



LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

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

LAEG Info

Ausgabe: April 2021

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 offenen Vorstandssitzung in Kassel | S. 5 |
| Bericht über die JHV 2020 in Augsburg | S. 6 - 11 |
| LBA Bearbeitungszeiten bei eingereichten CA(M)E | S. 12 - 15 |
| EASA Regularien versus gesunden Menschenverstand | S. 16 - 17 |
| Kündigung eines frustrierten Prüfers | S. 18 |
| Bankeinzugsverfahren für die Mitgliedsbeiträge | S. 19 |
| Das Dilemma mit den neuen NfL | S. 20 -21 |
| Vorstandswahlen im Herbst | S. 21 |
| Beiträge aus dem Forum | S. 22 |
| AEI; Emergency Landing in Frankfurt | S. 23 - 28 |
| Jubiläen | S. 29 |
| Internes | S. 30 |
| Letzte Meldung | S. 31 |
| Neulich | S. 32 |
| Termine | S. 33 |

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

| | | |
|---------------------|-----|--|
| Thomas Becker | THB | thomas.becker@laeg.aero |
| Norbert Beuing | NB | Norbert.beuing@laeg.aero |
| Mustafa Bucan Colak | MBC | |



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Kollegen/innen und Freunde

Mit etwas Verzögerung, die nicht dem Virus, sondern dem neuen CAME und meiner Dauerbaustelle im Haus geschuldet ist, ist die neue LAEG-Info doch noch fertig geworden.

Ich hoffe, dass wir wieder eine gesunde Mischung von Themen, die uns aktuell beschäftigen, gefunden haben. Neben den obligatorischen Themen zu unseren Versammlungen entstanden alle Berichte aus Meldungen unserer Mitglieder.

Auf Basis der Umfrage vom letzten Monat entstand der Bericht über die indiskutabel langen Bearbeitungszeiten des LBAs bei den eingereichten neuen CAME, zu lesen ab Seite 12.

Ein weiterer Bericht beschäftigt sich ab Seite 16 mit den negativen Auswirkungen des Brexits auf die Anerkennung von Schulungen, die noch im letzten Jahr durchgeführt worden sind, und (leider) auch lesenswert die Kündigung eines frustrierten Prüfers ab Seite 18, die in wenigen Sätzen widerspiegelt, wie negativ sich das Prüfwesen in Europa seit Einführung der EASA entwickelt hat.

Auch nicht uninteressant der AEI-Bericht über den Zwischenfall mit einer Cargo Boeing 777F im letzten Herbst in Frankfurt ab Seite 23. Wenn sich die ersten Anzeichen bestätigen, hätten wir es hier wieder einmal mit einem sogenannten „Administrative Release to Service“ zu tun, bei dem der Prüfer sich nicht persönlich von der durchgeführten Arbeit überzeugt hat, sondern nur die Unterschrift vom Unterstützungspersonal bestätigt hat. Wir sind mal gespannt, was zukünftig dafür getan wird, dass die vom Gesetzgeber eingeführten und geforderten Sicherheitsmaßnahmen auch angewandt werden.

Wie immer sind Kommentare zu allen Berichten erwünscht.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur

„offenen Vorstandssitzung“

am Samstag, den 17. April 2021

ein. Beginn ist um 15:00 Uhr. Veranstaltungsort ist wieder das bekannte:

**Waldhotel Schäferberg
Wilhelmsthalerstr. 14
34314 Espenau bei Kassel**

Unter der Internetadresse <http://www.schaeferberg.de> ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Unter dem Stichwort „LAEG“ können vergünstigte Zimmer per E-Mail an info@schaeferberg.de aus dem Abrufkontingent gebucht werden.

Anmeldungen zur Sitzung bitte nur noch über unsere Website unter „Termine“.

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

THB



Bericht über die Jahreshauptversammlung 2020 in Augsburg

Die erste ordentliche Mitgliederversammlung unseres Verbandes unter neuem Namen fand am 17.10.2020 in Augsburg statt, gleich unter erschwerten Corona-Bedingungen. Das Hotel war diesbezüglich gut vorbereitet und die erforderlichen Abstandsregeln wurden genau eingehalten, während der Tagung saß man dann in Schulmanier einzeln an Tischen.

Zur Eröffnung konnte der Vorsitzende Thomas Becker dann 19 Mitglieder begrüßen, die trotz der erschwerten Bedingungen den Weg nach Augsburg gefunden hatten. Wie auf vormaligen Versammlungen auch schon passiert, musste Thomas gleich zu Anfang der Tagung die Teilnehmer darüber unterrichten, dass der vorgesehene Referent, Rechtsanwalt Frank Dörner, Fachanwalt für luftrechtliche Angelegenheiten, kurzfristig berufsbedingt absagen musste. Sehr schade, sicherlich wären aus dem Teilnehmerkreis einige Fragen gekommen, deren Antworten sehr interessant gewesen wären.

Nachdem Norbert Beuing als Schriftführer gewählt wurde, gab Thomas in seinem Bericht des Vorstandes einen Überblick über die Aktivitäten des vergangenen Jahres. Neben einigen anderen wichtigen Angelegenheiten waren wohl die Erstellung der neuen LAEG Website und unsere neue Satzung die größten Baustellen. Thomas berichtete davon, wie zeitraubend und zum Teil mühsam es war, die Website zum Laufen zu bekommen. Als ein wesentlicher Knackpunkt stellte sich die Einarbeitung der Mitgliederdatenbank dar, sowie die Einrichtung des zukünftigen Bankeinzuges. Obwohl alle Mitglieder aufgefordert waren, ihre Daten zu aktualisieren, war die Bereitschaft diesbezüglich anfangs nicht sehr hoch.

Bezugnehmend auf unsere neue Satzung lobte Thomas nochmals das starke Engagement der Arbeitsgruppe, die in relativ kurzer Zeit einen tragfähigen Entwurf zustande gebracht hat. Im Sommer wurde auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung in Kassel im Feintuning nochmals an den Formulierungen gefeilt, aber in den Abendstunden konnte die neue Satzung dann einstimmig verabschiedet werden; mittlerweile ist sie auch durch das Amtsgericht geprüft und genehmigt worden.

Über die letzten AEI Tätigkeiten wurde bereits berichtet, seitdem hat sich auch Corona bedingt nicht sehr viel Neues ereignet, mit einer Ausnahme, dass unser

Mitglied Mustafa Colak auf der letzten AEI Hauptversammlung seinen Posten als Schatzmeister abgegeben hat und nun als PR-Beauftragter für die Pressemitteilungen und die Gestaltung der ebenfalls neuen AEI Website verantwortlich ist. Beide Aufgaben löst er, wie erwartet, mit großer Bravour.

Die im Herbst geplante AEI Konferenz wurde, wie vielerorts mittlerweile üblich, als Videokonferenz durchgeführt. Weltweit haben dabei 30 Mitglieder aus 15 Organisationen daran teilgenommen; mit 4 Stunden eine der kürzesten Konferenzen seit Bestehen der AEI. Neben einigen unspektakulären Berichten der einzelnen Bereichsvorsitzenden wurde Ola Blomqvist in seinem Amt als Präsident bestätigt.



Ich wurde zum wiederholten Male als Auditor bestätigt und unser Mitglied Mustafa Colak, wie schon erwähnt, einstimmig zum PR-Chairman gewählt. Wie auch schon in der Vergangenheit engagiert sich der LAEG aktiv in diesem großen, weltweit tätigen Verband. Die Konferenz 2021 wird, wenn die Situation es zulässt, in Amsterdam stattfinden.

Bezüglich der Mitgliederentwicklung läuft es auch nicht so, wie im Ansatz der Arbeitsgruppe zur Umstrukturierung gedacht. Seit einigen Jahren stagniert die Mitgliederentwicklung, bzw. ist leicht rückläufig. Unser Auftritt als LAEG im sozialen Netzwerk LinkedIn beschert uns zwar eine Fülle von Interessenten, die auch unsererseits angeschrieben werden, aber den Beitritt hat noch niemand in Erwägung gezogen. Der Grund der wenigen Neuaufnahmen liegt offensichtlich weniger am Interesse zum Verband, als mehr an der guten Prüferhaftpflichtversicherung, die über uns abgeschlossen werden kann.

Der Wunsch, durch unsere Umstrukturierung mehr junge Kollegen/innen anzusprechen, hat sich bis dato auch nicht bewahrheitet; eine Diskussion unter den Versammlungsteilnehmern ergab, dass es nicht am Angebot unsererseits liegt, sondern dass mehr am Bekanntheitsgrad gearbeitet, und die Werbung verstärkt werden muss. Zudem brauchen wir mehr Mitglieder, die sich als Tutor für die sich in der Ausbildung befindlichen jungen Leute engagieren.

In Bezug auf die Prüferhaftpflicht hat der Versicherer einige Änderungen vorgenommen, die für unsere Vorstellung nicht ausreichend, bzw. nicht realistisch vor dem Hintergrund der in der kürzeren Vergangenheit vorgenommenen Veränderungen seitens der EASA sind, Stichwort CAO, L-Lizenzen. Aber auch diesbezüglich ist unser Vorsitzender im Gespräch mit dem Versicherer, open end.

Thomas ruft nochmals eindringlich alle Mitglieder auf, sich auf der neuen LAEG Website einzuloggen und die persönlichen Daten zu aktualisieren.

Der Bericht des Kassenprüfers ergab eine geordnete Finanzlage, lediglich die immer noch zahlreichen Mahnungen sind ein Übel. Zum Jahresende wird ein leichtes Ausgabenplus erwartet. Der Rechnungsprüfer bestätigte die korrekte Buchhaltung, die Kassenprüfung brachte keine negativen Eindrücke und somit wurde der Versammlung die Entlastung des Schatzmeisters vorgeschlagen, damit wurde der Vorstand dann einstimmig durch die Versammlung entlastet.

In der Folge erläutert Thomas noch einmal das Zustandekommen der neuen Satzung, insbesondere geht er auf die außerordentliche JHV in Kassel ein, die ausschließlich der Verabschiedung derselben diente. Wesentliche Punkte der neuen Satzung erläutert er nochmals mittels einer kurzen Präsentation.

Danach stellt Thomas unsere neue Website mit allen ihren neuen Funktionen vor. Er weist auf die vielen Schwierigkeiten hin, die er zusammen mit dem Webadministrator hinsichtlich der Gestaltung, aber auch mit dem Datentransfer von der alten Plattform hatte, sowie die Login - Einbindung der Mitgliederdatenbank, die aber jetzt voll funktionsfähig ist. Er erklärt auch, dass die Einrichtung für den Bankeinzug noch einige Zeit braucht. Er erklärt weiterhin das Login und die Nutzung des Mitgliederbereiches, sowie das Procedere der erstmaligen Anmeldung.



Im weiteren Verlauf der Veranstaltung wird die geplante Betreuung der neuen Mitglieder, die sich in der Ausbildung befinden, umfangreich diskutiert, da sich die Realisierung zunehmend schwieriger gestaltet. Bedingt durch die schulische Situation der Auszubildenden in Bezug auf Entfernung zum Wohn-/Arbeitsort verbunden mit einer mehrwöchigen Abwesenheit ergeben sich auch für eine Betreuung entsprechende Schwierigkeiten.

Werner Helm und Christian Tank als Fachleute auf diesem Gebiet erläutern das momentane System der Ausbildung, einige Fragen, die diese Erläuterungen aufwerfen, werden beantwortet, es ergibt sich jedoch eine Diskussion hinsichtlich der Effizienz eines solchen Systems. In einem anschließenden Brainstorming werden Ideen gesammelt, wie wir uns in Zukunft präsentieren können, denn faktisch stehen seitens der LAEG aktuell nur 3 professionelle Betreuer zur Verfügung.

In der Frage, was wir anbieten können, werden verschiedene Vorschläge gemacht, u.a. eine Berufsvorstellung unsererseits an allgemeinbildenden Schulen, oder auch Crash-Course vor anstehenden Prüfungen. Dafür werden aber Mitglieder benötigt, die diese Aufgabe mit stemmen wollen. Das Wecken des Interesses junger Kollegen und Kolleginnen für unseren Verband und somit eine Verjüngung desselben war ursprünglich mit einer der Intentionen für eine Umstrukturierung vom BPvL zum LAEG, es liegt nunmehr an uns allen, ob wir dieses Ziel erreichen können. Jegliche Art von Vorschlägen sind dem Vorstand willkommen.

Eine weitere Frage, die in diesem Zusammenhang diskutiert wurde, wie können wir den Betrieben helfen, die (noch) Ausbildung betreiben. Dieses Thema hatte bereits aufgrund eines Antrags eines unserer Mitglieder auf der Agenda der vergangenen JHV gestanden, konnte jedoch aus Zeitgründen nicht umfassend behandelt werden. Die Frage wurde aufgeworfen, was der LAEG konkret für die Auszubildenden und die ausbildenden Unternehmen tun kann, denn die Kosten für die Berufsausbildung sind mittlerweile exorbitant hoch. 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. Angedacht sind in diesem Zusammenhang bessere Berufsschulmöglichkeiten und bessere Möglichkeiten der Fachausbildung, vor allem die Möglichkeiten des Verbandes, was die politische Einflussnahme auf bestimmte Entscheidungsträger angeht.

Ebenfalls umfassend diskutiert wurde über den Fortschritt bzw. die Probleme bei den Umschreibungen zum Part CAMO bzw. Part CAO. Seit März 2020 können Betriebe die neuen Part-CAO, bzw. die neuen Part-CAMO Genehmigungen beim LBA beantragen. Die Behörde hat mittlerweile die neuen Genehmigungsnummern sowie die zeitlich befristeten Genehmigungsurkunden an die Firmen, die schon beantragt haben, versandt.

Verschiedene unserer Mitglieder sind mittlerweile bereits dabei, ihre Handbücher und Dokumentationen zu überarbeiten, bzw. komplett neu zu schreiben. In diesem Zusammenhang wird auf das entsprechende AMC Material, sowie ein Infoschreiben des LBA hingewiesen. Einige der Teilnehmer berichten aber davon, dass es sich vereinzelt bei der Behebung der Findings, bzw. bei der Zulassung der neuen Dokumentationen Probleme mit der Behörde ergeben haben. Dieses soll bei einem künftigen Gespräch mit dem LBA u.a. angesprochen werden.

Letztendlich wurden noch die Termine für unsere nächsten Treffen beschlossen. Die offene Vorstandssitzung in Kassel wurde für den 17.04.2021 geplant und die Jahreshauptversammlung findet am 16.10.2021 in Leer statt; das Konferenzhotel ist das „Hotel Hafenspeicher“. Alle Mitglieder, die an diesen Versammlungen teilnehmen können, sollten sich diesen Termin schon mal vormerken, die Zimmer im Hotel Hafenspeicher können ab sofort gebucht werden, Informationen und Anmeldung auf unserer Website unter „Termine“.

NB

Das komplette Protokoll ist auf unserer Website im Mitgliederbereich abgelegt.



vorher

LBA Bearbeitungszeiten bei eingereichten CA(M)E

Die Bearbeitungszeiten für eingereichte CA(M)E sind aktuell nicht mehr nachvollziehbar und löst, gelinde gesagt, erheblichen Unmut unter den betroffenen Betrieben aus.

Eine Umfrage unter unseren Mitgliedern hat ergeben, dass es dabei keinen Unterschied macht, ob das CA(M)E in Braunschweig, oder einer der Außenstellen eingereicht worden ist.

Erinnern wir uns zurück. Seit dem 24.03.20 konnten die Betriebe einen Antrag auf Umschreibung in eine Part CAMO, oder Part CAO beantragen. Viele Betriebe haben dies gemacht und innerhalb einer Woche aus Braunschweig ihre neue Genehmigungsnummer zusammen mit einem Begleitschreiben erhalten.

Die Ausstellung der neuen zeitlich befristeten Genehmigungsurkunde durch die Außenstellen konnte schon mal bis zu 5 Monaten dauern, die Urkunde wurde aber geflissentlich auf das ursprüngliche Antragsdatum zurückdatiert.

Zusammen mit der neuen Urkunde wurde den Betrieben eine pauschale Liste der Übergangsbeanstandungen zugesandt, verbunden mit der Aufforderung die betroffenen Beanstandungen innerhalb von 4 Wochen bearbeitet als Behebungsplan wieder einzureichen.

Dabei sollte der Behebungsplan nicht nur detaillierte Aussagen und Fristen zu allen Beanstandungen enthalten, sondern auch gleich die Termine, an denen ein überarbeitetes Handbuch eingereicht wird und eine weitere Abstimmung mit dem LBA erfolgen kann. Ach ja, die Termine für die zusätzlich geforderten Schulungen des CA(M)O-Personals sollten natürlich auch gleich mit eingereicht werden. Selbstredend, dass diese Schulungen auch alle vor Ablauf der Frist durchgeführt sein müssen.

Im selben Schreiben wurde man noch freundlich darauf hingewiesen, dass alle Behebungsmaßnahmen bis zum 24.09.21 umgesetzt und vom LBA akzeptiert sein müssen, weil man ansonsten ohne Genehmigung dasteht.

Nur zur Erinnerung an diejenigen, die nicht in einem Luftfahrtunternehmen arbeiten: **ohne CAMO steht der gesamte Flugbetrieb**, das heißt, hier geht es an die Existenz der Unternehmen.

Noch bevor die vier Wochen um waren, kam ein LBA-Erinnerungsschreiben, um noch einmal mit Nachdruck auf den Termin hinzuweisen und darauf wie wichtig es ist, dass die Betriebe sich an die Termine halten, weil sie sonst Gefahr laufen ihre unbefristete Genehmigung nicht bis zum 24.09.21 zu erhalten.

Die meisten Betriebe haben trotz Tagesgeschäft fristgerecht die Behebungspläne eingereicht und viele davon wurden auch innerhalb von 4 Wochen vom LBA akzeptiert. Das ließ erstmal hoffen.

Für die dann anstehenden umfangreichen Änderungen der Handbücher haben die Betriebe Nacht- und Wochenendarbeit geleistet, um den vereinbarten festen Termin zur Einreichung des Handbuchentwurfes einzuhalten.

Aber dann? Die ebenfalls im akzeptierten Behebungsplan festgelegten Termine zur Handbuchdurchsprache verstrichen, ohne dass etwas passierte. Weder aus Braunschweig noch von den Außenstellen kamen Informationen zu den eingereichten Handbüchern.

Auf telefonische Nachfragen wurde man nur getröstet: „es ist ja noch Zeit, alles nicht so schlimm, das wird schon werden etc.“ aber einen Termin wann es weitergeht, oder eine Aussage zum eingereichten Handbuch? Fehlanzeige.

Allerdings muss man feststellen, dass zumindest einige der eingereichte CAE davon anscheinend nicht betroffen sind, hier scheint es eher zu klappen, aber das hilft den Luftfahrtunternehmen mit Part-CAMO nicht weiter.

Der Rekordhalter bei unserer Umfrage hat nach fast 7 Monaten eine erste Bewertung seines eingereichten Handbuches, aber nur für Teil 0 und 1, von seiner Außenstelle erhalten.

Warum ist das aktuell so ein großes Problem für das LBA die Bearbeitung der eingereichten Handbücher fristgerecht zu erledigen? Was auffällt ist, dass anscheinend überall die Betriebsprüfer durchgemischt werden. Auch ich habe

letzten Monat meinen vierten Betriebsprüfer in den letzten zwei Jahren bekommen und dass mitten in einem so großen Genehmigungsprozess.

Ob das mit der Neuorganisation der Abteilung T in Braunschweig zu tun hat? Eine so große Umorganisation war aus Sicht des LBAs vielleicht erforderlich, aber wenn unsere Betriebe die negativen Auswirkungen zu tragen haben, ist der gewählte Zeitpunkt mehr als fraglich.

Letzten Informationen zufolge sollen die eingereichten CA(M)E nicht nur vom eigenen Betriebsprüfer, sondern zusätzlich von einem weiteren LBA-Mitarbeiter quergelesen und kommentiert werden bevor es an die Betriebe zurückgesandt wird. Man kann also davon ausgehen, dass es noch länger dauert, als die zuerst vereinbarten 4 Wochen, denn dass die Betriebsprüfer in Doppelschicht arbeiten ist schwer vorstellbar.

Wir erinnern uns noch an die NfL 2-584-21 mit der wir zum wiederholten Male aufgefordert worden sind unsere Termine einzuhalten, verbunden mit der inzwischen obligatorischen Drohung zum 24.09.21.

Vielleicht wäre es besser gewesen, die NfL nicht zu veröffentlichen und dafür besser als innerbetriebliches Schreiben zu verschicken. Bisher haben sich die meisten Betriebe an die vereinbarten Termine gehalten, das LBA leider nicht.

Ich bin mal gespannt, wie das LBA die Bearbeitung der vor Monaten eingereichten Handbücher und die Durchführung der Audits bis zum September schaffen will. Für unsere Betriebe fängt die Flugsaison gerade erst an, zwischendurch noch umfangreiche Handbuchänderungen zu bewältigen, oder langwierige Audits können wir jetzt nicht gebrauchen.

Auch die unkalkulierbaren Einschränkungen durch Corona sind bis dato noch gar nicht berücksichtigt worden, aber eines kann man jetzt schon festhalten. Die bis zum September geforderten Schulungen dürften die wenigsten Betriebe erfüllen können, da die meisten Schulen ihren Betrieb Corona-bedingt eingestellt haben.

Die Betriebe haben bisher alles dafür getan, dass der Termin 24.09.21 gehalten werden kann, für die aktuellen Verzögerungen sind sie nicht verantwortlich, sollen aber die Konsequenzen tragen?

Auch wenn das LBA bei dem Termin 24.09.21 immer mit dem Finger nach Köln zeigt, wird den Verantwortlichen im LBA wohl nichts anderes übrigbleiben, als eine Lösung zu finden, die Genehmigungen über den 24.09.21 hinaus zu verlängern, auch wenn bis dahin nicht alle Übergangsbeanstandungen abgestellt sind.

THB



nachher

EASA Regularien vs gesunden Menschenverstand

Nicht alle Firmen haben ihre Mitarbeiter in der Corona-Krise in Kurzarbeit geschickt. Manche haben weitergedacht und die Zeit genutzt ihre Techniker weiterzubilden. So haben viele Kollegen gegen Ende des Jahres bei Boston Air noch einen Lehrgang besucht.

Was nicht jeder auf dem Schirm hatte, waren die Auswirkungen des Brexits auf die Ausbildung bei einer englischen Part-147 Organisation. Mit dem harten Brexit und Auslaufen der Übergangszeit zum Ende 2020 haben die ausgestellten Zertifikate mit dem Jahreswechsel ihre Gültigkeit verloren.

Nur wenn der Nachweis noch zusammen mit einem Antrag auf Lizenzerweiterung im letzten Jahr eingereicht worden ist, wurde er noch anerkannt. Ein Kollege hat seinen Antrag am 04. Januar eingereicht und musste in die Röhre schauen.

Wie immer wurden diese sinnfreien EASA-Regularien im EASA-Raum unterschiedlich angewandt. Als das Thema während eines Lehrgangs publik wurde, haben die Lehrgangsteilnehmer aus den unterschiedlichen Ländern sofort ihre jeweiligen Behörden kontaktiert.

Die Aussage z.B. von der griechischen Behörde: „na klar wird das Zertifikat auch später noch anerkannt, der Lehrgang wird ja schließlich auch bei einer nach Part-147 zugelassenen Schule durchgeführt“.

Die Aussage vom LBA: „nein, das Zertifikat kann 2021 nicht mehr anerkannt werden, weil die EASA das so verfügt hat“.

Die Aussage vom LBA war leider richtig. Unter FAQ auf der EASA Website steht es genauso und die EASA geht sogar noch einen Schritt weiter. „Sollte die Part-147 Schule im Januar eine neue Part-147 Zulassung als Drittstaat erhalten, darf das Zertifikat nicht neu ausgestellt werden, der Lehrgang muss hierfür wiederholt werden“.

Ähnliches auch bei den EASA-Form ONE für instandgesetzte Komponenten, die im letzten Jahr ausgestellt worden sind. Liegen die Teile noch in England auf Lager, gelten die Form ONE nicht mehr, sind die Teile letztes Jahr noch „in Umlauf gebracht“ worden, sind sie gültig, auch wenn sie seitdem in einem anderen Lager (im EASA-Raum) liegen.

Das verstehe wer will.

THB



Kündigung eines frustrierten Prüfers

Hallo Thomas,

Hiermit möchte ich offiziell erklären, dass ich aus dem LAEG zum Ende des Jahres austreten werde. Ich möchte Dich bitten mir eine kurze Bestätigung zu schicken.

Der Grund für meinen Austritt ist, dass ich vor kurzem meinen Beruf in der Allgemeinen Luftfahrt aufgegeben habe. Nach vielen Jahrzehnten in der Luftfahrt, habe ich bereits vor einiger Zeit die Lust an der Arbeit verloren.

Ich bin seit einiger Zeit der festen Überzeugung, dass die ständig zunehmenden gesetzlichen Vorgaben keine Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt bewirken. Durch den immer mehr werdenden Wust von Vorschriften wird wertvolle Zeit verschwendet und das vorhandene Personal von seiner eigentlichen Arbeit abgehalten.

Es wird schon seit Jahren mehr Wert auf eine umfangreiche Dokumentation und Einhaltung der Regeln gelegt, als auf eine solide Ausbildung und gewissenhafte Ausführung von Arbeiten am Luftfahrzeug. Daran sind auch teilweise die Betriebe verantwortlich, die unter immer größer werdenden Druck stehen.

Für die Behörde ist einfach ausgedrückt die Hauptsache, dass das Release to Service richtig ausgestellt wurde. Ob die eigentliche Arbeit richtig durchgeführt wurde, interessiert niemanden mehr.

Der LAEG oder früher PVL hat sich seit jeher dafür eingesetzt diese Missstände aufzuzeigen, aber es ist doch offensichtlich, dass der Verein zu klein ist, um diese grundsätzlichen Probleme zu lösen.

Ich wünsche dem Verein trotzdem viel Erfolg für die Zukunft. Ich bin jetzt in der glücklichen Lage, mich in Zukunft nicht mehr damit befassen zu müssen.

Ich wünsche Euch allen alles Gute für die Zukunft, und bleibt gesund.

Mit freundlichen Grüßen

Bankeinzugsverfahren für die Mitgliedsbeiträge

Das Bankeinzugsverfahren ist erfreulicherweise gut angenommen worden und viele Mitglieder haben sich inzwischen dafür entschieden, bei unseren Neumitgliedern ist die Teilnahme obligatorisch.

Leider waren es wieder einige der Mitglieder, die sich bisher nicht am Bankeinzugsverfahren beteiligt haben, die ihren Beitrag trotz zweimaliger Zahlungserinnerungen bis heute nicht bezahlt haben. Auch das war ein Grund dafür, warum wir uns letztendlich dazu entschieden haben, das Bankeinzugsverfahren verbindlich zu machen. Jedes Jahr fast 10% der Mitglieder, teilweise mehrfach, daran zu erinnern ihre Beiträge zu bezahlen ist nicht nur peinlich, sondern auch nervig.

So warten wir ab und hoffen, dass sich auch noch die letzten dazu entschließen am Bankeinzugsverfahren teilzunehmen.

THB



Das Dilemma mit den neuen NfL

Die Umstellungen bei den neuen NfL hat der LAEG zum Anlass genommen und das nachfolgende Schreiben an die DFS geschickt.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der zum 01.03.21 eingeführten Änderung der NfL Nummerierungen haben Sie sich keine Freu(n)de gemacht. Aus Sicht der technischen Betriebe ein großer Schritt rückwärts, der für uns nicht nur erheblich mehr Arbeit bedeutet, sondern die NfL für uns dadurch auch unübersichtlicher geworden sind.

Der überwiegende Teil der veröffentlichten NfL betreffen die aus dem ehemaligen Teil I und sind für die technischen Betriebe absolut uninteressant. Mit der Zusammenlegung in jetzt nur noch eine Gruppe sind wir gezwungen alle NfL's auf ihren Inhalt hin zu überprüfen, ob sie denn für unsere tägliche Arbeit von Bedeutung sind. Eigentlich haben wir Ihren Service genutzt, weil er uns gerade diesen Teil der Arbeit abgenommen hat.

Ohne Frage müssen wir jetzt auch unsere Handbücher dahingehen ändern, indem wir dem LBA nachweisen müssen, wie wir mit den geänderten Veröffentlichungen zukünftig umgehen werden. Auch nach SMS ist hier für unsere CAMO's eine Risikobewertung fällig.

Ihr Suchportal funktioniert ebenfalls nicht so, wie es in Ihrer Kundeninfo angepriesen wird. Wenn Sie im Feld „Nummer“ die „II“ eingeben, werden zwar alle NfL-II bis Ende 2013 angezeigt, wenn sie die „2-“ eingeben, werden aber alle NfL angezeigt, die eine 2 in ihrer Nummer haben, also auch die NfL-1 und NfL's des neuen Nummerierungssystems.

*Der nächste Riesennachteil ist die Kennzeichnung der einzelnen NfL's. Ihr Designer findet es vielleicht schick, die Nummer der jeweiligen NfL in blassblau hochkant in die untere linke Ecke des Dokuments zu packen, aber wenn ich eine NfL aufrufe wird auf dem Bildschirm zuerst der obere Teil des Dokumentes angezeigt, und da war früher die **lesbare** Nummer und da gehört sie auch wieder hin.*

Selbst die EASA hat vor einigen Jahren gemerkt, dass es für die Sortierung und Archivierung ihrer AD-Notes und Regularien besser ist, die Jahreszahl

voran zu stellen. Wenn Sie schon das Nummerierungssystem so umfangreich anpassen, dann hätten Sie auch das berücksichtigen können.

Wir hoffen, dass dieser Brief nicht die einzige Reaktion auf die Änderungen ist und Sie sich noch einmal Gedanken darüber machen, wie Sie uns Ihren alten Service wieder anbieten können.

Evtl. ist das aber auch eine Geschäftsfeld für eine andere Firma, die uns zukünftig diesen Service anbieten kann?

Mit freundlichen Grüßen

*Thomas Becker
Vorsitzender LAEG*

Vorstandswahlen im Herbst

Auf unserer nächsten Jahreshauptversammlung am 17.10.21 in Leer finden turnusgemäß wieder Vorstandswahlen statt. Da sich bei den letzten Wahlen in Berlin niemand für die Posten des Schatzmeisters und Sekretärs gefunden hat, hatten Norbert und Werner sich bereit erklärt den Job noch einmal für 2 Jahre zu machen.

Das heißt aber auch, dass auf der nächsten JHV die Posten des Schatzmeisters und des Sekretärs neu besetzt werden müssen. Wer Ambitionen hat, oder wissen möchte, was das im Einzelnen bedeutet, sollte sich vorab mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

Durch die neue Mitgliederdatenbank auf unserer Website hat sich der Arbeitsaufwand für beide Tätigkeiten auf jeden Fall deutlich reduziert, sodass dies kein Grund mehr sein sollte sich nicht zu bewerben.

Im Übrigen kann man sich jetzt schon zur JHV über unsere Website anmelden. Wir haben für den Freitagnachmittag eine Besichtigung der Meyer-Werft in Papenburg organisiert und die Teilnehmerzahl ist begrenzt, sodass die Plätze nach Eingang der Anmeldungen vergeben werden.

THB

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:

- Ausbildung zum Cert. Staff
- Lehrgangszertifikate nach dem Brexit
- CAT-L
- Prüfverfahren nach ML.A.903
- ARC und Pilot Owner Maintenance
- Bearbeitungszeiten CAE und CAME
- Umwandlung Part-M in Part-CAO





Emergency Landing in Frankfurt

The 10th of October was a lovely day. At 09:21 a 777F Cargo plane took off from Frankfurt Airport. Everything appeared normal in the beginning of the climb phase, but after 2 minutes, the first officer announced a “Mayday! Mayday! Mayday!” and informed the control tower about a serious emergency.

The cockpit team asked for an emergency landing back to Frankfurt Airport, where the machine had just taken off, however it was not possible to do it immediately.

The route was planned from Frankfurt to Shanghai and for this reason the plane was filled with approximately 100.000 liters of fuel. Since 1 liter of fuel weights around 0,8 Kg¹, aircraft was loaded with 80 tons of extra fuel weight and 777F was too heavy for an immediate safe landing. Therefore, the control tower assigned another flight route which lasts exactly for an hour to reduce fuel by dumping.

At 10:23 the Boeing 777 was able to land in Frankfurt without any damages or defects.

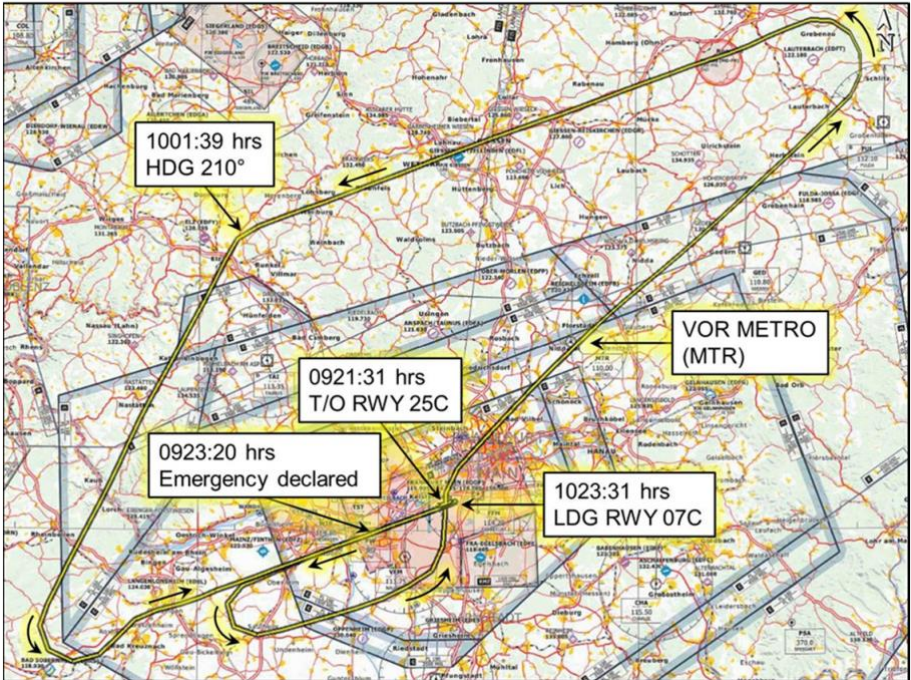


Fig.1: Flight Route Based on FDR Data²

According to the inspections which were performed after the emergency landing, it was found that some of the air tubes were not connected to the related ADMs (Air Data Modules).

Due to the disconnected air tubes the Pitot-Static System could not provide accurate information to the Autopilot.

The inspectors also revealed that, the plane was subjected to some maintenance actions just before the departure.

Two of them were performed on Pitot-Static System;

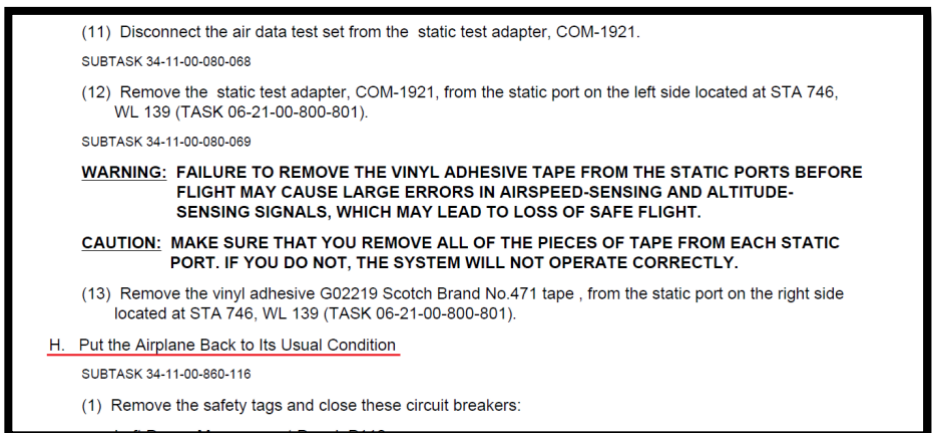
- Flushing the connecting lines
- Leak test and system test

The Pitot-Static System uses the static and the dynamic pressure of the air at the flight attitude and provides that information to flight control systems such as Autopilot, Auto Thrust etc.

In order to obtain high performance from the system, it is obligatory to get uninterrupted and turbulence-free airflow into it. So various cleaning and controlling tasks are applied within certain intervals to keep transfer lines clean and leak-free. The above mentioned two were also among those.

In order to clean and remove the dust or dirt, all air tubes and hoses are flushed, in this way a turbulence-free air flow for the Pitot-Static System is obtained. Leak test and system test are performed to ensure that there is no leak through the air transfer tubes and the entire system is functioning as “fully operative”.

In order to carry out this task, engineers must remove the air hoses on the ADM from the static ports and pitot tubes and afterwards connect the hoses to a test device. When the test is completed all systems must be put back into their usual condition, and hoses must be connected back to ADM. However, it was not how it supposed to be in this case.



(11) Disconnect the air data test set from the static test adapter, COM-1921.
SUBTASK 34-11-00-080-068

(12) Remove the static test adapter, COM-1921, from the static port on the left side located at STA 746, WL 139 (TASK 06-21-00-800-801).
SUBTASK 34-11-00-080-069

WARNING: FAILURE TO REMOVE THE VINYL ADHESIVE TAPE FROM THE STATIC PORTS BEFORE FLIGHT MAY CAUSE LARGE ERRORS IN AIRSPEED-SENSING AND ALTITUDE-SENSING SIGNALS, WHICH MAY LEAD TO LOSS OF SAFE FLIGHT.

CAUTION: MAKE SURE THAT YOU REMOVE ALL OF THE PIECES OF TAPE FROM EACH STATIC PORT. IF YOU DO NOT, THE SYSTEM WILL NOT OPERATE CORRECTLY.

(13) Remove the vinyl adhesive G02219 Scotch Brand No.471 tape, from the static port on the right side located at STA 746, WL 139 (TASK 06-21-00-800-801).

H. Put the Airplane Back to Its Usual Condition
SUBTASK 34-11-00-860-116

(1) Remove the safety tags and close these circuit breakers:

Fig.2: Finalizing Step in 777 AMM for Left Static System Low-range Leak Test

After the process was completed, engineer A forgot to put on the connections to the ADM, then engineer B signed the release in the office without carrying out the inspection and supervision.

Since the Pitot Static is a sensitive system, during the application of these tasks the part-145 organisation uses a double/independent inspection method, which is also known as “Required Inspection Item - RII” in FAA jargon.

Unfortunately, both engineers behaved unprofessionally and irresponsibly and as a result they lost their jobs.

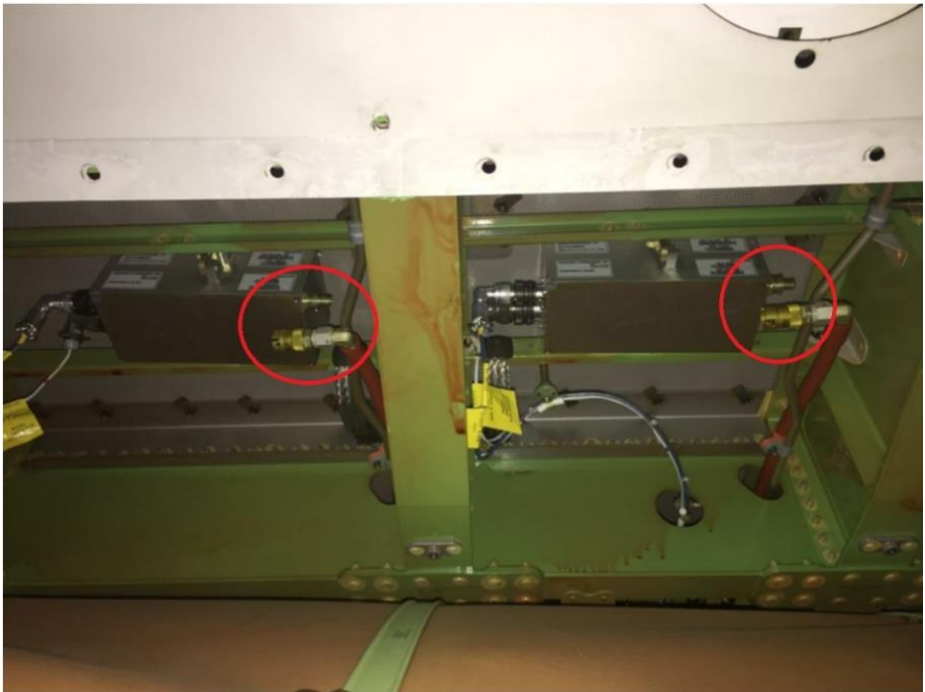


Fig.3: The Forgotten Connections to ADMs After the Task is Completed²

CRS: NOT ONLY A SIGNATURE

The discussion on CRS and supervision has been on the table for a long time between AEI and EASA. AEI, as the most experienced representative of engineers, always demanded from the aviation industry and authorities that all maintenance activities, their controls and releases must be carried out legally and safely.

The industry ignored our demands mainly because of economic reasons and it is still going on and as a result of this cost-oriented management the danger for flight safety gets bigger.

COVID-19 has increased the threats to aviation safety and our profession as well, but of course we will stand against all these, but how?

In the juristic field, AEI and the LAEG make every effort to show strong solidarity to defend flight safety.

Especially, AEI informed the EU Transport Commission again after this incident. In addition to that AEI got into contact with the engineers and their representative union in Germany.

AEI will follow the whole legal process and offer its highest level of support to the engineers.

Professionally, there are simple but very effective measures, which you can and must take.

Please keep in mind these two points at all times while working:

1. CRS is not just a signature on a piece of paper, so never sign a card if you have not carefully and fully checked the procedure.
2. Read all of the maintenance manual and do everything **one by one, step by step** as written in manual and **do not skip a line or even a word** in the text.

I wish all of you a safe work and working environment.

1- https://en.wikipedia.org/wiki/Aviation_fuel#Density

2- The figures are copied from the official report of Federal Investigation Administration for Plane Accidents. The report is accessible by the link;

https://www.bfu-web.de/EN/Publications/Interim_Reports/IR2020/IR1_20-00884-5X_B777F_EDDF.pdf?blob=publicationFile

Mustafa Bucan Colak
AEI Public Relation Officer



Jubilare erstes Halbjahr 2021

10 Jahre Mitgliedschaft

Andreas Goi
Michael Richter
Harald Peter
Reiner Piorkowski

15 Jahre Mitgliedschaft

Charly Wiens

25 Jahre Mitgliedschaft

Joachim Kocks
Lutz Schindler
Jörg Wittlinger
Marion Nikodem

35 Jahre Mitgliedschaft

Gunter Hemmel
Ulrich Wirtz

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 | thomas.becker@laeg.aero |
| Christian Tank | stellv. Vorsitzender | christian.tank@laeg.aero |
| Werner Alvermann | Schatzmeister | werner.alvermann@laeg.aero |
| Norbert Beuing | Sekretär | norbert.beuing@laeg.aero |

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
Gerald Scholz

erreicht ihr unter training@laeg.aero

Letzte Meldung

Mitglieder mit speziellem Mustereintrag gesucht?

Wer z. B. einen Prüfer mit einer bestimmten Lizenz/Mustereintrag sucht, kann dies sehr schnell über die Suchfunktion in unserer Mitgliederdatenbank erledigen. Einfach unter „Mitglieder suchen“ das gesuchte Muster eingeben und abschicken.

Als Ergebnis werden alle Mitglieder angezeigt, die das entsprechende Muster in der Lizenz haben, allerdings nur, wenn sie diese auch in ihrem Profil eingetragen haben. Über die angezeigten Namen kann dann direkt per E-Mail mit dem jeweiligen Mitglied Kontakt aufgenommen werden.

Das funktioniert natürlich um so besser, je mehr Mitglieder ihre aktuellen Muster veröffentlicht und in ihrem Account hinterlegt haben.

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.

Das gilt natürlich auch für Lehrstellen.

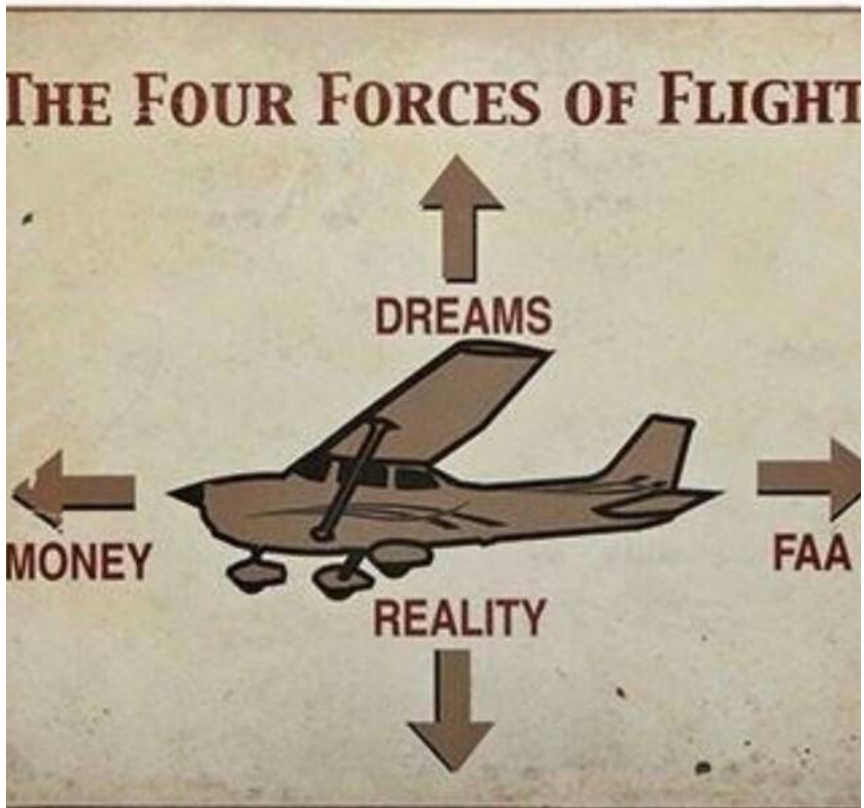
LBA Abteilung T neu aufgestellt

Im Zuge der neuen EU-Verordnung hat die Abteilung T seine Referate zum 15.03.21 neu organisiert. Hierbei wurden einige Abteilungen umbenannt bzw. neu aufgestellt. Für die Überwachung der Lufttüchtigkeit gibt es jetzt für Part-CAO und Part-CAMO getrennte Referate.

Informationen über die neuen Referate und Ansprechpartner findet ihr auf der LBA Website unter:

https://www.lba.de/SharedDocs/Startseite_Nachrichten/DE/Aktuell/NeueOrgAbteilungT.html

Neulich



Gefunden auf LinkedIn

Termine 2021

17.04. offene Vorstandssitzung in Kassel

14.07 – 17.07. AERO Friedrichshafen

16.10. Jahreshauptversammlung in Leer