La conformité avec des modifications et des réparations approuvées doit être établie.
 7. Les potentiels en heures/cycles/atterrissages, pour toute pièce à durée de vie limitée et pour tout élément à potentiel, doivent être établis en précisant les potentiels restants depuis la dernière « révision générale ».
 8. La conformité avec les consignes de navigabilité applicables doit être établie.
- (f) Sous réserve que l'organisme s'assure de la conformité au paragraphe e), il peut alors émettre un formulaire 1, qui doit contenir les informations décrites dans les sous-paragraphe suivants, et incluant l'information de l'aéronef duquel l'élément a été prélevé. La case 14b doit être signée. La mention « inspecté et testé » doit être écrite dans la case 11 et la case 12 doit préciser :
1. Quand la dernière opération de maintenance a été effectuée, et par qui.
 2. La liste de toutes les consignes de navigabilité, réparations et modifications qui ont été incorporées. En cas de liste vide, le préciser explicitement.
 3. Le détail des pièces à durée de vie limitée ou des éléments à potentiel, et qui ont été utilisés, en précisant les données de fatigue, révision générale et durée de stockage.
 4. Pour un élément d'aéronef ayant ses propres enregistrements de son historique de maintenance, une référence à ces enregistrements est acceptable sous réserve que ces enregistrements contiennent les détails qui seraient requis autrement en case 12. Dans ce cas, les enregistrements et le rapport de test



**MOYENS DE CONFORMITE
ALTERNATIF (AltMOC)
Alternative Means of Compliance (AltMOC)**

F-05-00-0-1

Indice : A

Page 4/5

d'acceptation doivent être attachés au formulaire 1.

5. La mention : « mise en œuvre de l'AltMOC au 2.8 de l'AMC2 145.A.50(d) et référencé : 2024/08/13-Partie-145-AMOC-FR-N°07.

FR.ALTMOC.145.A.50(d) – Component certificate of release to service :

Used aircraft components maintained by organisations not approved in accordance with Part-145

For used components maintained by a maintenance organisation not approved under Part-145 and removed from an aircraft bearing French temporary marks, an alternative process to the certification of the component after an overhaul by a maintenance organisation with component rating as described by items (a) to (d) of §2.8 of AMC2 145.A.50(d) can be achieved based on the following conditions (Refer to French Guideline RP-25-00, §8.2) :

- (a) *The continuing airworthiness of the aircraft is managed by a CAMO which is allowed by French Competent Authority to deal with aircraft bearing temporary marks (Refer to RP-25-00 §6.1.1) ;*
- (b) *The CAMO performs, according to principles of M.A.901, an airworthiness review of the aircraft and uses form F-25-00-3 to document such review. The CAMO fills out the form with any non-compliance it has detected during the airworthiness review and specifies if some areas of the aircraft have not been subject to the airworthiness review) The CAMO sends the form to OSAC with the list of parts or components which are expected to be removed serviceable from the aircraft.*
- (c) *The CAMO gets approval from OSAC on this form which includes the list of parts expected to be removed serviceable from aircraft;*
- (d) *After receiving such approval, the CAMO can order the removal of those parts to a French Part 145 maintenance organisation having in its exposition the authorisation to exercise this AltMOC by a work order which will specify a clear reference to this AltMOC for the concerned parts removal.*
- (e) *Serviceable aircraft components removed from an aircraft bearing French Temporary Identification Marks may be issued with an EASA Form 1 by an appropriately rated French Part 145 organisation subject to compliance with this subparagraph.*
 1. *The organisation should ensure that the component was removed from the aircraft by an appropriately qualified person.*
 2. *The aircraft component may only be deemed serviceable if the last flight operation with the component fitted revealed no faults on that component/related system.*
 3. *The aircraft component should be inspected for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage and compliance with any additional maintenance data.*
 4. *The aircraft record should be researched for any unusual events that could affect the serviceability of the aircraft component such as involvement in accidents, incidents, heavy landings, or lightning strikes. Under no circumstances may an EASA Form 1 be issued in accordance with this AltMOC if it is suspected that the aircraft component has been subjected to extremes of stress, temperatures or immersion which could affect its operation.*
 5. *A maintenance history record should be available for all used serialised aircraft components.*
 6. *Compliance with known modifications and repairs should be established.*
 7. *The flight hours/cycles/landings as applicable of any life-limited parts and time-controlled components including time since overhaul should be established.*
 8. *Compliance with known applicable airworthiness directives should be established.*
- (f) *Subject to satisfactory compliance with paragraph (e), an EASA Form 1 may be issued and should contain the information as specified in the following subparagraphs including the aircraft from which the aircraft component was removed; Block 14b should be signed. 'Inspected/Tested' should be stated in block 11 and block 12 should specify:*
 1. *When the last maintenance was carried out and by whom.*
 2. *A list of all airworthiness directives, repairs and modifications known to have been incorporated. If no airworthiness directives or repairs or modifications are known to be incorporated, then this should be so stated.*
 3. *Detail of life used for life-limited parts and time-controlled components being any combination of fatigue, overhaul or storage life.*
 4. *For any aircraft component having its own maintenance history record, reference to the particular maintenance history record as long as the record contains the details that would otherwise be required in block 12. The maintenance history record and acceptance test report or statement, if applicable, should be attached to the EASA Form 1.*
 5. *The terms: « usage of French AltMOC to §2.8 of AMC2 145.A.50(d) and referenced: 2024/08/19-Partie-145-AMOC-FR-N°07.*

Conditions d'Applicabilité de cet ALTMOOC / Applicability requirements of this ALTMOOC :

- a) Cet AltMOC peut être mis en œuvre par tout organisme Partie 145 détenant un agrément délivré par l'autorité compétente en France, sous réserve d'avoir décrit dans son manuel d'organisme et/ou procédures associées les conditions de mise en œuvre et obtenu l'accord de l'Autorité conformément à la procédure P-05-00 disponible sur le site OSAC ;



**MOYENS DE CONFORMITE
ALTERNATIF (AltMOC)**
Alternative Means of Compliance (AltMOC)

F-05-00-0-1

Indice : A

Page 5/5

- b) Il ne peut être mis en œuvre que pour un aéronef complexe au sens de la réglementation européenne ;
- c) Tout organisme Part 145 autorisé à mettre en œuvre cet AltMOC sur un aéronef portant des marques françaises d'identification provisoire tient à jour une liste des éléments d'aéronef ayant fait l'objet d'une certification au titre de cet AltMOC, sans limitation de durée. En cas d'arrêt de la procédure d'utilisation de l'AltMOC, ou de cessation d'activité, il transmettra une copie de cette liste à OSAC.

Nota : la version en vigueur des formulaires cités dans cet AltMOC sont à télécharger sur le site internet d'OSAC, le jour de la mise en œuvre de l'AltMOC.

- a) *This AltMOC can be used by any French Part 145 approved organisation, provided that it describes in its organisation manual and/or associated procedures the conditions of usage of the AltMOC, and after approval by French Competent Authority in compliance with P-05-00 guide available on OSAC website.*
- b) *The AltMOC is only applicable to CMPA aircraft.*
- c) *Any Part 145 organisation that is allowed to exercise this AltMOC bearing French temporary marks shall keep up to date a list of all components certified according to this AltMOC, with no limitation over time. In case of end of use of AltMOC or end of business, the organisation shall provide OSAC with a copy of this list.*

Nota : forms referenced in this AltMOC shall be used at the latest revision available on the OSAC website, when usage of the AltMOC is done.