

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

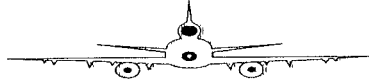
**Info 2/99
für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: 15. Oktober 1999

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort & Impressum	S.01
2.	Prüferhaftpflichtversicherung	S.03
3.	Sinn- und Unsinn im Cockpit	S.04
4.	EDV und das Jahr 2000	S.06
5.	Freigabeberechtigtes Personal in der Gesetzgebung	S.07
6.	Verbindlichkeit der Techn. Mitteilungen der Hersteller	S.08
7.	JAR-66 für unter 5700 Kg	S.09
8.	Vignette für Sichtflieger	S.16
9.	JAR-66 und JAR 147 in amtl. deutscher Übersetzung	S.16
10.	Unser LBA – leib und „teuer“	S.17
11.	Wichtige NfL`s für Prüfer von Luftfahrtgerät	S.18
12.	Leserbrief zur NfL II-70/99	S.21
13.	Einladung zur Mitgliederversammlung	S.26
14.	Tagesordnung zur Mitgliederversammlung	S.28
15.	Grey Corner	S.30
16.	Stellenmarkt	S.32
17.	An- und Verkauf	S.33
18.	Werbung / Anzeigen	S.33
19.	Preisliste für Werbung in der BPvL Info	S.38
20.	Internes	S.39
21.	Anreise zur Mitgliederversammlung	S.43

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

VORWORT

Liebe Mitglieder , Kollegen und Freunde,

hiermit möchte ich Euch herzlich zur nächsten **Hauptversammlung** einladen. Dazu eine formelle Einladung und die Tagesordnung auf den Seite 22-24.

Im Verband ist alles soweit unter positiven Vorzeichen zu betrachten , und ich hoffe, dass Euch die neue Info zusagt. Die Tendenzen sind klar zu erkennen, soweit es diese Ausgabe betrifft, die **Anzahl der Werbung und sonstigen Informationen steigt**.

Ich würde mich freuen aus Eurem Kreise , Adressen von Firmen zu erhalten , die sich für eine Anzeige in der nächsten Ausgabe interessieren.

Durch diese Werbung, die gleichzeitig informativ ist, kommen wir dem Ziel näher, demnächst die Ausgabe der **INFO** in noch besserer Qualität und Professionalität zu gestalten.

Die beigefügten „**Aufkleber**“ dienen dazu unsere Verbandszugehörigkeit sichtbar zu machen. In diesem Sinne ,

Ulrich Wirtz
1.Vorsitzender BPvL



Unsere Autoren waren:

(HK) = Herbert Karich
(ED) = Ernst Dipper
(UW) = Ulrich Wirtz

Prüferhaftpflichtversicherung

Der BPvL hat vor Jahren mit viel Mühe für unsere Mitglieder eine besondere Prüferhaftpflichtversicherung organisiert.

Leider war die Reaktion der Mitglieder darauf sehr mäßig, d.h. die Anzahl der Mitglieder, die diese Versicherung in Anspruch genommen haben, ist nie über 10 hinausgekommen.

Es ist natürlich klar, dass man damit keine „Versicherung“ im Sinne des Wortes aufrechterhalten kann. Unsere zuständige Versicherungsagentur hat uns also wie jedes Jahr wieder darauf aufmerksam gemacht, dass es nur mit Mühe möglich war, diese Versicherung weiterzuführen.

Ich möchte es nicht versäumen, Ihnen allen dieses Schreiben zur Kenntnis zu bringen und Sie darauf hinweisen, dass wir den über den BPvL laufenden Vertrag wahrscheinlich ab 2000 nicht mehr aufrechterhalten können.

Hier das Schreiben der zuständigen Versicherungsagentur Peschke:

*„... wir kommen zurück auf das Mitte Dezember geführte Telefonat. Leider ist die Zahl der versicherten Personen auch im Jahr 1998 **nicht über 10** hinausgekommen, so dass es doch einiger Überredungskunst bedurfte, den Rückversicherer von der notwendigen Verlängerung des Rahmenvertrages zu überzeugen. Wir konnten erreichen, dass der Vertrag nochmals um ein weiteres Jahr verlängert wird, d.h. es bleibt derzeit bei dem eingebauten Rabatt von 15%. Versicherer und Rückversicherer gehen jedoch davon aus, dass im kommenden Vertragsjahr die Zahl der Teilnehmer spürbar zu wachsen beginnt. Erst ab einer Zahl von **20 bis 30 Teilnehmer** ist es möglich, weitere Zugeständnisse im Bereich der Einzelprämie durchzusetzen. Wir möchten Sie bitten, in Ihrer internen Mitteilung an die Mitglieder nochmals und eindringlich auf den in den meisten Fällen nicht abgesicherten Bereich der Prüfertätigkeit hinzuweisen.“*

Gerade die Möglichkeit des Einschusses der geprüften Maschine in den gebotenen Deckungsumfang ist bei Einzelverträgen nicht oder

nur sehr schwer möglich. Die Schadensfälle der letzten Zeit, so sie überhaupt bekannt werden, zeigen, dass durchaus Handlungsbedarf besteht.

- z. B. versehentlich falsche Übertragung von Laufzeiten zwischen Nachprüfschein und Bordbuch **oder**
- Übersehen eines gebrochenen Motorträgers bei einer Jahreskontrolle **oder**
- Übersehen eines beschädigten Brandschottes bei der Reparatur eines beschädigten Bugfahrwerkes **oder**
- Vergessener Anschluss der Warmluftzuleitung zur Frontscheibe mit anschließender Schädigung der Elektronik durch Überhitzung **oder**
- Versehentlich falsche Montage eines Elektronikbauteiles, die zur Teilblockierung der Steuerelemente führte **oder**
- bestätigte, aber dann vergessene und somit nicht durchgeführte LTA's.

Ich glaube, diese Beispiele genügen, um dem erfahrenen Prüfer vor Augen zu führen, was alles auf seine Haftung als verantwortlicher und unterzeichnender Prüfer zurückschlagen kann.

Alle Mitglieder sollten sich dies vor Augen führen und ernsthaft die Notwendigkeit einer solchen Versicherung durch den Kopf gehen lassen!

Nähere Informationen durch die Geschäftsstelle des BPvL. (HK)



Sinn und Unsinn im Cockpit

MAlcolm Mac Pherson, Journalist und Vielflieger, wollte zur Verminderung seiner Flugangst feststellen, was in kritischen Situationen so alles im Cockpit zwischen den beiden Piloten ausge-

tauscht wird.

Hier einige interessante Beispiele:

Diskussion nach dem optischen Verlust der Landebahn

„Wo ist denn die Runway?“

„Keine Ahnung, aber gerade war sie noch da.“

„Und wie kriegen wir sie jetzt wieder her?“

**oder eine Unterhaltung über einen bereits schmelzenden
Kabinenboden**

„Wird das Ding wirklich weich?“

„Riechst Du denn nichts?“

„Ja, schon, aber das hatte ich schon mal.“

oder ein Streitgespräch über Landen oder Durchstarten

Kopilot: „Durchstarten“

Kapitän: „Hände weg vom Steuerknüppel“

Kopilot: „Durchstarten“

Kapitän: „Nein, nicht, Mann, Du bringst uns alle um“

Crash, Kopilot: „Ich bin ganz ok“

Kapitän: „Warum hast Du die Maschine hochgezogen? Wir waren doch schon auf der Landebahn. Mit voller Schubumkehr.“

Kopilot: „Ich wollte eben durchstarten.“

oder schlichtes hilfloses Gestammel wie

„Uh, wo? Was? Sind wir? Machen wir? Wir fliegen, äh, ohne Geschwindigkeit. Runter? Rauf? Wohin, wohin?“

oder ein schlichtes

„Fuck off“, nachdem er vergessen hatte, das Fahrwerk auszufahren.

Solche und weitere Absurditäten aus dem Cockpit hat Mac Pherson in einem unterhaltsamen Buch aus den amtlichen Protokollen des CVR zusammengestellt. Ängstlichen Gemütern sei von der Lektüre abgeraten.

Unterhaltsam ist auch die Cockpitkonversation in einer zweimotorigen Zubringermaschine, wo der Kapitän sich scheute, zwischen den Passagieren hindurch auf die hinten liegende Bord -

Toilette zu gehen.

Er tat es doch. Sein Kopilot benutzte die Gelegenheit, der Flugbegleiterin die Warnsignale im Cockpit vorzuführen, mit Erfolg. Er bemerkte dabei nicht die Vereisung des Höhenleitwerkes: Panik, Absturz, Totalverlust.

Immerhin gibt es in dieser Ansammlung von Cockpitsprüchen auch Meisterleistungen im Cockpit, die, wie man es als Passagier eigentlich erwartet, zeigen, dass Piloten und Kopiloten Könner ihres Faches sind.

(Auszugsweise aus einem Artikel in der Zeitschrift „Der Spiegel“ 4/99)



EDV und das Jahr 2000 ?

Sicher ist fast jedem das Thema, Aufhänger zahlreicher Meldungen in Presse, Funk und Fernsehen, bis zum Erbrechen bekannt.

Das hindert unser „liebes“ LBA trotzdem, und wahrscheinlich sogar zu Recht, nicht daran, uns in der **NfL II, 21/99**, noch einmal auf die dadurch eventuell entstehenden Probleme hinzuweisen.

Es geht ja bei uns nicht nur um die Rechner und deren eventuellen fälschlichen Rücksprung in das Jahr 1900 an Stelle des gewünschten Jahres 2000. Immerhin sind in unserem Metier noch eine ganze Reihe hochkomplizierter Systeme im Flugzeug von der genauen Jahresangabe betroffen.

Und das nicht nur in der Avionik. Auch Rechner im Bereich Flugwerk und Triebwerk arbeiten mit Jahreszahlen.

Weiter gibt es viele sogenannte „Embedded Chips“ in vielen Nebengeräten von einfachen Uhren mit Datums- und Wochentagangaben bis zu Klimasteuerungen mit Wochentagsangabe etc. Sofern die Hersteller und Programmierer dieser Geräte nicht in weiser Voraussicht die Jahreszahlen vierstellig in den

Geräten verwendet habe, sind Probleme zu erwarten.

Nach Ansicht von Fachleuten folgt am **29. Februar 2000** das nächste Problem.

Nach diesem Tag wird gemäß der 4-Jahresregel ein Tag zum Ausgleich unseres Kalenders an das Sonnenjahr ausgelassen (Schaltjahr, trifft in jedem Jahr, das durch 4 teilbar ist, zu). Dazu kommt aber, das unsere fleißigen Astronomen eingeführt haben, diese Regel sei zur Anpassung an das Sonnenjahr alle 100 Jahre auszusetzen. Und um die Sache total verrückt zu machen ist festgelegt, diese Ausnahme wiederum alle 400 Jahre auszusetzen.

Alles dies trifft am 29. Februar 2000 zu. Ist das nicht berücksichtigt oder falsch einprogrammiert, dann läuft womöglich wieder einiges schief.

Die Techniker, die mit den Geräten und Systemen vertraut sind, sollten sich sicher sein oder sich diese Versicherung vom Hersteller der Geräte besorgen, dass dies nicht passieren kann oder sich die nötigen SB's zur Umstellung besorgen.

Sicher ist der jeweilige Besitzer oder Halter der entsprechenden Geräte im Endeffekt dem LBA gegenüber für das richtige Funktionieren der Anlagen verantwortlich.

Aber diese unsere Kunden werden ja uns für auftretende Fehler verantwortlich machen, vor allem, wenn wir die Betriebstüchtigkeit oder Lufttüchtigkeit kraft unserer Lizenz bestätigt haben. Es bleibt also doch an uns hängen. **Deshalb: Vorsicht und Umsicht !** (HK)



Freigabeberechtigtes Personal in der Gesetzgebung

Mit Änderung der betroffenen Gesetze im vorigen Jahr ist neben dem bisherigen Begriff „**Prüfer von Luftfahrtgerät**“ der in JAR 145 festgelegte neue Begriff „**Freigabeberechtigtes Personal**“ auch in der deutschen Luftfahrtgesetzgebung aufgetaucht.

Für uns besonders von Bedeutung ist die Änderung der „**Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)**“ vom März 1999.

Dabei wurde im zweiten Abschnitt der neue „**Absatz 1a**“ mit dem neuen „**§ 111a**“ eingeführt, in dem als Voraussetzungen die JAR 66, 145 und 147 angeführt werden.

Dabei wird festgestellt, dass bisher nur die JAR 66 und 147 in deutscher

Übersetzung im Bundesanzeiger veröffentlicht worden sind und in soweit in der Bundesrepublik Gesetzeskraft haben.

Für die **JAR 145** trifft das *also* nicht zu.

Dementsprechend ist die Verbindlichkeit der JAR 145 in der Bundesrepublik derzeit zumindest noch in der Schwebe. (HK)



Verbindlichkeit der Technischen Mitteilungen der Hersteller

In regelmäßigen Abständen erhält der BPvL Anfragen von Mitgliedern über die *Verbindlichkeit* von **ASB's**, **SB's** etc.. Die Diskussion darüber, ob, solange diese Anweisungen **noch keine LTA's** sind, verbindlich oder nicht, flammt regelmäßig wieder auf.

Der Verband hat auf eine neuerliche Anfrage eines Mitgliedes ordnungsgemäß die zuständige Behörde um sachkundige und amtliche Auskunft gebeten.

Leider war die Antwort des LBA, vertreten durch Herrn Marquardsen, nicht gerade besonders aufschlussreich.

Hr. M. ist der Meinung, dass eine „*Neubetrachtung der Problematik*“ *derzeit nicht erforderlich ist und verweist auf die bekannte NfL II-8/96.*

Ich habe mir diese NfL genau angesehen und bin danach zu folgendem Schluss gelangt:

- Technische Mitteilungen der Hersteller sind nicht verbindlich. Ihre Durchführung ist in das Ermessen des Luftfahrzeughalters gestellt.
- Technische Mitteilungen des Herstellers, die große Änderungen (was ist eine große Änderung ?) beinhalten, dürfen erst nach Musterzulassung gem. § 5 LuftVZO durchgeführt werden.
- Festlegungen und Änderungen von zulässigen Betriebszeiten in den Technischen Mitteilungen der Hersteller sind gem. § 4 der LuftBO immer zu beachten.

Damit ist der *Halter* und der am Luftfahrzeug tätige *Wartungsbetrieb* immer gehalten, alle Technischen Mitteilungen der Hersteller nach **diesen drei Punkten** zu beurteilen und entsprechend zu beachten.

Im Zweifelsfall (große Änderung oder nicht) ist die zuständige Behörde, hier das LBA, zur sachkundigen und amtlichen Auskunft verpflichtet.

Ich gehe davon aus, dass dies auch so erfolgt. (HK)



JAR-66 für unter 5'700 Kg

Am **17. Mai 1999** fand auf Einladung des Luftfahrtbundesamtes in Bonn im Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen eine **Informationsveranstaltung zur geplanten Erweiterung der bekannten JAR-66 auf Luftfahrzeuge unter 5'700 Kg** statt.

Leiter der Veranstaltung war Herr Beck vom Luftfahrtbundesamt. Der Hauptteil der Veranstaltung wurde von Herrn Bob Williams, JAA, durchgeführt, allerdings dann in Englisch. Dies ist aber für uns alle kein Problem, da Englisch sozusagen das Abitur für Prüfer oder künftig „*Certifying Staff*“ darstellt.

Es waren etwa 60 bis 80 Teilnehmer anwesend, wovon sicher der überwiegende Teil Prüfer waren. Darunter befanden sich neben den Vertretern unseres Berufsverbandes, Herrn Wirtz, Herrn Wahl und Karich, eine ganze Reihe bekannte Figuren aus der Luftfahrt. Herr Beck betonte in der Einleitung, dass die JAR-66 über die letzte Änderung der LuftPersV vom 23. DEZ 1998 ab 1. JAN 1999 in Kraft gesetzt ist.

Bob Williams sprach über die geplante Erweiterung der JAR-66 auf Luftfahrzeuge unter 5'700 Kg.

Dabei sagte er, dass das vom LBA derzeit in **Deutschland** umgesetzte **JAR-66 System** von der JAA noch nicht anerkannt ist,

d.h. das LBA kann momentan noch keine JAR-66-Lizenzen erteilen.

Dies soll jedoch in Kürze der Fall sein !

Bei der Umsetzung der bisherigen Prüferlizenzen für Luftfahrzeug **über 5700 Kg** in JAR-66-Lizenzen gibt es die Möglichkeit, **mit** bestimmten Nachschulungen (z.B. für das Gebiet Human Factors etc.) eine unbegrenzte JAR-66-Lizenz zu erwerben **oder ohne weitere Schulungen** auf der Basis der bisherigen Prüferlizenz eine begrenzte (limitierte) JAR-66-Lizenz zu erwerben. Für diese letztere Lizenzen gibt es ebenfalls keine zeitliche Limitierung, ab der sie ungültig wird.

Das LBA zusammen mit der JAA führt in vielen europäischen Metropolen eine ähnliche Veranstaltung vor.

Dabei werden zur Erweiterung der JAR-66 auf Luftfahrzeuge unter 5700 Kg drei Optionen mit einigen Unteroptionen vorgestellt.

Die Teilnehmer werden mit Hilfe eines Fragebogens um ihre Meinung gebeten, d.h. *sie können quasi eine Option wählen*.

Die JAA beabsichtigt, sich bei der Ausarbeitung eines endgültigen Vorschläge weitestgehend an der Mehrheit der abgegebenen Stimmen zu orientieren.

Grundsätzlich braucht die Freigabe eines gewerblich genutzten Luftfahrzeuges zum Service eine personengebundene JAR-66-Lizenz und eine firmengebundene JAR-145-Ermächtigung.

Für nichtgewerblich genutzte Luftfahrzeuge ist dies, so die bisherige Planung, nicht mehr der Fall.

Hier wird nur eine personengebundene JAR-66-Lizenz benötigt, d.h. dass eigentlich auch gar keine JAR-145-Anerkennung gefordert ist. Dies führte zu einigen Diskussionen und konnte nicht abschließend geklärt werden.

Die bisherige Fassung der **JAR-66** umfasst den geforderten technischen Standard für künftigen Certifying Staff, die sogenannten „Großvaterrechte“ für die bisherigen Prüfer und die Umsetzungen bisheriger Prüferlizenzen in JAR-66-Lizenzen.

Neue Lizenzen ab 1. JUN 2001 müssen JAR-66 entsprechen. Überraschend kam die Ankündigung, die bisherige JAR-66 für

Luftfahrzeuge über 5'700 Kg bei
Hubschraubern bis auf Hubschrauber von 2'730 Kg
auszudehnen.

Dies wirft natürlich bei der Umsetzung von bisherigen Prüferlizenzen für Hubschrauber sowie der Einführung der geplanten JAR-66 für Flugzeuge unter 5'700 Kg und Helikopter unter 2'730 Kg gewisse Probleme auf. Auch das konnte nicht abschließend geklärt werden.

Bob Williams stellte uns dann die von der JAA entworfenen 3 Optionen für eine JAR-66 für unter 5'700 Kg Luftfahrzeuge und unter 2'730 Kg Hubschrauber vor.

Option 1 beinhaltet die *Erweiterung* der bestehenden Basiseinteilung *B1 für Mechaniker* und *B2 für Avioniker* auf sogenannte „*Kleine Luftfahrzeuge*“ (Light Aircraft) in folgende Unterkategorien:

- B1.1 Turbinenflugzeuge (Aeroplanes Turbine)
- B1.2 Kolbenflugzeuge (Aeroplanes Piston)
- B1.3 Turbinenhubschrauber (Helicopters Turbine)
- B1.4 Kolbenhubschrauber (Helicopters Piston)
- B2 Avionik (Avionics)

B1 enthält jeweils auch Triebwerk und Elektrik. Es gibt in dieser Option keine Klasse A und C wie bei Luftfahrzeugen über 5'700 Kg.

Diese Option erfordert einen typengebundenen Aufwand für Schulung, Training und Prüfung, der nahe an den für Luftfahrzeuge über 5'700 Kg heranreicht, d.h. es besteht dazu kein gravierender Unterschied.

Da es ja bekanntermaßen auch *unter 5'700 Kg Luftfahrzeuge* mit einer Flugwerk-, Triebwerk und vor allem Avionikausrüstung gibt, die an das Niveau größerer Luftfahrzeuge gut heran-, ja sogar manchmal darüber hinausreichen, ist der *Unterschied* in Lizenz, Schulung, Prüfung etc. *kaum nachzuvollziehen*.

Die Luftfahrzeuge unter 5'700 Kg fliegen im gleichen Luftraum, müssen die gleichen Regeln und Navigationsanforderungen erfüllen und es ist jedem Bürger egal, ob das Luftfahrzeug, was ihm auf den

Kopf fällt, mehr oder weniger als 5'700 Kg wiegt.

Die JAA meint,

der Aufwand für Schulung und Prüfung sei bei dieser Option höher.

Dafür sei der Übergang des einzelnen Prüfers auf eine höhere

Luftfahrzeugklasse einfacher.

Allerdings sei bei kleinen Luftfahrzeugen nicht immer ein

typengebundenes Training verfügbar.

Die Wartungskosten würden steigen, dafür sei jedoch die

Verwaltung durch das LBA einfacher, sprich kostengünstiger.

Option 2 beinhaltet eine **neue Lizenzkategorie 3** mit folgenden Unterkategorien:

- B3.1 Turbinenflugzeuge (Aeroplanes Turbine)
- B3.2 Kolbenflugzeuge (Aeroplanes Piston)
- B3.3 Turbinenhubschrauber (Helicopters Turbine)
- B3.4 Kolbenhubschrauber (Helicopters Piston)
- B3.5 Avionik (Avionics)

B3.1 – B3.4 enthält jeweils auch Triebwerk und Elektrik.

Es gibt bei dieser Option keine Klasse A, B1, B2 und C wie bei Luftfahrzeugen über 5'700 Kg.

Diese Option erfordert einen etwas geringeren Aufwand für Schulung, Training und Prüfung, der jedoch nicht typengebunden sein muss.

Der Lizenzeintrag erfolgt ebenfalls nach Typen, jedoch in sogenannten Gruppen (Groups) wie folgt:

- Flugzeuge unter 5'700 Kg ohne Druckkabine (Unpressurized aeroplanes less than 5'700 Kg)
- Flugzeuge unter 5'700 Kg mit Druckkabine (Pressurized aeroplanes less than 5'700 Kg)
- Hubschrauber unter 2'730 Kg (Helicopters below 2'730 Kg).

Nach dem Eintrag von mindestens drei Luftfahrzeugen in der jeweiligen Gruppe hat der Lizenzinhaber alle Luftfahrzeuge dieser Gruppe automatisch in seiner Lizenz.

Der Aufwand für Schulung, Training und Prüfung ist bei dieser Option nach Ansicht der JAA geringer, die Wartungskosten sind geringer, der Übergang auf eine höhere Lizenzklasse wird jedoch schwieriger und teurer und der Verwaltungsaufwand durch die JAA und das LBA werden höher.

Wir meinen, diese Option wird *ziemlich kompliziert und aufwendig*.

Option 3 beinhaltet **ebenfalls eine neue Lizenz B3** mit folgenden Unterkategorien:

- B3.1 Flugzeuge unter 5'700 Kg (Aeroplanes less than 5'700 Kg)
- B3.2 Hubschrauber unter 2'730 Kg (Helicopters less than 2'730 Kg)

Es gibt bei dieser Option keine Klasse A, B1, B2 und C.

Diese Option kommt nahe an die Option 1 heran und bezieht sich nur auf „Leichte Luftfahrzeuge“ (Light Aircraft).

Damit sind **Flugzeuge** mit folgenden Einschränkungen gemeint:

- Ohne Druckkabine und Metallbauweise (Unpressurized Metal)
- Kolbenantrieb (Piston Engine)
- Festes Fahrwerk (Fixed Undercarriage)
- Festpropeller (Fixed Propeller)
- Keine Avionik (No Avionics)
- Von der JAA nicht als „Komplexe Luftfahrzeuge“ eingestuft (Not listed by JAA as a complex aeroplane)

und **Hubschrauber** mit folgenden Einschränkungen:

- Metallbauweise (Metal)
- Kolbenantriebe (Piston Engine)
- Keine Avionik (No Avionics)
- Von der JAA nicht als „Komplexe Luftfahrzeuge“ eingestuft (Not listed by JAA as a complex aeroplane).

Dafür gibt es die Möglichkeit folgender Erweiterungen:

- Verstellpropeller (Variable Pitch Propellers)
- Einziehfahrwerk (Retractable Undercarriage)

- Druckkabine (Pressurization)
- Turbinentriebwerk (Turbine Engine)
- Gemischtbauweise (Composite Material)
- Holzbauweise (Wood)
- Leichte Avionikausrüstung (Light Aircraft Avionic).

Die Lizenz in dieser Option kann in Typengruppen wie folgt erteilt werden:

- Leichtflugzeuge unter 5'700 Kg (Simple Aircraft less than 5'700 Kg)
- Leichte Hubschrauber unter 2'730 Kg (Simple Helicopters less than 2'730 Kg).

Beide Gruppen sind auf Kolbentriebwerke beschränkt.

Für jede Gruppe müssen wieder *mindestens 3 Einträge* vorhanden sein, enthalten dafür dann aber alle Luftfahrzeuge dieser Gruppe, die Triebwerke, alle anderen Systeme sowie die sogenannte „Leichtflugzeugavionik (Light Aircraft Avionic)“, was immer das sei, außer Autopilot, Sprechfunk, Navigation und Radar.

Hier erhebt sich die Frage, was außer Sprechfunk könnte „Leichtflugzeugavionik“ sein? Diese Frage blieb unbeantwortet.

Nach Ansicht der JAA führt diese Option zu weniger Aufwand für Schulung, Training und Prüfung, aber zu viel mehr Aufwand beim Übergang zu höheren Lizenzklassen.

Der Wartungsaufwand soll angeblich geringer werden, der Verwaltungsaufwand wird gemischt betrachtet.

Wir halten diese Option für viel zu kompliziert, aufwendig und deshalb für baren Unsinn.

Auf dem o.g. Fragebogen hat uns die JAA/das LBA um unsere Meinung gebeten.

Dabei wurden neben den einzelnen Optionen auch Kombinationen vorgestellt, darunter eine *Kombination aus Option 1 und 2* mit der Bezeichnung „**Option 1.A**“.

In dieser Option wird der Gruppeneintrag in die Lizenz für Flugzeuge unter 5'700 Kg und Hubschrauber unter 2'730 Kg aus der *Option 2*

in die *Option 1* zusätzlich eingeführt, d.h. der Lizenzanwärter muss nicht für jedes der vielen Leichtflugzeuge und Leichthubschrauber eine typengebundene Schulung, Training und Prüfung absolvieren.

Wir halten diese Option für einen soliden Kompromiss und haben mit unseren drei Vertretern auf dieser Veranstaltung geschlossen dafür abgestimmt.

Dies ist auch die Ansicht unseres Dachverbandes AEI, der diese Meinung im Auftrag seiner Mitgliedsverbände bei allen Sitzungen der technischen Komitees der JAA so vertritt.

In der Diskussion hatten wir den Eindruck, dass sich die Mehrheit für diese Option ausgesprochen hat, darunter auch der Vorsitzende des BBAL, Herr Busch.

Herr Pade von der AOPA war ziemlich in der Minderheit mit seiner Meinung, die einzig akzeptable Option sei die, die am wenigsten Kosten für die Kleinbetriebe verursache.

Dieser Meinung können wir uns als Vertreter der Prüfer nicht anschließen und wir bezweifeln auch, ob das der Fall ist.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat im Internet eine Homepage.

Herr Beck beabsichtigt, die auf o.g. Veranstaltung gezeigten Texte, Diagramme und Darstellungen dort für jeden zugänglich einzustellen. Derzeit ist das jedoch noch nicht der Fall.

Für die **Klasse 4**, eine höchst bedauerliche Mitteilung, wird es im JAA-System kein Äquivalent geben, d.h. ich muss Ihnen die bedauerliche Mitteilung machen, dass Sie irgendwann Ihre mühselig und teuer erworbene Klasse 4-Lizenz als Erinnerung an die Wand nageln können.

Deutschland ist innerhalb des JAA-Systems das einzige Land mit einer Bauteile- und Gerätelizenz und wird es nach Bob Williams auch bleiben. Natürlich erhob sich sofort die Frage, wie werden dann z.B. reparierte Navigationsanlagen zwecks Erteilung der Lufttüchtigkeit überprüft.

Ein Einbau im Luftfahrzeug, Druck auf den Selftestknopf und/oder der Empfang der nächsten Station dürften wohl nicht ganz ausreichend sein. Hier gab es von Seiten des LBA keine klare Antwort. (HK)

Vignette für Sichtflieger

Von der AOPA, Herrn Pade, erhielten wir die Information, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ((BMVBW) ernsthafte Pläne zur Einführung einer jährlichen Vignette **im Wert von DM 7'000.- für Sichtflieger (VFR)** in der Schublade hat.

Als Grund für diese neue VFR-Steuer wird angegeben, dass die VFR-Fligerei in Zukunft ihren gerechten Anteil an den Kosten der Deutschen Flugsicherung (DFS) tragen müsse.

Dies hat verständlicherweise in der gesamten Branche, im Bereich Sichtfliegerei, erheblichen Aufruhr verursacht und das mit Recht.

Die Belastungen der VFR-Fligerei sind bisher schon nicht zu knapp, man denk z.B. an die Besteuerung des AVGAS etc.

Mit einer solchen Maßnahme wird also ein ganzer Betriebszweig, der heute schon bekanntermaßen sehr schwer zu kämpfen hat, am Lebensnerv getroffen. Auch wir als Prüfer bleiben davon nicht unberührt, noch dazu, wo viele unserer Mitglieder gleichzeitig Prüfer und Betriebsinhaber sind.

Wir haben der AOPA mitgeteilt, dass wir mit ihr der Ansicht sind, diese Maßnahme träfe unnötig einen ganzen Wirtschaftszweig und würde die Wirtschaftskraft und die Arbeitsmarktlage schädigen.

Das gleiche haben wir auch dem BMVBW, Herrn Minister Müntefering, mitgeteilt und ihn gebeten, diese Entscheidung noch einmal zu überdenken. (HK)

JAR-66 und JAR-147 in amtlicher deutscher Übersetzung

Beide Vorschriften (JAR-66: Certifying Staff Maintenance; JAR-147: Approved Maintenance Training/Examinations) sind seit

31. Dezember 1998 (Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt) deutsches Recht.

Die amtlichen deutschen Übersetzungen sind bereits am **19. Juni 1998** im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und können von der Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft m.b.H. in Köln bezogen werden.

Der BPvL bemüht sich, jeweils die neueste Fassung zu besitzen und kann seinen Mitgliedern davon Kopien zur Verfügung stellen. (HK)

Unser LBA – lieb und „teuer“

Ein kleiner LTB mit einer Anerkennung für Avionic bis 2'000 kg möchte seine Anerkennung auf ein Muster darüber hinaus erweitern, da er einen Kunden dafür hat.

Also schickt er einen Prüfer und einen Techniker zur Eiweisung auf einen Lehrgang - **ca. DM 5'000.-**.

Der Prüfer bekommt vom LBA die Erweiterung seiner Lizenz
- **DM 675.-**.

Der Betrieb bekommt vom LBA die Erweiterung seiner Anerkennung
- **DM 4'000.-**.

Der Betrieb führt eine Jahresnachprüfung am genannten Muster aus
- **ca. DM 765.- ohne MWSt.**

Dieser Betrieb müsste also simpel gerechnet ca. 13 Jahresnachprüfungen durchführen, um wenigstens die bisher angefallenen Kosten wieder hereinzubekommen.

Das reicht jedoch noch nicht. Es fallen ja auch Personal- und sonstige Kosten an.

Und unser liebes LBA möchte alle zwei Jahre für die Verlängerung der Prüferlizenz sowie für die jährliche Verlängerung der Anerkennung des Betriebes auch noch einmal Geld haben. Dazu kann noch kommen, dass der Kunde sich vielleicht plötzlich ein anderes Luftfahrzeug zulegt oder seinen Heimatplatz verlegt etc.

Wie stellt sich das LBA eigentlich vor, dass ein Kleinbetrieb damit existieren kann und soll?

Es hilft dem *Kleinbetrieb* wenig, dass die o.g. Gebühren für die Erweiterung der Anerkennung auch für einen Betrieb mit sagen wir mal *1000 Mitarbeitern* gelten.

Er hat, nehmen wir mal an, *nur 5 Mitarbeiter*. Auch bringt es ihm wenig, dass diese Gebühr alles, also Avionic, Flugwerk/Triebwerk etc. umfassen würde.

Er hat nur Prüfer und Techniker für Luftfahrzeuge bis 2'000 kg und für das eine Muster darüber und so steht es auch in seiner Anerkennung. Für alles darüber muss er Gebühren bezahlen, die er nie einarbeiten kann.

Sollen so Kleinbetriebe existieren, oder möchte das LBA damit diese „unerwünschten Bastler“ geräuschlos ausrotten ? (HK)



Wichtige NfL's für Prüfer von Luftfahrtgerät

NfL II-21/99

EDV – das Jahr 2000-Problem

(siehe oben unter „EDV und das Jahr 2000“ ?)

NfL II-70/99

Aufhebung der Festlegung von zulässigen Betriebszeiten nach § 4 Abs. 1 LuftBo

NfL II-70/99 legt fest, dass als zulässige Betriebszeiten zukünftig mit geringen Ausnahmen *nur noch die Anweisungen der Hersteller* der zugelassenen Luftfahrtgeräte gelten.

Damit fallen von Amts wegen eine größere Anzahl von Festlegungen des Luftfahrt-Bundesamtes bezüglich Betriebszeiten

NfL II-83/99

Zulässige Betriebszeiten von Anschnallgurten in Luftfahrzeugen

In NFL II-83/99 werden die zulässigen Betriebszeiten von Anschnallgurten in Luftfahrzeugen neu geregelt.

NfL II-84/99

Zulässige Zeitüberschreitung bei der Instandhaltung von Luftfahrtgerät

In NFL II-84/99 werden die zulässigen Zeitüberschreitungen bei der Instandhaltung von Luftfahrtgerät (Toleranzen, Kumulationsverbot, vorzeitige Durchführung etc.) neu geregelt.

NfL II-86/99

Instandhaltung und Nachprüfung von nicht-gewerblich verwendeten Luftfahrzeugen im Ausland

In NFL II-86/99 wird die mögliche Instandhaltung und Nachprüfung von nicht-gewerblichen Luftfahrzeugen und Bauteilen im Ausland neu geregelt.

NfL II-92/99

Instandhaltung und Prüfung von Kabinenhandfeuerlöschern

In NFL II-92/99 werden die Instandhaltung und Prüfung von Kabinenhandfeuerlöschern auf Grund neuer Verordnungen und technischer Änderungen neu geregelt.

NfL II-93/99

Nachprüfung des Aus- und Einbaus von Flugmotoren in Motorsegler

In NFL II-93/99 wird die Nachprüfung des Aus- und Einbaus von Flugmotoren in Motorseglern neu geregelt.

NfL II-94/99

Umfang der Jahresnachprüfung an Luftfahrzeugen

In NFL II-94/99 wird der Umfang der Jahresnachprüfung besonders im Hinblick auf die Diskrepanz zwischen der jährlich geforderte „umfassende Nachprüfung“ mit der mindestens jährlich geforderten 100h-Kontrolle und dem jährlichen Flugstundenaufkommen von Luftfahrzeugen neu geregelt.

NfL II-99/99

Bekanntmachung über den Nachweis der Lufttüchtigkeit im Regelungsbereich der LuftGerPV, JAR-145, JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3

In NFL II-99/99 werden nochmals alle derzeit gültigen NfL's, JAR's, FAR's und sonstige LBA -Mitteilungen und die nötigen Verfahren aufgeführt, die bei einem Nachweis der Lufttüchtigkeit zu beachten sind.

NfL II-94/99

Umfang der Jahresnachprüfung an Luftfahrzeugen

In NFL II-94/99 wird der Umfang der Jahresnachprüfung besonders im Hinblick auf die Diskrepanz zwischen der jährlich geforderte „umfassende Nachprüfung“ mit der mindestens jährlich geforderten 100h-Kontrolle und dem jährlichen Flugstundenaufkommen von Luftfahrzeugen neu geregelt.

NfL II-99/99

Bekanntmachung über den Nachweis der Lufttüchtigkeit im Regelungsbereich der LuftGerPV, JAR-145, JAR-OPS1 und JAR-OPS3

In NFL II-99/99 werden nochmals alle derzeit gültigen NfL's, JAR's, FAR's und sonstige LBA-Mitteilungen und die nötigen Verfahren aufgeführt, die bei einem Nachweis der Lufttüchtigkeit zu beachten sind.

NfL II-106/99

Nachrichtliche Bekanntmachung der Ersten Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) vom 26. Juli 1999

In NFL II-106/99 werden Regelungen zur Durchführung der LuftGerPV veröffentlicht. Dabei fällt auf den ersten Blick besonders der Fortfall des „Selbstständig anerkannten Prüfers von Luftfahrtgerät“ auf.

NfL II-107/99

Bekanntmachung über Rettungsfallschirme

In NFL II-107/99 werden die Regelungen über Rettungsfallschirme und die zu deren Nachprüfung etc. ermächtigten Prüfer Klasse 3 neu festgelegt

LESERBRIEF ZUR NFL II-70/99

BPvL den 24.07.1999

Ernst Dipper

Liebe Kollegen!

Auf Grund der heftigen Diskussionen und der Unsicherheiten über die vom LBA veröffentlichte **NfL II 70/99**, möchte ich hier meine Einstellung zu der Verfahrensweise bekannt geben, und hoffe darauf das dies zu einer Einheitlichen Verfahrensweise führt.

Die *NfL II 70/99* hebt alle vom LBA herausgegebenen Vorgaben und Vergünstigungen hinsichtlich der vom Hersteller des Luftfahrtgeräts bereits erstellten Betriebszeiten für Triebwerk, Propeller und Bauteile auf.

Mit der Zurücknahme dieser Anweisungen hat man den für die Luftfahrt nötigen Raum geschaffen ein Luftfahrzeug und seine

LESERBRIEF ZUR NFL II-70/99

Baugruppen nach dem vom Hersteller getroffenen und ermittelten Vorgaben instand zuhalten.

In der NFL II 70/99 werden nicht die Herstelleranweisungen aufgehoben, sondern diese auf Grund der Eintragung im jeweiligen Kennblatt deutlich als Grundlage Deutschen Rechts ausgewiesen.

Es bedeutet, dass jede vom Hersteller getroffene Betriebszeit oder Anweisung in Form eines SB, S.I.L., S.L. oder der Hinweis in Inspektionslisten als rechtsverbindlich anzusehen ist und nicht der Willkür und dem Geldbeutel des Besitzers unterliegen.

Da die Betriebszeiten in den betreffenden Gerätekenntblätter aufgeführt sind, oder ein Verweis auf ein SB, bedeutet dies bei

„nicht Einhaltung“ die Änderung des Gerätekenntblatt das ohne Genehmigung der Zulassungsbehörde ein Verlust der Lufttuchtigkeit zur Folge hat. **Und dies wird von Amtswegen mit einer Ordnungsstrafe belegt.**

Wie wir aus unserer Praxis als Prüfpersonal wissen, können Baugruppen und Bauteile die verrücktesten Lebensläufe aufweisen, z. B.

Vakuumpumpen die entweder nach *100 h ihren Dienst aufgeben* oder 10 Jahre halten,

Austausch - Triebwerke. Bei denen *nach 400 h Laufzeit Verschleiß* an Nockenwelle und Stößeln festgestellt wird, der im Normalfall noch nicht bei Erreichen von 1800 h auftreten sollte,

oder eine *durchgerostete Kurbelwelle* an einem Grundüberholten Triebwerke. usw.

LESERBRIEF ZUR NfL II-70/99

Ihre eigene Praxis wird bestimmt Hunderte ähnlicher Erfahrungen aufweisen und kann dennoch nicht dazu dienen, eine Grundlegende Aussage darüber zu treffen, welches Teil im Luftfahrzeug nach dieser oder jener Zeit einem sicheren Betrieb unterliegt.

Aus diesem Grund können und müssen wir die Angaben der Hersteller als verbindlich und notwendig ansehen und nicht der Einzelfall („... Mein Triebwerk ist nun schon 23 Jahre alt hat zwei gerissene Zylinder aber schnurrt wie ein Kätzchen..“) sollten hier Maßstab für die Sicherheit im Luftverkehr sein.

All dies ist nun in die Verantwortung des Halters gelegt gem. § 9 LuftBO und NfL II 8/96 die nur im 4. Abschnitt aufgehoben wurde.

Hier liegt wohl das eigentliche Übel der ganzen Diskussion „wie sag ich's meinem Kinde (Kunde)“ ...“das Luft keine Balken hat und das einsparen von ein paar Mark (EUR) nicht mit einem Beinbruch enden sollte“.

Da der **Gesetzgeber unmissverständlich auf die Einhaltung seiner § besteht (§ 15 (1) Nachprüfung in Zeitabständen)** ist spätestens jedes Jahr zu Prüfen ob die Angaben des zugehörigen Gerätekenblatts eingehalten wurden.

Für mich gelten hiermit die Vorgaben der Hersteller nach denen ich eine Lufttüchtigkeit bescheinigen kann die zwar nicht alle Eventualitäten ausschließt aber mit den Erfahrungen des Herstellers im Rücken ein sicheres Gefühl geben. Das man alles nur denkbare für die Sicherheit getan hat.

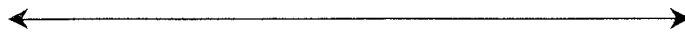
LESERBRIEF ZUR NfL II-70/99

Noch ein Wort zur **JAA** die uns ja in Zukunft begleiten wird. Hier sind deutlich die Trends nachzulesen zu denen die Gesetzgeber hinsteuern.

Im Fall der Betriebszeitverlängerung sollten sie sich den **Abschnitt D** der **JAA-21** ansehen,

Der § JAR 21.91 stuft die Betriebszeitverlängerung als große Änderung ein die auch als solche beantragt werden müsste.

Bleiben sie am Ball!



Originaltext Betriebsordnung für Luftfahrtgerät §4 und §9:

ZWEITER ABSCHNITT

Allgemeine technische Betriebsvorschriften

1. Zulässige Betriebszeiten

§ 4 Zulässige Betriebszeiten

(1) Für das Luftfahrtgerät oder seine Teile können von dem Luftfahrt-Bundesamt oder dem vom Bundesminister für Verkehr Beauftragten zulässige Betriebszeiten festgelegt werden, soweit dies zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs erforderlich ist-

(2) Auf Antrag des Halters kann die zuständige Stelle von Absatz 1 abweichende zulässige Betriebszeiten festlegen, wenn diese der Verwendung des Luftfahrtgeräts und den besonderen Betriebsbedingungen Rechnung tragen. Der Antragsteller hat durch Vorlage der Betriebsergebnisse nachzuweisen, daß die beantragte zulässige Betriebszeit die Sicherheit nicht beeinträchtigt. Die Festlegung kann eingeschränkt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Die zuständige Stelle kann die Festlegung zurücknehmen, wenn die Voraussetzungen für die Festlegung nicht vorgelegen haben; sie kann sie widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Festlegung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

§ 9 Durchführung der Instandhaltung

(1) Die Instandhaltung der Flugzeuge, die in der Lufttüchtigkeitsgruppe Verkehrsflugzeuge zugelassen sind, und der Drehflügler mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5700kg sowie die Überholung und große Reparatur des übrigen Luftfahrtgeräts sind von Betrieben durchzuführen, die eine Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb, luftfahrttechnischen Betrieb oder Herstellungsbetrieb für Luftsportgerät nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät besitzen. Die Wartung einschließlich kleiner Reparaturen des Luftfahrtgeräts mit Ausnahme der in Satz 1 aufgeführten Flugzeuge und Drehflügler kann auch von sachkundigen Personen durchgeführt werden. Bei einfachen Kontrollen und Arbeiten im Rahmen der Wartung können in diesem Fall die Nachprüfungen nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät zusammengefaßt bei der Jahresnachprüfung durchgeführt werden.

(2) Wer eine Erlaubnis als Luftfahrzeugführer besitzt, kann an einem Luftfahrzeug, dessen Eigentümer oder Halter er ist und das nicht für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen verwendet wird, einfache Kontrollen und Arbeiten im Rahmen der Wartung selbst durchführen, wenn er die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt. Das gleiche gilt für den nach § 2 Abs. 2 bestellten technischen Betriebsleiter oder Flugbetriebsleiter sowie Mitglieder von Luftfahrtverbänden und -vereinen. Die Nachprüfungen nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät können zusammengefaßt bei der Jahresnachprüfung durchgeführt werden.

(3) Bei der Instandhaltung sind die von dem Hersteller des Luftfahrtgeräts erstellten Betriebsanweisungen und technischen Mitteilungen zu berücksichtigen.

(4) (aufgehoben)

(5) Erfordert die ordnungsgemäße Durchführung bestimmter Instandhaltungsarbeiten besondere Kenntnisse und Fähigkeiten, dürfen diese Arbeiten nur von Fachkräften durchgeführt werden, die nachweislich den Anforderungen genügen.

(6) Wer Luftfahrtgerät instandhält, hat der zuständigen Stelle Mängel des Musters, die ihm bei seiner Tätigkeit bekannt werden und welche die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, unverzüglich anzuzeigen.

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

***Einladung zur Mitgliederversammlung des
BPvL***

Seelscheid, am 12. Oktober 1999

Hiermit laden wir *alle Mitglieder des BPvL, alle Prüfer von Luftfahrtgerät, das Bundesministerium für Verkehr / Ref. Luftfahrt, das Luftfahrt-Bundesamt, die Außenstellen des Luftfahrtbundesamtes und die an Luftfahrtthemen interessierte Presse* zu

***unserer Jahreshauptversammlung
am 13. NOV 1999, 10.00 Uhr, in das Hotel „ Spiegel “***

in 51147 Köln, Hermann-Löns-Straße, ein.
(siehe auch Hinweise auf den letzten 2 Seiten)

Wir würden es ganz besonders begrüßen, wenn von Seiten des Luftfahrt-Bundesamtes, der Außenstellen des Luftfahrtbundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr Vertreter anwesend sein könnten, die uns zu aktuellen Fragen *Auskünfte* aus berufener Quelle erteilen und besonders die drängenden Fragen der Mitglieder *nach der Zukunft des Prüfers von Luftfahrtgerät* beantworten.

Dies ganz besonders im Blick auf die in Kraft getretene Verordnungen *JAR-66* und *JAR 147*.

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

Die geplante Tagesordnung finden Sie in der Anlage.

Änderungen der Tagesordnung sind im Verlauf der Veranstaltung jederzeit möglich.

Wir machen Sie darauf aufmerksam, daß wir im Fall einer nicht beschlussfähigen Versammlung (weniger als 1/3 der Gesamtmitgliederzahl) die Versammlung gem. Satzung an Ort und Stelle sofort beenden und zum gleichen Zeitpunkt und am gleichen Ort sofort ohne schriftliche Ladung wieder einberufen. Diese erneute Mitgliederversammlung ist dann unabhängig von der Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig.

Freundliche Grüße

Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.(BPvL)

Ulrich Wirtz, Vorsitzender des BPvL

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)

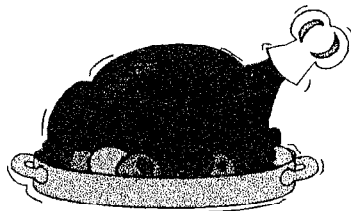
(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

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

Tagesordnung zur Mitgliederversammlung des BPvL am 13. NOV 1999, 10.00 Uhr, im Hotel „Spiegel“

Freitag, 12. November 1999

- **Gemeinsames Abendessen**



mit anschließender Diskussion

Samstag, 13. NOV 1999

- **Beginn der Jahreshauptversammlung**
- Begrüßung
- Vorstellung des amtierenden Vorstandes und der weiteren Funktionsträger
- Feststellung der Beschlußfähigkeit (1/3 der Gesamtmitgliederzahl)

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

- Wahl eines Protokollführers
- Wahl von zwei Stimmenzählern
- Bericht des Vorstandes
- Bericht vom AEI-Jahreskongress in Oslo
- Kassenbericht 1998/1999, Haushaltsplan 1999/2000
- Bericht der Rechnungsprüfer
- **ca. 11:00 Uhr Kaffeepause**
- Diskussion und Aussprache
- Besprechung des AEI-Jahreskongresses in Oslo
- Entlastung und Neuwahl des Vorstandes
- Neuwahl der Rechnungsprüfer
- Planung der Jahreshauptversammlung 2000
- **ca. 12:30 Uhr Mittagspause**
- *13:30 Uhr Vortrag* von Herrn Beck, LBA, über allgemeine Fragen der Prüftätigkeit
- *Diskussion*
- Ende der Mitgliederversammlung gegen 15.30 Uhr

Umschulung für JAR Lizenz

Grundsätzlich sind die Fächer Human Factors, Aviation Legislation und Digitaltechnik nicht mehr mit Schulung zu belegen. Der Wissens-Nachweis muss aber erbracht werden. Somit ist eine Teilnahme an Lehrgängen *nach wie vor empfehlenswert*.

Einen gewissen Sonderstatus nimmt das Fachgebiet Digitaltechnik ein. Hier erfolgt die Einschränkung „**excluding Avionic LRU's**“ wenn keine Schulung nachgewiesen wird.

Der BPvI sammelt noch Lehrgangsteilnehmer, zur Zeit sind *Neun* Anmeldungen eingegangen. Wir werden diese Personen entsprechen an die Schulen weiterleiten mit Angeboten von Terminen und Orten.. (UW)

IFR oder VFR

Nach den zur Zeit einige Änderungen stattgefunden haben hier nochmals ein Auflistung:

IFR bis FL 100 sind Lfz mit zwei Navigationsanlagen, diese können aus zwei Annex 10 zugelassenen Nav Geräten bestehen. Die Notwendigkeit eines ADF ist nicht vorgeschrieben, sofern dieser nicht zur Durchführung der Flüge notwendig ist.

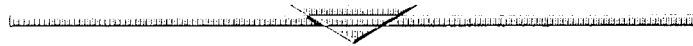
IFR oberhalb FI 100 ist nur mit einem B-RNAV möglich wobei das B-RNAV anstelle einer Nav Anlage fungieren kann. Es wird also nur noch ein Annex 10 Nav Gerät benötigt. Bei dem ADF desgleichen wie unter FI 100.

Ab 7. Oktober ist zur Durchführung von Flügen oberhalb von FI 245 noch die Frequenz-Erweiterung auf 8.33 Khz für VHF-Com notwendig, sofern dieser Termin gültig bleibt. (UW)

HOtels, Restaurants, Säle, alles ist ausgebucht für den **31. DEZ 1999**, den Übergang in das Jahr 2000 und den Übergang in ein neues Jahrhundert.

Sicher ein schönes Ereignis, nur es ist keines!

Das **3. Jahrtausend** beginnt leider, Grundlagen der Mathematik, am **31. DEZ 2000**. Gegenbeweise werden gern angenommen. (HK)



Be - RNAV or not to be

B-RNAV ist heute für alle die über *Fl 100* operieren eine notwendige Ausrüstung.

Bei Luftfahrzeugen **über 5.7 T** die *nach Part 25* operieren, wird eine EMZ benötigt mit dementsprechender Dokumentation.

Bei Luftfahrzeugen **unter 5.7 T** ist dies durch eine Musterzulassung des Herstellers abgedeckt wobei die Einbauunterlagen des Herstellers zur Ordnungsgemäßen Installation zu beachten sind.

Neben dem ordnungsgemäßen Einbau ist die Ergänzung des Flughandbuches mit Wight and Balance und die Einfügung des Flight Manual supplement ,notwendig.

Ist diese Anlage nicht als B-RNAV ausgewiesen ,so handelt es sich um ein *Stand Alone GPS* .

Bei der Jahresnachprüfung sind diese Anlagen unbedingt auf einwandfreie Funktion und Aufschaltung zu testen.

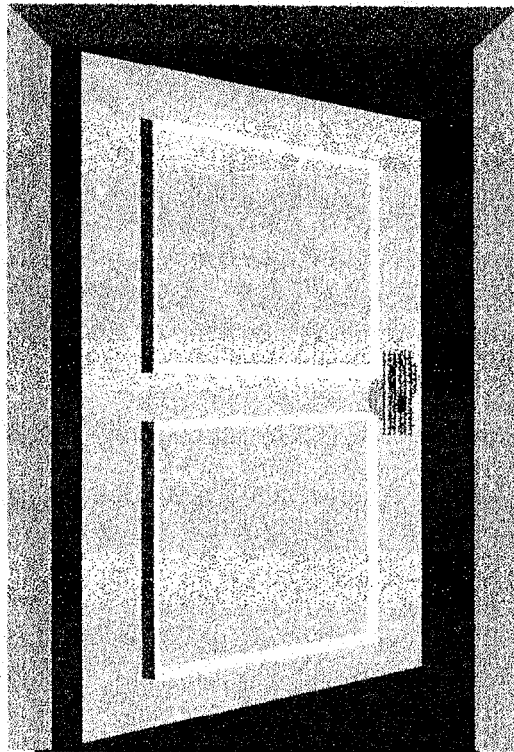
Der **BPvL** hat aus diesem Grunde ein *Musterprotokoll* entworfen, welches den Anforderungen des jeweiligen LTB /JAR Betriebes angepasst werden kann. (UW)

STELLENMARKT!

Stellengesuche / Stellenangebote

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

Die Tür in die Zukunft



PREISLISTE FÜR WERBUNG IN DER BPVL INFO (PRÜFER INFO)

Bergisch Gladbach, am 12. Oktober 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 ABLICHT

Vorstellung der 4 Regionalvertreter

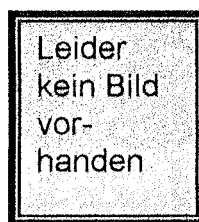
Herr Hartmut Bartkus



geb. 20.06.1930

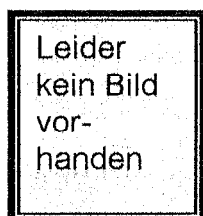
Beruflich tätig bei der Firma:
AEROTRONIC GmbH
Anschrift: *Am Stuck 9*
21224 Rosengarten
Tel. 04108-8108, Fax 04108-1728,
E-mail: *Hbartkus@aol.com*

Herr Peter Nordhaus



Beruflich tätig bei der Firma:
Cresta Elektronik,
Flugplatz Kassel Kalden
Tel.: 05674-920170

Steffan Hermann



Beruflich tätig bei der Firma:
Tel.: 0171 8648988

Herr Hans Beutinger



geb. 27.03.1943

Beruflich tätig bei der Firma:
Anschrift: *Düsseldorfer Straße 23*
90425 Nürnberg
Tel. 0911-344710,
Fax 0911-9341516,
E-mail: *beutinger@odn.de*
beutinger@aen.de
(Geschäft)

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

Freiwillige Nachschulung in den Fächern „Human Factors“ , „Luftrecht JAR“ und „Digitaltechnik“

*nicht zutreffendes streichen

Ich habe die Absicht, meine Prüferlizenz in eine JAA-Lizenz umschreiben zu lassen. Dazu benötige ich zwar z. Z. keine Nachschulung. Ich bin jedoch trotzdem für das oben aufgeführte Fach*/ für die oben aufgeführten Fächer* an einer vom BPvL vermittelten Schulung interessiert.

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____ e-Mail: _____

Firma: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____ e-Mail: _____

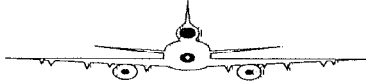
Prüfer- und/oder Certifying Staff-Nr.: _____

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- und/oder Certifying Staff-Nr.:.....

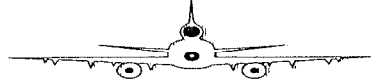
Fachrichtung:.....



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

Der Vereinsbeitrag beträgt DM 90.- pro Jahr!
Beitragssonderregelungen sind direkt beim Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandesstatuten 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- und/oder Certifying Staff-Nr.:.....

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.

ANREISE ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Besonderheiten:

Die genaue Anschrift des Hotels lautet:

*Hotel Spiegel
Hermann-Löns-Straße 122
51147 Köln (Porz-Grengel)
Tel.: 02203-61046-47 und Fax: 02203-695653*

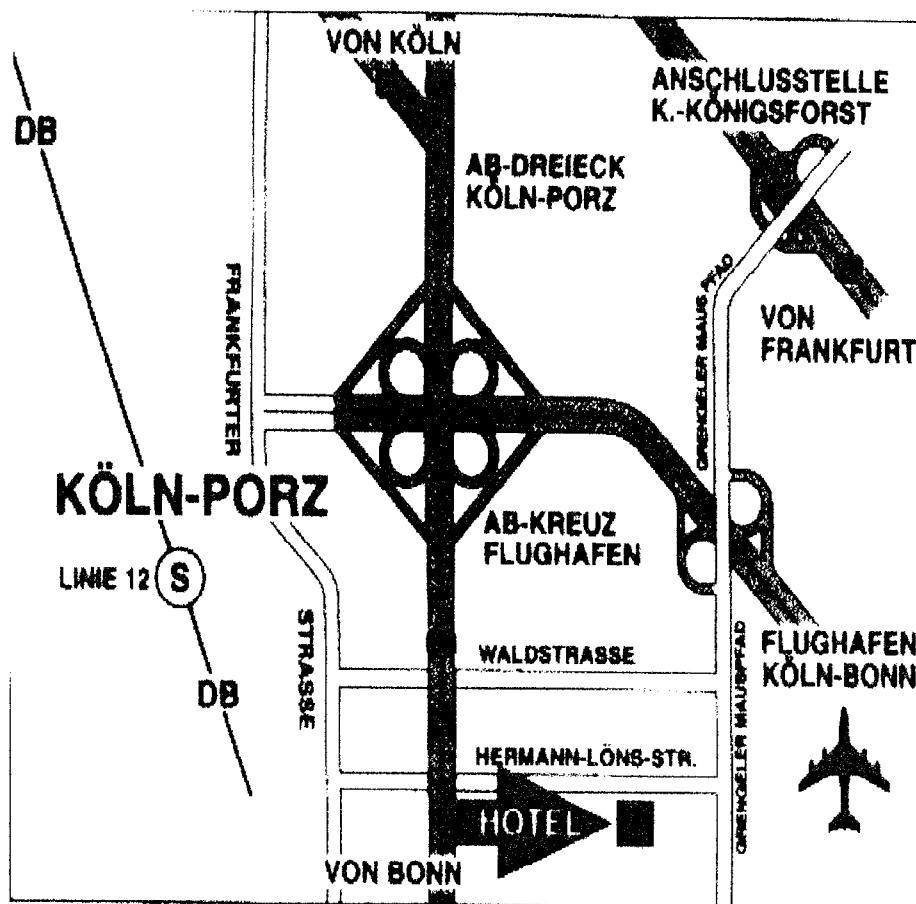
***Für die richtige Planung benötigen wir von jedem der teilnehmen
will eine Anmeldung per Tel. oder per Fax.***

Bitte keine Anmeldungen an das Hotel senden, sondern an
U. Wirtz Tel.: 02202 39356 , Fax: 02202 458311 oder
E-Mail: Wirtz.NUT@t-online.de bzw.
an den BPvL Vorstand.

Die Übernachtung kostet 110,-DM



ANREISE ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG



Hotel Spiegel

Mann oh Mann , die neue Lizenz..... ist ganz schön teuer !!!

Zur Umschreibung in Cat. B & C muß der stolze Germane ca. 1000 Goldtaler hinlegen

Mein Tip: „Bis jetzt sind ja nur die großen Flieger (über 5,7t) betroffen, deshalb abwarten und Met trinken. Allerdings billiger wird's wohl auch nicht.“

Auf jeden Fall: folgende Dinge braucht der Prüfer für die neue JAR-66 Lizenz:

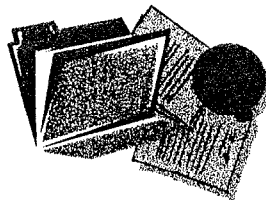
1 Paßbild Kolle Riger*



**1 Antrag
Form 19.1**



& wenn vorhanden Lehrgangsnachweise



Jul	August	September	Oktober	November	Dezember
1. Do	1. So	1. Mi	1. Fr	1. Mo	1. Mi
2. Fr	2. Mo	2. Do	2. Sa	2. Di	2. Do
3. Sa	3. Di	3. Fr	3. So	3. Mi	3. Fr
4. So	4. Mi	4. Sa	4. Mo	4. Do	4. Sa
5. Mo	5. Do	5. So	5. Di	5. Fr	5. So
6. Di	6. Fr	6. Mo	6. Mi	6. Sa	6. Mo
7. Mi	7. Sa	7. Di	7. Do Einf. 8.33 KHz	7. So	7. Di
8. Do	8. So	8. Mi	8. Fr above: FL 245	8. Mo	8. Mi
9. Fr	9. Mo	9. Do	9. Sa	9. Di	9. Do
10. Sa	10. Di	10. Fr	10. So	10. Mi	10. Fr
11. So	11. Mi	11. Sa	11. Mo	11. Do	11. Sa
12. Mo	12. Do	12. So	12. Di	12. Fr	12. So
13. Di	13. Fr	13. Mo	13. Mi	13. Sa BPV JHV	13. Mo
14. Mi	14. Sa	14. Di	14. Do	14. So	14. Di
15. Do	15. So	15. Mi	15. Fr	15. Mo	15. Mi
16. Fr	16. Mo	16. Do	16. Sa	16. Di	16. Do
17. Sa	17. Di	17. Fr	17. So	17. Mi	17. Fr
18. So	18. Mi	18. Sa	18. Mo	18. Do	18. Sa
19. Mo	19. Do	19. So	19. Di	19. Fr	19. So
20. Di	20. Fr	20. Mo	20. Mi	20. Sa	20. Mo
21. Mi	21. Sa	21. Di	21. Do	21. So	21. Di
22. Do	22. So	22. Mi	22. Fr	22. Mo	22. Mi
23. Fr	23. Mo	23. Do	23. Sa	23. Di	23. Do
24. Sa	24. Di	24. Fr	24. So	24. Mi	24. Fr
25. So	25. Mi	25. Sa	25. Mo	25. Do	25. Sa
26. Mo	26. Do	26. So	26. Di	26. Fr	26. So
27. Di	27. Fr	27. Mo	27. Mi	27. Sa	27. Mo
28. Mi	28. Sa	28. Di	28. Do	28. So	28. Di
29. Do	29. So	29. Mi	29. Fr	29. Mo	29. Mi
30. Fr	30. Mo	30. Do	30. Sa	30. Di	30. Do
31. Sa	31. Di		31. So		31. Fr

→ JHV = Jahreshauptversammlung