



LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

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

LAEG Info

Ausgabe: September 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 Jahreshauptversammlung in Leer	S. 5 - 6
Vorläufige Tagesordnung zur JHV	S. 7
LBA Bearbeitungszeiten bei eingereichten CA(M)E	S. 8
NfL 2-619 zur Aufhebung der NfL II 44/09	S. 9 - 12
Neue Manual Revision nach Beginn der Arbeiten	S. 13-14
Neues vom LBA	S. 15
Neue Regeln beim Antrag auf eine Flugzulassung?	S.16-17
Geschichte einer Reparatur und anderen Dilemmas	S. 18 - 21
Bankeinzugsverfahren für die Mitgliedsbeiträge	S. 22
Vorstandswahlen	S. 23
Beiträge aus dem Forum	S. 24
Neues vom AEI	S. 25
Jubiläen	S. 26 - 27
Internes	S. 28
Letzte Meldung	S. 29
Neulich	S. 30
Termine	S. 31

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker

THB thomas.becker@laeg.aero

Bernd Krämer

BK



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Kollegen/innen und Freunde

Eigentlich hatte ich nicht mehr vorgehabt, die aktuelle LAEG-Info fertigzustellen, denn die Unterstützung der Mitglieder bei der Erstellung war wieder einmal gleich null. Einzig der Bericht von Bernd (zu lesen ab Seite 18), der letzte Woche noch reinkam, hat dazu geführt, dass die Info doch noch fertig gestellt worden ist. Mangels weiterer Beteiligungen fällt diese Info auch deutlich kleiner aus, als ihr es sonst gewohnt seid.

Unsere JHV führt uns dieses Jahr wieder in den Norden, in die beschauliche ostfriesische Stadt Leer. Mit der am Vortag zur JHV stattfindenden Besichtigung der berühmten Meyer-Werft in Papenburg sicherlich wieder einmal ein Highlight im Rahmen unserer Versammlungen. Getrübt wird dies allerdings durch die inzwischen dritte und hoffentlich auch letzte Versammlung unter Corona-Bedingungen. Die letzten Versammlungen haben wir ohne Probleme und Infektionen geschafft, das werden wir diesmal auch wieder hinbekommen.

Ein weiterer Bericht zu den LBA-Bearbeitungszeiten der neuen CA(M)E beschäftigt sich ab Seite 8 mit diesem Thema. Die Aufhebung der NfL II 44/09 haben wir zum Anlass genommen, um das LBA zu den Hintergründen zu befragen. Unser Schreiben, sowie die Antwort des LBA's lest ihr ab Seite 9.

Ein Bericht, der eigentlich mehr als Frage an alle gedacht ist, behandelt ab Seite 14 den Umgang mit Revisionen von Instandhaltungsunterlagen nachdem mit den beauftragten Arbeiten begonnen worden ist.

Die ausufernde Bürokratie wird am Beispiel eines Antrages zur Flugzulassung ab Seite 16 beschreiben.

Wie immer sind Kommentare zu allen Berichten erwünscht.

Euer Thomas Becker

Einladung zur JHV 2021 in Leer

Hiermit lade ich alle Mitglieder zu unserer Jahreshauptversammlung am

Samstag, den 16. Oktober 2021

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

Hotel Hafenspeicher

Ledastr. 23

26789 Leer

Unter der Internetadresse www.hotel-hafenspeicher.de ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Unter dem Stichwort „LAEG“ können Zimmer unter Telefon 0491-997530450 oder reservierung@leda-hotel.de aus dem Abrufkontingent gebucht werden.



Für den Freitagnachmittag 15 Uhr haben wir einen Besuch auf der Meyer-Werft in Papenburg organisiert. An der Besichtigung können max. 20 Personen teilnehmen. Wer teilnehmen möchte, bitte bei der Anmeldung mit angeben. Die Plätze werden nach der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben. Die ersten 15 Plätze sind schon vergeben.



Anmeldungen zur JHV und Besuch der Meyer-Werft ausschließlich über unsere Homepage unter „Termine“.

Für den Samstagvormittag haben wir für unsere mitreisenden Partner wieder eine Stadtführung organisiert.

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

Thomas Becker
Vorsitzender LAEG

Vorläufige Tagesordnung zur JHV 2021

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl des Schriftführers und der Stimmzähler
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2020, vorl. Kassenbericht 2021 und Haushaltsplan 2022
9. Bericht des Rechnungsprüfers
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. Diskussion über den Fortschritt bzw. Probleme bei den Umschreibungen zum Part-CAMO bzw. Part-CAO
13. AG-Ausbildung
14. Bericht zum AEI Annual Congress in Amsterdam
15. Vorstandswahlen
16. Wahl des Rechnungsprüfers
17. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
18. Verschiedenes

LBA Bearbeitungszeiten bei eingereichten CA(M)E

In der letzten LAEG-Info hatten wir über die unterirdisch langen Bearbeitungszeiten des LBA bei eingereichten CA(M)E berichtet.

Heute, einige Monate später hat sich die Situation für die meisten Mitgliedsbetriebe deutlich verbessert und das hat jetzt nicht unbedingt etwas mit der Verlängerung des Termins durch die EASA um 6 Monate zu tun.

Ich habe mehrfache Rückmeldungen erhalten, wonach sich die Betriebsprüfer inzwischen mit den Betrieben in Verbindung gesetzt haben und die Arbeit an den neuen Handbüchern gut voran geht. Es gibt nicht wenige Betriebe, die bereits ihre unbefristete Urkunde haben, oder in Kürze mit der Ausstellung dieser Urkunde rechnen. Auch meine Urkunde wurde letzte Woche ausgestellt, alle Termine wurden von beiden Seiten eingehalten und die Ausstellung hat wie geplant geklappt.

Leider gibt es aber gerade im Bereich der CAE, bei dem eigentlich alle mit einer Vereinfachung gerechnet haben deutlich mehr Schwierigkeiten als erwartet. Hier ist die Vorgabe der EASA, die GA von den Forderungen der gewerblichen Fliegerei zu entlasten, anscheinend noch nicht bei jedem LBA-Betriebsprüfer angekommen, zumindest lassen einige Berichte, die uns dazu erreicht haben, diesen Schluss zu. Während ausländische Konkurrenten schon lange ihre Part-CAO Zulassungen haben, kämpfen unsere Betriebe noch mit der Zulassung ihrer Handbücher.

Bei den Part-CAO ist zumindest ein AOC nicht in Gefahr, aber die Betriebe selbst haben plötzlich wieder mit überbordenden Forderungen mancher Betriebsprüfer zu kämpfen, obwohl sich einige Betriebe genau deshalb gegen einen Part-CAMO und für eine Part-CAO entschieden haben.

Gerade diese Ungleichbehandlung innerhalb der EASA-Mitgliedsstaaten macht genau den Betrieben Schwierigkeiten, die ihren Sitz in Grenznähe zu anderen Ländern haben. Sie erleben hier eine deutliche Benachteiligung und ins Ausland abwandernde Kundschaft.

THB

NfL 2-619 zur Aufhebung der NfL II 44/09

Die Aufhebung der NfL II 44/09 „Bekanntmachung über die zulässige Zeitüberschreitung bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen“ hat für einige Unruhe unter den Betrieben geführt, die AMP erstellen und im indirekten Genehmigungsverfahren zulassen.

Da für uns die in der NfL 2-619 angeführte Begründung zur Aufhebung der NfL II 44/09 nicht nachvollziehbar war, haben wir das LBA angeschrieben und um Aufklärung gebeten.

Hier unser Anschreiben und die Antwort von Herrn Feldhoff:

Sehr geehrte Herr Burlage

Mit Herausgabe der NfL 2-619 wurde u.a. die NfL-II 44/09 gestrichen. Begründet wird dies mit geänderten europäischen Anforderungen und Zuständigkeiten.

Wir haben mal versucht herauszubekommen, was damit gemeint sein könnte und wo jetzt geregelt sein soll, wo und wie der Umgang mit fehlenden Toleranzen bei der planbaren Instandhaltung geregelt ist.

Wir haben eigentlich nur im Part ML.302(d) etwas zu Toleranzen gefunden, das allerdings auch nur für die Tasks und Inspektionen der 100 Std. / Annual Insp. im Rahmen des MIP gilt. Für alle anderen ICA und vor allem anderen Fliegern gibt es erstmal nichts. Das Wort „Tolerance“ kommt im Zusammenhang mit der planbaren Instandhaltung im gesamten Part-M oder Part-CAMO überhaupt nicht vor.

Der einzige Punkt, in dem wir etwas zu den Toleranzen in Verbindung mit einem AMP gefunden haben, ist im GM1 ML.302 versteckt. Hiernach kann ein „amended AMP“ erstellt werden, wenn von der planbaren Instandhaltung gem. AMP abgewichen wird, wobei die Nutzung einer Toleranz keine Abweichung im Sinne der Regularie ist. Was ein „amended AMP“ sein soll ist im gesamten Regelwerk ebenfalls nicht definiert.



Das alles ist sehr dürftig und ersetzt doch in keinsten Weise die Regelungen der NfL-II 44/09. Die NfL wurde doch immer dann herangezogen, wenn der (S)TC-Holder keine Toleranzen für die planbare Instandhaltung vorgegeben hat. Das hat sich in vielen Jahren bewährt und jetzt stehen wir wieder vor der Entscheidung, wie wir mit der neuen Situation umgehen sollen.

Im AMC.M.A.302(d)2 gibt es immer noch den Hinweis, dass die Behörde bei fehlenden spezifizierenden Empfehlungen der TC-Holder eigene ergänzende Anweisungen erlassen kann, wie Sie es mit der NfL ja auch gemacht haben. Fehlende Toleranzen bei der planbaren Instandhaltung sind ein klassisches Beispiel dafür.

Da sich an dieser Forderung nichts geändert hat, verstehen wir den Grund für den Wegfall der NfL nicht. Eine redaktionelle Änderung in Bezug auf die aktualisierten EASA-Regularien hätte hier unseres Erachtens nach völlig ausgereicht.

Mit Wegfall der NfL müssen jetzt wieder alle AMP geändert werden, in denen Bezug auf die NfL genommen worden ist.

Wie soll das zukünftig geregelt werden? Sollen wir jetzt selber Toleranzen willkürlich festlegen, da bin ich mal auf das nächste LBA-Audit oder die nächste ACAM-Inspection gespannt. Überhaupt ist jetzt wieder allen Möglichkeiten Tür und Tor geöffnet, von Null Toleranz bis Das kann nicht im Sinne der Sicherheit in der Luftfahrt sein.

Mit freundlichen Grüßen

*Thomas Becker
Vorsitzender LAEG*

Und hier die Antwort von Herrn Feldhoff:

Sehr geehrter Herr Becker,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Herr Burlage hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1383 wurde durch den Verordnungsgeber bekanntermaßen die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit neu geregelt. Mit Einführung des Teil-ML sind Luftfahrzeuge per Definition in Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entweder diesem Teil oder dem Teil-M zugeordnet. In diesem Zusammenhang gab es auch Änderungen in Bezug auf die Zuständigkeit und ggf. Notwendigkeit der Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen (AMP).

Wie Sie richtig festgestellt haben, gibt es zum Teil-M annehmbare Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften, in der der zuständigen Behörde die Möglichkeit eingeräumt wird, bei z.B. fehlenden spezifischen Empfehlungen des Inhabers der Musterzulassung (vgl. AMC M.A.302 (d)) entsprechende Festlegungen zu treffen. Für Luftfahrzeuge, die dem Teil-M unterliegen, werden die AMP dieser Luftfahrzeuge grundsätzlich auch weiterhin von der zuständigen Behörde genehmigt. Ein pauschaler Rahmen für zulässige Zeitüberschreitungen für diese Luftfahrzeuge durch das Luftfahrt-Bundesamt, ist aus unserer Sicht aber

nicht mehr erforderlich. Eine willkürliche Festlegung durch Dritte sehen wir hier überdies als nicht wahrscheinlich an.

Für Luftfahrzeuge, die dem Regelungsbereich des Teil-ML zugeordnet sind und die im Wesentlichen im Fokus der aufgehobenen NfL II-44/09 standen, stellt sich die Situation allerdings etwas anders dar. Hier kann die nationale Behörde keine ergänzenden/abweichenden Regelungen treffen, da dies im Teil-ML gar nicht vorgesehen ist.

Es besteht entweder die Möglichkeit die Angaben des Halters der Musterzulassung (DAH) für ein AMP zu verwenden oder das Mindestinspektionsprogramm (MIP) anzuwenden. Im MIP sind auch Toleranzen definiert (vgl. ML.A.302 d). Das MIP stellt im Übrigen auch das „Minimum“ dar, wie der Name ja auch schon sagt (vgl. ML.A.302 c) (3)). Das Luftfahrt-Bundesamt ist, wie alle anderen zuständigen Behörden auch, an der Genehmigung dieser Instandhaltungsprogramme nicht mehr beteiligt (vgl. ML.A.302 b)).

Mindestens einmal im Jahr ist das AMP hinsichtlich seiner Wirksamkeit zu überprüfen (vgl. ML.A.302 c) (9)). Dazu gehört dann aber eben auch, dass man mögliche im AMP enthaltene Referenzen auf NfL anpasst.

Damit war es für uns auch naheliegend die NfL II-44/09 aufzuheben.

Ich hoffe, dass ich Ihnen die Hintergründe des kurzen einleitenden und entscheidenden Satz der NfL 2021-2-619 etwas erläutern und Ihre Fragen diesbezüglich beantworten konnte.

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen natürlich gerne zur Verfügung.

*Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag*

Jürgen Feldhoff

Neue Manual Revision nach Beginn der Arbeiten

Gibt es ein gängiges, oder sogar von der EASA / dem LBA vorgeschriebenes Verfahren für den folgenden Vorgang?

Der CAMO Auftrag lautet auf Durchführung einer Inspektion auf Basis der Dokumentation Rev. 20. Die Arbeit wird mit den Checklisten Rev. 20 angefangen und während der Standzeit ändert sich die Dokumentation auf Rev. 21, die Checkliste hat sich hierbei tatsächlich geändert.

Szenario 1:

Im Auftrag steht Rev. 20, gearbeitet wird nach Checklisten mit Stand Rev. 20 und das CRS lautet ebenfalls auf Rev. 20. Zum Zeitpunkt der Beauftragung, der Arbeit und dem Datum der Freigabe waren also unterschiedliche Revisionen gültig.

Darf ich dann noch nach der alten Revision freigeben, weil die Arbeit ja nach Rev. 20 beauftragt war und ich die Arbeit auch nach Rev. 20 durchgeführt habe, obwohl die Rev. 20 zum Zeitpunkt der Ausstellung des CRS nicht mehr gültig war?



fehlender Kantenschutz

Szenario 2:

Ich fange die Arbeit mit der alten Revision an und beende sie auch damit. Ich mache die Freigabe aber nach der dann gültigen neuen Revision, weil ich nicht mitbekommen habe, dass es eine neue Revision gibt. Das lag daran, dass mein Bearbeitungsprogramm zur Erstellung des Befundberichtes den neuen Revisionsstand automatisch eingetragen hat.

Ähnliches trifft ja auch für zusätzliche Inspektionen zu, die durch Revisionen veröffentlicht werden, z.B. 1 Monat nach Beauftragung der Annual Insp. gibt es eine neue Revision und eine zusätzliche 12-months-Kontrolle wird eingeführt. Wann muss ich diese machen? Sofort? Wenn die nächste Standardmäßige Annual fällig ist? Beim nächsten Werftaufenthalt?

Ich bin mal auf eure Antworten gespannt wie ihr es handhabt bzw. geregelt habt.

THB



Neues vom Luftfahrt-Bundesamt

Referat T4 – Genehmigung von Flugbedingungen zur Erteilung von PtF und VVZ

Das Luftfahrt-Bundesamt überarbeitet aktuell die Verfahren für die Genehmigung von Flugbedingungen zur Erteilung von PtF und VVZ.

Neben dem Referat T4 sind zukünftig die Referate T2 (Prüfung und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit / Technisches Personal) und T3 (Musterzulassung / Umwelt- und Strahlenschutz) an der inhaltlichen Bearbeitung Ihrer Anträge beteiligt. Die Genehmigung der Flugbedingungen wird durch die Referate T2 bzw. T3 erfolgen. Einzelfallbezogen können kurzfristige Nachfragen zu unvollständigen und nicht ausreichend begründeten Anträgen gestellt und / oder Unterlagen unter anderem zum Status des Luftfahrzeuges von Ihnen angefordert werden.

Quelle LBA Homepage

Verkehrszulassung des LBA erweitert Informationsangebot

Das Referat T4 "Verkehrszulassung" des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) hat sein Informationsangebot erweitert. Ab sofort steht den Antragstellerinnen und Antragstellern über die Internetseiten des Referates ein umfangreiches FAQ-Angebot zur Verfügung. Somit besteht bereits im Vorfeld der Verkehrszulassung eines Luftfahrzeuges die Möglichkeit, sich ausführlich zu einzelnen Themen kundig zu machen und erste Fragen klären zu können.

Quelle LBA Homepage

Neue Regeln beim Antrag auf eine Flugzulassung?

Das der Termin zur Verlängerung, oder Neuausstellung eines ARC nicht eingehalten werden kann, kommt immer wieder mal vor. Gerade wegen den Corona-bedingten Reisebeschränkungen konnte oftmals der im Zusammenhang mit dem Airworthiness Review fällige Physical Survey bei Fliegern, die im Ausland stationiert sind, nicht durchgeführt werden.

Bisher war es recht unkompliziert, es wurde ein Antrag auf Flugzulassung EASA-Form 21 mit dem Zweck des Fluges Nr. 11 „Flug des Luftfahrzeugs zu einem Ort, an dem die Instandhaltung oder Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgen soll ... “ beantragt und die dazugehörigen Flugbedingungen mit EASA-Form 18b, damit der Flieger zur CAMO überführt werden konnte.

Soweit so gut, gäbe es da nicht einen pfiffigen Sachbearbeiter, der folgendes unterstellte:

Da im Rahmen des Airworthiness Review auch eine Annual Inspection fällig ist und hierbei sicherlich auch die eine oder andere Wiederholungs-Ad-Note, ist die Sicherheit der Konstruktion betroffen und die Flugbedingungen müssen bei der EASA beantragt und von dieser genehmigt werden. Danach würde das LBA die Flugzulassung genehmigen.

Selbst wenn eine Wiederholungs-AD-Note fällig wäre, kann man nicht ohne nähere Prüfung der AD eine solche Aussage treffen. Es gibt z.B. auch kalendarische Wiederholungs-AD-Notes bei denen nur das Vorhandensein eines Aufklebers geprüft wird. Ob dadurch wirklich die Sicherheit der Konstruktion gefährdet ist, mag jeder selbst beurteilen.

Gerade der Ablauf einer AD-Note war schon immer ein Grund für eine Flugzulassung und die Flugbedingungen wurde selbst seit Bestehen der EASA immer vom LBA genehmigt und die Flugzulassung ausgestellt. Im Übrigen bezeichnet das LBA diese Flüge nur als Positionierungsflüge zur Werft/CAMO.

Kein Prüfer würde Flugbedingungen unterschreiben, wenn tatsächlich die Sicherheit des Fluges gefährdet ist, aber da wird das Statement eines qualifizierten Technikers einfach nicht respektiert.

Als Reaktion auf die Aussage des Sachbearbeiters hat der beantragende Betrieb beschlossen zukünftig keine Flugzulassungen mehr zu beantragen, weil man seine Einsätze einfach nicht mehr planen kann, denn heute kann es schon mal bis zu 4 Wochen dauern, bis man die benötigte Flugzulassung in den Händen hält. Die Zeche hierfür zahlt zuerst der Kunde, der solange seinen Flieger nicht nutzen kann. Auch ein Grund für die Abwanderung viele Kunden aus dem Bereich der General Aviation ins benachbarte Ausland.

Immer wieder werden Antragsgründe hinterfragt und die Begründungen der Betriebe angezweifelt, als würde man eine Flugzulassung nur so zum Spaß, oder aus Langeweile beantragen. Zeitfenster werden willkürlich zusammengestrichen, die danach wieder eine zusätzliche Beantragung erforderlich machen, und wenn ein Antrag z.B. 2 Begründungen beinhaltet, von denen eine aus welchem Grund auch immer, nicht genehmigungsfähig ist, wird ein neuer geänderter Antrag gefordert. Man könnte beim Bescheid auch einen Grund genehmigen und den anderen ablehnen, aber das wäre wohl zu einfach.

Ich kann mich noch an Zeiten erinnern da wurde eine Flugzulassung innerhalb eines Tages ausgestellt, oder wenn sie kurzfristig am Wochenende benötigt und per Fax eingereicht wurde, galt sie mit dem Faxnachweis als erteilt, weil das LBA am Wochenende nicht besetzt war.

Es wird Zeit, dass sich das LBA, nicht nur in diesem Bereich, etwas einfallen lässt, denn der bürokratische Wahnsinn ist bald nicht mehr zu stemmen. Es konnte mir bisher auch niemand schlüssig erklären, warum es gerade in Deutschland so viele bürokratische Hindernisse gibt, um seinen Flieger in die Luft zu bekommen. In anderen EASA Staaten geht vieles irgendwie einfacher, obwohl hier dieselben Regeln gelten.

THB

Geschichte einer Reparatur und anderen Dilemmas

Als Mitglied der OUV und als Prüfer von Luftfahrtgerät bzw. CS betreue ich seit vielen Jahren Selbstbauer beim Verwirklichen ihres Traums, mit ihrem selbstgebauten Flugzeug zu fliegen. Angefangen hat alles, als ich in den 80er oder 90er Jahren von einem OUV Mitglied gefragt wurde, ob ich beim Bau ihrer EUROPA die prüfende Aufsicht übernehmen könnte, und ich ließ mich breitschlagen.

So bin ich halt per Zufall Mitglied der OUV geworden. Ich arbeitete damals als Prüflleiter beim Deutschen Aeroexpress in Hamburg und war nebenbei noch im Prüfungsrat des LBA bei den Examina von Prüfern, die eine neue Lizenz anstrebten, das als Vorbemerkung. Finanzielle Interessen standen bei der Begleitung von Selbstbauern nie im Vordergrund.

Das Folgende sind meine Eindrücke anhand der Berichte und Besuche und meine daraus folgenden Rückschlüsse und Anweisungen bei der Begleitung der Entstehung des Flugzeuges und während der Reparaturen der D-EXXX.

Doch nun zum Bericht:

Wieder vor einigen Jahren wurde ich von einem OUV Mitglied gefragt, ob ich den Bau einer Vans RV 12 begleiten könnte, ich sagte zu.

Die RV 12 ist ein Metall Tiefdecker in Kitform. Das Mitglied hatte einen Partner, der auch vom Flugtraumbazillus infiziert war. Der Bau ging recht schnell voran. Die Beiden wurden tatkräftig von einem Ex Lufthansa Blechner unterstützt, sodass ich mit der Qualität immer sehr zufrieden war. Das Flugzeug wurde fertig, das zweite Gutachten war erfolgt und das Fliegen begann.

Nach geraumer Zeit und etlichen Flugstunden wurde mir berichtet, dass der Motor, ein Rotax, während eines Fluges unvermittelt etwas Leistung verlor. Nach meiner Erfahrung könnte das durch Vergaservereisierung oder irgendeine Nebenluft im Ansaugsystem verursacht worden sein. Weitere Testflüge brachten aber kein Ergebnis. Rotax meinte damals, dass das Triebwerk keine Vergaser-Vorwärmung benötigt. Es traten auch keine weiteren Leistungsverluste auf.

Nach einiger Zeit passierte eine „kleine Katastrophe“. Beim Rollen war ein Auto im Weg, und somit fehlte ein Propellerblatt, das Auto war beschädigt und ein Beplankungsblech der Fläche war eingedrückt. Also, eine Reparatur war fällig. Aus meiner Sicht war das Ganze überhaupt kein Problem. Es ist halt eine kleine Reparatur. Propeller erneuern, Blech und zwei Rippen erneuern, neu lackieren und 'nen Stempel drauf. Propeller und Motor sind durch eine Rutschkupplung getrennt, somit entfällt ein „Shockloading“.

Doch dann stellte sich durch den Gutachter heraus, dass die OUV nicht für diese Reparaturen zugelassen ist. Durch diesen Vorfall wurde man bei der OUV und beim LBA auf diese Situation aufmerksam, und letztendlich wurde die Zulassung geändert. An sich ist es ja auch nicht nachvollziehbar, dass ein Hersteller an seinem Flugzeug keine Bauteile mit geprüften Teilen ersetzen darf.

Nun war dieses Problem gelöst, doch ein neues sollte kommen. Die RV 12 war endgültig instandgesetzt und konnte sich wieder im Luftraum bewegen.

Ende 2018 oder Anfang 2019 hat sich das Mitglied entschlossen, mit der aktiven Fliegerei altersbedingt aufzuhören. Sein Partner suchte und fand einen neuen Partner. Dann kam es bei den Einweisungsflügen zu einer folgenschweren Situation. Wie mir berichtet wurde, wurden sogenannte „touch and go“ durchgeführt.

Vor dem letzten „touch“ gab es einen recht langen Anflug. Danach hat der Pilot den Leistungshebel nach vorne geschoben, um die nächste Platzrunde einzuleiten. Aber der Motor hat sich verschluckt und die Leistung nicht sofort erhöht. Es kam zur Kollision mit zwei Baumwipfeln. Das Flugzeug hing danach himmelwärts im Geäst. Die beiden Piloten blieben unverletzt dank der Energieaufnahme der beiden Tragflächen (wunderbare Knautschzone).



eine der Tragflächen/Knautschzonen

Als das Flugzeug auseinandergelagert im Hangar lag, wurde ich kontaktiert. Die Frage war: wie geht es weiter? Totalschaden und neu bauen, oder reparieren? Die Tragflächen waren Schrott, der Rumpf war beschädigt aber nach meiner Einschätzung reparabel. Hier kam jetzt als Vorteil zum Tragen, dass das Flugzeug ein Kitflugzeug ist. Die Tragflächen gibt es als Bausatz, und sämtliche benötigten Ersatzteile sind vorgebohrt verfügbar.

Da die OUV mittlerweile für Reparaturen zugelassen war (durch den ersten Schaden dieses Flugzeuges), haben wir uns für eine Reparatur entschieden. Nun begann eine intensive Periode. Zunächst begann eine detaillierte Schadensaufnahme am Rumpf. Die großen Schadensbereiche waren im Brandschott, im Fueltank- und im Gepäckbereich.

Jede Menge Fotos dokumentierten den Schaden und wurden Bestandteil der Beanstandungskontrollblätter mit den Korrekturmaßnahmen. Das alles nach den Vorgaben meiner alten Regularien beim Aeroexpress. Mittlerweile ist der Rumpf repariert, die Flächen sind neu gebaut, und das Triebwerk war zur Überprüfung bei Rotax. Rotax hat inzwischen ein Service Bulletin mit Änderungen des Vergasersystems aller Triebwerke dieses Typs herausgebracht, um künftig Leistungsverluste zu vermeiden.

Einige Wochen sind vergangen. Ein Grund war, dass die Lieferungen von Vans nicht prompt verfügbar waren. Auch der Zoll braucht seine Zeit. Wie man im Reparaturbericht sieht, wurde auch das Brandschott erneuert. Somit entsprechen alle Anschlüsse dem Original Zustand. Ein weiteres Plus bei dieser umfangreichen Reparatur war, dass die beiden Konstrukteure und Erbauer die Zeit fanden, bei Rotax einen Triebwerkslehrgang zu absolvieren. Ein neuer Propeller ist mittlerweile auch im Haus. Jetzt fehlen noch die Lackierung und der Zusammenbau. Und natürlich der „sogenannte“ Kleinkram wie Wägung, Standlauf usw. Dann noch der Prüferstempel und „airborne“ ist in Sicht.

Mittlerweile schwirrt dieser Flieger schon wieder eine lange Zeit im Himmel herum. Eine *ganz normale Geschichte?*

Bernd Krämer, Prüfer bei der OUV



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 über Monate 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 nervig, sondern auch peinlich.

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

THB



warum Erdanker in Norddeutschland wichtig sind

Vorstandswahlen

Auf unserer nächsten Jahreshauptversammlung am 16.10.21 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 übernehmen. Das heißt aber auch, dass auf dieser JHV die Posten des Schatzmeisters und des Sekretärs neu besetzt werden müssen.

Jeder Verein braucht Mitglieder, die dem Verein vorstehen und sich aktiv am Vereinsleben beteiligen. Wir wollen doch nicht eines Tages zu den vielen Vereinen zählen, die es heute nicht mehr gibt, nur weil sich niemand bereit erklärt hat den Verein nach außen hin zu vertreten.

Schlimmer noch, wir sind auch nicht irgendein Verein, wir sind der Berufsverband unseres Berufsstandes und damit die einzige Stimme in Deutschland, die unsere Interessen vertritt. Das Beste wäre es natürlich, wenn die Mitglieder des Vorstandes noch aktiv im Berufsleben stehen würden, denn nur wer die Probleme unserer täglichen Arbeit aktiv mitbekommt, kann uns noch effektiver vertreten.

Norbert und Werner stehen unserem Berufsverband schon sehr lange in verschiedenen Funktionen zur Verfügung, aber Rente, das fortschreitende Alter und gesundheitliche Aspekte schränken ihr Engagement zunehmend ein.

Wer Ambitionen hat seinen Berufsverband im Vorstand zu vertreten, oder wissen möchte welche Aufgaben damit verbunden sind, kann 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 für einen der beiden Posten zu bewerben.

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:

- Keinen Airworthiness Review am eigenen Flugzeug
- Lycoming Service Bulletin 639
- CAE Entwurf aus der Schweiz
- IARS Lizenzen



schöne Erinnerungen



Neues vom AEI

Pandemiebedingt hat auch der AEI seine Tätigkeiten im letzten Jahr einschränken müssen. Hat der letzte Annual Congress nur virtuell stattgefunden, ist dieses Jahr wieder ein Treffen in Amsterdam geplant.

Norbert als unser AEI-Vertreter wird genauso daran teilnehmen wie Mustafa als Mitglied des AEI-Vorstandes.

Der AEI Annual Congress wird Corona-bedingt allerdings kürzer und kleiner ausfallen wie gewohnt.

Da der AEI Annual Congress in derselben Woche stattfindet wie unsere JHV, kann uns Norbert in Leer aktuell vom Congress berichten.

Wir hoffen, dass der nächste AEI Annual Congress zum 50-jährigen Bestehen des AEI wieder im gewohnten Rahmen und dem Anlass entsprechend stattfinden kann.

Jubilare zweites Halbjahr 2021

10 Jahre Mitgliedschaft

Heinz-Hinrich Blikslager

Dirk Bauer

Ulrich Hauptmann

Stefan Mohler

Markus Keunecke

Marcel Müller

Willi Huck

Louis Seiler

15 Jahre Mitgliedschaft

Cyrius Wolfgang Thimm

Michael Hager

20 Jahre Mitgliedschaft

Jörg Etges

Rafael König

Roland Klöpfer

Stephan Rousseau

Henning Christen

25 Jahre Mitgliedschaft

Matthias Geiger

Falko Berner

Rolf Mailänder

Thomas Bartmann

30 Jahre Mitgliedschaft

Bernhard Huschle
Markus Goldschmidt
Arnim Baldig
Hansjörg Streifeneder
Reiner Herrmann
Wolfgang Krombach
Bernd Krämer
Steffen Herrmann
Martin Birkmann

35 Jahre Mitgliedschaft

Ulrich Lehmann

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

Mitgliedsbeitragsrechnung verlegt?

Wer seine Beitragsrechnung verlegt hat und eine Kopie benötigt, kann sich seine Beitragsrechnung ganz einfach selber herunterladen. Unter dem eigenen Profil sind auch alle Rechnungen abgelegt.

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 offene Lehrstellen.

Wahl des Rechnungsprüfers

Zeitgleich mit der Wahl des Vorstandes findet auch die Wahl des Rechnungsprüfers statt.

Netzwerk Analizer

Für die Elektroniker unter uns hat ein Mitglied ein interessantes Gerät gefunden, welches bei Funk-Amateuren beliebt ist. Es nennt sich Nanovna und ist ein kleiner Vektor Netzwerk Analizer, der für kleines Geld im Netz zu erwerben ist.

Unter "Gunthard-Kraus.de" ist eine Beschreibung zu finden, und es könnte gut für Messungen an Antennen, Bandfilter etc. im Bereich von 50 KHz bis 1,3 GHz benutzt werden.

Vielleicht gibt es ja Interesse...

Neulich



Gefunden auf LinkedIn

Termine 2021

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 13.10. bis 15.10. | AEI Annual Congress, Amsterdam |
| 15.10. | Besuch der Meyer-Werft in Papenburg |
| 16.10. | Jahreshauptversammlung in Leer |
| 16.11. bis 18.11. | European Rotors in Köln |

Termine 2022

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 27.04. bis 30.04. | AERO Friedrichshafen |
|-------------------|----------------------|