

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

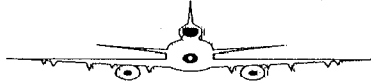
**Info 2/00
für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: 15. Oktober 2000

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	S.01
2.	Impressum	S.02
3.	Einladung & Tagesordnung der Mitglieder- Versammlung des BPvL am 11.11.2000 in Leipzig	S.03
4.	Informationen zur Anmeldung, Anreise & Unterkunft	S.05
5.	Bericht über den Jahreskongress (AC) unseres intern. Dachverbandes Aircraft Engineers International (AEI)	S.08
6.	Liste der Teilnehmer an dem Jahreskongress des AEI vom 19.-23.09.2000 in St. Petersburg	S.14
7.	Statement of BPvL for the AEI AC 2000	S.15
8.	Leserbrief „Release to Service	S.17
9.	Grey Corner	S.20
10.	Stellenmarkt - Angebotsanzeigen	S.24
11.	Werbung / Anzeigen	S.28
12.	Preisliste für Werbung in der BPvL Info	S.32
13.	Internes	S.33
14.	Aufnahmeantrag	S.35
15.	Anschriftenänderung	S.36

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,

wie immer um diese Jahreszeit möchte ich euch herzlich zur
Teilnahmen an unserer **Jahres-Hauptversammlung** einladen.
Diese findet am Samstag den 11 November 2000 in Leipzig
statt.

Freundlicherweise hat Herr Steffen Hermann die Organisation
und Koordination übernommen und ich bitte Euch, alle
Anmeldungen und Fragen direkt an Ihn zu richten.

Aus der Erfahrung der vergangenen Jahre , sollte der letzte
Anmeldetermin spätestens Anfang November liegen, um eine
Planung und Reservierung zu ermöglichen (Anreise wie immer
Freitag, mit gemütlichen beisammen sein).

Alle notwendigen Informationen zur Anreise, Unterkunft u.s.w.
in den nachfolgenden Seiten.

Diese Ausgabe der Prüfer-Info ist gewissermaßen eine
Sonderausgabe , denn es ist das Erste Mal, dass wir
verrausichtlich, durch Werbung die Erstellung der Ausgabe
bestreiten können.

Da diese Anzeigen Fachspezifisch sind, werden wir auf den
aktuellen Stand in Technik und Personal Bedarf gehalten.
Fachbeiträge von Herstellern zu Ihren Produkten folgen
hoffentlich bald.

VORWORT

Somit dürften sowohl "Firmen" wie auch wir im Verband davon profitieren, und es gibt unserer Zeitschrift ein gewisses Profil.

Zum Thema **Home –Page**:es sind die ersten Feldversuche am laufen, möglicherweise können wir, dank der Betreuung von Herrn Olaf Kielstein, mehr dazu auf der JHV in Leipzig erfahren.

Für die Prüfer Info und Home Page suchen Wir noch dringend Autoren in jeder Fachrichtung.

Auf grund einiger Anfragen stellen wir nochmals die amtierenden Personen des Verbandes mit Anschrift vor.
Dieses zum stand der Dinge, alles Weitere in Leipzig.....

Ulrich Wirtz
1.Vorsitzender BPvL



Impressum: Unsere Autoren waren:

(HK) = Herbert Karich
(TB) = Thomas Bartmann
(UW) = Ulrich Wirtz

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 und Tagesordnung der Mitgliederversammlung des BPvL am 11 November 2000 in Leipzig



Freitag, 10. November 2000

- *Anreise zum Hotel Belmondo Leipzig Airport danach
Gemeinsames Abendessen mit anschließender Diskussion, es
steht ein Shuttleservice zum Airport bereit.*

**Bitte für Übernachtung und Abendessen und JHV vorzeitig bei
Herrn Steffen Herrmann anmelden ! Anfahrt siehe Skizze Hotel
Belmondo Seite 6.**



Samstag, 11. November 2000

**Mitgliederversammlung Treffpunkt am Airport Leipzig im
Terminal „A“ Besucherzentrum zwischen 8:30 und 9:30 Uhr**

Anfahrt siehe Skizze Terminal „A“, oder per Shuttleservice vom Hotel
Bitte Personal-Ausweis, oder LBA Lizenz mitbringen, es ist im
Sicherheitsbereich des Flughafens.

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



- ***Beginn der Jahreshauptversammlung***
- Begrüßung
- Vorstellung des amtierenden Vorstandes und der weiteren Funktionsträger
- Feststellung der Beschlußfähigkeit (1/3 der Gesamtmitgliederzahl)
- Wahl eines Protokollführers
- Wahl von zwei Stimmenzählern
- Bericht des Vorstandes
- Kassenbericht 1999/2000, Haushaltsplan 2000/2001
- Bericht der Rechnungsprüfer



- ***ca. 11:00 Uhr Kaffeepause***
- Diskussion und Aussprache
- Besprechung des AEI-Jahreskongresses in St. Petersburg
- Entlastung und Neuwahl des Vorstandes

- Neuwahl der Rechnungsprüfer
- Planung der Jahreshauptversammlung 2001



- *ca. 12:30 Uhr Mittagspause*

Weiterer Fortlauf variabel Mögliche Vorträge oder Änderungen

- *Flughafen Rundfahrt*



Ich möchte alle Teilnehmer bitten, sich **frühzeitig** bei Herrn **Steffen Herrmann** anzumelden.

Tel. 030/6091-3306 Fa. Britania

Fax: -3305

Handy: 01718648988

E-Mail: [steffen.herrmann@de.](mailto:steffen.herrmann@de.britaniaairways.com)

britaniaairways.com

ANREISE FÜR DEN ABEND - DAS HOTEL



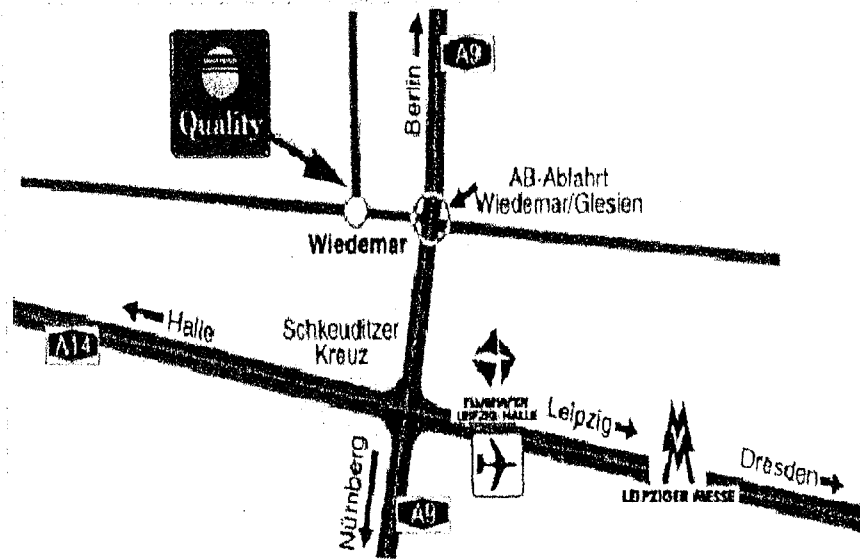
Neue Rufnummern!
Tel : 034207 / 4590
Fax : 034207 / 45988

**Quality Hotel Belmondo
Leipzig-Airport**

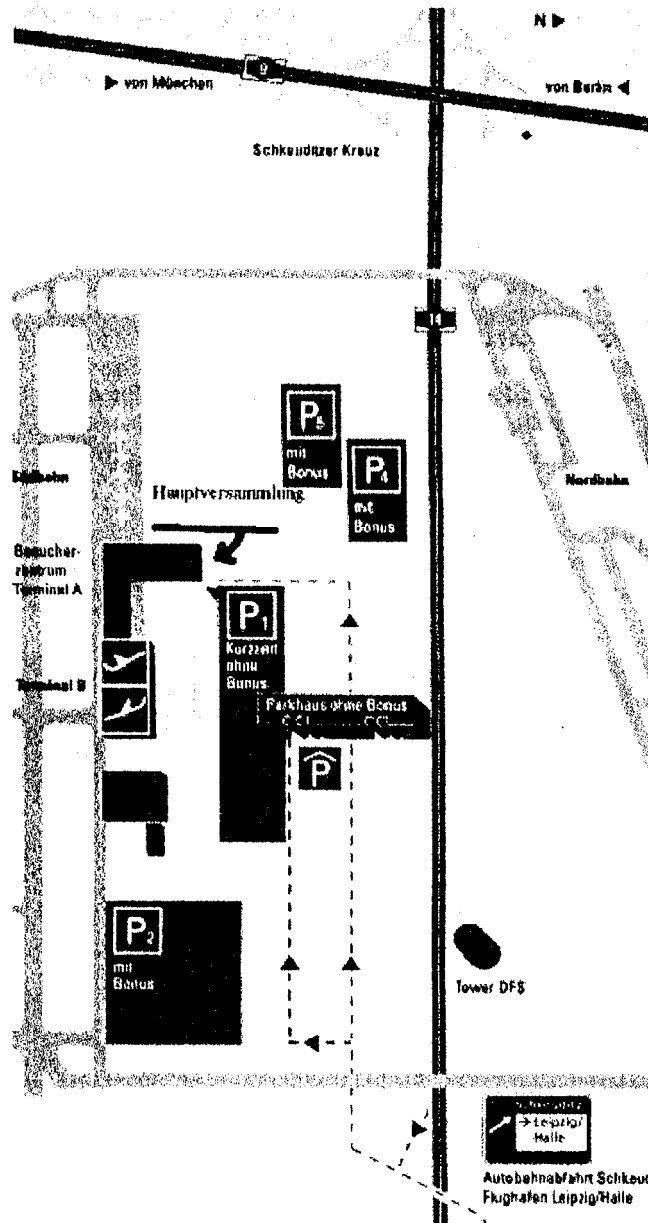
Junkersstraße 1, 04509 Wiedemar



<http://choice-hotels/quality/leipzig.de>



ANREISE ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG



**Bericht über den Jahreskongress (AC) unseres
internationalen Dachverbandes
Aircraft Engineers International (AEI)**

im September 2000 in St.Petersburg, Russland

Liebe Freunde und Kollegen.

Als Delegierter unseres Berufsverbandes hatte ich zusammen mit dem Kollegen Steffen Herrmann das Vergnügen, aber auch die Arbeit, an dem Jahreskongress unseres Dachverbandes AEI vom 19. bis zum 22. September in St.Petersburg teilzunehmen.

Allein die Vorbereitung dieses Kongresses war mit erheblichen Problemen (Offizielle Einladung, Visum, etc.) sowie den dazu unvermeidlichen Kosten verbunden. Schließlich ging die Reise in ein großes Land außerhalb der EU.

Als wir am 19. September gegen 14:30 mit „*Pulkovo Aviation*“ von Berlin kommend in St.Petersburg eintrafen, hatte der Kongress bereits mit einigen Punkten wie:

- Einführung und Registrierung,
- Wahl eines Protokollführers und eines Kongresssprechers
- sowie der Akzeptanz der Kongressaufzeichnungen vom AC 1999“
etc. bereits begonnen.

Als Teilnehmer waren insgesamt **41 Delegierte** aus nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Nur Frankreich war zu unserer Überraschung nicht anwesend, obwohl sie ihre Teilnahme zugesagt hatten. Der Grund wurde nicht genannt.

Der Generalsekretär des AEI, Fred Bruggeman, berichtete uns, was der AEI und seine Mitgliedsverbände im vergangenen Jahr so alles getan haben.

Der Bericht liegt in Papierform vor und kann auf Wunsch kopiert und versandt werden.

Auf der AEI-Webseite www.airengineers.org ist der Bericht jedoch ebenfalls verfügbar.

Fred hat durch seine Firma und seine Gewerkschaft hervorragende Arbeitsbedingungen. Trotzdem bittet er alle Mitgliedsverbände, sich einen **Email-Anschluss** zuzulegen.

Dies erspart nicht nur Kosten, es hilft auch wesentlich bei der täglichen Arbeit und den laufenden Kontakten mit den Mitgliedsverbänden.

Unter den vielen Aufgaben, die teils vom AC 1999 herrühren und teils im Laufe des Jahres 2000 erst entstehen, sind auch sehr viele Kontakte mit exotischen Prüferverbänden aus allen Ecken des Erdballes über eventuelle neuen Mitgliedschaften.

Derzeit hat der AEI **39 Mitgliedsverbände in 39 Ländern**.

Neu aufgenommen wurde ein pakistanischer Verband mit ca. *700 Mitgliedern* und ein tschechischer Verband mit ca. *170 Mitgliedern*.

Dies macht viel Arbeit.

Dazu kommen die immer nötigen kleinen Änderungen der Satzung sowie die laufenden Probleme mit den Finanzen. Eine von uns vorgebrachte Idee für "elektronische Sitzungen und Abstimmungen" wurde erst mal wohlwollend aufgenommen, jedoch vorerst zur Seite gelegt.

AEI hat sich im letzten und in diesem Jahr intensiv mit dem Problem "Human Factors" und mit der kommenden B3-Lizenz (Bauteile) befasst.

Nicht zuletzt stand auch die Frage der nächsten Kongressorte an. Nachdem die Situation für 2000 in Simbabwe so unübersichtlich (Bürgerkrieg etc.) wurde, hat sich ja unser russischer Verband CAAETUR blitzschnell und begeistert bereit erklärt, mit Harare zu tauschen. Dafür sollte der AC 2001 dann in Harare/Simbabwe vorgeschlagen.

Diesem Vorschlag habe ich energisch widersprochen.

Solange die Situation dort (Bürgerkrieg etc.) nicht sicher geklärt ist, bin ich absolut dagegen, Harare als Austragungsort für den nächsten AC zu benennen. Unter der Hand wurde das auch so gesehen. Man wollte nur Harare offiziell nicht "kränken".

Also besteht dieser Vorschlag derzeit offiziell noch.

Für den AC 2000 ist u.a. eine Verbesserung der AEI-Webseiten vorgesehen. Unser Webseiten-Betreuer ist Stig Rust.

Der AEI will auch an die EU herantreten mit der Bitte um eine finanzielle Unterstützung.

Allein kann der AEI die Tätigkeit in den vielen Gremien, die bei der Bearbeitung der JAR-Regelungen anfällt, nicht mehr aus eigenen Mitteln abdecken.

Dies wird besonders der Fall sein, wenn aus irgendwelchen Gründen Fred Bruggeman eines Tages wegfällt.

Der AEI hat seine Kontakte zur JAA vertieft.

In einigen Änderungen von JAR's sind Positionen der AEI aufgenommen worden.

In Zukunft wird der AEI auch in der "JAA Strategic Safety Initiative (JSSI), dem "Regulatory Advisory Panel" (RAP) und der "Human Factors Working Group" vertreten sein.

Mit der ITF hat der AEI eine gute Verbindung, auch wenn solche große Organisationen wenig für die Prüfer an sich tun.

Es bleibt dabei: ***Wir selbst müssen uns zusammenschließen, dann können wir auch für die Prüfer etwas tun!***

Grosse Organisationen wie z.B. die ALAE mit mehr gewerkschaftlichen Charakter sehen wenig Sinn in einer Mitgliedschaft bei uns. Dazu kommt, dass die vielen Informationen von dem AEI an die Mitgliedsverbände in vielen Fällen nicht genügend im Vorstand etc. verteilt werden und wenn sie verteilt werden, nicht gelesen werden.

Das trifft auch genau auf uns zu.

Ich bin gern bereit, den Vorstand, die Regionalvertreter und den ATAC-Delegierten mit Material umfassend zu versorgen. Nur wenn es in die Ecke fliegt und nicht gelesen wird, dann kann ich mir die viele Arbeit sparen.

Hier fehlt die Reaktion des Vorstandes, der Regionalvertreter und des ATAC-Delegierten.

Der AEI hat von einigen Mitgliedsverbänden (Indien etc.) Anfragen bekommen, die sich auf bestimmte Luftfahrtunternehmen (Privatisierung) oder die Landesregierung (Luftfahrtregelungen) beziehen.

In diesen Fällen kann der AEI nur wenig tun.

In die Privatisierung eines Staatsunternehmens kann sich der AEI schon gar nicht einmischen.

Und die Regulierungen in der Luftfahrt können uns nur berühren, sofern dieser Staat sich den JAR-Regelungen generell unterwirft.

Wir sind keine Gewerkschaft und keine Partei!

Wenn aber Mitgliedsverbände gute Ideen dazu haben, so werden die gern an die bedürftigen Verbände weitergereicht wie geschehen.

Robert Leadbetter, der Schatzmeister (Treasurer) stellte in seinem Bericht fest, dass natürlich wieder mal zu wenig Geld da ist. Das Problem liegt in der Zahlungsmoral der Mitgliedsverbände, von denen manche erst am Jahresende, manche erst nach Mahnung und manche gar nicht zahlen. *Das betrifft uns zum Glück nicht.*

Der nächste Tagesordnungspunkt betraf neue Vorschläge für die Arbeit des Verbandes. An erster Stelle stand ein Vorschlag für eine Festlegung der Politik des AEI zum Thema "Human Factors". Dieser Vorschlag fasste die bisher verfolgte Linie des AEI zu diesem Thema in einigen Thesen klar zusammen und wurde ohne wesentliche Diskussionen so akzeptiert.

Weitere Vorschläge betrafen Vorschläge vom letzten AC, kleine Änderungen für die Arbeit des Human Factors Coordinator und des Anhangs 1 der Satzung sowie die Verteilung der "Blue Papers".

Als nächster Punkt folgte der Bericht des ATAC Chairmans Pieter Doyer. Pieter hat sich offensichtlich das ganze Jahr über voll mit den Regelungen der JAA und deren Änderungen befasst.

Dabei ist es Pieter gelungen, viele Vorschläge und Änderungen des AEI mit in die Diskussion einzubringen.

Ganz wichtig erscheint die Debatte des JMC darüber, Piloten zukünftig die Möglichkeit zu geben, den sogenannten "Daily Check" selbst durchzuführen und auch abzuschreiben.

Unserer Ansicht nach sollte der Pilot, der dies durchführt, dann mindestens eine Ausbildung als Certifying Staff Kategorie A oder besser noch als Kategorie B1/B2 haben.

Die Diskussion geht weiter und wird von uns eng verfolgt.

Für das nächste Jahr stehen eine Reihe Änderungen der JAA-Regelungen, so z.B. "Components and Airships", "Daily Check", JAR OPS 2M & 4 M, JAR-M, NPA 66-1, NPA 145-9, NPA 145-11 und NPA 147-0 an.

Das ist viel Arbeit und wir sollten froh sein, in Pieter Doyer einen so aktiven Fachmann dafür zu haben.

Weiter hörten wir von unserem "Human Factors Coordinator" Evangelos Demosthenous einen Bericht über seine Tätigkeit und einen interessanten Fachbericht über "Professionalism (not only) a Human Factors Point of View". HF-Training sollte in bestimmten Abständen wiederholt werden und neben den lizenzierten Prüfern auch die Mechaniker und die Manager umfassen.

Von unserem JMC/MST-Delegierten erhielten wir einen Bericht und einen dicken Pappen Papier über den Stand der Beratungen für eine "Component Maintenance Certification JAR-66", B3-Lizenz.

Diese Dokumente müssen erst noch in Ruhe ausgewertet werden.

Auf Wunsch kann ich gern Kopien versenden.

Eine Umfrage zu diesem Thema ergab, dass ca. 66% der National Aircraft Authorities (NAA) mit einer behördlichen Autorisierung arbeiten, ca. 34% verlangen eine behördliche Lizenz und eine behördliche Autorisierung, ca. 66% verlangen einen anerkannten Schulungskurs und alle verlangen eine schriftliche und/oder mündliche Prüfung und/oder einen praktischen Test.

Der AEI bemüht sich, dafür einheitliche Standards einzuführen, die ICAO kompatibel sind und damit weltweit Gültigkeit haben.

Bei der JAA ist es im letzten Jahr relativ ruhig zugegangen. Die JAA hat sich mit einer umfangreichen Umstrukturierung befasst, die dem AEI u.a. die Möglichkeit verschafft, von Anfang an bei den Beratungen über neue oder geänderte Regelungen dabei zu sein.

*Dies verlangt von uns allen aber schnellere Reaktionen auf Vorlagen. Hier sind **Fachleute des BPvL, d.h. Prüfer Klasse 4**, zur Bearbeitung der Vorlagen gefragt.*

Über das gleiche Thema sprach auch unser ATAC-Delegierter Pieter Doyer. Dabei kam auch das Thema "Duplicate Inspection" zur Sprache.

Wir befürworten das.

Zur **B3-Lizenz** erwartet Pieter Doyer dringend Vorschläge von den Mitgliedsverbänden.

Dejan Golubovic, unser Public Relation Committee Chairman, war leider nicht anwesend. Ein Thema aus seinem Bereich war jedoch ein neues Logo für den AEI und die Verbesserung der AEI-Webseiten.

Daran wird gearbeitet.

Dejan ist hauptverantwortlich für das Magazin "AEI Newsletter", was dem Vorstand vorliegt.

Neben einigen weiteren Nebensächlichkeiten folgte die Neuwahl des AEI-Vorstandes. Bis auf den Schatzmeister und den Assistant Secretary Australia wurden alle bisherigen Amtsinhaber wiedergewählt. Beide werden mangels Kandidat satzungsgemäß vom Vorstand selbst ernannt.

Vorletzter Punkt war die Festlegung der Orte für die AC' der nächsten Jahre. Die Einladung von Harare für 2001 wurde gegen einige Einwendungen, darunter vom BPvL, aufrechterhalten. In 2002 soll der AC in Griechenland stattfinden und in 2003 in Portugal.

Der BPvL hat wie zwei andere Mitgliedsverbände auch ein "Statement" zum AEI AC verfasst und dort verteilt (siehe die Seiten Anschluß). *Dieses Statement wurde besonders gelobt.*

Von der Civil Aviation Authority aus England war Mr. David J. Hall anwesend. Mr. Hall hat uns einen sehr interessanten Vortrag über Human Factors in Maintenance gehalten ("What does maintenance human factors mean to the CAA?").

Die vollständige Ausgabe dieses Vortrages soll über die AEI-Webseite zu finden sein.

Weiter hat uns Mr. Hall eine "Airworthiness Notice: Maintenance Error Management Systems" hinterlassen.

Diese ist als Kopie bei mir abrufbar.

Von Fred Bruggeman soll es eine mehrseitige Liste von Abkürzungen geben, die in den weltweiten Regelungen verwendet werden.

Auch diese Liste soll über die AEI-Webseite erreichbar sein.

Fred Bruggeman bittet alle Mitgliedsverbände, Mitteilungen an den AEI möglichst in "elektronischer" Form zu übermitteln.

Dies spart ihm viel Arbeit und vor allem Zeit.

Jari Miettinen, der Vizepräsident des AEI, hat für alle Prüfer von Luftfahrtgerät eine "Loss of Licence"-Versicherung vorgeschlagen. Diese Versicherung soll nicht billig sein und über die IFALPA abgesichert werden. Innerhalb eines Monats will er allen Mitgliedsverbänden ein Angebot schicken.


Ich habe ihn nach unseren Erfahrungen mit einer "Prüferhaftpflichtversicherung" gewarnt.

Als Abschluss hat Andreas Georgiades, unser Präsident, noch einmal alles zusammengefasst. Dabei stellte er fest, dass dem AEI in der Hauptsache Geld und Arbeitskraft fehlt.

Ein weiteres Manko sei die mangelnde Aktivität der Mitgliedsverbände. Der AEI erhalte zu wenig Reaktionen auf seine Tätigkeiten. Die Mitgliedsverbände müssten dann damit rechnen, dass Entscheidungen getroffen würden, die zwar dem Sachverstand des Vorstandes entsprächen, jedoch nicht immer dem Willen der Mitgliedsverbände.

Ein komplettes und "AEI-amtliches" Protokoll erscheint in Kürze und ist über den Vorstand des BPvL sowie über die Webseite des AEI abrufbar.

Herbert Karich, Sekretär des BPvL



**Liste der Teilnehmer an dem Jahreskongress des AEI
(Aircraft Engineers International) vom 19. – 23.
September 2000 in St.Petersburg/Russland**

<u>Nr.</u>	<u>Name</u>	<u>Land</u>	<u>Verband</u>
1.	TREVOR LEE	NEW ZEALAND	NZAMAPE/AEI
2.	HERBERT KARICH	GERMANY	BPVL
3.	STEFFEN HERRMANN	GERMANY	BPVL
4.	FRED BRUGGEMAN	THE NETHERLANDS	UNI/AEI
5.	TORSTEIN VIKOREN	NORWAY	NFO/AEI
6.	SIGVE MOI	NORWAY	NUF
7.	RUNE THUV	NORWAY	NFO
8.	PIETER DOYER	NORWAY	NFO/AEI
9.	HEINE RICHARDSEN	NORWAY	NFO
10.	ROGER HANDELAND	NORWAY	NFO
11.	KNUT GRONSKAR	NORWAY	NFO

12.	GUNNAR JOIINSEN	NORWAY	NFO
13.	PER REIDAR RAMSLIE	NORWAY	NFO
14.	ARTO LATTU	FINLAND	ITA
15.	JARI MIETTINEN	FINLAND	ITA/AEI
16.	RARRI VARRANKIVI	FINLAND	ITA
17.	RISTO RAUTIAINEN	FINLAND	ITA
18.	HALFDAN HERMANNSSON	ICELAND	FVFI
19.	GUDJON VALDIMARSSON	ICELAND	FVFI
20.	JUAN CAP.LOS SANZ	SPAIN	ASETMA
21.	JOSE LUIS RODRIGUEZ	SPAIN	ASETMA
22.	ROBERT LEADBETTER	UNITED KINGDOM	ALAE/AEI
23.	ANDREAS GEORGI-IIADES	CYPRUS	ASISEKA/AEI
24.	EVANGELOS DEMOSTHENOUS	CYPRUS	ASISEKA
25.	SIMOS LOIZOU	CYPRUS	ASISEKA
26.	MICIIAEL KAZAMIAS	CYPRUS	ASISEKA
27.	GEORGE MAKRIS	CYPRUS	ASISEKA
28.	VLADIMIR KUROCHKIN	RUSSIA	CAAETUR
29.	MARKUS BADKHEN	RUSSIA	CAAETUR
30.	MIKRAIL GRIGORIEV	RUSSIA	CAAETUR
31.	IGOR KOULIK	RUSSIA	CAAETUR
32.	SERGEY SHIKALOV	RUSSIA	CAAETUR
33.	MILOS DEVIC	YUGOSLAVIA	YAEA
34.	VLADIMIR DOBRICIC	YUGOSLAVIA	YAEA
35.	GEORGIOS PAGONIS	GREECE	EPTAOA/AEI
36.	THEOFANIS KARATHANASIS	GREECE	EPTAOA
37.	KLEANTHIS TRATRAS	GREECE	EPTAOA
38.	JOSE ROQUE ALEXANDRE	PORTUGAL	SITEMA
39.	ALFREDO CARDOSO Gomes	PORTUGAL	SITEMA
40.	AANDREAS NTHEMAGKOS	GREECE	SHMOA
41.	GEORGIOS KAFETZAKIS	GREECE	SHMOA

Statement of BPvL for the AEI AC 2000

Gentlemen, colleagues, dear friends.

Ass a delegate of the only one German organization of certifying aircraft technicians I like to bring to the auditorium of the AEI AC 2000 the best greetings and the best wishes. We hope you will have some prosperous days with useful results for all certifying technicians and their organizations around the world of aviation.

Our organization in Germany is still too small in relation to all the total number of issued national and European licenses for certifying technicians around our country.

But our membership number is growing continuously and so we are getting more and more serious notice and attention in whole the German aircraft industry, all aviation organizations and all the competent authorities

Our main target is **safety, safety and safety!**

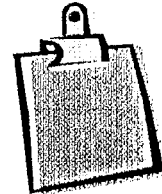
We are strictly against any trends to lower checkpoints primarily arranged for certified technicians to check it and sign it off to transfer these to checkpoints for non-certified technicians to raise economy only in sight of shareholder value. We strictly reject any way of delaying no-go troubles up to return of AC to home base or to base with own companies technical support also to cut down costs for shareholder value as well. In our opinion is safety the best shareholder value!

The best ways to safety is the big area of „Human Factors“ (HF). Therefore we have to make clear how HF can do it. Today HF looks something non-transparent what means nearly anybody does it interpret different. One of the main point we are have to declare within HF is the maximum duty time of Certifying Aircraft Technicians. Twenty to thirty hours duty time without substantial break especially in small aircraft companies are out of any safety area. There it looks to be much work necessary.

We hope this congress will be very effective and will issue a lot of useful date. We thank the board of AEI and all other active members and non-members for her work.

In charge of the members and the board of BPvL

Herbert Karich, Secretary of BPvL



Release to Service

Bei der letzten Jahreshauptversammlung wurde kurz über die, nach JAR 145 notwendige, Freigabebescheinigung bzw. Release to Service gesprochen.

Aus diesem Grunde dachte ich mir, meine Meinung zu diesem Thema zu beschreiben.

Nach der JAR OPS ist der Halter bzw. das Luftfahrtunternehmen des Lfz dafür verantwortlich, sein Lfz in einem lufttüchtigem Zustand zu halten, und deswegen ist es auch sehr wichtig, bei Beginn einer Instandhaltungsmaßnahme einen genau definierten Auftrag anzulegen, (z.B. Phase 3+4 Airframe Inspektion durchführen)

Dieses beinhaltet auch eine Unterschrift.

In diesem Fall haben viele Halter oder Luftfahrtunternehmen ein Formblatt zur Auftragserteilung.

Der Instandhaltungsbetrieb führt nun die in Auftrag gegebenen Instandhaltungsmaßnahmen durch.

Sollten dabei Beanstandungen festgestellt werden, muß eine Auftragserweiterung durchgeführt werden

(wieder mit Unterschrift der OPS).

Wir kennen ja auch alle die Problematik, daß Ersatzteile zum Teil eine lange Lieferzeit haben.

Aus diesem Grund kann es vorkommen, daß die Lfz's vor Behebung aller Beanstandungen wieder in Betrieb genommen

LESERBRIEF „RELEASE TO SERVICE“

werden muß.

Über die Inbetriebnahme des Lfz's entscheidet OPS.

Somit kommen wir Prüfer (bzw. freigabeberechtigtes Personal) oft in die Situation ein Lfz zum Betrieb freizugeben, an dem es

noch offene Bestandungen gibt.

**Für diese Freigabe wird die Freigabebescheinigung
benutzt.**

Diese Freigabebescheinigung beinhaltet den alles scheidenden Satz, daß die Arbeiten wenn nicht anders aufgeführt, nach JAR 145 und den Herstelleranweisungen durchgeführt wurden.

Dies hat für mich die Folge, daß ich eine Liste der zurückgestellten Beanstandungen erstelle und bei Übergabe des Lfz's den Halter bzw. OPS darüber informiere.

**Die Übergabe wird mit einem Formblatt Übergabe/ bzw.
Final Check dokumentiert.**

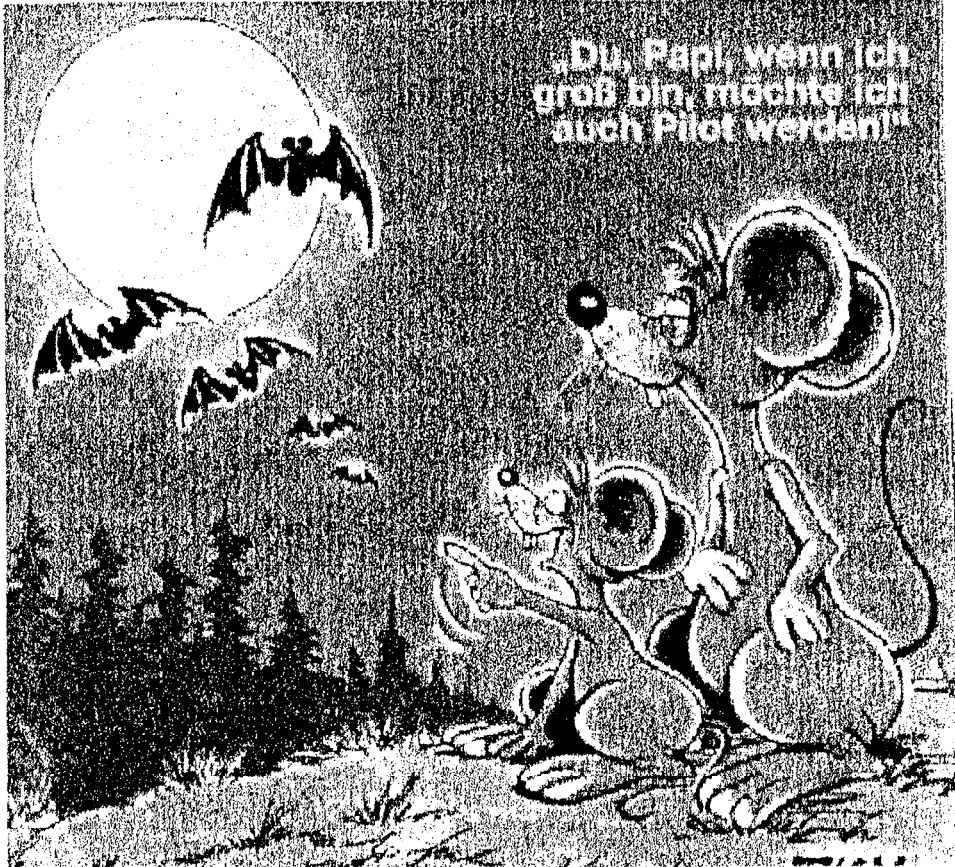
Der Halter bzw. OPS akzeptiert mit seiner Unterschrift die Übernahme des Lfz's.

In dem Übergabe bzw. Final Check ist ebenfalls noch der Bezug zur Liste der zurückgestellten Beanstandungen dokumentiert.

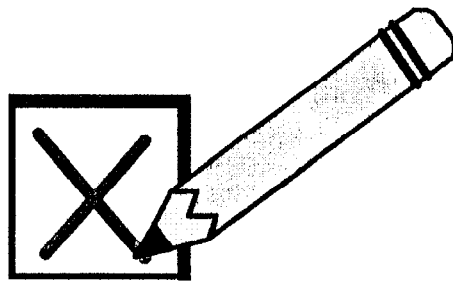
Damit ist die Verantwortung wieder bei OPS und der IB bescheinigt nur die ordnungsgemäße Durchführung der in Auftrag gegebenen Instandhaltungsmaßnahmen .

Dadurch entsteht leider ein relativ hoher Aufwand an Dokumentation, der jedoch nicht zu vermeiden ist !

T. B.



Wer nicht Pilot werden möchte der schaut besser bei den Stellenangeboten S.24-27 nach !



Neues zu den Nfl's II-137/99 und II-50/00

NfL II-137/99

Prüfung von Höhenmesseranlagen für IFR und VFR

In NfL II-137/99 wird gem. Abschnitt 4.2 die Nachprüfung aller Höhenmesseranlagen nach FAR Part 43, Appendix F, gefordert. Höhenmesseranlagen in VFR-Luftfahrzeugen mussten diese Forderungen bisher nicht erfüllen und können das auch nicht. Also, teuren Ersatz einbauen!

Wir sehen, da in der Praxis der VFR-Verkehr immer sorgsam vom IFR-Verkehr getrennt wird und das nicht durch enge Höhenstaffelungen, auch in Zukunft keinen Bedarf für eine höhere Genauigkeit der Höhenmesseranlagen in VFR-Luftfahrzeugen und den dadurch verursachten teuren Austausch aller Höhenmesseranlagen in VFR-Luftfahrzeugen.

Aus Pilotenkreisen haben wir jedoch das Gegenteil gehört. Es könne angeblich durchaus vorkommen, dass VFR- und IFR-Verkehr im gleichen Luftraum zusammentreffen.

GREY CORNER

Dann sei es höchst unangenehm, wenn vor einem IFR-Luftfahrzeug plötzlich ein VFR-Luftfahrzeug auftauche, dass auf Grund der größeren zugelassenen Toleranzen der Höhenmesseranlagen eigentlich ganz woanders sein sollte.

Andere Piloten meinen, das sei nicht möglich, da im unteren Luftraum sowieso mit 1000 ft Höhenstaffelung geflogen werde und der VFR-Verkehr den oberen Luftraum, wo die prozentual zugelassenen Toleranzen geringer seien, in der Regel nicht erreiche.

Durch eine sachkundige und mit eindeutigen Fakten untermauerte Argumente lassen wir uns gern vom überzeugen.

(HK)

NfL II-50/00

Absatz 4.2 gestrichen!

Auch auf Grund der Bemühungen des BPvL und hier besonders durch die Aktivitäten unserer Mitglieder Berger, Köhler, Hübner und Lehmann sowie der tatkräftigen Hilfe des BBAL, Herrn Gräßle, sowie des DAeRC, Herrn Haferkorn, ist es uns gelungen, das LBA zu bewegen, den Absatz 4.2 in der vorgenannten NfL zu streichen.

Die zusammen mir dem neu eingefügten letzten Satz in Abschnitt 3.2 dieser NfL führt bei der Instandhaltung und Nachprüfung älterer Luftfahrzeuge in der Praxis zu deutlichen Erleichterungen. Dabei wird aus der bisherigen Erfahrung heraus die Sicherheit in keiner Weise beeinträchtigt.

Wir sehen das als ein Erfolg unserer fruchtbaren Diskussionen mit dem LBA sowie der Zusammenarbeit mit anderen Luftfahrtorganisationen.

(HK)



Prüfer!

Selbstständige Prüfer sind auch Menschen!

Herr Franzmeyer vom LBA hat Recht: Weniger als 1% aller Prüfer von Luftfahrtgerät in der Bundesrepublik hat eine Anerkennung als selbstständiger Prüfer. Herr Franzmeyer hat jedoch Unrecht, wenn er sich und uns fragt, warum wir uns auch für eine solche Minderheit einsetzen.

Ich kann Herrn Franzmeyer diese Frage beantworten: Wir setzen uns für alle Mitglieder ein, auch wenn es nur eine einzige Person ist. Abwägungen unserer Aktivitäten nach der Anzahl der davon betroffenen Mitglieder sind uns fremd. Davon konnten wir Herrn Franzmeyer in einem persönlichen Gespräch überzeugen.

Wir finden auch Bemerkungen wie z.B. von Herrn Marquardsen (... wenn ich das Wort selbstständig anerkannter Prüfer schon höre, dann fällt bei mir die Klappe ...) schlicht ungehörig. Das LBA, nicht wir, hat die selbstständigen Prüfer vor langer Zeit mal eingeführt und amtlich anerkannt!

(HK)

Rundschreiben

Verbindlichkeit?

Beinahe alle Jahre wieder taucht diese Frage in Prüferkreisen auf. Laut Herrn Franzmeyer sind Rundschreiben unverbindliche Interpretationen der Auffassungen des LBA zu bestimmten Verordnungen.

Dazu würden wir uns sehr über eine schriftliche, amtliche und abschließende Stellungnahme des LBA für unsere Mitglieder freuen.
(HK)



Luftfahrtbundesamt

Einführung des neuen Leiters des LBA

Am 15. Juni 2000 fand auf Einladung des neuen Leiters des Luftfahrt-Bundesamtes, Herrn Ulrich Schwierczinski, dessen Amtseinführung in Braunschweig statt. Neben der musikalischen Unterhaltung am Beginn und am Ende der dazugehörigen Reden sowie einem Imbiss mit Getränken nach Abschluss waren eigentlich nur ein Beitrag von Seiten der Industrie und vom Personalrat des LBA von praktischem Interesse. Die Industrie bemängelte die Ausweitung der Bürokratie und die langsame Bearbeitung aller Vorgänge. Der Personalrat hatte etwas am bisherigen Stil der zwischenmenschlichen Kommunikation auszusetzen und stellte fest, dass der innerbetriebliche Verkehr im LBA beinahe nur noch per Email vonstatten gehe. Dies ist bedauernswert, berührt uns jedoch in der Praxis nicht. Interessanter wäre eine Liste der Email-Adressen aller für uns wesentlichen Mitarbeiter des Amtes. Die gibt es aber aus Datenschutzgründen nicht. Der BPvL hat den Datenschutz aber geknackt: Schreiben Sie Vorname.Nachname@lba.de und Sie sind, wo Sie hinwollen.
(HK)

PREISLISTE FÜR WERBUNG IN DER BPVL INFO

Bergisch Gladbach, am 10. Oktober 2000

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	Einmalig	790DM + 16% Mwst	126.40DM	916.40 DM
Anzeige DIN A5	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.

Ulrich Wirtz, Vorsitzender des BPVL

INTERNES I

NACHFOLGEND FINDEN VERBANDSINTERNE INFORMATIONEN IHREN PLATZ

Der Vorstand zur Zeit:

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

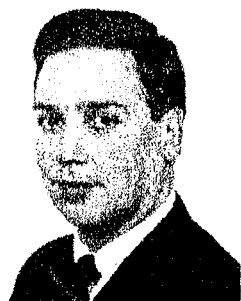
2. Vorsitzender Stephan Wahl



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

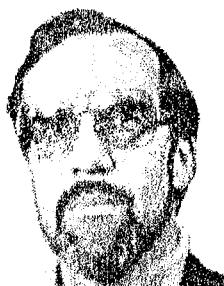
Er wird sich also später vorstellen.

Schatzmeister Holger Diefenbacher Schriftführer Herbert Karich



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



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.

INTERNES !

NACHFOLGEND FINDEN VERBANDSINTERNE INFORMATIONEN IHREN PLATZ

Die 4 Regionalvertreter zur Zeit

Herr Hartmut Bartkus

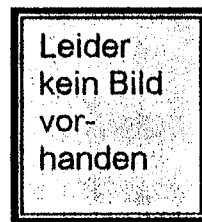


geb. 20.06.1930

Anschrift: Am Stuck 9
21224 Rosengarten

Tel. 04108-8108, Fax 04108-1728,
E-mail: Hbartkus@aol.com

Herr Peter Nordhaus



Tel.: 07229-662041
Fax: 07229-662041

Herr Steffan Herrmann



Tel.: 0171 8648988
Fax: 030-6091-3305
E-mail: steffen.herrmann@de.britaniaairways.com

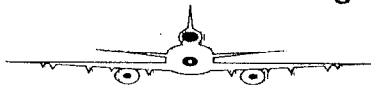
Herr Hans Beutinger



geb. 27.03.1943

Anschrift: Düsseldorf 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

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/Nr.:..... Certifying Staff-Cat./Nr.:.....

Fachrichtung:.....

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

Der Vereinsbeitrag beträgt DM 90.- pro Jahr!

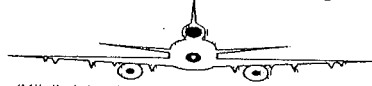
Beitragssonderregelungen sind direkt beim Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandsstatuten ersichtlich.

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:.....

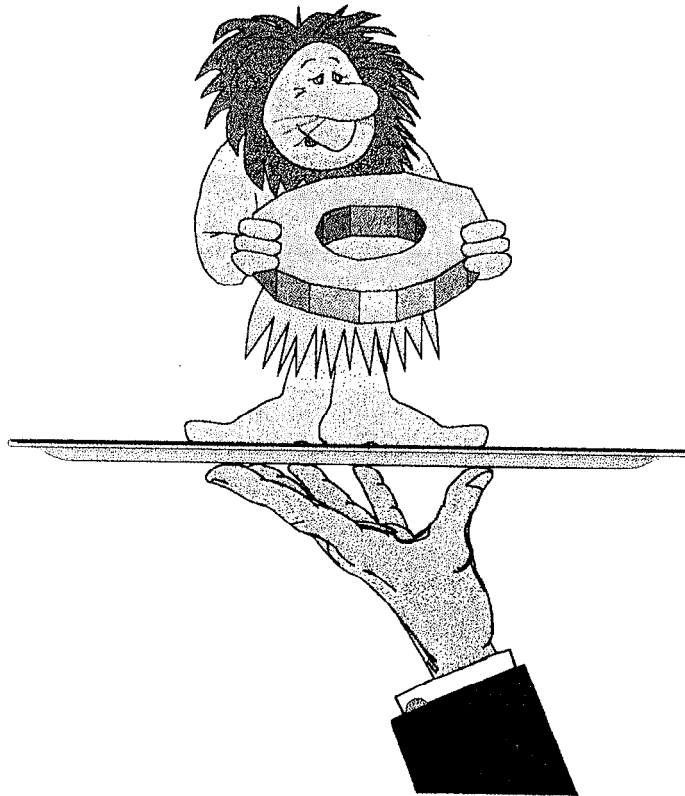
Prüfer-Klasse Certifying Staff.....

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.

Das sind doch endlich einmal gute Nachrichten, eine gründliche Ausbildung lohnt wieder. Da wird so mancher nun „auf Händen“ getragen.

**... mehr dazu auf den Seiten 24-27
„Stellenmarkt“!**



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

→ JHV = Jahreshauptversammlung