

Référence de l'AltMOC	Indice en vigueur	Date d'approbation	Titre de l'AltMOC	Portée	Utilisateur(s) de l'AltMOC	Article(s) de l'IR impacté(s)	AMC impacté(s)	Description brève et remarque éventuelles
FR.ALTMOC1.145.A.50(d)	A	11/03/2021	<p>Délivrance par les organismes d'entretien Partie 145 d'EASA Form 1 sur la base de formulaires FAA Form 8130-3 (FAA), TCCA Form 24-0078 ou TCCA Form One.</p> <p>Issuance of EASA Form 1 by FR Part-145 organisations, based on forms FAA Form 8130-3, TCCA Form 24-0078 or TCCA Form One.</p>	Générale	<p>AZ Aero FR.145.0683 Troyes Aviation FR.145.0173 Icarus Aerotechnics FR.145.0303 S.T.A.R. FR.145.0804 Aviaco France FR.145.0739 AéroPyrénées FR.145.0615</p>	145.A.50(d)	AMC2 145.A.50(d)	<p>Les modifications introduites par cet AltMOC sont inspirées de l'AMC1 CAO.A.070(a) "Certificat de remise en service d'un élément" de la Partie-CAO qui s'applique au point réglementaire CAO.A.070(a) semblable au point 145.A.50(d).</p> <p>Ces modifications permettent à un organisme agréé Partie-145 d'émettre une EASA Form 1 pour une pièce ne disposant que d'une FAA Form 8130-3 émise sous réglementation FAA ou d'une TCCA Form One émise sous réglementation TCCA destinée à être utilisée dans le périmètre d'activité alloué aux organismes agréés Partie-CAO.</p> <p>La déclaration figurant en case 12 de l'EASA Form 1 émise par l'organisme agréé Partie-145 permet de garantir le respect du même champ d'application que celui d'un organisme agréé selon la Partie-CAO.</p>
2024/08/13-Partie-145-AMOC-FR-N°07	A	19/08/2024	<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>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)</p>	Générale	Tarmac Aerosave S.A.S FR.145.0627	145.A.50(d)	AMC2 145.A.50(d)	<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>
2019-05-16 – Part145 - AMC FR N°04	A	17/05/2019	<p>Délivrance par les organismes d'entretien Partie 145 à des pilotes privés de privilèges d'entretien limités</p> <p>Part 145 approved maintenance organisations issue limited maintenance privileges to private pilots</p>	Générale	Rotor Team FR.145.0517	145.A.30(j)	AMC 145.A.30(j)(4)	<p>Les exigences de la Partie 145 offrent déjà la possibilité à un organisme d'entretien agréé de donner un privilège limité à un pilote pour effectuer des tâches d'entretien simple et de les certifier, tel que décrit au 145.A.30(j).</p> <p>Dù au fait que le Partie 145 ait été écrite à partir du JAR-145 et que depuis l'origine, cela couvre l'entretien des aéronefs utilisés dans des opérations de transport aérien commercial, l'AMC existante traite ainsi des privilèges confiés à des pilotes détenant une licence de pilote professionnel.</p> <p>Afin de couvrir le cas des hélicoptères utilisés uniquement dans des opérations non commerciales sous la partie NCC de la réglementation (c'est à dire excluant des appareils qui pourraient être exploités SPO/ATO ou CTA une partie de la semaine), la solution proposée dans cet AMS alternatif est d'ouvrir cette possibilité, de manière similaire à l'AMC existante 145.A.30(j)(4), aux pilotes détenant une licence privée (PPL).</p>