

***Berufsverband der Prüfer  
von  
Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.***

***Prüfer Info 1/99***

Ausgabe: 15. Februar 1999

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zukunftsplanung Luftfahrt - Bundesamt	S.01
2.	B-RNAV – Die nächste Runde	S.09
3.	JAR-21, Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte	S.12
4.	GPS aus dem Rennen ?	S.12
5.	Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Luftfahrtelektronik	S.13
6.	Bericht des Vorsitzenden des BPvL zur Jahreshauptversammlung am 14. November in Hamburg	S.13
7.	Beschlüsse der Jahreshauptversammlung des BPvL am 14. November in Hamburg	S.17
8.	Kassenbericht des BPvL für das Geschäftsjahr 1997/98	S.19
9.	JAR-66, wie geht es weiter ?	S.19
10.	Sicherheit gewichtsabhängig ?	S.21
11.	Fachleute gesucht ?	S.21
12.	Prüferhaftpflichtversicherung	S.23
13.	Grey Corner	S.25
14.	Stellenmarkt	S.27
15.	Anzeigen/ Werbung	S.28
16.	Internes	S.32
17.	Erwerb der JAR 66 Lizenz	S.33

## ***Zukunftsplanung Luftfahrt-Bundesamt***

**U**nter diesem Motto wurden die Vertreter verschiedener Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtverbände vom Luftfahrt-Bundesamt am 19. März 1996 zu einem Workshop nach Seeheim/Bergstraße eingeladen.

Wir nahmen teil und berichteten in der Prüfer-Info 3/96 darüber.

Die Luftfahrtverkehrspolitik und die Luftfahrtbehörde selbst erhielten dort von den Teilnehmern eine niederschmetternde Beurteilung.

Da von allen Teilnehmern eine weitere Zusammenkunft dieser Art gewünscht wurde, kam man überein, die gesammelten Erkenntnisse seitens der Behörde aufzuarbeiten und sich etwa Ende Mai/Anfang Juni 1996 erneut zu treffen.

Die Verblüffung war groß, als das Bundesministerium für Verkehr schon gleich nach eineinhalb Jahren zum 21. Oktober 1997 zu eben dieser Besprechung nach Bonn einlud.

Schon zu Beginn war offensichtlich, daß der allgemeine Frust eher noch größer wurde.

Offensichtlich hatte sich in den vergangenen Monaten äußerst wenig bewegt.

Hier die Zusammenfassung des zweiten Workshop vom 21.10.97:

Zunächst begrüßte Herr Ewald vom BMV die Teilnehmer und erläuterte den Anlaß und das Ziel der Besprechung.

Dabei betonte er ausdrücklich die Notwendigkeit eines solchen Feedbacks durch die Kunden des Luftfahrt - Bundesamtes. Er stellte die Rahmenbedingungen für die Reform der Bundesverwaltung sowie die Reformbemühungen des Bundesministers für Verkehr dar und wies darauf hin, daß angesichts der noch laufenden Untersuchungen im Reformprozeß des LBA nur vorläufige Lösungsvorschläge präsentiert werden können.

Wiederholt versicherte er, daß die Diskussionsbeiträge bei den weiteren Arbeiten berücksichtigt werden.

Es folgte eine Sachstandsdarstellung durch BMV und LBA zur Neuausrichtung des Luftfahrt-Bundesamtes.

Nach Entscheidung von Bundesminister Wissmann vom September 1996 sind das LBA im heutigen Rechtsstatus als Bundesoberbehörde sowie die *Luftfahrtverwaltung in Deutschland* zu optimieren.

Dazu sind die Vorschläge aus der Organisationsuntersuchung "Zukunftsplanung LBA" umzusetzen oder detaillierter zu untersuchen und umsetzungsreif auszugestalten!

Weitere Untersuchungen nach der Ministerentscheidung zur Optimierung der Luftfahrtverwaltung werden vom BMV in Zusammenarbeit mit dem LBA weiterverfolgt.

Das sind u.a. die Entwicklung einer Strategie für  
die deutsche Mitarbeit in der JAA,  
die neue Bestimmung von Zuständigkeiten zwischen  
Bund und den Ländern,  
die Anpassung der Aufgabenverteilung zwischen BMV  
und LBA an die heutigen Erfordernisse  
sowie die Nutzung der Möglichkeiten zur Zusammenarbeit  
des LBA mit militärischen Dienststellen.

Die Ergebnisse werden jeweils in die Arbeit der Projektgruppen einfließen.

Von den Vorschlägen, die bereits umgesetzt werden, sind dem LBA Befugnisse zur Genehmigung der Auslandsdienstreisen und Bewirtschaftung der Haushaltsmittel sowie zur Ernennung und Entlassung der Bundesbeamten der BesGr. A 13h bis einschließlich A 15 erteilt worden.

Das LBA ist künftig zuständig für

- Genehmigung von und Aufsicht über deutsche Luftfahrtunternehmen mit IFR-Flugbetrieb
- Erteilung der Erlaubnis und Verwaltung von Lizenzen (CPL, PPL, PHPL jeweils in Verbindung mit IFR-Berechtigungen)

- Genehmigung und Aufsicht über Luftfahrerschulen, die zum Erwerb der IFR-Berechtigung für PPL, CPL und PHPL ausbilden
- Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die über ein Land hinausgehen
- Allgemeine Anerkennung von ausländischen Luftfahrer-erlaubnissen
- Zustimmung zu Allwetterflugbetrieb ausländischer Luftfahrtunternehmen in Deutschland
- Beurteilung der flugbetrieblichen Situation an Flugplätzen im Rahmen der Genehmigungsverfahren.

Die Länder sind künftig zuständig für die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen, deren Luftfahrzeuge ausschließlich nach VFR betrieben werden.

Die technische und betriebliche Prüfung erfolgt durch das LBA nur, wenn die Genehmigungsbehörde dies in besonders gelagerten Einzelfällen für erforderlich hält.

Die Gefahrgutkontrollen deutscher VFR-Luftfahrtunternehmer ist ebenfalls an die Länder übertragen worden.

Die Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit von Flugmodellen bis 50 kg Höchstmasse ist an den Modellsportverband, die Erteilung von Prüferlaubnissen, Klasse 4 für Prüfer von Luftfahrtgerät für "sonstiges Gerät" an die Instandhaltungs- und Herstellungsbetriebe übertragen worden.

Zur Verbesserung der Kostendeckung und der derzeitigen Gebührensituation wurden zwei Alternativen vorgelegt.

Es ist davon auszugehen, daß mit dem bisherigen Gebührensystem lediglich ein **Kostendeckungsgrad** von ca. **30%** erreicht wird!

Die Gebührenanpassungen erfolgen linear und somit ist eine **Vollkostendeckung nur** möglich, **wenn die Gebühren mehr als verdreifacht (!!!)** werden.

Lineare Gebührenerhebungen führen in Verbindung mit dem derzeit engen Gebührenrahmen zu einer ungleichgewichtigen Belastung der Kunden wie das folgende Beispiel aus dem Bereich Instandhaltungsbetriebe anschaulich zeigt:

Ein Unternehmen mit 10.000 Mitarbeiter zahlt gegenwärtig etwa eine Gesamtgebühr von DM 14'000.00, d.h. DM 1.40 pro Mitarbeiter, während ein Unternehmen mit 40 Mitarbeitern insgesamt DM 5'000.00 entrichtet, also die stolze Zahl von DM 125.00 pro Mitarbeiter!

Vollkostendeckung bei gleichzeitig gerechter Bemessung der Gebühren läßt sich also nur realisieren, wenn neue Konzepte zur Finanzierung des LBA zum Einsatz kommen. Bei der Erarbeitung alternativer Finanzierungskonzepte sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Realisierung der Vollkostendeckung
- Kundenakzeptanz durch gerechtere Gebührenbelastung unter größerer Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens der Amtshandlung
- Konkurrenzfähige Gebühren im europäischen und internationalen Vergleich
- Verminderung der Komplexität der Gebührenordnung
- Minderung des administrativen Aufwandes bei den Kunden des LBA und innerhalb des LBA.

### **Alternative 1**

Flugsicherheitsabgabe auf Tickets und/oder Kerosinabgabe

Dieses Konzept beruht auf der Grundidee, die Kosten auf den Endverbraucher zu verteilen.

Durch die hohe Nutzerzahl erreicht man eine geringe Gebühr je Nutzer. Eine Umsetzung dieses sehr plausiblen Finanzierungskonzeptes ist leider aufgrund der zur Zeit gültigen gesetzlichen Grundlagen nicht möglich.

### **Alternative 2**

Für die Geschäftsfelder "Luftfahrtunternehmen" und "Betriebe" erfolgt die Umlage der Kosten unter Beachtung des *Äquivalenzprinzips* (= wirtschaftlicher Nutzen) auf den Kunden.

Die Gebühr soll einmal jährlich erhoben werden. Als Umlagefaktoren sollen der Umsatz der Unternehmen und Betriebe oder die Sitzplatz- bzw. Tonnenkilometer bei Luftfahrtunternehmen herangezogen werden.

Für Luftfahrtpersonal sollen abgestufte Festgebühren nach Art und Umfang der Lizenzen und Prüfungen erhoben werden.

Bei der Zulassung von Luftfahrtgerät wird eine vorgangsbezogene Abrechnung der Projekte (Grundgebühr und Arbeitszeit) erwogen.

Die Luftverkehrssicherheit soll durch Erteilung eines gebührenpflichtigen Gütesiegels oder die Erhebung von Einfluggebühren mit finanziert werden.

**Die Vorteile des neuen Systems für die Kunden ergeben sich laut Ausführungen wie folgt:**

Die Belastung der Unternehmen und Betriebe erfolgt entsprechend ihres Marktanteils und damit des Anteils an der Luftfahrt.

*Dadurch soll sich vor allem für kleinere Betriebe ein Vorteil ergeben.*

Der administrative Aufwand wird durch

Erhebung einer Jahresgebühr und der daraus resultierenden  
Minderung des Fakturierungsaufwandes gesenkt,

**sowie**

durch Wegfall von Einzelanträgen,

da mit der Jahresgebühr unterschiedliche in Anspruch genommene  
Leistungen – auch Beratungsleistungen – abgegolten werden und  
somit Vorteile für Unternehmen und Betriebe entstehen!

***Anschließend an diese Erläuterungen folgte eine heftige  
Diskussion.***

Kritisiert wurde die Dauer des Organisationsprozesses.

In den zurückliegenden zwei Jahren habe sich das LBA zu  
sehr mit sich selbst beschäftigt. Dies muß, auch vor dem  
Hintergrund der Mitarbeitermotivation, nun ein Ende haben.  
Von der bei dem ersten Workshop in Seeheim vorhandenen  
Aufbruchstimmung ist nicht viel übrig geblieben.

Zur personellen Ausstattung des LBA wurde festgestellt, daß, nach  
den beabsichtigten Reformmaßnahmen, der heutige Stand gehalten  
oder sogar noch aufgestockt werden müßte.

Dies wäre nicht erforderlich, wenn vorhandene Potentiale zur  
Entlastung des LBA genutzt würden.

Beispielsweise könnten Simulatorüberprüfungen und die Verlänge-  
rungen von Lizenzen der Piloten von den  
Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden.

Ebenso könnte die Industrie in JAA-Gremien zur Unter-  
stützung und Entlastung des LBA  
mitarbeiten.

*Hierzu wäre ein enger Schulterschuß zwischen LBA und Industrie  
notwendig.*

**Zu Bedenken** ist jedoch, daß in bestimmten JAA-Gremien die Luft-  
fahrtbehörde mit Stimmrecht vertreten sein muß.

Die Absicht, die Gebührensätze zu erhöhen, wurde **äußerst kritisch** kommentiert.

Erfolgreich operierende Unternehmen würden mit hohem Aufwand einen sicheren Flugverkehr betreiben und bei Festsetzung der Gebühren nach dem Äquivalenzprinzip durch hohe Gebühren besonders stark belastet.

Angeregt wurde, die Prüfung der Betriebe durch das LBA auf eine Auditierung des QS-Systeme der Unternehmen zu beschränken, schließlich würden die Unternehmen erheblich in ihr QS-System investieren.

Doppelarbeit sollte vermieden werden. Das LBA bestätigte, daß die Entwicklung in diese Richtung ginge.

Die Produkte des LBA und die Produkterstellung werden heute von den Kunden als zu teuer und zu langsam empfunden. Insbesondere dauerten die Musterprüfungen und –zulassungen immer länger.

*Eine große Erleichterung wäre es,*  
wenn das LBA Nachweise in englischer Sprache akzeptieren würde.

*Höhere Gebühren könnten akzeptiert werden,*  
wenn die Bearbeitungsgeschwindigkeit steigt, da dies für Markterfolge der Unternehmen wichtig sei.

*Die Industrie sollte nicht von neuen Vorschriften überrascht werden.*

Veröffentlichte Verordnungen sollten vorher gründlicher überdacht werden und nicht nach Erscheinen ständig geändert werden.

Dieses Verhalten würde die Industrie und auch die Kunden verunsichern und zu einer abwartenden Haltung bringen.

Dies beziehe sich besonders auf die Verordnungen zur Störimmunität von VHF-NAV/COM Geräten und bei der Einführung der Flächennavigation (B-RNAV).

***Gerade hier sei die Industrie sehr spät eingeschaltet worden***

Die Leistungserbringung des LBA **muß** für die Unternehmen zeitlich und finanziell **planbar** sein.

Es wird vereinbart, Detailfragen hierzu bilateral mit dem LBA zu besprechen.

Von Ländern außerhalb der JAA werden BMV und LBA zunehmend gebeten, wie von den Luftfahrtbehörden Frankreichs und Großbritanniens schon lange gehandhabt,

Möglichkeiten für Beratungs- und Unterstützungsleistungen gegenüber den dortigen Betrieben und Luftfahrtbehörden zu schaffen.

Damit würden der deutschen Luftfahrtindustrie neue Märkte und Betätigungsfelder erschlossen und damit auch zum Industriestandort Deutschland beitragen.

Seitens des BMV wurde in diesem Zusammenhang auf die Gründung von AIR EUROSAFE GERMANY hingewiesen und die Absicht, eine "LBA International GmbH" zu schaffen.

Bei der Umsetzung der *JAR-OPS 1*

stellte sich die Frage, ob die erforderlichen Approvals und Acceptances Teil der System-prüfungen des LBA sind oder ob dafür eigene Anträge zu stellen und damit extra Gebühren zu zahlen seien.

Hierzu sind weitere Gespräche mit den Luftfahrtunternehmen erforderlich.

Bei der künftigen geschäftsfeldorientierten Aufbauorganisation des LBA haben die Unternehmen in der Regel innerhalb des LBA nur einen Ansprechpartner. Soweit Aktivitäten eines Unternehmens in die Zuständigkeit mehrerer Geschäftsfelder fallen, ist ein "Koordinator" vorgesehen.

Schwierigkeiten bestehen bei der Zulassung deutscher Produkte in den USA.

So werden ergänzende Musterzulassungen von der FAA nicht anerkannt.

Dagegen erkennt die BRD amerikanische STC's in der Regel ohne größere Probleme an.

Das BMV bestätigte,

daß mit den USA ein Agreement (BASA) getroffen wurde, das Gegenseitigkeit fordere und Schritt für Schritt mit Leben erfüllt werde.

Als erster Schritt werden Maintenance Implementations Procedures (MIP's) unterzeichnet. Durchführungsregelungen für den Bereich Zertifizierung (IPA's), in denen die STC's angesprochen sind, werden zur Zeit zwischen JAA und FAA verhandelt. (H.B.)



### ***B-RNAV – Die nächste Runde***

**A**m 21. Januar 1998 erreichte uns folgendes Schreiben des Luftfahrt-Bundesamtes vom 16. Januar 1998 mit Geschäftszeichen I 331:

*Betr.: Änderung der Musterzulassung von Luftfahrzeugen wegen B-RNAV (GPS Stand-alone Geräte)*

Bezg.: 1) NfL II – 95/97 Bekanntmachung über die Musterzulassung und Verwendung von Flächennavigationsausrüstung

2) NfL II – 80/90 Bekanntmachung über die Änderung der Musterzulassung von Luftfahrtgerät auf der Grundlage eines FAA Supplemental Type Certificate (STC)

Sehr geehrte Damen und Herren,  
aus gegebenem Anlaß gibt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) nochmals folgendes bekannt:

Die Installation eines B-RNAV Systems in ein Luftfahrzeug ist eine große Änderung nach § 13(1) LuftBO.

Sie darf daher nur nach Unterlagen vorgenommen werden, die Gegenstand einer ergänzenden Musterprüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät waren.

In der ergänzenden Musterprüfung ist festzustellen, ob die Unterlagen alle Angaben für die ordnungsgemäße Durchführung und Prüfung der Änderung sowie die entsprechende Ergänzung der Betriebsanweisung enthalten.

Deshalb hat das LBA entschieden, daß die ergänzende Musterprüfung für Luftfahrzeuge nach Part 23, 27 und 29 bzw. vergleichbare Luftfahrzeuge nach den entsprechenden CAR-Vorschriften nur einmal je **Gerätemuster** für **GPS Stand-Alone Geräte** entsprechend dem Punkt 5.4 der NfL II – 95/97 durchzuführen ist, sofern hierbei die o.g. Unterlagen musterunabhängig qualifiziert werden können (Musterinstallation).

Ist bei einem ausländischen Gerätehersteller diese Musterinstallation bereits im Ursprungsland des Geräteherstellers durchgeführt und liegt hierzu ein Supplemental Type Certificate vor, kann eine vereinfachte Musterprüfung nach dem in NfL II – 80/90 beschriebenen Verfahren durchgeführt werden.

Die auf dieser Basis erteilte EMZ wird den Hinweis enthalten, daß die genannten Unterlagen auch für den Einbau in andere als das geprüfte Luftfahrzeugmuster verwendet werden können, ohne daß eine erneute ergänzende Musterprüfung erforderlich wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

(Buchhorn)

- Ende des Schreibens -

Eigentlich könnte man mit dem Inhalt dieses Schreibens höchst zufrieden sein: „**Wir haben es geschafft**“ – die EMZ für jedes einzelne Luftfahrzeugmuster und jedes GPS-Gerät ist vom Tisch und damit der ganze Papierkram und die Kosten!

***Hätte man zu diesem weisen Schluß nicht bereits früher, vor der Veröffentlichung einer Verordnung kommen können?***

Das LBA hat juristische Berater, die sich wesentlich besser in den Gesetzen und Verordnungen auskennen als wir.

Wir Praktiker haben die Behörde bereits vor Monaten in schriftlicher und mündlicher Form gebeten, die Möglichkeit der jetzt erfolgten Regelung zu überprüfen.

**Nein,** zuerst wird eine Verordnung veröffentlicht, der Kunde (des LBA) verunsichert, und dann werden wieder die allzubekanntesten Abstriche gemacht!

**Mein Fazit:**

- ◆ So paradox es auch klingen mag, der pflichtbewußte Kunde, der sofort eine Verordnung ausführt, ist hier der Dumme. Wie die Vergangenheit zeigt, ist Abwarten angesagt. Die Verordnung wird sicher wieder geändert.
- ◆ Wir LTB's wirken bei der Beratung unserer Kunden unglaubwürdig und profitgierig. Was wir heute unseren Kunden empfehlen, stimmt morgen nicht mehr. Auch hier gilt die Parole: Abwarten!
- ◆ Wie ich schon oft bei verschiedenen Gremien hervorhob, will ich auch hier ausdrücklich betonen: Unsere Luftfahrtbehörde selbst macht sich hiermit unglaubwürdig und lächerlich!

Wie heißt das alte Sprichwort: ***„Keiner macht was er soll, jeder macht was er will – und alle machen mit!“***

(H.B.)

## **JAR-21, Zulassungsverfahren für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte**

**A**m 28. Juli 1998 ist die JAR-21 in der deutschen Fassung mit der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft getreten. Das Luftfahrt-Bundesamt hat dies zusammen mit den dafür geltenden Richtlinien (ACJ = Advisory Circular Joint) in der deutschen Fassung in NfL II-85/98 veröffentlicht. (HK)



## **GPS aus dem Rennen ?**

In der Fachzeitschrift "interavia" Nr. 623 vom September 1998 ist enthalten, daß die FAA auf einer ICAO-Konferenz in Rio de Janeiro mitgeteilt habe, daß **GPS** entgegen allen bisherigen Verlautbarungen nicht als alleiniges Navigationssystem ohne Unterstützung eines zweiten Systems zugelassen werden wird. Der Grund liege in der nachgewiesenen Störanfälligkeit des GPS.

Diese Meldung, so sie denn zutrifft, ist eine Bombe.

Als zweite Unterstützungssysteme werden u.a. dreifache Trägheitsnavigationssysteme, VOR/ DME und Loran-C genannt. Ebenfalls sollte danach das bewährte ILS und VOR/DME/NDB-System bestehen bleiben.

Die ursprünglich vom amerikanischen Department of Transportation geplante Abschaltung des Loran-C am Ende des Jahres 2000 wurde auf das Jahr 2008 verschoben. Die entsprechenden Stationen sollen sogar ausgebaut und modernisiert werden.

***Es wäre unter diesen Umständen gar nicht ratsam, die alten Loran-C-Anlagen auszubauen und zu verschrotten. Sie könnten noch/wieder gebraucht werden.***

Außerdem hat sich die USA auf o.g. Konferenz geweigert, eine **Garantie für die dauernde Funktion** des GPS-Systems zu geben. Als Ausweg aus diesem Dilemma wird in Europa die Schaffung eigener Satellitensysteme sowie die Verknüpfung von Loran-C mit GPS diskutiert.

*Dies scheint aber alles noch im Fluß zu sein.*

(HK)

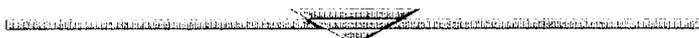


### ***Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Luftfahrtelektronik***

**D**ie Industrie- und Handelskammer Offenbach am Main hat unser Mitglied, Herrn Peter Nordhaus von der Firma Cresta Electronic in Calden auf dem Flughafen Kassel, am 27. Juli 1998 mit Urkunde öffentlich als "Sachverständigen für Luftfahrtelektronik im Rahmen der erteilten Lizenzen" bestellt und vereidigt. Darüber liegt uns die Kopie einer Urkunde vor.

Mitglieder des BPvL sowie auch alle weiteren Personen und Organisationen, die Bedarf für einen solchen Sachverständigen haben, können sich gern über o.g. Firma in 34379 Calden, Tel. 05674-920174, Fax 05674-920170, an Herrn Nordhaus wenden.

(HK)



### ***Bericht des Vorsitzenden des BPvL zur Jahreshauptversammlung am 14. November in Hamburg***

**L**iebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,  
Ich möchte Sie alle recht herzlich begrüßen und Ihnen für Ihre (zahlreiche) Teilnahme danken. Besonders möchte ich dem Sponsor dieser Veranstaltung, der deutschen Lufthansa, dafür danken, daß

sie uns diesen Raum für die Jahreshauptversammlung kostenlos zur Verfügung gestellt hat.

Weiterer Dank gebührt der *Lufthansa* für den geplanten Fachvortrag ihres Mitarbeiters, Herrn Claasen, über die allgemeine Gewährleistung der Lufttüchtigkeit von Verkehrsflugzeugen sowie die fachlich geführte Besichtigung eines Betriebsteiles.

#### Was kann ich Ihnen über das letzte Jahr berichten:

Wir haben Informationen unseres Dachverbandes sowie der nationalen und europäischen Luftfahrtbehörden erhalten, ausgewertet und an sie weitergegeben.

Wir haben Informationen von Mitglieder und Firmen über Stellengesuche und Stellenangebote veröffentlicht und hatten einige Reaktionen darauf zu verzeichnen.

Bei aktuellen Fragen zu Prüferthemen haben wir gegenüber allen nationalen und europäischen Organisationen, Behörden, unserem Dachverband AEI und der Presse Stellung bezogen.

Wir hatten die feste Absicht, am Jahreskongreß unseres Dachverbandes AEI in Edinburgh teilzunehmen.

Dies ist uns nicht gelungen. Unser Vertreter im ATAC-Komitee des AEI, *Herr Kürten*, war leider verhindert. Darauf hat sich *Herr Wirtz*, unser stellvertretender Vorsitzender bereit erklärt, dies zu übernehmen. Wegen Arbeitsüberlastung hat er mich dann gebeten, dies für ihn zu machen. Und ich habe wenige Tage zuvor eine derart schwere Erkältung bekommen, daß ich im Bett bleiben mußte und mein Arzt mir die Reise streng untersagt hat. Bei unserem Dachverband AEI habe ich mich dafür entschuldigt.

**Wir können trotzdem feststellen**, daß der AEI durch seine Vertreter in den Organen des JAA, besonders im Joint Maintenance Committee, wesentliche Verbesserungen in den uns berührenden in Kraft befindlichen und geplanten Regelungen JAR-66, JAR-145 und JAR-147 erreicht hat. Herr Kürten kann uns darüber sicher noch ein paar Worte sagen.

Dem gesamten Vorstand möchte ich für seine Arbeit und Unterstützung danken.

**Zur Neuwahl des Vorstandes möchte ich Ihnen mitteilen, daß ich für das Amt des Vorsitzenden nicht mehr zur Verfügung stehe.**

Aus *gesundheitlichen* und *persönlichen* Gründen fühle ich mich nicht mehr in der Lage, das Amt des Vorsitzenden weiter so durchzuführen, wie ich mir das einmal vorgestellt habe. Ich bitte Sie alle, diesen meinen Wunsch zu respektieren und zu akzeptieren. Ich habe den Verein vor vielen Jahren mitbegründet und von Anfang an geführt. Es ist an der Zeit, daß ein anderes, jüngeres und kompetenteres Mitglieder diese Aufgabe übernimmt und weiterführt.

Wir wollen erst mal einen neuen Vorstand wählen.

Ich schlage Ihnen als

**Vorsitzenden Herrn Wirtz** vor, als

**Stellvertreter Herrn Wahl** und als

**Referent für das Finanzwesen Herrn Diefenbacher**. Als Schriftführer und Referenten für Öffentlichkeitsarbeit erwarte ich einen Vorschlag von Ihnen.

Als **Regionalvertreter** für den Bereich der LBA-Außenstellen Frankfurt, Hamburg, München und Dresden schlage ich wieder die **Herren Nordhaus, Bartkus, Beutinger** und **Hermann** vor.

Für unsere **Vertretung bei unserem Dachverband AEI** ist **Herr Kürten** der geeignete Mann.

Und als **Rechnungsprüfer** schlage ich Ihnen wieder die **Herren Laux** und **Matuszewski** vor, die aus beruflichen Gründen heute leider nicht hier sein können, die aber bereit sind, diese Funktion wieder zu übernehmen.

Unser Hauptproblem ist die zu geringe Mitgliederzahl.

Dagegen müssen wir als erstes alle Mitglieder mobilisieren, in ihren Betrieben mit den Kollegen, die noch nicht bei uns sind, zu sprechen und diese für den BPvL zu werben.

Dann müssen wir versuchen, die Namen aller in Deutschland lizenzierten Prüfer zu erfahren und diese großflächig und professionell ansprechen.

Vom LBA, wo alle diese Namen verfügbar sind, erhalten wir diese Informationen aus Gründen des Datenschutzes nicht.

Deshalb bitten wir alle Mitglieder, uns von Prüfern, die noch nicht Mitglied bei uns sind, die Namen und Anschriften mitzuteilen. Wir werden dann an diese Prüfer einzeln herantreten und versuchen, diese Prüfer als Mitglieder zu gewinnen.

Die Firma *Eurocopter* ist bereit, uns Mitgliedsausweise auf ihre Kosten erstellen zu lassen. Dafür haben wir der Firma *Eurocopter* das Recht eingeräumt, die Rückseite der Mitgliedsausweise zur Selbstdarstellung zu benutzen.

Das haben wir jedoch wegen der geplanten Namens- und Anschriftenänderung bis nach dieser Jahreshauptversammlung aufgeschoben.

Dem LBA, dem BMV, der JAA usw. werden wir unsere „*Prüfer-Info*“ als Medium für Informationen zur Verfügung stellen. Interessierten Firmen und Organisationen, z. B. Prüferschulen, werden wir diese Publikation als Werbeträger anbieten. Erste Angebote zur Werbung liegen bereits vor.

Für die „*Prüfer-Info*“ sollten wir weiter versuchen, von wichtigen Leuten (Fachleute auf einzelnen Gebieten, Mitarbeiter des LBA, des BMV, der JAA, Fachleute unseres Dachverbandes AEI etc.) Leitartikel als Aufhänger zu erhalten.

Für die Erstellung unserer Publikation „*Prüfer-Info*“ haben wir einen Interessenten gefunden, der bereit ist, dies gegen entsprechende Honorierung zu übernehmen.

Weitere Interessenten mit journalistischen Ambitionen sind jederzeit willkommen.

**Unser Standardproblem: Umzug, d.h. Anschriftenänderung** ohne den PVL zu informieren. Ich telefoniere manchmal tagelang durch die Gegend, um verlorene „*Schäfchen*“ wieder einzusammeln. Bitte denken Sie bei einem Umzug o.ä. daran.

Den Vorschlag von der letzten Jahreshauptversammlung, den Verein als Berufsverband umzufirmieren, haben wir in Angriff genommen. Dazu liegt Ihnen eine neue Satzung vor, in der alle Änderungen eingearbeitet sind.

Ich habe die Angelegenheit mit einem Rechtsanwalt besprochen. Dieser hat mit dem zuständigen Amtsgericht Kontakt aufgenommen und erfahren, daß einer Änderung der Bezeichnung nichts im Wege steht.

Der Ihnen vorliegende Satzungsentwurf wurde dementsprechend von unserem Rechtsanwalt überprüft. Wenn Sie diesem Entwurf mit Mehrheit zustimmen, so kann der Vorstand die Änderung über unseren Rechtsanwalt beim zuständigen Amtsgericht offiziell in die Wege leiten.

Unser Finanzvorstand, Herr *Diefenbacher*, hat vorgeschlagen, die Satzungsbestimmung über Mahnungen von ausstehenden Beiträgen so zu ändern, daß ein automatischer Ausschluß bereits nach einer Mahnung erfolgen kann.

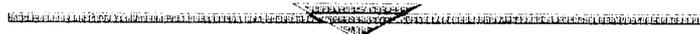
Der Grund sind die hohen Kosten für zwei Mahnungen.

*Ich bitte um Ihre Meinung dazu.*

Der Vorstand ist seit ca. Juli 1998 Abonnent der NfL II und wird alle Mitglieder über wichtige Mitteilungen für Prüfer darin unterrichten. Anfragen über Informationen oder Kopien aus den NfL können jederzeit an den Vorstand gerichtet werden.

Ich danke Ihnen allen für Ihre Bereitschaft, mir zuzuhören, und für Ihre Hilfe.

Herbert Karich, Vorsitzender des PVL



### ***Beschlüsse der Jahreshauptversammlung des BPvL am 14. November in Hamburg***

**L**iebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,  
Am 14.11.98 fand in den Räumen der Lufthansa in Hamburg um 10.00 Uhr die Hauptversammlung statt. Da nur 27 Mitglieder anwesend waren, wurde die Versammlung satzungsgemäß geschlossen und am gleichen Ort und Zeit wieder einberufen.

Zum Protokollführer wurde *Hr. Stephan Wahl* einstimmig gewählt.  
Als Stimmzähler wurde *Hr. Tank* und *Hr. Knaus* von der  
Versammlung einstimmig gewählt.

Der 1.Vorsitzende Hr. Karich verlas den Bericht des Vorstandes  
(sehen sie die vorhergehenden Seiten).

Der Schatzmeister Hr. Diefenbacher trug den Kassenbericht für das  
Geschäftsjahr 1997/98 vor.

Die Kassenprüfung wurde von Hr. Laux und Hr. Matuschewski ohne  
Beanstandung durchgeführt.

*Die Änderung der Satzung §1+4 (Mahnungen) und der  
Mitgliedsbeitrag für Ruheständler und Arbeitslose auf **DM 50**  
zu senken (nach Antrag an den Vorstand) wurde einstimmig  
beschlossen.*

Der alte Vorstand wurde von den Mitgliedern mit 23 ja-0-Nein 4  
Enthaltungen Stimmen entlastet. Es folgte die

#### **Neuwahl des Vorstandes :**

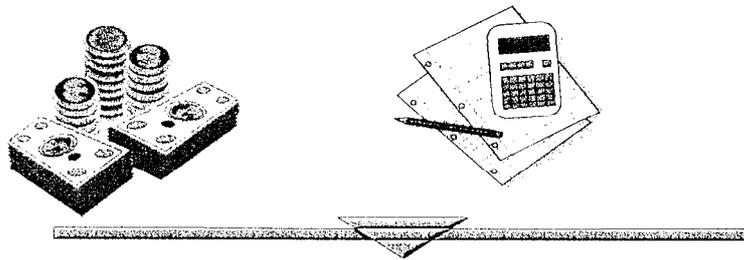
1.Vorsitzender	Herr Ulrich Wirtz
2.Vorsitzender	Herr Stephan Wahl
Schatzmeister	Herr Diefenbacher
Schriftführer	Herr Herbert Karich
AIE Vertreter	Herr Kürten
1 Kassenprüfer	Herr Laux
2 Kassenprüfer	Herr Matuschewski
Sowie als Regional Vertreter :	Herr Beutinger, Herr Nordhaus, Herr Hermann.

Alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig gewählt.

Es wurden **weitere Beschlüsse** für **Werbung , Pressemitteilung**  
und den **Termin der nächsten Hauptversammlung zum 13.11.99**  
**gefaßt.** U.W.

## **Kassenbericht des BPvL für das Geschäftsjahr 1997/98**

**D**er Kassenbericht des BPvL für das Geschäftsjahr 1997/98 ist erstellt und von der Jahreshauptversammlung als ordnungsgemäß bestätigt worden. Er steht jedem Mitglied auf Anforderung zur Verfügung. (HK)



### **JAR-66, wie geht es weiter ?**

**A**uf unserer Jahreshauptversammlung am 14. November in Hamburg hat sich Herr Skibowski von der "Lufthansa Technical Training GmbH (LTT)" freundlicherweise bereit erklärt, uns über den Stand und die Aussichten der für uns so wichtigen europäischen Vorschrift JAR-66 und das dafür vorgesehene Ausbildungskonzept der LTT zu berichten. Die JAR-66 ist am 1. Juni 1998 effektiv in Kraft getreten. In der Bundesrepublik (BRD) kann sie jedoch noch nicht angewendet werden, da die amtliche Veröffentlichung im Bundesanzeiger noch fehlt.

**Offiziell soll die JAR-66 am 1. Juni 2001 in der BRD eingeführt werden.**

Auf Grund der auf der Basis der bisherigen LuftPersV bestehenden Lizenzen und der daraus resultierenden "Großvaterrechte" wird es eine Übergangsfrist bis zum 1. Juni 2011 geben, in der sowohl Prüfer- als auch JAA-Lizenzen gleichberechtigt nebeneinander gelten.

**Nach dem 1. Juni 2011 verlieren alle Prüferlizenzen gem. LuftPersV ihre Gültigkeit.**

Umgeschriebene oder neuerworbene JAA-Lizenzen besitzen hingegen eine unbegrenzte Gültigkeit.

Zusätzliche Eintragungen (neue Muster, Erweiterungen etc.) in bisherige Prüferlizenzen nach LuftPersV können nur noch bis zum Jahr 2011 vorgenommen werden. Bis zu dieser Zeit muß auch die Umwandlung der Prüferlizenzen abgeschlossen sein.

Für eine solche Umwandlung sind bei Avioniklizenzen zusätzlich 2 Tage Schulung "Human Factors und 2 Tage Schulung "Luftrecht" erforderlich. Für Flugwerk/Triebwerkklizenzen kommen noch weitere 4 Tage "Digitaltechnik hinzu.

Die Kosten dafür liegen in der Größenordnung von DM 450.-/Tag

Die **LTT** und **Fairchild/Dornier** sind bereit, bei entsprechendem Bedarf Lehrgänge an 1 bis 3 Wochenenden zu Sonderbedingungen durchzuführen. *(sehen Sie dazu das Schreiben des 1. Vorsitzenden auf Seite 33)*

Um diesen Bedarf festzustellen, bitten wir alle daran Interessierten das auf Seite 34 befindliche Formblatt herauszutrennen oder zu kopieren und ausgefüllt an den BPvL unter der im Kopf dieser Information genannten Anschrift zurückzusenden.

*Wir werden dann das Weitere veranlassen.*

Grundsätzlich bedarf es für eine **JAA-Lizenz der Kategorie A** zu den erforderlichen Fachlehrgängen ohne Vorbildung einer Praxis von 5 Jahren, einer Praxis von 2 Jahren und für einen Fachmann mit dem Nachweis eines anerkannten Basis Trainings einer Praxis von 1 Jahr bis zum möglichen Erwerb einer solchen Berechtigung.

Für den Erwerb einer **JAA-Lizenz der Kategorie B** erhöhen sich diese Praxisforderungen um jeweils 1 Jahr und für den Erwerb der **JAA-Lizenz der Kategorie C** kommen noch einmal 3 Jahre Praxis hinzu, d.h. ohne jede Vorbildung werden 7 Jahre Praxis verlangt.

Bei Vorliegen eines akademischen Grades (Ing., Dipl.-Ing., etc.) reduziert sich diese Praxisforderung bis zur **JAA-Lizenz der Kategorie C** auf 3 Jahre. (HK)

## ***Sicherheit gewichtsabhängig ?***

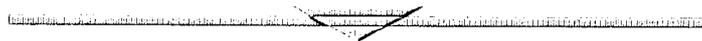
In der JAA wird auf Anregung der Halter von Luftfahrzeugen unter 5'700 KG die Einführung einer technischen JAA-Lizenz "**B 3**" für Luftfahrzeuge unter 5'700 KG mit geringeren Anforderungen an Ausbildung und Erfahrung gefordert.

Dies würde bedeuten, daß Luftfahrzeuge unter 5'700 KG weniger genau und damit kostengünstiger geprüft werden sollen als Luftfahrzeuge über 5'700 KG.

Sicher kann man das mit Einschränkungen vielleicht für eine Cessna 150 mit einem COM sagen. Aber es gibt doch bekanntermaßen viele zweimotorige Luftfahrzeuge unter 5'700 KG, die sich z.B. in ihrer gesamten Avionikusrüstung fast nur durch die Länge der Verkabelung von Luftfahrzeugen über 5'700 KG unterscheiden. Im Bereich Flugwerk/Triebwerk dürfte es ähnlich sein.

Der BPvL unterstützt seinen Dachverband AEI voll in seinem Bemühungen, auf europäischer und internationaler Ebene eine solche "**Schmalspurlizenz**" zu verhindern.

Wir stehen auf dem Standpunkt, daß die Anforderungen an das technische Wissen eines "Certifying Staff" für Luftfahrzeuge unter und über 5'700 KG gleich sind und dementsprechend mit einer Lizenz abgedeckt werden sollen. Der Anspruch der Passagiere wie auch der Menschen am Boden unter den Luftfahrzeugen auf Sicherheit ist bei beiden Arten Luftfahrzeugen gleich. (HK)



## ***Fachleute gesucht ?***

Die Industrie, auch und besonders die großen und kleinen Wartungsfirmen in der Luftfahrt, suchen laufend erfahrene Fachleute, möglichst mit den entsprechenden Lizenzen.

Diese Fachleute kosten natürlich Geld. Die Ausbildung, die Praxis und auch der Erwerb der Lizenzen kostet heutzutage viel Geld, also wollen diese Spezialisten auch ein dem

angemessene Entgelt für ihre Tätigkeiten. All dies stellt natürlich für Wartungsbetriebe einen hohen Kostenfaktor dar.

Nun hat die europäische Wartungsindustrie eine „*clevere*“ Idee entwickelt und zur Diskussion gestellt, wie dieser Kostenfaktor zu verringern ist.

Das Zauberwort heißt "**Zeitarbeitsverträge**".

Mit solchen Verträgen kann man die teuren Fachleute bei sinkendem Bedarf entlassen und bei steigendem Bedarf schnell wieder einstellen und dann auch , sofern nötig, Mehrarbeit durch Überstunden etc. verlangen.

Keine schlechte Idee. Doch sollte man dabei bedenken, daß die Sache auch gewisse Haken hat.

So ist es natürlich problemlos möglich, einen "Fachmann", dessen Aufgabe z.B. darin besteht, täglich Pakete zu packen und zur Post zu fahren, heute einzustellen, ihm zu zeigen, wie die Pakete gepackt werden, ihm den Weg zur Post zu zeigen und schon eine Stunde später oder morgen führt der Mann seine Arbeit voll durch.

Das ist z.B. bei einem Prüfer oder Certifying Staff nicht so einfach möglich.

Der Mann muß sich erst mal in seinem Arbeitsumfeld neu einrichten, seinen Computer auf seine Bedürfnisse einstellen, die gewünschten privaten und firmeneigenen Dateien laden und einrichten, sich in das QSH und die Verfahrensanweisungen der Firma sowie sonstige Firmenvorschriften und Regelungen einlesen, die neuesten amtlichen Veröffentlichungen (z.B. NfL etc.) sowie die neuesten technischen Firmeninformationen etc. studieren und so weiter.

Das dauert alles ein paar Tage, bis der Mann wieder auf dem heutigen Stand der Erkenntnisse ist. Immerhin braucht er etwas mehr Informationen für seine Tätigkeit als nur den "Weg zur Post".

Nach einiger Zeit wird der Mann wieder entlassen, er hat ja einen für die Firma kostengünstigen "Zeitarbeitsvertrag". Er geht nach Hause und ist von den meisten der o.g. Informationen abgeschnitten.

Nach Monaten wird er wieder gebraucht und das Spiel geht von vorn los.

Ob das im Endeffekt sinnvoll und wirklich sehr viel kostengünstiger ist, das ist fraglich. Und ob es der so vielbeschworenen Sicherheit in der Luftfahrt dient, ist auch zweifelhaft. Ich bin der Meinung, daß Zeitarbeitsverträge für bestimmte Tätigkeiten durchaus sinnvoll sind. Für Prüfer von Luftfahrtgerät oder Certifying Staff ganz bestimmt nicht ! (HK)

---

### **Prüferhaftpflichtversicherung**

**L**iebe Kolleginnen und Kollegen, Sie erinnern sich, daß wir vor einigen Jahren über die Versicherungsagentur *Peschke* mit dem Deutschen Luftpool als direktem Rückversicherer der Allianz einen Rahmenvertrag über Prüferhaftpflichtversicherung abschließen konnten.

Gerade die Möglichkeit des Einschlusses des geprüften Luftfahrtgerätes in dem gebotenen Deckungsumfang ist bei Einzelverträgen nicht oder nur sehr schwer möglich. Die Schadenfälle der letzten Zeit, sofern sie überhaupt bekannt werden, zeigen, daß durchaus Handlungsbedarf besteht:

- Übersehen eines gebrochenen Motorträgers bei einer Jahresnachprüfung - Schaden bei Landung wurde dem Prüfer angelastet.
- Übersehen eines beschädigten Brand-Spants bei der Reparatur des Bugfahrwerks - auch hier wurde der Prüfer zur Haftung herangezogen.
- Nicht durchgeführte, aber in Treu und Glauben bestätigte LTA.
- Flugzeug kam beim Start nicht vom Boden weg und raste in einen anschließenden Acker. Angeblich blockierte ein loser Steckverbinder hinter dem Panel das Höhenrudergestänge. Schaden über 1 Mio. DM (!). Die Kontrahenten sind seit über drei Jahren vor Gericht.

**Der berühmte Ausspruch:** *"Das kann mir doch nicht passieren"* klingt sehr überheblich. Im Ernstfall sieht dann doch alles ganz anders aus: Hätte ich doch.....!

Selbstverständlich kann diese Versicherung auch in eine Betriebshaftpflicht eingebunden werden. Lassen Sie sich von Herrn Zeh bei der Firma Peschke (Tel. 089-7 44 81 20) beraten.

Leider ging die Zahl der versicherten Personen auch im Jahre 1997 zurück, so daß per heute lediglich 10 Personen auf den Rahmenvertrag eingestiegen sind.

Besonders die Kündigung eines Prüfers traf mich hart. Ich zitiere wörtlich:

*"....aufgrund der Tatsache, daß sich im letzten Jahr wider Erwarten nicht mehr Prüfer für die Prüferhaftpflichtversicherung entschieden haben, und demzufolge der Versicherungsvertrag nach wie vor recht hoch ist, beabsichtige ich für das nächste Jahr keine Prüferhaftpflicht mehr abzuschließen.....!"*

Zitat Ende.

Meine Damen und Herren, ist das nicht das Pferd am Schwanz aufgezümt? Wenn alle so denken werden, stehen wir plötzlich ohne Versicherung da.

Selbstverständlich versuchen wir auch dieses Jahr den Deutschen Luftpool für eine unveränderte Verlängerung zu gewinnen.

Wir können jedoch nicht verhehlen, daß es äußerst schwierig ist, Sonderkonditionen für einen Rahmenvertrag zu erhalten, der nur von 10 Leuten akzeptiert wird. Eine drastische Prämiensenkung ist nur dann möglich, wenn die Zahl der Teilnehmer deutlich über die Marke 30 rutscht.

Aufnahmeformulare erhalten Sie wie bekannt bei der Geschäftsstelle oder direkt bei

Firma Peschke  
Versicherungsvermittlungen  
Oberes Straßfeld 3  
82065 Baierbrunn/Isartal

(H.B.)

## **Verzeichnis der in der Luftfahrt üblichen Abkürzungen**

**A**us der privaten Sammlung eines Mitgliedes hat der BPvL eine interessante Datei von in der Luftfahrt immer wieder vorkommenden Abkürzungen erhalten.

Auch wenn viele über diese Datei "gähnen" (... alles alter Kaffee ...), könnte es sein, daß doch der eine oder andere oder auch junge Prüfer manchmal etwas ratlos vor irgendeiner Abkürzung stehen, die ja oft wahllos in die Texte eingefügt werden.

Dann kann diese Datei vielleicht helfen.

Auf Anforderung können Mitglieder diese Datei als Diskette im Word-Format erhalten. (HK)

### **Achtung! Achtung!**



*Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns noch die Meldung, das die Firma Fairchild/Dornier zu nachfolgend aufgeführten Terminen Umschulungskurse für die JAR 66 anbietet.*

16.03.-19.03.1999	Digitaltechnik
22.03.-23.03.1999	Human Factors
24.03.-25.03.1999	Aviation Legislation

*und nicht vergessen Mitglieder des BPvL bekommen **10 % Rabatt** bei Fairchild/Dornier und bei Lufthansa Technical Training (LTT).  
Lesen Sie dazu unter Rubrik „Interes“ das Schreiben des Vorsitzenden Ulrich Wirtz auf Seite 33.*

### **Warnung !!!**

**D**er BPvL erhielt ein eigenartiges Schreiben aus Nigeria, in dem er gebeten wurde sein Bankkonto für eine Geldtransaktion in Höhe von ca. 23 Mill. US\$ gegen hohe Beteiligung (20%) zur Verfügung zu stellen.

Nach diversen Recherchen habe ich durch das Bundeskriminalamt, unsere Bank und aus weiteren Quellen erfahren, daß das ein ganz primitiver Versuch von Geldwäsche und Vorschußbetrug darstellt. Abgesehen davon, daß dies verboten ist, besteht auch die Gefahr, daß man in gefährliche Situationen geraten kann. Das kann soweit gehen, daß Einladungen nach Nigeria folgen, die in einer Art Kidnapping mit Lösegeld - Erpressung enden. Sollte also irgend jemand, der wie ich im Ausland freigebig seine Visitenkarten verteilt, ebenfalls solche Post mit hohen Gewinnversprechen erhalten: Finger weg, wegwerfen, nicht antworten. Nähere Details können beim Vorstand des BPvL abgefragt werden. (HK)

### **Liste "Gerätekenblätter Avionik"**

**E**in Mitglied des BPvL hat dem Verband und damit allen Mitgliedern wieder seine selbsterstellte und vom BPvL ständig aktualisierte Liste aller in der Bundesrepublik zugelassenen Avionikgeräte mit Zulassungsnummern und, sofern nötig, sogenannten BZT-Nummern, zur Verfügung gestellt. Diese Liste steht allen Mitgliedern als Ausdruck oder als Word-Datei auf Diskette zur Verfügung. Von Nichtmitgliedern erbitten wir uns eine kleine Spende in Höhe von DM 50.-, wobei wir davon ausgehen, daß niemand sich einfach eine Kopie zieht. Immerhin hat ein Mitglied des BPvL viel Arbeit in diese Datei gesteckt und der Verein dazu noch einiges vom Geld seiner Mitglieder. Es ist schlicht und einfach unfair, sich sowohl um den Mitgliedsbeitrag wie auch um den Obolus für diese Datei zu drücken. (HK)

## STELLENMARKT!

### **Stellengesuche / Stellenangebote**

*Diese Rubrik wollen wir unseren Mitgliedern und den  
Luftfahrtfirmen zur Verfügung stellen.  
Angebote sind willkommen!*

**Damit Sie darauf .....nicht angewiesen sind !**



## PREISLISTE FÜR WERBUNG IN DER BPVL INFO (PRÜFER INFO)

Bergisch Gladbach, am 7. Februar 1999

Die Prüfer Info wird jährlich mindestens zwei- maximal viermal jährlich an alle Mitglieder und verschiedene Organisationen versandt.

**Die angegebenen Preise sind bis zur Herausgabe einer neuen Liste gültig.**

**Aus technischen Gründen können zur Zeit nur Texte in Word bis Version 97 verwendet werden.**

Graphik ist somit nur in schwarz / weiß möglich.

Änderungen diesbezüglich werden in der neuen Preisliste mitgeteilt.

Die Preisangaben werden pro Ausgaben im Jahr berechnet (Max. 4 Ausgaben, Min. 2 Ausgaben)

Anzeige DIN A5/1	Einmalig	790DM + 16% Mwst	126.40DM	916.40 DM
Anzeige DIN A5/1	Ganzjährig (2-4 mal)	553DM + 16% Mwst	88.48DM	641.48 DM
Anzeige DIN A5/2	Einmalig	400DM + 16% Mwst	58.20DM	458.20 DM
Anzeige DIN A5/2	Ganzjährig (2-4 mal)	280DM + 16% Mwst	44.80DM	324.80 DM
Anzeige DIN A5/4	Einmalig	200DM + 16% Mwst	32.00DM	232.00 DM
Anzeige DIN A5/4	Ganzjährig (2-4 mal)	180DM + 16% Mwst	28.80DM	208.80 DM

Änderungen nach Absprache sind möglich, sollten jedoch schriftlich festgelegt werden.

Bei Beilagen wird eine Bearbeitungsgebühr von 180 DM zuzüglich der entsprechend steigenden Versandkosten erhoben, die Mehrwertsteuer ist hinzuzurechnen.

Das Format darf DIN A 5 nicht überschreiten.

Die erste Werbung ist kostenfrei.

Ulrich Wirtz, Vorsitzender des BPVL

## INTERNES!

NACHFOLGEND FINDEN VERBANDSINTERNE INFORMATIONEN IHREN PLATZ

### Vorstellung des Vorstandes:

#### 1. Vorsitzender Ulrich Wirtz



geb. 02.04.1949  
Beruflich tätig bei der Firma  
Aviation Center Cologne GmbH

Schützheider Weg 25 in 51465 Berg, Gladbach  
Tel. 02202 39356, Fax 02202 458311,  
E-mail [Wirtz.NUT@T-online.de](mailto:Wirtz.NUT@T-online.de)

#### 2. Vorsitzender Stephan Wahl



Beruflich tätig bei der Firma Airmarin  
Zur Zeit leider aus beruflichen Gründen nicht  
zu erreichen

Er wird sich also später vorstellen.

#### Schatzmeister Holger Diefenbacher



geb. 22.05.1960  
In der Luftfahrt seit 1979, Dipl.-Ing (F.H.)  
beruflich tätig bei der Firma Daimler Chrysler  
Aerospace Airbus GmbH

Seestücken 6 In 22952 Lutjensee  
Tel. 04154-7168, Fax. 04154-741029

#### Schriftführer Herbert Karich



Mitgründer und jahrelanger Vorsitzener  
des PvL und des jetzigen BPvL

Im wohlverdientem Ruhestand.  
Seine Anschrift befindet sich auf  
jedem BPvL Dokument.

Der neue Vorstand bedankt sich herzlich für  
seine vergangene und seine zukünftige  
Mitarbeit. Ihn vorzustellen ist überflüssig, denn  
jeder kennt ihn.

## Erwerb der JAR 66 Lizenz

Liebe Kollegen/innen und Mitglieder !

Der BPvL hat sich mit mehreren Schulen in Verbindung gesetzt, hier das Ergebnis:

**Für Mitglieder** des BPvL gibt es ab sofort **einen Bonus von 10%** bei den notwendigen Lehrgängen zur Umschreibung der LBA-Lizenz auf JAR 66, bei **LTT** und **Dornier/Fairchild**.

Der Umfang für Triebwerk-Zelle Prüfer/innen ist Aviation Legislation , Human factors und bei Bedarf (keine Nachweise vorhanden) Digitaltechnik. Für Avionic-Prüfer/innen sind die Lehrgänge Aviation Legislation und Human factors notwendig.

Auf den vorherigen Seiten sind Angebote der Firmen **Lufthansa Tech.Training** und **Dornier Farchild** aufgeführt. Über eine rege Nutzung der Vergünstigung würden wir uns freuen.

(Bitte benutzen Sie das umseitige Formular)

Der BPvL hat darüber hinaus auch Möglichkeiten für Prüfer/innen geschaffen, die noch nicht Mitglied des BPvL sind, in Form von Wochendlehrgängen, die durch die Anzahl (mindestens 12-15 Personen) günstiger werden.

Der BPvL unterstützt die Koordination über e-Mail Adresse: <a href="mailto:Wirtz.NUT@t-online.de">Wirtz.NUT@t-online.de</a> .
--

Also ein guter Grund auch Kollegen/innen zu überzeugen in der Gemeinschaft mitzumachen. Dies sind doch vortreffliche Argumente.

Die Firma **EUROCOPTER** in Kassel-Calden bietet in diesem Jahr in der Zeit vom 22.03.1999 bis 07.05.1999 Lehrgänge für die Gleichwertigkeitsprüfung zum Erwerb der Klasse 1 an . Eine interessante Möglichkeit für angehende Prüfer/innen.

Ich bitte Sie diese Information weiterzuleiten

Ansprechpartner EUROCOPTER ist Herr Hausner Telefon 05674-9988-66.

Ich möchte mich hiermit nochmals bei allen oben genannten Schulen für die gute Zusammenarbeit bedanken. U.W

## Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)

(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Frauenstraße 298, D-53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel.: 00-49-(0)2247-6495, Fax: 00-49-(0)2247-75097

### Nachschulung zur Umschreibung einer Prüferlizenz in eine JAA-Lizenz

Ich habe die Absicht, meine Prüferlizenz in eine JAA-Lizenz umschreiben zu lassen. Dazu benötige ich gem. JAR-66 etc. eine Nachschulung in den Fächern "Human Factors", "Luftrecht" und eventuell "Digitaltechnik". Ich bin als Mitglied des BPvL an einer vom BPvL vermittelten Schulung interessiert.



Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon/Fax: \_\_\_\_\_ e-Mail: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon/Fax: \_\_\_\_\_ e-Mail: \_\_\_\_\_

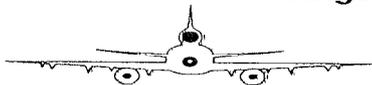
Prüfer-Klasse: \_\_\_\_\_ Fachrichtung: \_\_\_\_\_

Ort:/Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_



Die o. erfragten Daten werden in einer EDV-Anlage gespeichert. Der Verein versichert, daß diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Vereins dienen und nicht weitergegeben werden.

## Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Frauenstraße 298, D-53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel.: 00-49-(0)2247-6495, Fax: 00-49-(0)2247-75097

### Aufnahmeantrag

Zur Mitgliedschaft im Berufsverband der Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im BPvL e.V.

Name:..... Vorname:.....

Anschrift:.....  
.....

Telefon/Fax:..... e-Mail.....

Firma:.....

Adresse:.....  
.....

Telefon/Fax:..... e-Mail.....

Prüfer-Klasse:..... Certifying Staff:.....

Fachrichtung:.....

Ort/Datum:..... Unterschrift:.....

Der Vereinsbeitrag beträgt DM 90,- pro Jahr!

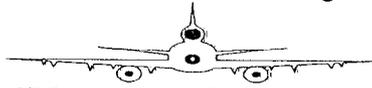
Beitragssonderregelungen sind direkt beim Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandsstatuten ersichtlich.

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie zum Beginn unseres Geschäftsjahres nach dem 1. OKT eine Beitragsrechnung unseres Finanzreferates, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt.

Die o.a. persönlichen Daten werden in einer EDV-Anlage des Verbandes gespeichert. Der Verband versichert, daß diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Verbandes dienen und nicht ohne Einwilligung des Verbandes weitergegeben werden.

Änderungen Ihrer Daten Bitte direkt an den Vorstand des Berufsverbandes melden!!!

## Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPVL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Frauenstraße 298, D-53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel.: 00-49-(0)2247-6495, Fax: 00-49-(0)2247-75097

### Anschriftenänderung

Meine neue Anschrift, neue Firma oder Änderungen der Lizenz sind wie folgt:

Name:.....Vorname:.....

Anschrift:.....  
.....

Telefon/Fax:.....e-Mail:.....

Firma:.....

Anschrift:.....  
.....

Telefonn/Fax:.....e-Mail:.....

Prüfer-Klasse .....Certifying Staff.....

Ort/Datum: .....Unterschrift: .....

Die o. erfragten Daten werden in einer EDV-Anlage gespeichert. Der Verein versichert, daß diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Vereins dienen und nicht weitergegeben werden.

***Europa hier , Europa da..... eine verdammt anstrengende Dame!***

**„...Soll ich nun eine neue *Europa* - Lizenz ..... oder ..lieber nicht?**

**Bis jetzt sind ja nur die Großen (über 5,7t) betroffen.....“**

**Auf jeden Fall:**

**3 Dinge braucht der Prüfer für die neue uneingeschränkte JAR-66 Lizenz:**

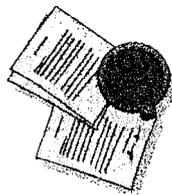
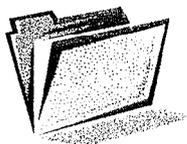
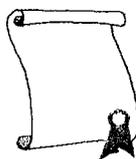
**1 Paßbild      *Kolle Riger\****



**1 Antrag  
Form 19.1**

**&**

**Lehrgangsnachweise**



Jan.	Feb.	März	Apr.	Mal.	Jun.
1. Fr <i>JAR 66 in Kraft</i>	1. Mo	1. Mo	1. Do	1. Sa	1. Di
2. Sa	2. Di	2. Di	2. Fr	2. So	2. Mi
3. So	3. Mi	3. Mi	3. Sa	3. Mo	3. Do
4. Mo	4. Do	4. Do	4. So	4. Di Hum. Fakt.	4. Fr
5. Di	5. Fr	5. Fr	5. Mo	5. Mi ↓	5. Sa
6. Mi	6. Sa	6. Sa	6. Di	6. Do Avia. Leg.	6. So
7. Do	7. So	7. So	7. Mi	7. Fr ↓	7. Mo Digit. Tech.
8. Fr	8. Mo	8. Mo	8. Do	8. Sa	8. Di
9. Sa	9. Di	9. Di	9. Fr	9. So	9. Mi
10. So	10. Mi	10. Mi	10. Sa	10. Mo	10. Do ↓
11. Mo	11. Do	11. Do	11. So	11. Di	11. Fr
12. Di	12. Fr	12. Fr	12. Mo	12. Mi	12. Sa
13. Mi	13. Sa	13. Sa	13. Di	13. Do	13. So
14. Do	14. So	14. So	14. Mi	14. Fr	14. Mo
15. Fr	15. Mo	15. Mo	15. Do	15. Sa	15. Di
16. Sa	16. Di	16. Di Digit. Tech.	16. Fr	16. So	16. Mi
17. So	17. Mi	17. Mi	17. Sa	17. Mo	17. Do
18. Mo	18. Do	18. Do	18. So	18. Di	18. Fr
19. Di	19. Fr	19. Fr ↓	19. Mo	19. Mi	19. Sa
20. Mi	20. Sa	20. Sa	20. Di	20. Do	20. So
21. Do	21. So	21. So	21. Mi	21. Fr	21. Mo
22. Fr	22. Mo Avia. Leg.	22. Mo Hum. Fakt.	22. Do	22. Sa	22. Di
23. Sa	23. Di ↓	23. Di ↓	23. Fr	23. So	23. Mi
24. So	24. Mi	24. Mi Avia. Leg.	24. Sa	24. Mo	24. Do
25. Mo	25. Do	25. Do ↓	25. So	25. Di	25. Fr
26. Di	26. Fr	26. Fr	26. Mo	26. Mi	26. Sa
27. Mi	27. Sa	27. Sa	27. Di Digit. Tech.	27. Do	27. So
28. Do	28. So	28. So	28. Mi	28. Fr	28. Mo Hum. Fakt.
29. Fr		29. Mo	29. Do	29. Sa	29. Di ↓
30. Sa		30. Di	30. Fr ↓	30. So	30. Mi
31. So		31. Mi		31. Mo	

...▶ Lehrgänge bei Fairchild/Dornier

→ Lehrgänge bei Lufthansa Technical Training