



LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

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

LAEG Info

Ausgabe: März 2022

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 zur JHV in Leer	S. 6 - 9
Anfrage ans LBA zum AMP	S. 10 - 19
Fragen zum Part CAO und CAE	S. 19-22
CAE vom BBAL	S. 22
Update zur nationalen Part CAO (NfL 2022-2-659)	S. 23-24
FOD im Ölsumpf eines Lycoming Motors O-320	S. 25 - 26
Aufruf des BMVI zur Mitarbeit	S. 26
Übersicht und Zusammenfassung zur Cessna SID	S. 27 - 28
Gedanken zum Independent Certifying Staff.	S. 29 - 30
Das Embargo gegen Russland	S. 31 - 32
Bericht vom AEI Annual Congress	S. 33 - 37
Rechtsanwalt für Luftrecht gesucht	S. 38
Bankeinzugsverfahren für die Mitgliedsbeiträge	S. 38
Beiträge aus dem Forum	S. 39
Aus der Arbeit zur Vereinsführung	S. 39
Jubiläen	S. 40
Internes	S. 41
Letzte Meldung	S. 43
Neulich	S. 43
Termine	S. 44

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker THB thomas.becker@laeg.aero

Christian Tank CT christian.tank@laeg.aero

Norbert Beuing NB norbert.beuing@laeg.aero

und 2 ungenannte Mitglieder



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Kollegen/innen und Freunde

Pandemiebedingt konnten wir in den letzten beiden Jahren leider nicht zu unserem Treffen mit Herrn Burlage nach Braunschweig fahren. Wir haben deshalb zum Thema AMP einen Erfahrungsbericht, versehen mit einigen Fragen ans LBA geschickt. Den Bericht und die Antworten lest ihr ab Seite 10.

Mit Herausgabe dieser Info ist der Termin zur unbefristeten Genehmigung der Part CA(M)O bereits überschritten und wir haben bisher noch keine Rückmeldungen darüber, welche Betriebe es nicht rechtzeitig geschafft haben und jetzt ohne Zulassung dastehen. Der BBAL hatte im Februar zu einer Video-Konferenz zu diesem Thema eingeladen, den Bericht dazu lest ihr ab Seite 19.

Das BMVI hat uns angeschrieben und die Beteiligung an der Änderung luftrechtlicher Vorschriften angeboten. Auch wenn die Beteiligung der Mitglieder bei der letzten Mitarbeit eher mau war, hoffe ich diesmal auf etwas höheren Einsatz.

Ein Thema aus dem Bericht des Vorstandes von der letzten JHV hat ein Mitglied zum Anlass genommen und seine Gedanken zum Independent Certifying Staff aufzuschreiben. Seine interessanten Ausführungen aus Sicht beider Seiten lest ihr ab Seite 29.

FOD ist ein Thema, welches uns bei unserer täglichen Arbeit ständig begleitet, was aber die Überholung an einem Motor zu Tage brachte war schon eher ungewöhnlich. Was mag sich der Verursacher wohl dabei gedacht haben? Worum es hier geht, findet ihr ab Seite 25.

Wer denkt, das Embargo gegen Russland betrifft nur die großen Betriebe irrt gewaltig. Auch viele mittelständige Betriebe haben seit vielen Jahren russische Kunden, die sie jetzt nicht mehr bedienen dürfen. Ein kurzer Bericht dazu lest ihr ab Seite 31.

Wie immer sind Kommentare zu allen Berichten erwünscht.

Euer Thomas Becker

Einladung zur „offenen Vorstandssitzung“ in Kassel

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur

**„offenen Vorstandssitzung“
am Samstag, den 07. Mai 2022**

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 ordentliche Jahreshauptversammlung 2021 in Leer/Ostfriesland

Die Jahreshauptversammlung 2021 unseres Verbandes fand am 16.10.2021 in Leer/Ostfriesland statt. Trotz der wieder mal erschwerten Corona-Bedingungen fanden doch 20 Teilnehmer den Weg dorthin. Das Hotel war diesbezüglich gut vorbereitet und die erforderlichen Abstandsregeln wurden genau eingehalten.

Viele reisten schon am Freitag an, um an der interessanten Besichtigung der Meyer-Werft in Papenburg teilzunehmen. Der Abend klang dann in einem gemütlichen Lokal aus, für viele von uns mal wieder die Gelegenheit, alte Bekanntschaften aufzufrischen und ungezwungen über Ereignisse und Neuigkeiten aus der Branche zu reden.

Zur Eröffnung der HV konnte der Vorsitzende Thomas Becker 19 Mitglieder und einen Gast begrüßen. Er bedauerte, dass es auch in diesem Jahr nicht möglich war, einen adäquaten Vortragsredner zu bekommen, Corona lässt grüßen.

Nach den üblichen Formalien inklusive Festlegung des Wahlleiters und der Stimmenzähler gab Thomas in seinem Bericht des Vorstandes einen Überblick über die Aktivitäten des vergangenen Jahres.

Nach einigen Nacharbeiten funktioniert die neue Homepage des Verbandes gut. Auch Probleme mit der Hausbank hinsichtlich des Einzuges der Mitgliedsbeiträge wurden erledigt.

Auf der offenen Vorstandssitzung in Kassel, zu der Corona-bedingt nur 14 Mitglieder angereist waren, wurden insgesamt 9 Themen abgearbeitet, von denen sich zwei noch einmal auf der heutigen Tagesordnung wiederfinden. Ein leidiger Punkt, der von Thomas angesprochen wurde, war die bisherige Inaktivität der Arbeitsgruppe Ausbildung.

Dieser Punkt, jungen Menschen beim Einstieg in unsere Branche zu helfen und sie möglicherweise an den Verband zu binden, war eines der Hauptaugenmerke, warum wir den Verband umbenannt und umstrukturiert hatten. Jeder erinnert sich daran, wie jedes Jahr gebetsmühlenartig über die

Überalterung gesprochen wurde. Die Situation hat sich leider bis heute nicht gebessert und der Ansatz, über die AG Ausbildung junge Leute für unseren Verband zu interessieren wurde bis jetzt nicht von Erfolg gekrönt.

Ein Angebot des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an unseren Verband, am neuen Verordnungsentwurf zur Anpassung des nationalen Luftrechts an die EASA Regularien wurde gerade mal von 2 Mitgliedern plus dem Vorstand wahrgenommen. Traurig! Alles Mögliche in den Verfahren und Verordnungen wird ständig angeprangert und bemängelt, aber wenn es darum geht, aktiv etwas zu bewirken, Schweigen im Walde.



Unser Versammlungshotel

Gleiches gilt für die Aktivitäten in den EASA Arbeitsgruppen, zu denen unser Verband über den AEI ständig eingeladen wird. Nachdem sich Rolf nach Abschluss der letzten EASA-Arbeitsgruppe zum Part-M in den Ruhestand verabschiedet hat, haben wir niemanden mehr der bereit ist, in den aktuellen Arbeitsgruppen der EASA mitzuarbeiten. So dürfen wir uns nicht beklagen, wenn praxisferne Verordnungen erlassen werden, die manchen von uns in Probleme stürzen. Es wäre schön, wenn sich in Zukunft, der ein oder andere doch zu einer Mitarbeit entschließen könnte.

Des Weiteren berichtet Thomas über die Änderung des NfL Formates seitens der DFS, was bei vielen zu Unverständnis geführt hat. Durch vielseitigen Protest und Zusammenarbeit mit dem BBAL wurde zumindest die Zusammenlegung von NfL 1 und 2 wieder rückgängig gemacht. Leider konnte sich die DFS aber nicht dazu durchringen auch die neuen Kennzeichnungen der NfL wieder rückgängig zu machen. Einen Wiedererkennungswert haben die NfL heute leider nicht.

Auch die einseitig von der Allianz vorgenommenen Änderungen zur Prüferhaftpflichtversicherung konnten erst kurz vor Beginn des neuen Versicherungsjahres wieder korrigiert werden. Die von uns gewünschten Änderungen hinsichtlich automatischer Verlängerung, Bankeinzug und Rabattregelung müssen erst aufwändig von der Allianz geprüft werden und sind so schnell nicht zu erwarten.

Weitere Themen seines Berichtes betrafen Informationen über unsere Aktivitäten bezüglich Löschung der NfL II 44/09, beim Berufenetzwerk LinkedIn, Umfang der Arbeiten der neuen freien Prüfer, Mitgliederentwicklung sowie Informationen zu den Unterschieden zwischen der europäischen und der deutschen DQR, dem Ranking der Qualifikationen in den verschiedenen Berufsausbildungen. Mit den Corona-bedingten Massenentlassungen bei den großen Airlines wurde für einige Prüfer schmerzhaft deutlich, dass sie aufgrund der deutschen DQR massive Nachteile gegenüber den Kollegen aus den anderen EU-Staaten bei der durch die Arbeitslosigkeit bedingten Umschulung in andere Berufe haben.

Der Kassenbericht des Schatzmeisters Werner Alvermann las sich daraufhin ein wenig erfreulicher; die Finanzen des Verbandes sind in einem guten Zustand, nicht zuletzt auch bedingt durch die Verringerung der Kosten für den AEI, der im vergangenen Jahr auf einen Präsenzkongress verzichtet hatte. Der Wermutstropfen in seinem Bericht war wie in den vergangenen Jahren auch die Info über negative Mitgliederentwicklung. Eine Erinnerung an alle, die Mitgliederwerbung nicht zu vernachlässigen.

Auch der Bericht des Rechnungsprüfers Benjamin Wagner bescheinigte Werner eine beanstandungsfrei Kassenführung.

Nach den Aussprachen zu den Berichten und der Entlastung des Vorstandes ging es mit einer Diskussion zum Fortschritt bei der Bearbeitung der Umschreibungen zum Part- CAO bzw. Part-CAMO weiter.

Nach der Mittagspause berichtete Norbert vom AEI Annual Congress, der bis einen Tag vor unserer JHV in Amsterdam stattgefunden hat.

Wie schon im Bericht des Vorstandes angesprochen wurde danach noch einmal über die Arbeit der AG-Ausbildung diskutiert. Man wurde sich einig, dass, ohne einen effektiven Internetauftritt und aussagekräftige Werbematerialien unser Ziel das Interesse der jungen Mechaniker zu gewinnen nicht erreicht werden kann. Benjamin Wagner hat sich freundlicherweise bereit erklärt, bis zum Jahresende ein entsprechendes Konzept zu erstellen; nichtsdestoweniger, wir alle, jeder von uns ist mit dafür verantwortlich, inwieweit wir auf junge Menschen zugehen, um sie für unseren Verband zu interessieren.

Als letzter großer Punkt auf der Tagesordnung standen die regulären Vorstandswahlen und die Wahl des Rechnungsprüfers an. Die Wiederwahl von Thomas Becker als Vorsitzenden und Christian Tank als Stellvertreter waren problemlos, einzig Werner Alvermann als Schatzmeister und Norbert Beuing als Sekretär erklärten, wie schon auf der letzten JHV angekündigt, aus Altersgründen den Rücktritt von Ihren Ämtern.

Über die Besetzung dieser beiden Ämter gab es umfängliche Diskussionen, und nachdem sich niemand zur Verfügung stellte, erklärten Werner und Norbert sich letztmalig bereit, ihre Ämter für die kommenden 2 Jahre, aber diesmal definitiv letztmalig, zu übernehmen. Somit war nach der einstimmigen Wahl der alte gleich dem neuen Vorstand.

Als nächstes wurde Benjamin Wagner für weitere 2 Jahre zum Rechnungsprüfer wiedergewählt.

Zum Abschluss wurde noch über den Termin zur offenen Vorstandssitzung in Kassel und den Ort der nächsten JHV abgestimmt, bevor Thomas die JHV gegen 16:30 beendete.

NB

Anfrage ans LBA zum Thema „Erstellen von AMP“

Aufgrund der vielen Rückmeldungen zum Thema AMP haben wir einen Teil eurer Meldungen zusammengefasst und versehen mit einigen Fragen an das LBA geschickt. Hier unser Schreiben und die Antwort des LBAs.

Sehr geehrter Herr Burlage

Ich hoffe es geht Ihnen gut und Sie sind bisher gut durch die Pandemie gekommen. Da es aktuell nicht danach aussieht, dass wir uns so schnell wieder treffen können, habe ich mal einige unserer Probleme zum Thema „AMP“, welches uns gerade sehr beschäftigt, zusammengefasst.

Bei der Erstellung von AMP's gibt es immer wieder Unstimmigkeiten zwischen den CA(M)O's und einigen LBA-Betriebsprüfern über die Auslegung der EASA-Vorgaben. Ich habe Ihnen mal einige Beispiele aufgeführt bei denen es immer wieder klemmt.

Auszug aus der 1321/2014

M.A.302 Das AMP muss nachweislich Folgendem genügen:

f) Das AMP enthält Angaben zur gesamten durchzuführenden Instandhaltung, auch zur Häufigkeit und zu etwaigen besonderen Aufgaben, die mit der Art und der Spezifität des Betriebs zusammenhängen.

Soweit die Verordnung, detailliertere Angaben hierzu gibt es nur noch im Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b)

1.1.10. The tasks and the periods (intervals/frequencies) at which each part of the aircraft, engines, APU's, propellers, components, accessories, equipment, instruments, electrical and radio apparatus, together with the associated systems and installations should be inspected. This should include the type and degree of inspection required.

Dies wird von einigen Betriebsprüfern dahingehend interpretiert, dass sämtliche von den TC-Holdern veröffentlichten Instandhaltungen im AMP aufgeführt werden müssen, unabhängig davon, ob sie für das betreffende Lfz. überhaupt zutreffend sind, oder die Ausrüstung überhaupt eingebaut ist. So

sollten z.B. auch die Inspektionen für die optionalen Ausrüstungen mit aufgeführt werden obwohl diese gar nicht eingebaut waren.

Das Gleiche betrifft die Laufzeitteile, es müssen alle PN aus dem Kapitel 4 aufgelistet werden, egal ob sie für das jeweilige Lfz. zutreffend, oder überhaupt eingebaut sind. Besonders aufwendig, wenn TC-Holder nur Manuals für komplette Serien herausgegeben haben. Das artet dann dahingehend aus, dass wir seitenlang komplette Kapitel 4 abschreiben und in das AMP integrieren. Ändert der TC-Holder auch nur eine PN davon, ist eine Revision des AMP erforderlich.



Ein krasses Beispiel ergab sich nach dem Wechsel eines Betriebsprüfers. Hatte der alte Betriebsprüfer eine Übersicht der tatsächlich eingebauten Laufzeitteile (sogar mit Serialnummern) akzeptiert, wollte sein Nachfolger eine komplette Abschrift des Kapitel 4 mit allen möglichen PN. Damit er sieht, welche PN denn jetzt wirklich eingebaut ist, sollte die entsprechende PN fett

gedruckt bzw. farbig hervorgehoben werden. Daraufhin angesprochen meinte er nur, er hätte das auch schon mal woanders so gesehen.

Einem anderen Betriebsprüfer reichte der Hinweis auf die Art der Inspektion mit Paragraphen und Intervall nicht, er wollte auch den Text der jeweiligen Inspektionen im AMP sehen, also welche einzelnen Arbeiten in einer Inspektion enthalten sind. Als die CA(M)O die Checklisten als Anhänge kopiert in das AMP übernommen hatte, forderte er, dass diese Checklisten jetzt eine CA(M)O-Formblattnummer erhalten müssten.

Es gibt auch andere Betriebsprüfer, die die Interessen der CA(M)O's mehr im Blick haben und versuchen sie bei ihrer Arbeit zu unterstützen. Da musste nicht bei jeder Revision der TC-Holder Manuals das AMP geändert werden, weil die Herstellerdokumentation im AMP nicht mit Revisionsstand genannt war, sondern als „jeweils gültige Ausgabe“ benannt war (wird übrigens auch gerne in TCDS und AD-Notes verwendet).

In Zeiten der elektronischen Manuals haben wir doch sowieso immer die aktuellste Version vorliegen. Änderungen von AMP sollten grundsätzlich nur dann fällig werden, wenn sich Revisionen der Herstellermanuals direkt auf die Instandhaltung des jeweiligen Lfz. auswirken. Wofür sonst, muss ich einmal im Jahr das AMP überprüfen?

Auch über die Auflistung der „Unscheduled Maintenance“ gibt es immer wieder Diskussionen. Muss ich z.B. den „Retorque“ einer Triebwerkhalterung 100 Std. nach dem Triebwerkwechsel wirklich in das AMP mit aufnehmen? Diese einmalige Aktion findet möglicherweise nie statt. Manche unscheduled Insp. (z.B. 1-5 Std. nach der Arbeit) werden noch während der Werkstattflüge nach der Instandhaltung durchgeführt, was dann noch übrig ist, wird als „follow on maintenance“ im CRS aufgeführt, der CAMO mitgeteilt und von ihr dann auch überwacht.

Nach unserer Meinung ist das AMP die individuelle Auflistung der für ein ganz bestimmtes Lfz. (Serialnummer, Kennzeichen) vorgeschriebenen Instandhaltung. Ein stupides Abschreiben von allgemeinen Checklisten ist hier nicht zielführend, vielmehr sollten im AMP die Inspektionen aus den Unterlagen der (S)TC-Holder aufgeführt

werden, die für das Luftfahrzeug aufgrund seiner Herkunft, Ausstattung, evtl. durchgeführter Reparaturen, Operation etc. tatsächlich relevant sind.

Dies legt die CA(M)O auf Basis der technischen Unterlagen des Lfz. und des Physical Survey im Rahmen der Bridging Inspection fest. Diese Arbeiten werden von den CA(M)Os sehr gewissenhaft durchgeführt und können sich je nach Qualität der Unterlagen über viele Tage hinziehen.

Seien wir mal ehrlich. Niemand schaut ins AMP wenn er wissen will, was der TC-Holder vorgibt. In Zeiten der elektronischen Manuals, haben wir tagesaktuell die erforderlichen Inspektionsübersichten auf dem Computer / in der Werft.



Ein weiteres Problem sind die LTA's. Hierzu haben wir zwei Themen über die Unklarheit herrscht.

Auszug aus der 1321/2014

M.A.303; Alle einschlägigen Lufttüchtigkeitsanweisungen müssen in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Lufttüchtigkeitsanweisung durchgeführt werden, sofern nichts anderes von der Agentur vorgegeben wird.

Thema 1

Für alle in Deutschland zugelassenen Lfz. mit EASA-Kennblatt gelten grundsätzlich alle EASA AD-Notes und falls die EASA keine AD-Notes zu einem Thema veröffentlicht hat, auch die AD-Notes der Herstellerlandes des TC-Holders. Hierzu eine grundsätzliche Frage:

Wie sind deutsche LTA's zu behandeln, die vor Gründung der EASA in 2003 veröffentlicht worden sind? Gelten diese weiterhin und müssen beachtet werden, oder gelten die AD-Notes des jeweiligen Herstellerlandes aus dieser Zeit? Z. B., muss bei einer Cessna die FAA-AD von 1990, oder die dazugehörige LBA-LTA aufgeführt werden?

Wir meinen, dass deutsche LTA's in diesen Fällen in den AMP's nichts mehr zu suchen haben und hier die FAA-AD's zum Zuge kommen. Deutsche LBA-LTA's nur, wenn der TC-Holder seinen Sitz in Deutschland hat und das Lfz. in Deutschland hergestellt worden ist, z.B. Hubschrauber BO-105.

Thema 2

Fast alle LTA's basieren auf einer Herstelleranweisung, meist einem Service Bulletin. Sind mit LTA's Wiederholungsinspektionen nach einem SB vorgeschrieben, müssen diese im AMP aufgeführt werden.

Viele Hersteller implementieren die mit SB angewiesenen Wiederholungsinspektionen bei Revisionen der Maintenance Manuals in die Kapitel 5 und diese werden damit Teil der planbaren Instandhaltung. In der entsprechenden Übersicht der Maintenance Manuals werden die eingearbeiteten SB vom TC-Holder entsprechend aufgelistet.

In der Vergangenheit hat es ausgereicht, wenn wir das SB mit dem Hinweis auf die Einarbeitung durch den TC-Holder in das Kapitel 5 in der Übersicht der SB's entsprechend ausgetragen haben. Mit demselben Hinweis wurde danach auch

die auf dieses SB referenzierte LTA ausgetragen und nicht mehr im AMP aufgelistet.

Ein Betriebsprüfer besteht aber weiterhin auf die Auflistung der LTA's im AMP, weil diese von der Behörde nicht aufgehoben worden sind und somit weiterhin Gültigkeit haben. Sie müssen nach seiner Auffassung von der CA(M)O beauftragt und vom Instandhaltungsbetrieb im Release to Service mit aufgeführt werden. Ein Austragen wie vorab beschrieben wird nicht akzeptiert.

Wir sind der Meinung, dass das Austragen des SB und der LTA mit Hinweis auf die Änderung durch den TC-Holder vollkommen ausreichend ist. Eine weitere Auflistung bedeutet nur unnötige Arbeit ohne jedweden Benefit. Das hätte zur Folge, dass dieselbe Arbeit dreimal beauftragt und dokumentiert werden würde und zwar nach Kapitel 5, nach dem SB und nach der LTA. Wir kennen genügend Beispiele, bei denen zum Teil über 40 Jahre alte LTA's seit Jahrzehnten in die Kapitel 5 eingearbeitet, aber die LTA bisher trotzdem nicht aufgehoben worden sind.

Das soweit eine kleine Sammlung von Forderungen, die nach unserer Einschätzung so nicht in den Regularien zu finden sind. Wir würden es begrüßen, wenn Sie zu den angesprochenen Beispielen Stellung beziehen könnten, insbesondere zu den folgenden Fragen:

1. Ist es wirklich erforderlich, dass alle möglichen theoretisch Inspektionen und Laufzeitteile, wie beschrieben, aufgelistet werden müssen, oder sollten nur die wirklich zutreffenden Arbeiten im AMP stehen?
2. Muss „Unscheduled Maintenance“ im AMP gelistet werden?
3. Welchen Status haben LBA-LTA's mit Ausgabedatum vor 2003, wenn der TC-Holder nicht aus Deutschland kommt?
4. Wie werden LTA's behandelt, wenn die dazugehörige SB bereits Teil der Kapitel 5, also der planbaren Inspektion geworden sind?

Die bürokratische Belastung der Betriebe ist eh schon bald nicht mehr zu stemmen und mit den teilweise nicht nachvollziehbaren Forderungen einiger Betriebsprüfer kommt noch zusätzliche unnötige Arbeit auf die Betriebe zu. Nicht falsch verstehen, wir sperren uns nicht gegen die Erstellung der AMP,

denn gut gestaltete AMP erleichtern auch uns die Arbeit, aber die teilweise nicht nachvollziehbaren Forderungen einzelner Betriebsprüfer erschwert uns das Leben beträchtlich.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Beispiele auch LBA-intern diskutiert werden würden und zu einheitlichen Anwendungen führen, die uns das Leben etwas einfacher machen.

Ihre Antworten wollen wir unseren Mitgliedern in gewohnter Weise kommunizieren.

Vielen Dank und bleiben Sie gesund

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Becker
Vorsitzender LAEG



und hier die Antwort vom LBA

Sehr geehrter Herr Becker,

zunächst vielen Dank für Ihre E-Mail und Ihr offenes Feedback. Da uns eine kontinuierliche Verbesserung für die Standardisierung unserer internen Verfahren wichtig ist, wird Ihr Feedback selbstverständlich in diesem Verbesserungsverfahren berücksichtigt.

Ich würde geben, Ihre E-Mail an Herrn Burlage zu beantworten. Nachstehend gehen wir auf Ihre Fragen ein (Antwort *Kursiv & blau*):

1. Ist es wirklich erforderlich, dass alle möglichen theoretisch Inspektionen und Laufzeitteile, wie beschrieben, aufgelistet werden müssen, oder sollten nur die wirklich zutreffenden Arbeiten im AMP stehen?

Das AMP muss an die Konfiguration / Ausrüstung des Luftfahrzeuges angepasst sein. Sollte sich während geplanter oder ungeplanter Instandhaltung eine Änderung der Konfiguration oder Ausrüstung, z.B. Änderung der Part Nummer (P/N) durch Tausch von Ausrüstung oder Komponenten, ergeben und diese Auswirkungen auf die geplante Instandhaltung haben so ist das AMP dementsprechend anzupassen (vgl. M.A. 302 d) & f); AMC M.A. 302).

*Grundsätzlich ist es sinnvoll gleiche Bauteile unterschiedlicher P/N, die ein identisches Intervall haben im AMP aufzuführen um den Revisionsaufwand zu reduzieren. Es ist jedoch ausreichend wenn **nur** die verwendete P/N mit ihrem Intervall aufgeführt wird. Bei gleichen Bauteilen, bei denen unterschiedliche P/N unterschiedliche Intervalle haben ist/sind nur die P/N aufzuführen, die tatsächlich verwendet wird/werden. Sind hier mehrere P/N zutreffend, so ist eindeutig zu identifizieren welche P/N wo (Einbauposition/Motor/Kennzeichen o.ä.) verwendet wird.*

Sofern Bauteile nur zeitweise eingerüstet sind, so sind diese in jedem Fall im AMP mit den erforderlichen Daten aufzunehmen. Sofern Lagerlaufzeiten bestehen, so müssen diese ggf. zusätzlich berücksichtigt werden. Ferner muss in der Verfahrensbeschreibung im CAME erläutert werden, wie die Ein- und Ausbauten bei der Zeitverfolgung berücksichtigt werden.

2. Muss „Unscheduled Maintenance“ im AMP gelistet werden?

Das AMP muss die planbare Instandhaltung des Luftfahrzeuges mit der gegebenen Konfiguration / Ausrüstung widerspiegeln. Da es sich bei „Unscheduled Maintenance“ nicht um planbare Instandhaltung handelt, so ist diese nicht im AMP aufzunehmen.

3. Welchen Status haben LBA-LTA's mit Ausgabedatum vor 2003, wenn der TC-Holder nicht aus Deutschland kommt?

Für alle in Deutschland zugelassenen Luftfahrtgeräte, ausgenommen Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der LuftVZO, gilt der §14 „Lufttüchtigkeitsanweisungen“ der LuftBO. LTAs sind so lange gültig bis sie ersetzt oder widerrufen werden. Dies gilt auch für LTAs welche vor der Gründung der EASA veröffentlicht wurden und der TC-Holder nicht aus Deutschland kommt.

Sofern die EASA die Musterbetreuung für das Muster übernommen und entsprechende EASA-ADs veröffentlicht hat (z.B. wegen Revision des zugrundeliegenden SBs), so wird die LTA dadurch automatisch ersetzt.

4. Wie werden LTA's behandelt, wenn die dazugehörige SB bereits Teil der Kapitel 5, also der planbaren Inspektion geworden sind?

Die LTA muss weiterhin im AMP gelistet werden, sofern diese nicht widerrufen oder ersetzt wurde. Sollte das dazugehörige SB bereits in das Kapitel 5 eingearbeitet worden sein, ist ein Querverweis zwischen der gelisteten LTA und der dazugehörigen geplanten Instandhaltungsaufgabe ausreichend. Die geltenden Anforderungen gemäß M.A.305 c) & NfL 2-534-20 müssen weiterhin erfüllt werden. Somit muss ein Nachweis über die Durchführung der LTA erbracht werden.

Des Weiteren ist die Angabe der LTA im AMP erforderlich, da die LTA entweder das Intervall oder die zu verwendende Revision des SB vorgibt. Sollte durch eine Revision des Kapitel 5 eine Eskalation der Instandhaltungsaufgabe aus dem in

*der LTA angegeben SB ergeben, so ist **trotzdem** das Intervall, welches sich aus der LTA ergibt, anzuwenden.*

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Christopher Schäfer

Wir hoffen, dass die Aufhebung der Einschränkungen es uns dieses Jahr wieder ermöglichen, uns mit Herrn Burlage und seinen Kollegen bzw. Kolleginnen zum Austausch zu weiteren Themen in Braunschweig treffen zu können.

THB



Korrodiertes Stecker

Fragen zum Part CAO und CAE

Der BBAL hatte zu einer Videokonferenz zum Thema Part-CAO und Erstellen eines CAE eingeladen. Neben unserem stellvertretenden Vorsitzenden Christian Tank, hat auch Frau Rösing, LBA-Sachgebietsleiterin Part-CAO, teilgenommen.

Im Vorfeld hatte der BBAL Frau Rösing diverse Fragen der Mitglieder zum Part CAO übermittelt. Einige Fragen waren in Frau Rösings PowerPoint-Vortrag eingebaut und beantwortet, die restlichen Fragen wurden anschließend im Dialog durchgesprochen.

Zu CAO.A.030:

- LBA-intern ist ein temporärer Standort für max. 1 Monat akzeptabel, längere Arbeiten erfordern eine Aufnahme des Standortes ins Handbuch.
- Die Prüfung der Lufttüchtigkeit ist an keinen Standort gebunden. Somit ist keine „Genehmigung“ o. ä. erforderlich.

Zu CAO.A.040:

- „Erfahrung“ um als CS im Betrieb eingesetzt zu werden: 6 Monate in 2 Jahren, was LBA-intern 100 Arbeitstagen entspricht. Hierbei reicht eine „Mitarbeit“ (z.B. Prüfung / Vorbereitung von SBs und LTAs, Hilfestellung bei Instandhaltungsaufgaben...), ein RTS ist für den Nachweis nicht erforderlich.
- Für die Berechtigung Form One auszustellen wird von einer Form One in 2 Jahren als ausreichende Erfahrung ausgegangen.
- Training ist möglich durch CS mit auf entsprechendem Muster gültiger Lizenz, z. B. bei Neuanstellung eines CS mit Full Group3 aber keiner Erfahrung auf dem Muster.
- Nachweise anderer Betriebe sind (u. U.) anerkenbar, z. B. Human Factors.

Zu CAO. A.50:

- Bereitstellung von Instandhaltungsunterlagen durch Kunden (z. B. bei „Exoten“)
- Hier ist eine Vorabinfo durch den Kunden bei Änderungen sinnvoll, oder alternativ die Bereitstellung der Unterlagen deutlich vor Bearbeitung des Lfz., falls durch mögliche Änderungen der Vorgaben die Voraussetzungen sich geändert haben (z. B. Spezialwerkzeuge erforderlich) oder dadurch eine Durchführung nicht möglich ist.



Zu CAO.105:

Änderungen indirekte Genehmigung:

- Nicht für Part M-Lfz. und Turbinenflugzeuge möglich
- Mitteilung an LBA innerhalb 15 Tagen
- Prüfung der Änderung bei nächstem Audit
- Verfahren zur indirekten Änderung muss im CAE beschrieben sein

Änderungen Personal:

- Nur noch mit LBA Form 4 (LBA Form 2 entfällt hier, nur für CAMO)
- Änderungen / Akzeptanz leitendes Personal über CAE-Regelung

Weiterhin wurden folgende Punkte angesprochen:

- „Hilfestellung“ zur Erstellung der CAE wurde vom LBA am 07.02.2022 (!) veröffentlicht (Revision 5!). Sie war zunächst nur für die Betriebsprüfer als Leitfaden gedacht, soll aber jetzt den Betrieben bei der Korrektur ihrer CAE helfen (6 Wochen vor Schluss!). Die Verzögerungen von ca. 1 Jahr ist durch Corona verursacht.
- TBO-Verlängerung: Ca. April 2022 wird es eine Veröffentlichung des LBA hierzu geben (NfL, Merkblatt...). Hier wird auf den Umfang der jeweiligen Prüfung zur TBO-Verlängerung der Komponente und die Dokumentation eingegangen. Auch die Aufbewahrungsfrist (vgl.: CAO.A.090) ist Thema.
- Nationale CAO: Auch hier gibt es nach dem 24.03.2022 genauere Informationen. Vermutlich muss ein „Zeitplan“ für die Umwandlung durch die CAO erstellt werden.

CT

CAE vom BBAL

Der BBAL hat ein Muster-CAE erstellen lassen und dies seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Das CAE wurde selbst von Betriebsprüfer des LBAs empfohlen. Wir haben nachgefragt, ob wir das CAE auch unseren Mitgliedern anbieten könnten.

In diesem Zusammenhang hat der BBAL eine Mitgliedschaft zu besonderen Konditionen angeboten. Wer Interesse an diesem CAE hat, sollte sich beim LAEG-Vorstand melden. Wir schicken dann den für diesen Anlass erstellten Antrag auf Mitgliedschaft im BBAL.

THB

Update zur nationalen Part CAO (NfL 2022-2-659)

Seit dem 24.03.2022 ist die nationale Genehmigung 145 + CAMO entfallen, außer man hat schon eine Anpassung an Part ML und Part CAMO vorgenommen, macht aber im nationalen Bereich meist keinen Sinn. Somit sollte jeder Betrieb der sich mit Annex I-Lfz. beschäftigt möglichst zügig nach dem 16.12.2021 (siehe NfL) eine nationale CAO beantragt haben. Die Vorgehensweise ist (fast) analog zur EASA-Genehmigung.

Zuerst Antrag in Braunschweig, Genehmigung und neue Genehmigungsnummer (z. B. wird aus LBA.145.0123 dann LBA.CAO.9123). Damit Nutzung der Rechte der CAO aber Vorgehen nach bestehenden Handbüchern. Fristsetzung (ca. 8 Wochen) für die Erstellung eines „Ablaufplanes“ für die Vorgehensweise seitens des Betriebes.

Dieser Zeitplan wird vom zuständigen Betriebsprüfer dann (evtl.) genehmigt. Weiterer Ablauf: Erstellung der CAE, Prüfung durch Betriebsprüfer, Durchführung der „innerbetrieblichen Prüfung“ (= internes Audit), Schulung des Personals auf LuftGerPV (Part ML + CAO erfolgte meist bereits für die EASA-Zulassung, sonst nachholen). Human Factors ist übrigens in Part CAO und ML (im Gegensatz zu Part CAMO und 145) nicht mehr gefordert, außer grundlegender Kenntnisse beim Führungspersonal.

Nach erfolgreicher Prüfung der CAE folgt das Audit des Betriebes durch den LBA-Betriebsprüfer und nach Nachbesserung der Beanstandungen sollte die Genehmigung erfolgen. Der Unterschied zur EASA-Genehmigung ist, dass nirgendwo ein Zeitrahmen festgelegt ist (muss der Betrieb im Ablaufplan ja selbst machen) und somit keine befristete nationale CAO-Urkunde ausgestellt wird, sondern erst nach Durchlauf der beschriebenen Prozedur eine unbefristete Genehmigung.

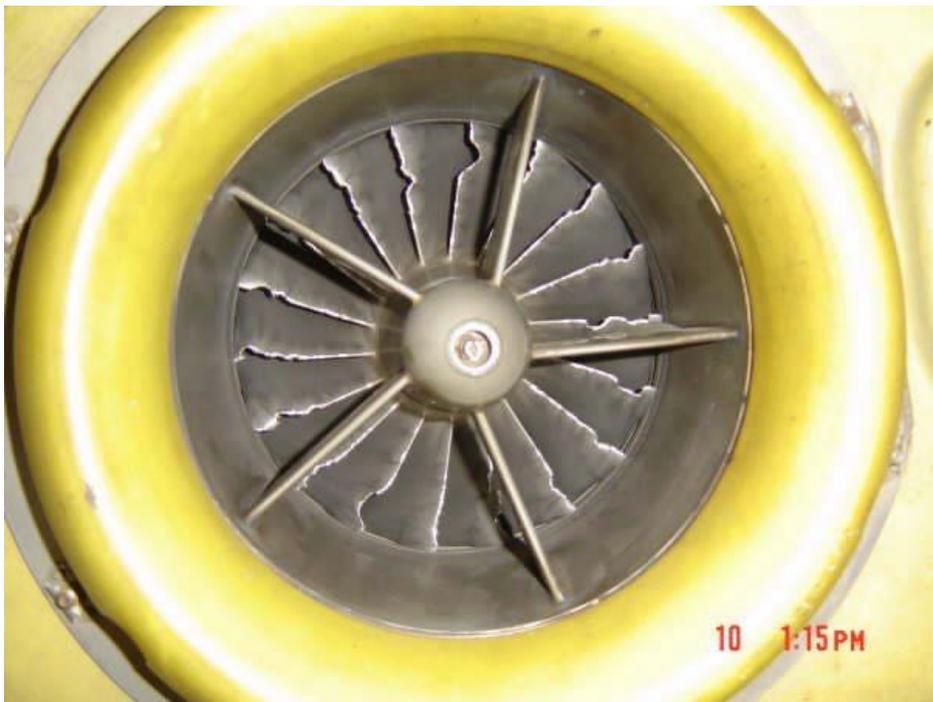
Angenehm ist der letzte Satz der NfL: „Für den hier beschriebenen Wechsel der nationalen Genehmigung fallen keine Gebühren an.“ Kosten fallen natürlich trotzdem an, alleine die CAE erfordert einige Arbeit.

Auch interessant ist der Teil 1 der o. g. NfL. Hieraus geht hervor, dass seit dem 16.12.2021 ein AMP auch für Annex I-Lfz. notwendig ist. Die alten IHP gehen nicht mehr, da auf Part M referenziert wird, bleiben aber zunächst gültig. Die Spielregeln sind dieselben wie bei EASA-Lfz., eine Genehmigung durch das LBA ist nicht mehr vorgesehen.

Für uns spätestens beim ARC interessant. Hier wird dann bei der Prüfung des AMP festgestellt, dass Änderungen notwendig sind (Part ML statt Part M) und das AMP überarbeitet bzw. neu erstellt, was auch durch den Halter möglich ist.

Da Annex I-Flieger oft in Liebhaberhand sind und Pilot/Owner-Maintenance durchgeführt wird, sollte auch darauf geachtet werden, dass die Arbeiten ab Erstellung des neuen AMP gem. Part ML freigegeben wurden.

CT



Kompressor mit FOD Schaden

FOD im Ölsumpf eines Lycoming Motors O-320 ...

Der Motor war ein sogenanntes Core-Triebwerk, also ein Motor, der im Zuge eines Austausch-Motors als Altmotor zurückgeliefert wurde. Da es sich bei Core-Motoren dann nicht mehr um Kundenaufträge handelt, war der Motor vor dessen Demontage schon fast zwei Jahre eingelagert.

Bei der Demontage zur Überholung erlebte der Mechaniker eine böse Überraschung. Im Ölsumpf des Motors lagen 4 alte AA-Batterien, die sich erst bei genauerem Hinsehen als solche entpuppten. Die Beschriftung und Kennzeichnung der Batterien hatten sich im Öl bereits teilweise aufgelöst, die Batterien waren aber noch als solche erkennbar.



LBA / Polizei wurden nicht eingeschaltet, weil der Motor schon so lange ausgebaut war, so dass sich Ermittlungen vermutlich im Sande verlaufen hätten, zudem war der Ersatzmotor da schon wieder über ein Jahr in Betrieb.

Der Werftbetrieb, der den Ersatzmotor bestellt hatte wurde allerdings informiert. Rein optisch sind die Batterien schon längere Zeit mitgeflogen, immerhin waren es Marken-Batterien (die mit dem Kupfer-Kopf).

Am Motor selbst ist dadurch kein Schaden entstanden; ob die Batteriesäure der recht kleinen AA-Zellen mit dem Motoröl eine Reaktion hätten auslösen können müsste wohl ein Chemiker beantworten, vermutlich aber eher nicht.

Der betreffende Motor wurde mittlerweile wieder überholt und ist bereit für seinen nächsten Einsatz.

Aufruf des BMVI zur Mitarbeit

Wir haben wieder eine Anfrage vom BMVI eine Stellungnahme zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften abzugeben. Es handelt sich diesmal um das geplante Gesetzgebungsverfahren "Siebzehntes Gesetz zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften". Wir haben die Möglichkeit zu dem geplanten Gesetzgebungsverfahren eine Stellungnahme und ggf. Änderungsvorschläge einzureichen.

Die geplanten Änderungen sind sehr umfangreich und betreffen das LuftVG, LuftVO, LuftVZO, LuftPersV, LuftKostV, FSDurchführungsv, FSMusterzulV, BADV Anlage, LBA-Gesetz, BAF-Gesetz und BAFG.

Die Ergebnisse und Empfehlungen dieser Beteiligung sollen bis zum 26. April 2022 eingereicht werden. Damit wir die eingehenden Kommentare zu einer gemeinsamen Stellungnahme zusammenfassen können, sollten eure Kommentare bis zum 21.04. wieder bei uns sein.

Nach Eingang aller Stellungnahmen wird das Referat LF 11 (Luftrecht) uns über die Ergebnisse unterrichten und ggf. eine Informationsveranstaltung in virtuellem Format anberaumen.

Wer Interesse an einer Mitarbeit daran hat, meldet sich rechtzeitig beim Vorstand, um die Entwürfe zu erhalten.

THB

Übersicht und Zusammenfassung zur Cessna – SIDs

Das Thema Cessna SID hat nicht nur uns in den letzten Jahren immer wieder beschäftigt. Nachdem auch das LBA in den letzten Jahren mehrere NfLs zu diesem Thema herausgegeben hat, hat Christian mal eine Übersicht der Veröffentlichungen zu diesem Thema zusammengestellt.

Wegen der Alterung der Flotte hat Cessna ca. 2011 für den jeweiligen Typ abgestimmte Special Inspection Documents (SID) herausgegeben, hierzu gehört auch die Corrosion Prevention and Control Procedure (CPCP).

Hierbei handelt es sich um Wiederholungsprüfungen mit unterschiedlichen Intervallen, wobei nicht für jedes Flugzeug alle Operations gelten. Zunächst muss das Flugzeug nach Einsatzgebiet und Nutzungsgrad eingeordnet werden, auch hierfür gibt es klare Anweisungen.

Basis für die Umsetzung in Europa ist EASA SIB 2014-01.

Am 13.03.2014 gab es hierzu einen EASA-Cessna-SID-Workshop in Köln.

Für die Vorgehensweise in Deutschland hat das LBA NfLs herausgegeben:

NfL 2-41-14:

- Frist von Cessna für die Durchführung ist **31.12.2013** (200er-Serie) bzw. **30.06.2014** (100er-Serie)
- SIDs sind Teil der Instandhaltungsunterlagen, somit anzuwenden
- Verschiebung möglich unter folgenden Bedingungen:
 1. Flugzeug wurde vor 01.07.2013 in Deutschland zugelassen
 2. Flugzeug wird nicht kommerziell eingesetzt
 3. In den letzten 12 Monaten wurde eine „komplette Kontrolle“ (hier: 200h-Kontrolle) von einem Part 145 oder Part MF-Betrieb, bzw. Part 66-CS durchgeführt (somit keine Pilot / Owner-Maintenance in diesem Fall möglich).
 4. Die CPCP Operations 1 – 6 wurden bis zum **31.12.2014** durchgeführt.

Mit diesen Maßnahmen wird der Gesamtzustand des Flugzeuges bezüglich des Korrosionsbefalls geprüft / dokumentiert. Wenn hierbei keine bzw. geringe Korrosion festgestellt wird, kann die

Durchführung der restlichen Punkte bis zum **31.12.2015** aufgeschoben werden.

Bei stärkerem Befall ist das Programm ohne Aufschub vollständig durchzuführen.

NfL 2-343-17:

- Fristverlängerung bis **30.06.2018**

NfL 2-403-18:

- Fristverlängerung bis Einführung Part ML (also **24.03.2020**)

Hintergrund ist die Übertragung der Verantwortung auf den Halter, der die Maßnahmen gemäß ML.A.302 im AMP selbst festlegen kann.

Wenn der Halter im AMP kein entsprechendes Verfahren festgelegt hat, sind die SIDs spätestens bis zum AR durchzuführen.

CT



Gedanken zum Independent Certifying Staff

Hier die Gedanken eines Kollegen zum Bericht über die problematischen Unterschiede bei Einsatz eines Prüfers im Werftbetrieb und einem Independent CS.

Ich habe den Absatz mit den "freien Prüfern" und Werftbetrieb gelesen, und musste etwas schmunzeln. Nicht über das Schicksal des freien Prüfers oder des LTBs, sondern über die Hilflosigkeit des LBAs. Letztlich sagt und zeigt das LBA hier, das wir freien Prüfer erstmal Vogelfrei sind, während sie den Betrieben mit immer neuen Ideen den Tag erschweren.

Auch ich arbeite als Freier Prüfer nebenher, während ich als Haupterwerb weiterhin in einem Betrieb arbeite. Daher kenne ich beide Seiten und muss durch das vermehrt starke Kopfschütteln häufig zum Knochenbrecher.

Die Verantwortung die man als freier Prüfer trägt muss einem bewusst sein, der neueste Trend unter Privatfliegern ist das Ausloten des Machbaren zwischen freiem Prüfer und Betrieb. Das ist problematisch, denn als freier Prüfer kann ich ganz anders agieren als jeder Betrieb, nicht nur wirtschaftlich. Zum Glück kann ich mir aufgrund meiner Situation die Kunden aussuchen, sodass ich mich nicht auf zwielichtige Deals einlassen muss.

Was mir aber besonders schwer im Magen liegt, ist eine aufkommende Rivalität zwischen freiem Prüfer und Betrieb. Wenn jetzt auch das LBA diesen Weg geht und in gewisser Weise auf andere zeigt, macht es das nicht besser.

Aber auch ich kann bestätigen, dass es da draußen viele freie Prüfer gibt, die weit über der VO agieren. Da gibt es freie Prüfer die für Flugschulen Release schreiben, was nicht legal ist. Auf die Situation hingewiesen, kommen nur Abwägungen.

Genauso die Tendenz, dass es in einigen Fällen nur ein Hüllen-LTB gibt, wie ich sie nenne. Um sich dem LBA zu entziehen und damit Kosten zu drücken, wird eine Halle angemietet, 3 - 4 Leute "frei" beschäftigt und darin wird die Wartung durchgeführt. Am Ende stempelt dann ein freier Prüfer. Über etwas krude Verträge sind dann nahezu jede Art der Haftung an die Flugzeugbesitzer

übertragen, da hier zwar der Eindruck eines "Betriebes" entsteht, aber eine reine Privatveranstaltung gebucht wurde.

Wie gesagt, ich bin klar für eine Öffnung des Prüfersystems, aber nicht ohne Kontrolle. Denn dann entsteht ein Wilder Westen. Frei nach dem Motto: Alles stempeln was geht, bis zum Tag wo Team ACAM dann mal stutzig wird. Bis dahin muss man genug Geld eingesammelt haben.

Beste Grüße



Das Embargo gegen Russland

Aktuelles Hauptthema auf der LBA-Homepage: – LBA-Kantine startet Außerhausverkauf!

Informationen zum Umgang mit dem Embargo – Fehlanzeige

Nachdem die Luftfahrt langsam beginnt sich von den massiven Corona-Einschränkungen zu erholen, schlagen die Regelungen zum Embargo gegen Russland zu. Nicht nur die großen Hersteller, Airlines und Leasingfirmen sind davon betroffen, auch viele der mittelständigen Betriebe haben seit vielen Jahren russische Kunden mit Lfz. verschiedener Zulassungen.

Gemäß EU VO (EU) Nr. 833/2014 sind nicht nur die Firmen, Institutionen und Personen vom Embargo betroffen, die namentlich auf der Sanktionsliste stehen, sondern auch im EASA Raum zugelassene Lfz. und Firmen mit russischen Eigentümern.

Dass nicht jeder die Regularien zum Embargo gleich bewertet, zeigt ein Beispiel, bei dem sich ein von den Sanktionen betroffener Kunde, Hilfe von einem Schweizer Part-145 Betrieb erhofft, da dort die Regularien zum Embargo nicht so restriktiv angewandt werden würden. Wir werden beobachten, wie sich diese Geschichte entwickelt.

Die EU VO gibt es auch in deutscher Sprache, trotzdem ist es nicht einfach auch mal zwischen den Zeilen zu lesen und so könnte man ja auf die Idee kommen mal bei seinem Betriebsprüfer nachzufragen, wie denn so die offizielle Lesart des LBAs zu diesem Thema ist. Viel Spaß dabei.

Auf Nachfrage bei einem Sachgebietsleiter in Braunschweig erhielten wir die Antwort, dass sich erstmal nichts ändert und man auch gerade mit anderen Themen ausgelastet sei. In derselben Woche wurde das AOC zu dem angefragten Luftfahrtunternehmen vom Referat B aufgrund des Embargos ausgesetzt.

Zu diesem heiklen Thema hätten wir uns schon eine klare Aussage und einheitliche Vorgehensweise durch eine offizielle Veröffentlichung vom LBA gewünscht, aber anscheinend gibt es nicht einmal intern ein einheitliches Verfahren wie damit umzugehen ist. Ich denke hier ist die Stabsstelle des LBAs gefordert aktiv zu werden, denn es ist ein Abteilungsübergreifendes Thema und auch die Außenstellen brauchen hier Unterstützung.

Wer betroffen und sich trotzdem unsicher ist, der sollte die FAQ auf der EASA Website zum Thema Embargo besuchen.

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/eu-restrictive-measures-against-russia>

THB



Als wir noch in Russland arbeiten durften



AEI Annual Conference Amsterdam 13.-15.Okt.2021

Die Jahreshauptversammlung der AEI fand in diesem Jahr in Amsterdam statt, aber ganz im Gegenteil zur Versammlung 2020 in Stockholm, die als reine Video-Konferenz durchgeführt wurde, fand sie als Hybrid-Veranstaltung statt; einerseits als Präsenz Konferenz, andererseits wurden auch viele Delegierte aus allen Erdteilen per Video dazu geschaltet. Trotzdem war ohne die Video-Zuschaltungen die Konferenz mit 19 anwesenden Teilnehmern recht gut besucht.

Auch Coronabedingt waren die Aktivitäten der AEI stark dezimiert, die EASA Workgroups fanden, wenn überhaupt nur als Videoveranstaltung statt, persönliche Besuche des Vorstandes bei den Behörden, wie normal üblich, wurden unterlassen, bzw. verschoben. Somit beschränkte sich die Konferenz auf 3 Tage und fokussierte sich im Wesentlichen auf die Wahlen, sowie auf eine Anzahl von Vorträgen.

In seiner Eröffnungsrede berichtete der AEI Präsident Ola Blomqvist darüber, wie stark der Luftverkehr durch die Pandemie gelitten hat, dass das Passagieraufkommen deutlich über 60 Prozent zurückging, alle Fluggesellschaften über den enormen Kostendruck stöhnen und die Probleme,

die der AEI schon vor der Pandemie identifiziert hatte wie Admin Release, nicht korrekte Freigaben nach Wartungsereignissen CRS etc. sind durch die Pandemie sogar noch eskaliert. Ursächlich dafür war, dass aufgrund des hohen Kostendrucks viele Unternehmen Teile ihres Personals entließen, was dazu führte, dass 2021, als der Luftverkehr wieder anzog, das notwendige Personal in der Technik, im Cockpit oder in der Kabine nicht mehr zur Verfügung stand, begleitet durch die eben geschilderten Missstände.

Dadurch bedingt stand das noch vorhandene Personal unter einem sehr hohen Arbeitsdruck mit den entsprechenden Konsequenzen. Aus diesem Grunde veröffentlichte der AEI zusammen mit Vereinigungen der Piloten, Fluglotsen, Kabinenbesatzungen und anderen eine gemeinsame Erklärung unter dem Titel „Time to Rethink“. Diese gemeinsame Erklärung kann auf der AEI Website unter COVID-19&AVIATION gefunden werden. Aktiv vertreten ist der AEI zurzeit bei der EASA in den Part-66 und Part-147 Work-Groups.

Nach dem Eröffnungsbericht und den üblichen Formalia eines Kongresses wurden zunächst die Berichte der Bereichssekretäre für Asien, Afrika Europa und Amerika vorgetragen. Interessanter waren aber danach einige Vorträge, unter anderem wurde durch einen Vertreter der EASA, Oliver Schott, beeindruckend dargestellt, wie sich das Problem der Drohnen in Europa darstellt und mit welchen Regularien die EASA versuchen wird, hier eine eindeutige Regelung zu erstellen. Dabei geht es nicht nur um die Drohnen, die man landläufig überall kaufen und einsetzen kann, sondern auch um Großdrohnen, mit denen man Material, aber auch, was zurzeit in der Entwicklung ist, Menschen befördert werden können.

Ein weiterer sehr interessanter Vortrag wurde von John Woodlock gehalten, einem Doktoranten der Lund Universität in Schweden. Seine Doktorarbeit befasst sich mit der Interaktion zwischen der Allgemeinen Luftfahrt in Europa und dem Beruf und der Berufsausübung von lizenzierten Luftfahrzeugprüfern. Kernpunkt dabei ist die Bewertung aus sozialrechtlicher Perspektive bezüglich der Komplexität und dem Zusammenspiel zwischen vorgeschriebenen Rechtsnormen und aktuellen Rechtsformen bei unterschiedlichen Organisationsstrukturen der allgemeinen Luftfahrt.

In einem weiteren Vortrag unseres Mitglieds Simao Alves schilderte er in einer eindrucksvollen Weise, wie ebenfalls wie andere Airlines coronabedingt die

portugiesische Staatsfluglinie TAP in eine finanzielle Schieflage kam und nun in Zusammenarbeit mit der portugiesischen Gewerkschaft der Transportarbeiter versucht wird, aus dieser Situation herauszukommen. Das Problem dabei ergibt sich, dass TAP ihre Flotte in den vergangenen Jahren stark ausgebaut hat, jedoch die Personalentwicklung nicht begleitend berücksichtigt wurde.

Eine hohe Fluktuation bei den Beschäftigten, insbesondere bei den Ingenieuren und Technikern, führt allein hierbei zu enormen Ausbildungskosten für die Nachbesetzungen. Allein das berufliche Ausscheiden ohne Neubesetzung in dieser Berufsgruppe kann vor dem ständig steigenden Workload kaum aufgefangen werden. Eine Restrukturierungsmaßnahme der TAP, die durch die Gewerkschaft begleitet wird, soll jetzt dafür Abhilfe schaffen.



Der letzte Vortrag wurde von unserem Mitglied Vangelis Demosthenous gehalten. Vangelis erläutert in einem ersten Vortrag die Entstehung und Bedeutung des SMS im Bereich der CAMO. Dieses an sich trockene Thema wurde durch ihn durch entsprechende Beispiele interessant dargestellt.

Sein zweiter Vortrag schildert eindrücklich die Probleme durch Covid-19 im Bereich der Luftfahrt, geht dabei sehr speziell auf die Auswirkungen der Pandemie auf den Bereich des Human Faktor ein. Die Verlagerung von Arbeitsabläufen, Stilllegung vieler Flugzeuge und der enorme Kostendruck auf die Luftfahrtindustrie hat kaum zu erahnende Auswirkungen auf das Verhalten von Mitarbeitern und somit zum Schluss auch auf die Flugsicherheit.

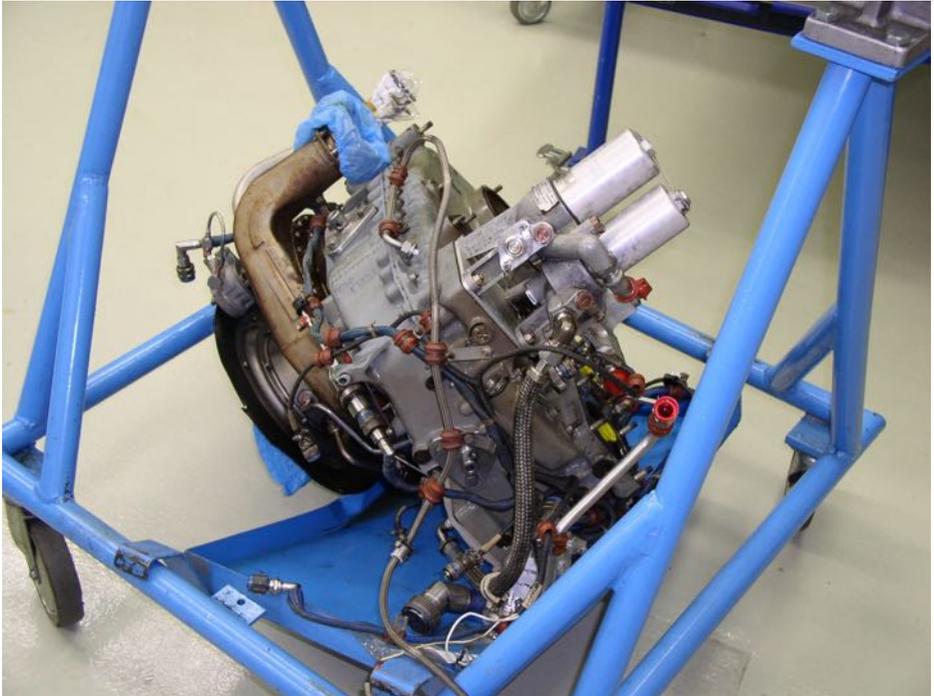
Der Bericht des Schatzmeisters der AEI war hinsichtlich der finanziellen Lage des Verbandes sehr erfreulich, auch bedingt durch die Covid-19 Pandemie weltweit sind die Kosten der AEI in einem sehr überschaubaren Rahmen geblieben; dies, und eine vorbildliche Kassenführung konnte ich als Auditor den teilnehmenden Mitgliedern bestätigen.

Bei den Wahlen standen 2021 neben einigen weiteren Vorstandsämtern und den Posten der Bereichssekretäre die wichtigen Ämter des Generalsekretärs und des Vorsitzenden des Komitees für Öffentlichkeitsarbeit an. Diese wurden durch die Wahl besetzt durch unser früheres Mitglied Fred Bruggeman als Generalsekretär, unser Mitglied Mustafa Colak erhielt das Amt des Public Relation Chairman; ich wurde zum wiederholten Male zum Auditor gewählt. Da Fred bis dato den Posten des Schatzmeisters innehatte, wäre es zu einer Interessenkollision mit seinem neuen Amt gekommen, daher übernahm Mustafa interimswise aufgrund seiner Erfahrung dieses Amt ebenfalls für die Dauer eines Jahres. Der LAEG beweist dadurch wieder einmal, dass er trotz seiner, im Verhältnis zu anderen Verbänden, geringen Mitgliederzahl doch auch international anerkannt ist und einen guten Ruf bezüglich seiner Verlässlichkeit genießt.

Trotz der Kürze der Konferenz hielt man an der Tradition des Social Events fest. Unsere niederländischen Kollegen hatten eine Stadtrundfahrt organisiert, die es in sich hatte. Es begann mit einer Besichtigung eines Mühlendorfes in einem Vorort, in dem noch eine Anzahl von sehr alten Windmühlen, die hauptsächlich der Entwässerung dienen, ihren Dienst versahen. Danach ging es zu einem virtuellen Tiefflug über die holländischen Landschaften und Küsten in einem riesigen Flugsimulator; ein unvergessenes Erlebnis. Gekrönt und abgeschlossen wurde der Tag mit der obligatorischen Grachtenfahrt mit Dinner.

Somit endete auch der Kongress, für den Austragungsort im Jahre 2022 ist entweder London, in Anlehnung an die AEI Gründung vor 50 Jahren, oder Mauritius vorgesehen. Hoffentlich wieder ohne Corona-Einschränkungen.

NB



Teures Missgeschick

Rechtsanwalt für Luftrecht gesucht

Uns erreichen immer wieder Anfragen, ob wir nicht einen Anwalt für eine Vertretung vor Gericht empfehlen könnten. In den meisten Fällen geht es um Ordnungswidrigkeitsverfahren aufgrund Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften, aber auch schon mal um Streitigkeiten zwischen Betrieben und Kunden.

Wer uns hierbei unterstützen kann und aus einem vergangenen Verfahren einen Anwalt empfehlen kann, sollte sich hierzu mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

THB

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 Zahlungserinnerungen bisher 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 hoffen wir, dass sich auch noch die letzten dazu entschließen am Bankeinzugsverfahren teilzunehmen.

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:

- Cessna SID
- Komponenteninstandhaltung
- CA(M)E LBA-Bearbeitungszeiten
- Lizenzen, Streichung von Einschränkungen
- Prüfung von ARC Unterlagen durch LBA Außenstelle

Aus der Arbeit zur Vereinsführung

Es gibt nichts was es nicht gibt. Ende letzten Jahres wurden wir vom Bundesanzeiger Verlag angeschrieben. Es ging um das Transparenzregister nach dem Geldwäschegesetz und die damit verbundenen jährlichen Kosten. Als Verein sind wir eine sogenannte transparentpflichtige Rechtseinheit und als solche an den Kosten für die Führung des Registers zu beteiligen.

Glücklicherweise wollten sie kein Geld von uns, sondern haben uns einen Antrag auf Befreiung der Gebühren zugesandt, weil wir als Verein einen steuerbegünstigten Zweck verfolgen.

Ach ja, die Gebührenbefreiung der GEZ-Gebühren haben wir nach 3 Jahren auch Ende letzten Jahres erhalten.

THB

Jubilare erstes Halbjahr 2022

10 Jahre Mitgliedschaft

Claudius Tank

15 Jahre Mitgliedschaft

Martin Gauding

20 Jahre Mitgliedschaft

Bill Kleinbrahm

Michael Kunze

25 Jahre Mitgliedschaft

Olaf Kielstein

Harald Zimmermann

30 Jahre Mitgliedschaft

Albert Irsara

Gerhard König

Gerhard Neef

Wofgang Hanses

Christian Tank

Burkhard Noll

Bruno Ziegert

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 selbst 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.

Prüfer für Heißluftballon gesucht

Ein Ballonfahrer aus Hessen sucht einen Prüfer für die Jahresnachprüfung an seinem Ballon mit 2.200 cbm. Wer weiterhelfen kann meldet sich bitte unter office@laeg.aero.

Prüferhaftpflichtversicherung

Die neuen Anträge für die Prüferhaftpflichtversicherung 2022 sind auf der Homepage unter Datenablage/Versicherung abrufbar.

EASA Safety Management System Q&A webinar

In Vorbereitung auf die Einführung von SMS in Part-145 veranstaltet die EASA am 22.04.22 ein Webinar zu dem vorab Fragen eingereicht werden können.

Anmeldungen zum Webinar unter:

<https://easa-webmeetings.webex.com/easa-webmeetings/j.php?RGID=rd3dee719bd0d7e439baf74fb38f64eb3>

Neulich



Gefunden auf LinkedIn

Termine 2022

27.04. bis 30.04.	AERO Friedrichshafen
07.05.	Offene Vorstandssitzung in Kassel
24.05.	Aviation Maintenance Technician Day
22.06. bis 26.06	ILA, Berlin
15.10.	Jahreshauptversammlung in Koblenz