



LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

Licensed Aircraft Engineers Germany e. V.
Berufsverband für freigabeberechtigtes
Luftfahrttechnisches Personal

LAEG Info

Ausgabe: September 2020

Licensed Aircraft Engineers Germany
Im Silberloch 19, 77886 Lauf,
Tel. 07841-682 476, Fax 07841-682 532

www.laeg.aero

Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	S. 2
Unsere Autoren	S. 3
Vorwort des Vorsitzenden	S. 4
Einladung zur Jahreshauptversammlung in Augsburg	S. 5
Vorläufige Tagesordnung zur Jahreshauptversammlung	S. 6
Protokoll zur außerordentlichen Mitgliederversammlung	S. 7-10
Die Verwendung von Material aus Insolvenzmassen ist illegal.	S. 11-14
Die EASA validiert ein FAA STC wegen Baugleichheit	S. 15-16
Eine Fluggesellschaft während der Corona-Krise	S. 17-19
Beiträge aus dem Forum	S. 20
Bankeinzug der Mitgliedsbeiträge	S. 21
Neues zum Brexit	S. 22-23
Bericht zum AEI Annual Congress in Stockholm	S. 24
Unterstützung beim Erstellen eines CAME / CAE	S.25-27
Jubiläen	S. 28
Internes	S. 29
Letzte Meldung	S. 30
Neulich	S. 31
Termine	S. 32

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker	TB	thomas.becker@laeg.aero
Norbert Beuing	NB	Norbert.beuing@laeg.aero
Karsten Wolf	KW	karsten.wolf@laeg.aero
Oliver Stahl	OS	oliver.stahl@laeg.aero



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen/innen und Freunde

Der geplante Termin zur ersten außerordentlichen Mitgliederversammlung in der Geschichte unseres Vereines ist leider den Corona-Einschränkungen zum Opfer gefallen. Der Ersatztermin am 13.06. war dafür gut besucht und wir haben bis in den Abend hinein über unsere neue Satzung diskutiert bevor wir sie beschlossen haben. Aktuell ist sie zur Genehmigung und Eintragung beim Amtsgericht in Köln. Eine kurze Zusammenfassung über den Tag in Kassel lest ihr ab Seite 7.

Ein Thema, welches viele vielleicht nicht wirklich auf dem Schirm haben ist die Verwendung von Material aus Firmenaufösungen. Unser Mitglied Oliver Stahl, hat sich einmal umfassend mit diesem Thema beschäftigt und seine Erfahrungen in einem Beitrag zusammengefasst den ihr ab Seite 10 nachlesen könnt.

Da alle Welt über Corona und seine katastrophalen Auswirkungen auf die Luftfahrt berichtet, können wir uns das hier sparen. Jeder von uns ist irgendwie betroffen und unsere Kollegen aus der Großfliegerei hat es besonders hart erwischt.

Unser Beitrag für euch sind die Erfahrungen von Karsten Wolf, der sehr anschaulich die letzten Monate aus Sicht einer Maintenance Control beschreibt. Ab Seite 16 geht es los.

Auch der Brexit ist mal wieder ein Thema. Mit dem drohenden NO-DEAL und seinen Auswirkungen auf die Luftfahrt beschäftigt sich der Bericht ab Seite 20.

Seit April werden die vorläufigen Zulassungsurkunden für Part-CA(M)O zusammen mit den Übergangsbeanstandungen vom LBA an die Betriebe verschickt, die den Übergang beantragt haben. Aber wie geht es dann weiter? Einen kurzen Überblick könnt ihr ab Seite 23 lesen.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am

Samstag, den 17. Oktober 2020

ein. Beginn ist um **09:30 Uhr**. Veranstaltungsort ist diesmal das

**Dorint Hotel · An der Kongresshalle
Imhofstraße 12
86159 Augsburg**

Anmeldungen zur Versammlung direkt über unsere Homepage unter „Termine“, oder per E-Mail an office@laeg.aero.

Unter dem Stichwort „BPvL/LAEG“ können vergünstigte Zimmer unter Telefon 0821-5974 5974 oder reservierung.augsburg@dorint.com aus dem Abruflkontingent bis 4 Wochen vor Anreise gebucht werden. Nicht abgerufene Zimmer gehen danach wieder in den normalen Verkauf.

Unter der Internetadresse www.dorint.com/augsburg ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.



Ich hoffe auf eine zahlreiche Teilnahme und wünsche euch eine sichere Anreise.

TB

Vorläufige Tagesordnung zur JHV 2020

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl des Schriftführers und der Stimmenzähler
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2020, Haushaltsplan 2021
9. Bericht des Rechnungsprüfers
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. Gastvortrag von RA Frank Dörner zu einem aktuellen Thema
13. Vorstellung der neuen Satzung
14. Vorstellung des neuen Internetauftrittes
15. Bericht zum AEI Annual Congress in Stockholm
16. Betreuung der neuen Mitglieder, die sich in der Ausbildung befinden
17. Diskussion über den Fortschritt bzw. Probleme bei den Umschreibungen zum Part-CAMO bzw. Part-CAO
18. Wie können wir Betrieben helfen, die (noch) Ausbildung betreiben
19. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
20. Verschiedenes

Verkürztes Protokoll zur außerordentlichen BPvL Mitgliederversammlung am 13.06.20 in Kassel

Info

Die am 08.06.20 vom Amtsgericht Köln eingetragene Änderung auf den neuen Vereinsnamen LAEG, war im Verein am 13.06.2020 noch nicht bekannt, weswegen die Mitgliederversammlung noch unter dem alten Namen BPvL stattgefunden hat.

Die Sitzung begann pünktlich um 09:30 Uhr mit 19 Mitgliedern. Die ersten 6 Punkte der Tagesordnung betrafen die üblichen Regularien und wurden mit der Wahl der Stimmzähler schnell abgearbeitet.

Mit dem Punkt 7 begann die eigentliche Arbeit an der neuen Satzung, welche bereits vorab allen Mitgliedern im Entwurf zugesandt worden war.

Der Vorsitzende hat jeden Paragraphen des Satzungsentwurfes einzeln vorgelesen. Nach jedem Paragraphen wurde über den Inhalt diskutiert, der Entwurf in manchen Teilen ergänzt bzw. abgeändert und direkt danach darüber abgestimmt.

Intensiv und teilweise sehr kontrovers wurden die Paragraphen mit den folgenden Themen diskutiert:

- Das aktive und passive Wahlrecht sowie das Stimmrecht für die verschiedenen Arten der Mitgliedschaft
- Die neuen Mitgliedschaften für Auszubildende und die automatische Umwandlung in eine ordentliche Mitgliedschaft nach Abschluss der Ausbildung.
- Die Beitragshöhe für Fördermitglieder
- Die Einladung zur Mitgliederversammlung per E-Mail

Nachdem alle Paragraphen abgearbeitet waren ließ der Vorsitzende insgesamt über den jetzt vorliegenden Satzungsentwurf abstimmen.

Die Abstimmung darüber ergab dann folgendes Ergebnis:

18 Zustimmungen, keine Ablehnungen, keine Enthaltungen

(1 Mitglied hatte die Versammlung vorzeitig verlassen)

Vorstellung des neuen Internetauftritts

Der Vorsitzende stellt mittels einer Online-Präsentation die neue Website des Vereins vor. Er weist auf die vielen Schwierigkeiten hin, die er zusammen mit dem Web-Administrator hinsichtlich der Gestaltung, aber auch mit dem Datentransfer von der alten Plattform hatte, sowie die Log-In-Einbindung der Mitgliederdatei. Er erklärt weiterhin die Nutzung des Mitgliederbereiches, sowie das Procedere der erstmaligen Anmeldung.



Lebensende erreicht

Die neue EU VO 1321/2014 / Part CAO

Der stellvertretende Vorsitzende, Christian Tank, erläutert in einem Vortrag die weitläufigen Änderungen für die technischen Betriebe durch die Einführung des Part CAO. Er erläutert eingehend die mit der Änderung einhergehenden Schwierigkeiten der Neu-, bzw. Änderungsanträge an die Luftfahrtbehörde, insgesamt die sehr knappe Terminierung der Änderung.

Grundsatz dieser Änderung ist, dass in Zukunft Luftfahrttechnische Betriebe die fortlaufende Lufttüchtigkeitsüberprüfung, die bisher nur einer CAMO zustand, für bestimmte Luftfahrzeuge mit übernehmen dürfen. Viele Fragen diesbezüglich aus dem Zuhörerkreis lassen erkennen, wie wichtig dieses Problem sowohl für die Betriebe, als auch für die selbständigen Prüfer ist.

Die neuen CAT-L Lizenzen

Mittels einer PowerPoint Präsentation unterrichtete der Sekretär Norbert Beuing die anwesenden Mitglieder über die mit der EASA VO (EU) 2018/1142 eingeführten neuen L-Lizenzen.

Diese Lizenzen ersetzen in Zukunft die nationalen Klasse 3 Lizenzen, die ab Sept. 2020 nicht mehr verlängert werde. Mit dem Umwandlungsbericht gem. Unterabschnitt D des Anhanges III der VO(EU) 1321/2014 konkretisierte das Luftfahrtbundesamt die Einführung der neuen Lizenzen, bzw. die Umwandlung der früheren Lizenzen auf dieses neue Format.

Vorstellung Oberflächenscanner der Firma 8Tree

Durch Oliver Stahl wurde der Versammlung im Anschluss ein elektronischer Scanner vorgeführt, der kleinste Beschädigungen der Flugzeugbeplankung erkennen, bemaßen und die Ergebnisse digital speichern kann. Die Handhabung ist sehr einfach und die Vorführung weckte das Interesse der übrigen Teilnehmer.

Allgemeines

Ein Mitglied stellte die Frage, was der BPvL konkret für die Betriebe, die Ausbildung betreiben, tun kann. Die Kosten für die Berufsausbildung sind mittlerweile exorbitant teuer.

Die Frage ließ sich während der Versammlung nicht konkret beantworten, wurde aber durch das Team, das sich in Zukunft mit der Unterstützung der Ausbildung befasst, mit aufgenommen.

Als Ort und Zeitpunkt für die nächste ordentliche Mitgliederversammlung wird der 17.Okt.2020 in Augsburg nach kurzer Aussprache vom Vorstand bekannt gegeben.

Der Versammlungsleiter Thomas Becker beschließt die Sitzung um 19:00 Uhr.

Das komplette Protokoll kann im Mitgliederbereich unserer Homepage nachgelesen werden.

NB



Oberflächenscanner der Fa. 8Tree

Die Verwendung von Luftfahrtmaterial aus Insolvenzmassen ist illegal. Was muss ich tun, um sie doch verwenden zu dürfen?

Wir sind ein mittelständiges Unternehmen in der Luftfahrtbranche, spezialisiert auf Strukturarbeiten, wie Modifikationen, Einbauten, Reparaturen oder Einzelteilfertigung. Unsere Kunden sind zumeist kleinere Part-145 Betriebe die über die Jahre die Kompetenz im Bereich von Strukturarbeiten verloren haben, oder mittelständische Betriebe die schlichtweg die Aus- und Weiterbildung von eigenem Personal vernachlässigten und heute, bei den immer größer werdenden Ansprüchen bei der Ausführung von Strukturarbeiten, ohne die Hilfe von Spezialisten wie wir es sind, nicht klarkommen.

Aber auch große Operator nutzen unsere Flexibilität und Know-How um AOG's und Arbeitsspitzen zu bewältigen, zum Teil weltweit! Dabei verzichten wir auf eine eigene Zertifizierung und geben auch selber keine Luftfahrzeuge frei. Wir arbeiten als verlängerte Werkbank, sind bei etlichen Firmen als „approved supplier“ im MOE eingetragen und werden regelmäßig von unseren Auftraggebern auditiert.

Aus diesem „Geschäftsmodell“ ergab sich die Nachfrage, insbesondere bei den kleineren Betrieben, nicht nur die Facharbeiter zur Verfügung zu stellen, sondern am besten auch die Materialbereitstellung aller benötigten Standard- und Normteile wie Nieten, Aluminium Blech, Sealer, Grundierung etc.

So wuchs unser Materialbestand stetig weiter und vor ca. drei Jahren gründeten wir eine eigene Abteilung „Materials“, die in Kürze mit einem ca. 200 seitigem Katalog auf den Markt stoßen wird, die sich ausschließlich um den Materialein- und Verkauf kümmert. Da wir vorwiegend Standard Normteile verkaufen, liefern wir die Ware mit Werkstoffprüfzeugnis oder C.O.C.



Hier beginnt der eigentliche Teil dieses Beitrags. Oft fragen unsere Kunden nach Zertifikaten, ohne darüber Bescheid zu wissen welches Zertifikat eigentlich notwendig oder sinnvoll ist. Oft hören wir auch die Frage warum wir in der Lage sind ein C.O.C. auszustellen, obwohl unserem Betrieb jegliche Zulassung fehlt! Am Rande sei bemerkt, ein Jeder kann ein C.o.C. ausstellen, denn das Certificat of Conformity bestätigt lediglich eine Übereinstimmung zu einer Norm, einem Standard oder anderer „approved data“.

Jeder von uns hat die Insolvenz der Air Berlin noch im Kopf und fast jeder von uns hatte in seinem Berufsleben Kontakt zu anderen Betrieben, die das gleiche Schicksal erfahren haben. Mir wurde vor geraumer Zeit aus der Air Berlin Insolvenzmasse ein mittelgroßer Posten Verbindungselemente angeboten, natürlich mit Zertifikat, denn bei der Air Berlin ging, zumindest bei der Materialwirtschaft alles mit rechten Dingen zu.

Da ich ohnehin in der Nähe des Anbieters war schaute ich mir die Kisten und Koffer mit Vollniete, Cherries, Hi-Loks, Jo-Bolts usw. mal an. Alles fein säuberlich nach Chargen getrennt aufbewahrt, vorbildlich! Alles in allem ein beträchtlicher Marktwert, müsste man diese Verbindungselemente im Handel erwerben. Allein drei oder vier große Ordner mit Zertifikaten, gelocht und abgeheftet.



Ich schaute mir die Ware und die Zertifikate genau an und sagte dem Anbieter „Alles gut getrennt, scheinbar alle Zertifikate vorhanden, vorbildlich, aber so viel Ausbildung kann ich gar nicht machen“ „Ausbildung?“ fragte er?? ... Ich sagte „für mehr kann ich das Material nicht gebrauchen, die Zertifikate sind zwar echt und vorhanden, aber der Lieferant bzw. der Hersteller der die Verbindungselemente an Air Berlin geliefert und verkauft hat, der wird nie erfahren das die Ware über Euch zu mir gelangt ist. Für den hört die Nachverfolgbarkeit bei Air Berlin auf! und jeder weiß das die Air Berlin abgewickelt ist.“

Hier besteht allerdings auch eine Grauzone im System! Vereinfacht heißt „Nachverfolgbarkeit“ das der Zwischenhändler nachweisen muss woher er seine Ware bezogen hat, wer der Hersteller ist und wohin diese Ware geliefert wird bzw. wer der Endverbraucher ist. Im oben beschriebenen Fall hätte ich alle Kriterien erfüllen können, allerdings weiß ich ja, dass die Nachverfolgbarkeitskette bei Air Berlin unterbrochen wurde und deshalb habe ich vom Erwerb der Verbindungselemente Abstand genommen.

Während der letzten drei Lieferantenaudits habe ich die Auditoren zu der Situation befragt und um Ihre Einschätzung gebeten. Die Antworten bewogen mich diesen Artikel zu schreiben.

Theoretisch könnte man jeden einzelnen Lieferanten bzw. Hersteller kontaktieren und informieren das die Verbindungselemente „X“ vom Lieferschein „Y“ aus der Charge „Z“ nun nicht mehr bei einer insolvent gegangenen Airline, sondern aus der Insolvenzmasse bei einer dritten Firma gelandet sind. Das würde heißen jeder einzelne Lieferant bzw. Hersteller müsste für jede einzelne Position im eigenen System den Verbleib dieser Position ändern. Ich denke man kann sich die Chancen leicht ausrechnen mit diesem Anliegen erfolgreich zu sein, von der Wirtschaftlichkeit eines solchen Vorgangs mal ganz abgesehen.



Das interessante an der Sache ist, es scheint gang und gebe zu sein Norm- und Standardteile aus Insolvenzen und Übernahmen weiter zu verwenden. Es gibt etliche Betriebe, die andere kleine Werkstätten übernommen, Lager aufgekauft oder Zusammenschlüsse von Standorten vollzogen haben. Diesen empfehle ich die betreffenden AD's genau zu lesen, das könnte im Zweifelsfall die Unterbrechung der Nachverfolgbarkeit „kitten“.

OS

Die EASA validiert ein FAA STC wegen Baugleichheit für in Lizenz gebaute Reims-Cessna, ohne weitere Prüfung

Ein Mitgliedsbetrieb wollte an einer französischen Reims-Cessna F172G auf Basis eines FAA STC den Generator auf Alternator umrüsten und hat bei der EASA angefragt, ob eine Validierung möglich ist, obwohl dies vom FAA STC Holder nicht beabsichtigt ist.

Hier die erstaunliche Antwort der EASA

Dear sir

Thank you for your query, you can find the information for your question on

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/general-aviation#category-orphan-aircraft>

How does EASA deal with STCs on Reims-built Cessna models?

STCs approved on US-built Cessnas and their applicability to Reims-Cessna models.

Reims-Cessna was a French company that manufactured US-designed Cessna aircraft under licence. These included the F150, F152, F172, F177, F182, F337, F406 and their variants. These aircraft were identical to the US-built aircraft but the French aircraft were given DGAC Type Certificates. For this reason, FAA STCs approved for US-built Cessna models do not formally apply to Reims-Cessna models; this also applies to validated STCs.

However, because the Reims-Cessna aircraft are identical to the US-built aircraft, and because there is no technical investigation necessary to extend the applicability of STCs to the French-built aircraft, EASA can extend the grandfathered approval to Reims-built aircraft but the approval has to be legally recorded.

The mechanism that is used is the minor change, even if the modification would normally be classified as STC (ie, a major change). The applicant should apply on an EASA Form 32 referring to the FAA STC and its EASA grandfathered approval in the application.

Note that all Reims-Cessna models are now covered under FAA Type Certificates, with the exception of the FTB337G and GA which are covered by EASA SAS and the F406, which is still the responsibility of Reims Aviation Industries (RAI).

Kind Regards

*European Union Aviation Safety Agency
Project Certification Manager General Aviation*

Erstaunlich, was heute so alles möglich ist. Interessant wäre zu erfahren, ob das nicht nur bei Cessna, sondern für alle baugleichen Lizenznachbauten gilt.

TB



Auch diese BO105 wird wieder fliegen

Eine Fluggesellschaft während der Corona-Krise

Der Beginn

Am Anfang der Corona-Krise fing alles relativ ruhig an. Ersatzteile konnten zum anstehenden C-Check nicht mehr ins Ausland geliefert werden, der Fahrer musste an der Grenze umkehren und in China wurden schon vorher die Arbeiten am C-Check auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

Relativ schnell wurden dann die Urlauber aus der ganzen Welt zurückgeholt. Dafür brauchten wir Flight Kits bestehend aus Reifen, Werkzeug und Triebwerköl, mitfliegende Techniker und einen Standort, von wo aus die Rückholflüge starteten. In diesem Fall bei uns Bangkok (BKK).

Die Arbeitsbelastung im März und April stieg, da zusätzlich viele Leute Osterurlaub beantragt hatten.

Die Anfangszeit

Als sich andeutete, dass die Krise „etwas“ länger dauern könnte, wurden die ersten Flugzeuge ins Parking gestellt. Eine Fluggesellschaft ist nicht darauf vorbereitet, die halbe Flotte zu parken. Die ersten 2 Wochen sind kein Problem, längere Zeiträume allerdings ziemlich aufwändig. Gleichzeitig wurden die Stellflächen knapp.

Die Langstrecke holte die Urlauber zurück und flog Fracht, meistens aus China. Überwiegend medizinische Ausrüstung auf teilweise interessanten Strecken. Auch hierfür wurde ein Drehkreuz, mitfliegende Techniker, Cargo-Supervisor und Flightkits benötigt.

Inzwischen bestand die tägliche Arbeit nicht mehr aus den normalen technischen Problemen, sondern Überwachung der Flightkits, Überwachung des Parkings, organisieren von Netzen, Schutzausrüstung und Verfolgung der ganzen Sonderflüge.

Das Operation Control Center mit allen Abteilungen arbeitete von zu Hause aus, ausgerüstet mit Laptop und Headset.

Gleichzeitig wurden die Langstreckenflugzeuge umgerüstet zu Volumenfrachtern. Dafür wurden die Sitze ausgebaut, Ladepositionen markiert und Netze installiert. Es gab neue Verfahren und jeder konnte sich zum Cargo-Supervisor schulen lassen. Verantwortlich für die sichere und korrekte Beladung in der Kabine, in den Frachträumen wurde normal beladen.



Die Flotte am Boden und Wiederaufnahme der Flüge

Ende Mai zeichnete sich ab, dass die Frachtflüge auslaufen werden. Die Kurz- und Mittelstrecke stand bereits am Boden im Parking und die Langstrecke wurde sukzessive auch aus dem Betrieb genommen und geparkt. Die Kurzarbeit wurde hochgesetzt, was teilweise zu sehr kurzen Schichtwechseln und -Intervallen führte.

Ende Juni konnten vereinzelt Flüge in Urlaubsregionen wiederaufgenommen werden, die Flieger wurden aus dem Parking geholt, während die Langstrecke nahezu komplett stand. Nur vereinzelte Sonderflüge gab es noch.

Ab Juli mit Beginn der Sommerferien wurde das Flugangebot hochgefahren, aber es stellte sich heraus, dass Flugzeuge nicht zum Parken gebaut wurden. Es gab viele Probleme mit Lecks oder der Elektrik. Die Kurzarbeit wurde weniger, da auch viele Kollegen Urlaub hatten. Inzwischen saß ein Mann im Büro und organisierte die Arbeit und einer saß zu Hause.

Die 2. Welle

Im August kamen vermehrt Reisewarnungen auf, die erheblichen Einfluss auf den Flugverkehr hatten. Flüge wurden gestrichen und der Schichtplan ausgedünnt. Durch die Urlaubszeit hielt sich der Anteil der Kurzarbeit in Grenzen. Die Langstrecke war immer noch nahezu komplett im Parking, für Sonderflüge wurden ein paar Flieger in „flight ready condition“ bereitgehalten.

Die Zukunft

In die Zukunft kann natürlich niemand schauen. Zurzeit sieht es aber so aus, dass täglich auf das aktuelle Geschehen reagiert und der Flug- und Dienstplan dementsprechend angepasst wird.

Neben mehr Freizeit und erheblichen Gehaltseinbußen ist aber jeder froh, dass es Kurzarbeit gibt und der Job während dieser Zeit zumindest erhalten bleibt. Unsere Hoffnungen liegen jetzt auf dem nächsten Sommerflugplan.

Zum Autor

Karsten Wolf arbeitet bei einer deutschen Fluggesellschaft in der Maintenance Control. Dieser Beitrag beschreibt ganz oberflächlich, wie die Fluggesellschaft durch die erste Zeit der Corona-Krise gekommen ist.

Beiträge aus dem Forum

Mit dieser neuen Rubrik wollen wir euer Augenmerk auf aktuelle Beiträge in unserem Forum richten. Das Forum ist nur für angemeldete Mitglieder nutzbar, sodass ihr auch kritische Themen diskutieren könnt.

Aktuell gibt es Diskussionen zu den folgenden Themen:

Lizenzen:

- Erweiterung auf B1.3

Part-ML:

- Prüfverfahren nach ML.A.903

Part-CAMO:

- Part-ML vs NfL 2-292-16
- RtS nach Part ML, Statement
- Umwandlung Part-M in Part-CAO



Triebwerk 250 C47B

Bankeinzugsverfahren für die Mitgliedsbeiträge

In den letzten Jahren wurde es immer wieder mal gefordert, das Bankeinzugsverfahren für unsere Mitgliedsbeiträge. Mit der neuen Mitgliederdatenbank ist es uns jetzt möglich das Verfahren anzubieten. Der Einfachheit halber und um unseren Schatzmeister zu entlasten, haben wir auf unserer Versammlung im Juni beschlossen, das Bankeinzugsverfahren als die einzige zukünftige Zahlungsmethode für den Mitgliedsbeitrag festzulegen. Die Einzugsermächtigung kann von jedem angemeldeten Mitglied ohne Probleme online eingerichtet werden. Bisher haben dies nur knapp ein Viertel aller Mitglieder genutzt.

Damit der nächste Mitgliedsbeitrag im Januar ohne Probleme eingezogen werden kann, sollte jetzt jeder in den nächsten Wochen seine Einzugsermächtigung erteilen.



Innen-Kontrolle Tailboom EC120

Neues zum Brexit

Die Europäische Union hat eine offizielle Mitteilung in deutscher Sprache veröffentlicht, in der die Auswirkungen auf die Luftfahrt nach dem Austritt aus der EU beschrieben sind.

Während des Übergangszeitraums bis zum 31.12.20 gilt das gesamte EU-Recht für das Vereinigte Königreich und in dieser Zeit soll ein neues Abkommen verhandelt werden. Wie jeder in der Presse mit verfolgen kann, gestalten sich die Verhandlungen etwas schwierig und die Gefahr, dass es doch noch zu einen NO-DEAL gibt, ist recht groß.

Hier eine verkürzte Zusammenfassung der Themen die uns am meisten tangieren.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU- Vorschriften im Bereich Sicherheit in der Zivilluftfahrt nicht mehr für das Vereinigte Königreich.

Dies wirkt sich insbesondere in den verschiedenen Bereichen Sicherheit in der Zivilluftfahrt wie folgt aus:

Musterzulassungen, Zertifizierungen für Teile und Ausrüstungen

Diese von der EASA für im Vereinigten Königreich ansässige Personen und Organisationen ausgestellten Zulassungen/Zeugnisse verlieren nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Gültigkeit in der EU und gelten als nicht mehr zugelassen.

Von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs ausgestellte Zulassungen/Zeugnisse

Inhabern von Zulassungen/Zeugnissen, die **von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs** vor Ablauf des Übergangszeitraums nach der Grundverordnung und den einschlägigen Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten ausgestellt wurden, werden darüber informiert, dass diese Zulassungen/Zeugnisse nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Gültigkeit in der EU verlieren.

Dies betrifft insbesondere:

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fluggenehmigungen, Zulassung nach Part-21, -145, -147, **Prüflizenzen**, Pilotenlizenzen, ATO, AOC, ATM etc.

Teile und Ausrüstungen, die in der EU oder im Vereinigten Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden

Waren, die rechtmäßig in den Verkehr gebracht wurde, darf weiterhin verwendet werden. Folglich können Teile und Ausrüstungen, für die eine von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierte Person eine gültige Konformitätsbescheinigung entsprechend den EU-Flugsicherheitsvorschriften ausgestellt hat, in der EU nach den geltenden Bestimmungen auch nach Ablauf des Übergangszeitraums verwendet werden, sofern sie in der EU oder im Vereinigten Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden.

Teile und Ausrüstungen, die in der EU oder im Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht werden

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Vorschriften im Bereich Sicherheit in der Zivilluftfahrt nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Von den Behörden des Vereinigten Königreichs zertifizierte juristische und natürliche Personen, die nach Ablauf des Übergangszeitraums ihre Tätigkeit in der EU fortsetzen und Zulassungen/Zeugnisse nach EU-Recht ausstellen wollen, müssen sicherstellen, dass sie ab diesem Zeitpunkt die Zertifizierungsanforderungen der EU-Flugsicherheitsvorschriften erfüllen.

Im Vereinigten Königreich eingetragene Luftfahrzeuge

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten im Vereinigten Königreich eingetragene Luftfahrzeuge als Drittlandluftfahrzeuge im Sinne dieser Bestimmung und sonstiger EU-Vorschriften zur Flugsicherheit.

Die komplette Mitteilung ist auf der LBA Website veröffentlicht und kann hier einsehen bzw. runterladen.

https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sonderthemen/Buehne/Br/exit/Aviation_Safety.pdf?__blob=publicationFile&v=1

TB



Bericht zum AEI Kongress 2020

Leider war der AEI Annual Congress dieses Jahr in derselben Woche geplant, wie unsere JHV in Augsburg. Eine Herausforderung für Norbert und mich, den Spagat hinzubekommen am Kongress teilzunehmen und im Anschluss daran direkt nach Augsburg zu reisen.

Ursprünglich war der Kongress in Amsterdam geplant und wir hatten bereits festgelegt, dass nur Norbert teilnimmt, da es uns zu kritisch war beide am Freitagmorgen mit dem Auto von Amsterdam nach Augsburg zu fahren.

Norbert hatte alles vorbereitet, als drei Wochen vor dem Termin die Corona-bedingte Absage aus vom Veranstaltungshotel in Holland kam.

Der AEI hat daraufhin entschieden, den Kongress, nur unter Beteiligung des Vorstandes in Stockholm stattfinden zu lassen. Alle anderen können sich per Videokonferenz beteiligen. Norbert wird als Auditor des AEI nach Stockholm reisen und plant rechtzeitig zur JHV in Augsburg zu sein um uns dann ganz aktuell über den Kongress zu berichten.



AW109SP

Unterstützung beim Erstellen eines CAME für eine Part-CA(M)O

Die neue EU-VO erfordert von allen CAMO's eine Überarbeitung ihrer Handbücher. Für die meisten von uns gehört es nicht zum Tagesgeschäft sich mit der Erstellung von Handbüchern zu beschäftigen, aber jetzt werden wir wieder einmal gezwungen ein Handbuch zu stricken, welches alle neuen Forderungen der EU-VO 1321/2014 abdeckt. Für viele eine schier unlösbare Aufgabe, bei der man um jede noch so kleine Hilfe dankbar ist.

Das LBA Braunschweig hat sehr schnell eine generische Beanstandungsliste mit 19 Übergangsbeanstandungen für den Übergang vom Part-M(G) zum Part-CAMO erstellt und zusammen mit den vorläufigen neuen Genehmigungsurkunden verschickt.

In dieser Beanstandungsliste fängt fast jeder Satz an mit: „*Das Handbuch enthält kein Verfahren*“, wo alleine schon beim Durchlesen klar wird, dass hier wieder wochenlange zusätzliche Arbeitsstunden fällig sind.

Zum Glück gibt es aber Luftfahrtbehörden, die hier behilflich sind. Wer z.B. beim BAZL eine CAMO-Zulassung beantragt, bekommt ein Template für ein Handbuch und bei der isländischen Behörde hat unser Mitglied Thomas L. eine Vorlage zur Erstellung eines Handbuches nach Part-CAMO gefunden und dem LBA zur Verfügung gestellt. Diese Hilfe wurde gerne angenommen und der Link wird auch vom LBA weiter kommuniziert

Hier eine kleine Übersicht der Hilfen, die einige Luftfahrtbehörden zur Verfügung stellen.

EASA

Die EASA hat im Januar den „Guide for transition to Part-CA(M)O“ veröffentlicht:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Guide%20for%20transiti%20to%20Part-CA%28M%29O%20-%20revision%20Jan%202020.pdf>

EASA

Zusätzlich ist in den Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1321/2014) unter Annex Vc im AMC1 zum CAMO.A.300 eine Vorlage für den generellen Aufbau eines neuen CAME und unter Annex Vd im AMC1 CAO.A.025 eine Vorlage für ein CAE veröffentlicht.

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-continuing-airworthiness-regulation-eu-no-0>

LBA

Auf der LBA Website gibt es eine Hilfestellung zum Behebungsplan für die Übergangsbeanstandungen nach Teil-CAMO unter:

https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T5/Hilfestellung_Behebungsplan_Uebergangsbeanstandungen.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Island

Wie bereits angesprochen hat die Isländische Behörde sich sehr viel Mühe gemacht und eine 32 Seiten starke Anleitung zur Erstellung eines CAME erstellt.

<https://www.icetra.is/media/eydublod/flug/lhd/LHD-241-CAME-checklist-Part-CAMO.pdf>

ACG

Austro Control hat ein Template für ein CAME, allerdings mit Stand 02.2014 veröffentlicht. Vielleicht wird dies ja noch überarbeitet. Evtl. ab und zu mal auf der ACG-Website nachschauen.

TB



Einen Weapon Button sieht man selten in zivilen Lfz

Jubilare zweites Halbjahr 2020

10 Jahre Mitgliedschaft

Thorsten Hielscher
Thorsten Chmielewski
Daniel Draxler
Robert Wittmis
Wolfgang Laubel

15 Jahre Mitgliedschaft

Josef Wojtalla

25 Jahre Mitgliedschaft

Werner Alvermann
Norbert Beuing
Hans-Ludwig Vornlocher
Thomas Becke
Peter Breitenbach

35 Jahre Mitgliedschaft

Anton Eisner
Bernd Köhler
Erhard Rosa

Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in unserem Berufsverband

Thomas Becker
Vorsitzender

Internes

Unser Vorstand

Thomas Becker	Vorsitzender	<u>thomas.becker@laeg.aero</u>
Christian Tank	stellv. Vorsitzender	<u>christian.tank@laeg.aero</u>
Werner Alvermann	Schatzmeister	<u>werner.alvermann@laeg.aero</u>
Norbert Beuing	Sekretär	<u>norbert.beuing@laeg.aero</u>

Unser Rechnungsprüfer

Benjamin Wagner benjamin.wagner@laeg.aero

Unser AEI-Vertreter

Norbert Beuing norbert.beuing@laeg.aero

Unsere weiteren Ansprechpartner

Ausbildung zum Fluggerätemechaniker / -elektroniker und Certifying Staff

Martin Gauding
Benjamin Wagner
Karsten Wolf

erreicht ihr unter training@laeg.aero

Letzte Meldung

Mitglieder Kontaktdaten

Der schnellste und einfachste Weg für den Vorstand um seine Mitglieder zu erreichen ist der Weg über eine E-Mail. Inzwischen haben die meisten ihre private E-Mail mitgeteilt und der Versand der Rundmails funktioniert bis auf wenige Ausnahmen, bei denen wir aktuell nur eine dienstliche E-Mail haben.

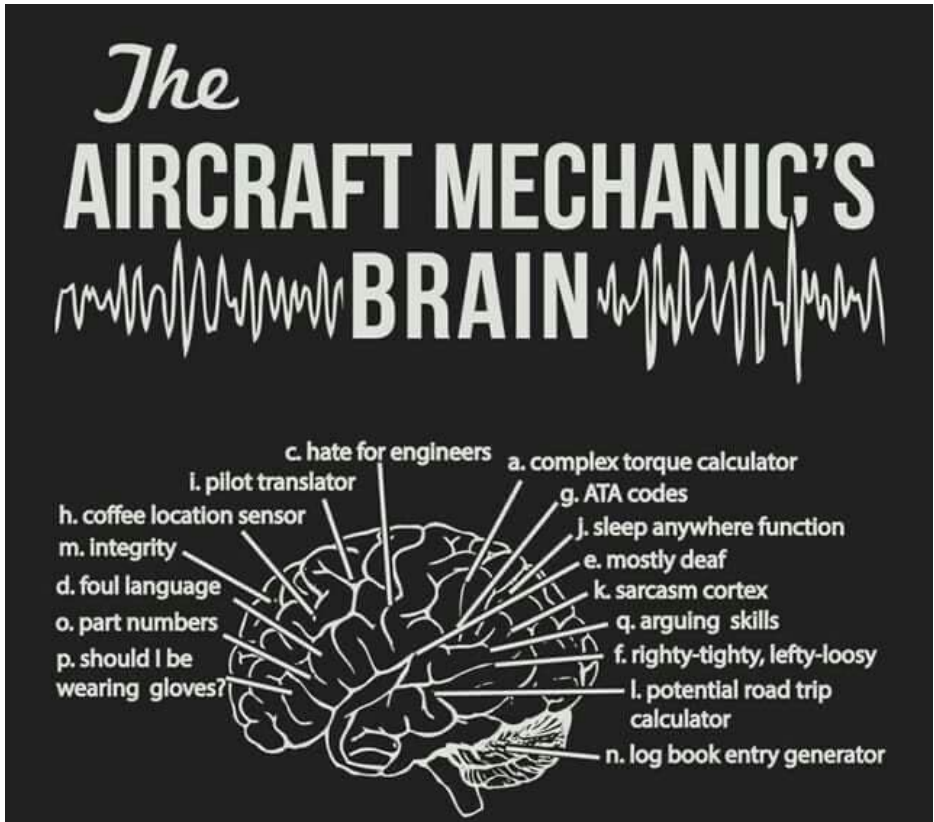
Jedes Mitglied hat inzwischen seine Log-In Daten für die Mitgliederdatenbank erhalten und sollte die Möglichkeit nutzen seine Daten zu überprüfen und ggf. zu ändern.

Walter Wiegel verstorben

Walter Wiegel war zwar nie Mitglied in unserem Verband, aber viele von den Älteren unter uns hat Walter Wiegel in ihrem Prüferleben als unser LBA-Sachbearbeiter begleitet. Seine unkomplizierte Art und seine Kompetenz sind vielen in Erinnerung geblieben. Auch nach seinem Renteneintritt 2009 ist er der Luftfahrt verbunden geblieben und war im DAeC Landesverband Niedersachsen aktiv. Am 08.09.20 ist Walter Wiegel im Alter von 76 Jahren verstorben. Wir werden uns gerne an ihn erinnern.

Jobbörse

Die Jobbörse auf unserer Website steht allen Mitgliedern kostenfrei zur Verfügung. Wer Stellen anbietet, oder sucht kann sich mit seiner Anzeige direkt an den Vorstand unter office@laeg.aero wenden.



Gefunden auf LinkedIn

Termine

2020

17.10. JHV in Augsburg

2021

21.04 – 24.04. AERO Friedrichshafen