

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

**Info 1/02
für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: 28. März 2002

Inhaltsverzeichnis

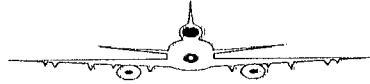
1.	Vorwort des Vorsitzenden	S.01
2.	Protokoll der Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag den 27.Oktober 2001 in Nürnberg	S.03
3.	Besuch beim LBA am 5.Dezember 2001	S.07
4.	Kurzbericht vom Sekretär Olaf Kielstein vom Besuch des LBA am 28.02.2002	S.11
5.	Bericht AEI Athen 2001	S.13
6.	Flexibility in Avionics Ramp Testing	S.19
7.	Grey Corner	S.21
8.	Werbung	S.27
9.	Preisliste für Werbung in der BPvL Info	S.28
10.	Internes	S.29
11.	Aufnahmeantrag / Anschriftenänderung	S.31



Impressum: Unsere Autoren waren:

(UW) = Ulrich Wirtz
(OKI) = Olaf Kielstein
(SH) = Steffen Herrmann
(GH) = Gerhard Kürten
(PN) = Peter Nordhaus

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPVL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützheider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

VORWORT

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

ich möchte mich erst einmal für die rege Teilnahme (38 Personen) an der letzten Jahres Hauptversammlung in Nürnberg bedanken.

Dieses mal fand Sie im Hotel Mövenpick statt. !

Das Essen und die Räumlichkeiten waren bestens ausgewählt. Unseren Dank an Herrn Hans Beutinger für die gute Vorbereitung.

Die jährliche Hauptversammlung ist eine wichtige Einrichtung unseres Verbandes. Wir werden versuchen die Aktivitäten zu vergrößern in Form eines „**Vorstands-Treffens**“ bei dem **jeder** herzlich eingeladen ist. Das Treffen dient dazu die Kommunikation zu verbessern, da auf der Hauptversammlung die Zeit nicht ausreicht.

Als **Termin sind die ersten Wochen im Mai** vorgesehen.

Angestrebt wird ein Hotel in zentraler Lage von Deutschland.

Vorschläge zur Durchführung sind willkommen.

Aus terminlichen Gründen bitte ich Euch aktuelle Informationen über die „Home - Page“ des BPVL abzurufen.

Ich hoffe diese Gelegenheit wird angemessen genutzt, so das Sie zu einer festen Einrichtung wird.

Der Ablauf und die anstehenden Themen der letzten Hauptversammlung werden auf den nachfolgenden Seiten, im Bericht der letzten Hauptversammlung abgehandelt.

Da aus gegebenen Anlass die Satzung des BPVL aktualisiert werden muss, kann der Entwurf der neuen Satzung auf der „Home - Page“ abgerufen werden.

Dies ist auch ein wichtiges Thema der nächsten Hauptversammlung!

Der vorrausichtliche Ort der nächsten Hauptversammlung wird **Düsseldorf** sein, dies ist aber noch nicht entgültig.

VORWORT

Aufgrund einiger Fragen und Probleme habe ich im Dezember einen Besuch beim LBA angetreten.

Dazu möchte ich mich bei dieser Gelegenheit herzlich bei Herrn Beck, Herrn Burlage, und Herrn Dr. Roth für ihre aufgewendete Zeit bedanken.

Ich werde die Themen auf den *nächsten Seiten* darstellen und hoffe damit einen Beitrag zur **Klärung vieler Fragen** geleistet zu haben.

Einen Dank auch an die Geschäftsleitung der Firma ACC, die mir die Reise sponserte.

Nach meinem Besuch war unser Sekretär Olaf Kielstein am 28. Feb. 2002 *nochmals beim LBA*, auch er berichtet auf den nachfolgenden Seiten.

Der BPvI war also A K T I V !

Euch ein schönes und geruhames Osterfest

Ulrich Wirtz

1. Vorsitzender

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)

(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützheider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag, den 27. Oktober 2001 in Nürnberg

Hier: Erweitertes Protokoll zur Jahreshauptversammlung.

38 Mitglieder waren der Einladung zur JHV nach Nürnberg gefolgt.

Um **09:35 Uhr** konnte der Vorsitzende Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen.

Nach der Begrüßung ging der Dank an Herrn Hans Beutinger für die Organisation dieser JHV.

Zunächst wurde dann vom Vorsitzenden der amtierende Vorstand vorgestellt und mit Herrn Wolfgang Hanses ein williger Protokollführer gefunden. Als Stimmzähler wurden Herr Hartmut Bartkus und Herr Gerhard Kürten auserkoren.

Es folgte der **Kassenbericht des Schatzmeisters** Herrn Holger Diefenbacher, positiv auffallend dabei die steigenden Werbeeinnahmen von ca. DM 8.000,00 im letzten Jahr.

Ein Haushaltsplan von Herrn Diefenbacher wurde für das nächste Jahr in Euro vorgebracht.

Auf die Anzeige von Anschriftenänderungen wurde von Herrn Diefenbacher nochmals ausdrücklich hingewiesen.

Positiver Bericht des Kassenprüfers Herrn Schmidt mit der Anmahnung einer Inventarliste, die anzulegen vom Vorsitzenden zugesagt wurde.

Der Vorstand wurde hiernach einstimmig entlastet.

Die vier Regionalvertreter:

Herr Bartkus, Herr Nordhaus, Herr Hermann und Herr Beutinger wurden jeweils in ihren Ämtern mit einer Stimmenthaltung wiedergewählt und nahmen die Wahl an.

Wahl des Vorstandes:

Zur Wahl des 1. Vorsitzenden wurde Herr Ulrich Wirtz vorgeschlagen und einstimmig, bei einer Enthaltung als 1. Vorsitzender wiedergewählt. Ulrich Wirtz nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **2. Vorsitzenden** wurde Herr Stephan Wahl vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als 2.Vorsitzender wiedergewählt. Stephan Wahl nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **Schatzmeisters** wurde Herr Holger Diefenbacher vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als Schatzmeister wiedergewählt. Holger Diefenbacher nahm die Wahl an.

Zur Wahl des **Schriftführers** wurde Herr Olaf Kielstein vorgeschlagen und einstimmig bei einer Enthaltung als Schriftführer wiedergewählt. Olaf Kielstein nahm die Wahl an.

Programmpunkte:

Satzungsänderungen:

1. Änderung der Amtsperiode
2. Änderung der Beschlussfähigkeit
3. Festlegung des Begriffs Certifying Staff
4. Anschriftenänderung des BPvL e.V.
5. Ehrenmitgliedschaften

zu Pkt.4 Die Versammlung beschloss einstimmig die Adressenabänderung des Vereins.

Die neue Adresse lautet:

<p>BPvL e.V Schützheider Weg 25 51465 Bergisch Gladbach</p>
--

zu Pkt.5 Ehrenmitgliedschaft

Es wurde einstimmig beschlossen, dass ein Mitglied auf Vorschlag mit einfacher Mehrheit von der Jahreshauptversammlung zum Ehrenmitglied ernannt werden kann.

Unterpunkt: Es wurde zur Diskussion gestellt sogenannte außergewöhnliche Mitglieder aufzunehmen. Nach reichlichem abwägen wurde einstimmig eine Aufnahme in den Verein als außergewöhnliches Mitglied abgelehnt.
(Gäste sind jederzeit gerne willkommen)

zu Pkt. 3 Certifying Staff (CS)

Da der Verein im Moment nur aus Mitgliedern besteht die über eine Prüferlaubnis, der CS aber immer mehr an Wichtigkeit gewinnt, wurde vom Vorsitzenden U. Wirtz beantragt, CS mit den Prüfern gleichzusetzen.

Nach heißer Debatte wurde beschlossen, das dieses Thema in der anstehenden Satzungsänderung nicht berücksichtigt wird.

Ein Vorschlag zu diesem Thema wird vom Vorstand erarbeitet und bei der nächsten JHV zur Genehmigung vorgelegt. Die Versammlung beschloss, das freigabeberechtigtes Personal (CS *) in die Satzung aufgenommen werden soll. Der Titel des Vereins soll dadurch aber nicht abgeändert werden.

Vortrag des 2. Vorsitzenden Stephan Wahl zur 6. Luft Kost Verordnung

Der Verein wurde im letzten Jahr zu einer Stellungnahme aufgefordert. Einer Einladung zur Anhörung im Verkehrsministerium wurde durch Vereinsmitglieder nachgekommen. Das Ergebnis dieser Anhörung war der Rückzug des Entwurfs zur 6.Luft Kost V.

Anmerkung bezüglich Zahlungen von Herrn P. Nordhaus

Es wird empfohlen Gebühren für NPS. Nr5 auf Vorbehalt zu zahlen, ebenso bei einer Lizenzverlängerung.

Vortrag von Herrn Zeh – Allianzversicherungen.

Thema Staatshaftung
Der allgemeine Tenor war, Staatshaftung bei Prüfungen – ja
bei Instandsetzungen – nein.
Herr Zeh mahnte an, das der Zuspruch zum Rahmenvertrag (Prüferhaftpflicht) zu gering ist.

Vortrag von Herrn Steffen Hermann über den A.E.I Kongress in Athen,

weiterer Teilnehmer an dieser Veranstaltung : Herr Gerhard Kürten

Der Bericht wird in' s Internet gestellt.

Er ist aber auch ab Seite 11 in dieser Info zu lesen.

- Verbände mit mehr Mitgliedern sollten mehr Stimmrechte bekommen, dieser Antrag wurde abgelehnt.
Protestschreiben Internet unterschreiben.
- Klasse 4 Lizenz fällt ab 2003 vielleicht weg, weil bei JAR Workgroup keine Teilnahme erfolgt.
Herr Max Winkler kümmert sich um Klasse 4 Erhaltung.
- Typ Certification soll angestrebt und EU weit zugelassen zu werden. (eventuell in 2 Jahren)
- AEI Kongress 2002 in Deutschland ???, da im vorgesehenen Simbabwe zu viele Unruhen.

Nachtrag von Herrn Holger Diefenbacher zu allgemeinen Themen

Die Personen ID der Mitglieder wurde von den vergebenen Prüfernummern auf eine fortlaufende Nummerierung ab 1001 umgestellt.

Bezüglich Staatshaftung wird die Internetadresse auf der Homepage veröffentlicht.

Anmerkungen von Herrn Olaf Kielstein über die BPvL Homepage.

Über die Darstellung der Homepage wünscht er mehr Rückmeldungen und Anregungen.

Die Prüferinfo wird zeitversetzt ins Internet gestellt.

Ein Vorschlag von Herrn Hemmel war, die Prüferinfo aufwendiger zu gestalten um bessere Werbeeinnahmen erzielen zu können.

Mittagspause

Vortrag Herr Stratmann

Aufgestellt: im November 2001
Wolfgang Hanses
E-Mail lisa-h@t-online.de

Für die Richtigkeit:

Ulrich Wirtz
1. Vorsitzender

Stephan Wahl
2. Vorsitzender



Besuch Beim LBA am 5 Dezember 2001

Aufgrund einiger Probleme und diversen Anfragen von Mitglieder habe ich um einen Termin bei:

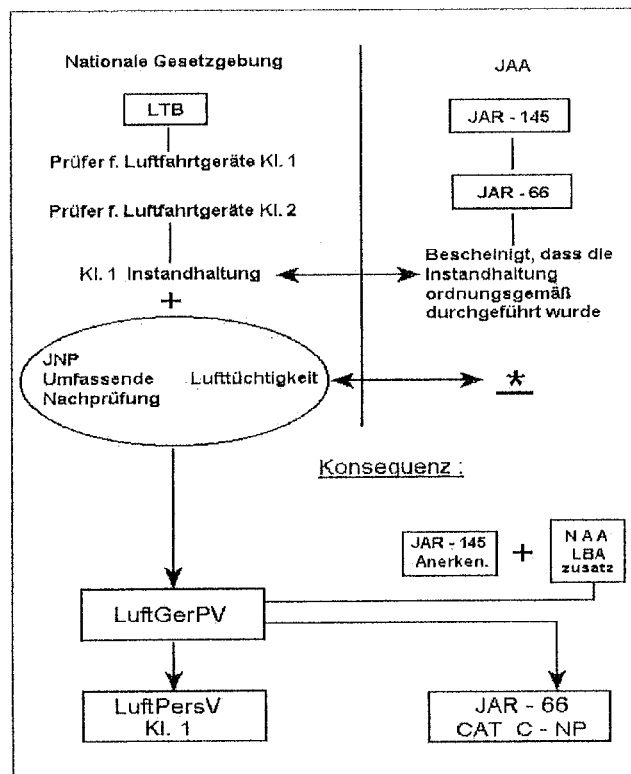
Herrn Beck **Fachbereisleiter Technisches Personal**
Herrn Dr. Roth **Zulassung Avionik Geräte**
Herrn Burlage **Herstellungsbetriebe**

angefragt.

Dieser Termin wurde kurzfristig und problemlos koordiniert so, dass ein Gespräch in der selben Woche stattfinden konnte.

Besprechung der nachfolgend aufgeführten Probleme:

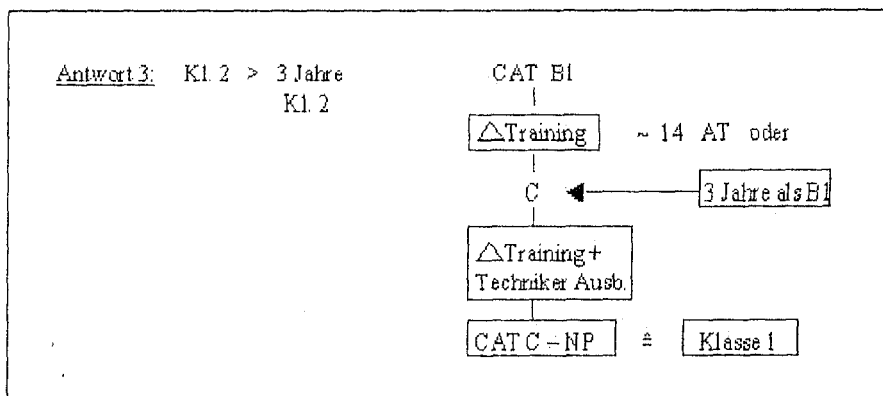
- Durch die **Umstellung auf JAR** sind einige Fragen entstanden, wie verschiedene Ausbildungszeiten 60 Tage für B1 und ca.95 Tage für Klasse 2, obwohl beides gleichwertig sein soll?
Der 60 Tage Lehrgang gilt nur für Personen die eine Fluggeräte-Mechaniker Ausbildung mit **> 75% in Theorie und Praxis** abgeschlossen haben. Sonstige artverwandten Berufe, wie z.B. KFZ Mechaniker, sind 93 Tage notwendig.
- Die Klasse 1 wird Anstandslos in die **Cat. -C mit sog. National Privileg = C-NP** umgewandelt. Das liegt am Aufbau des Nationalen Prüfsystem. Der Prüfer Klasse 1 bescheinigt die Lufttüchtigkeit. In anderen Ländern wird die Lufttüchtigkeit durch die Behörde selbst überprüft und bescheinigt. Somit war das **N.P.** notwendig bei LFZ über 5,700 kg um eine Dopplung der Lizenzen (JAR-66, LuftPersV) und vor allem der Kosten zu vermeiden. Zur Verdeutlichung siehe nachfolgende Skizze auf Seite 8.



Dem LBA sind keine Fälle bekannt, bei denen der Klasse 2 Prüfer weitergehende Berechtigungen hat als der B1?
 LuftPersv - Erlaubnisse **und** JAR Lizenz mit gleichen Berechtigungsumfang sind nur möglich, bei Prüfern die: eine LuftPerV – Erlaubnis für Luftfahrzeugmuster < 5,700 kg und eine JAR 66 Lizenz > 5,700 kg besitzen.
 Auf Wunsch wird die durch LBA nicht mehr „verlängerte“ Lizenz an den Eigentümer zurückgegeben, wenn diese abgelaufen ist.
 Die Erlaubnis kann aber auch beim LBA in der persönlichen Akte verbleiben, für den Fall das die Erlaubnis noch einmal benötigt wird.

- Wie verhält es sich mit der **KI 2** zu der **B1/B2** und **C Lizenz** ?
 Ein **Prüfer KI. 2** erhält direkt neben der Cat. B1/B2 die Cat. C, wenn neben 3 Jahren Praxis als Prüfer KI. 2 auch ein Delta-Training nachgewiesen werden kann. **oder**
 Er erhält erst die Cat. B1/B2 und nach 3 Jahren Tätigkeit als B1/B2 die Cat. C. (siehe nachfolgende Skizze auf Seite 9)

In Deutschland werden über die JAR-66 hinaus Sonderwege beschritten um die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit dem **Prüfer KI. 1 = Cat. C-NP** wie bisher zu ermöglichen.
 Das liegt am Aufbau des Prüfsystems, wie in der zweiten Frage erläutert (siehe S.8), geht es um die Lufttüchtigkeit, die bei anderen Länder in vollständiger behördlicher Zuständigkeit liegt.
 Der **Prüfer KI. 2** muss also nach wie vor zur Bescheinigung der Lufttüchtigkeit, ebenso wie die Cat. B1 / B2 und C die notwendigen fachlichen Voraussetzungen und die entsprechende Qualifikation zum Erwerb einer C-NP Lizenz nachweisen.
 Basis bildet nach wie vor die LuftPersV und die Bestimmungen zur Qualifikation für einen Prüfer KI. 1



- Wie verhält es sich mit dem **Besitz von Nationaler und JAR Lizenz?**
Es wird in Zukunft nur eine Lizenz geben, sowohl bei der Klasse 1 wie auch bei der Klasse 2 Lizenz.
Ausnahme sind die zur Zeit Inhaber von Lizenzen für Luftfahrzeuge **unter** 5,700 kg **und über** 5,700 kg. Die Luftfahrzeuge unter 5,700 kg werden voraussichtlich 2004 in die JAR integriert sein.

Wir werden auf der BPvL Home - Page die LBA Informationsschriften JAR-66 und JAR-147 veröffentlichen.

Ich hoffe dieser Beitrag hat viele Fragen beantwortet,
Vielen Dank an alle Beteiligten

U.W.

Kurzbericht vom Sekretär Olaf Kielstein vom Besuch des LBA am 28.02.2002

Ich habe den Bericht des ersten Vorsitzenden Ulrich Wirtz, dem Hr. Beck vorgelegt, mit der Bitte den Inhalt zu kommentieren. Das Ergebnis war, das ich eine Mail spätestens am 07.03.2002 bekommen würde, die den Inhalt besser darstellen sollte. Leider habe ich bis heute keine Info erhalten. Insgesamt war mein **Gespräch mit Hr. Beck positiv**, auch wenn inhaltlich nichts besonderes neues hervorkam. Interessant war, das eine erneute Überarbeitung der JAR Info so gut wie abgeschlossen ist und demnächst auf dem Server des LBA's abrufbar sein wird.

Bei meinen **Besuch bei Hr. Samek** (Fachbereichsleiter B2, Herstellbetriebe) kam leider nichts besonderes heraus. Innerhalb der JAA gibt es derzeit keine Bestrebungen, das Luftfahrttechnische Personal in der Definition wie bei JAR 145 Betriebe zu definieren.

Ich habe die Zeit noch genutzt, mich bei **Hr. Wichmann** vorzustellen. Hr. Wichmann ist der Fachbereichsleiter B3, für die Instandhaltungsbetriebe. Auch hier gibt es nichts neues zu berichten.

OKI

Bericht AEI Athen 2001

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

die diesjährige Hauptversammlung des AEI fand vom **25.09. bis 29.09.2001** in Athen statt.

Der BPvL wurde bei dieser Jahreshauptversammlung des AEI durch dessen Vertreter, **Herrn Gerhard Kürten** und **Herrn Steffen Herrmann**, repräsentiert.

Die Organisation lag in den Händen der „Association of Licensed Aircraft Technicians of Olympic Airways“ (EPTAOA).

EPTAOA selbst repräsentiert ca. 500 lizenzierte Techniker (einschl. Prüfer), bei ca. 6 000 Mitarbeitern der Olympic Airways gesamt.

Dieser Kongress wurde unterstützt durch die griechische Transportgewerkschaft und gesponsert von Olympic Airways sowie der Betreibergesellschaft des neuen Athener Flughafens.

Dies wurde deutlich, als bei der offiziellen Eröffnung der JHV des AEI hochrangige Vertreter des griechischen Verkehrsministeriums, von Olympic Airways selbst, der Gewerkschaft und der Flughafenbetreibergesellschaft Airport Athen Ansprachen hielten und den AEI als internationale Organisation im Interesse der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs würdigten.

Die Unterstützung dieser wirtschaftlich starken Unternehmen spiegelte sich auch in der perfekten Organisation der JHV wieder.

Der **AEI selbst vertritt zurzeit 41 Organisationen** aus dem Bereich der zivilen Luftfahrt. Dazu muss jedoch gesagt werden, dass viele Organisationen im Gegensatz zum BPvL mehr auf Gewerkschaftsbasis orientiert sind und dass die Anzahl dieser gewerkschaftlich orientierten Organisationen (und der damit verbundenen hohen Mitgliederzahlen) ständig wächst, d.h. nicht alle Vertreter bei diesem Kongress hatten eine AML (Aircraft Maintenance Licence) oder waren aktiv oder in der Vergangenheit direkt am Luftfahrzeug tätig.

18 stimmberechtigte Organisationen waren vertreten. Einige Länder wie Portugal oder Norwegen waren mehrfach vertreten, aufgrund verschiedener Verbände.

Auch Deutschland war zu unserem Erstaunen zweifach angemeldet, der Vertreter des DAG-VL (Condor FRA) reiste jedoch nicht an. Wir haben uns die Koordinaten dieses Verbandes geben lassen.

Herr Kürten wird Kontakt aufnehmen und den BPvL entsprechend informieren.

Der Vertreter mit dem längsten Anreiseweg kam aus Australien (ALAEA), die stärkste Vertretung sandte Russland (6 Personen), es konnte auch der britische Verband (ALAE) wieder begrüßt werden.

Die wichtigsten Tagesordnungspunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Wahl des Executive Board** – alle Mitglieder wurden bestätigt (und entlastet), zwei Positionen neu besetzt,
- **Bericht des Schatzmeisters (UK)**, verfügbarer Finanzrahmen des AEI ca. 12 000 britische Pfund in 2002 (anstelle 16 000 aufgrund fehlender Zahlungseingänge),
- **Abstimmung über Entwurf zur Satzungsänderung** betreffs **individueller Mitgliedschaft**. Es wurde einstimmig beschlossen, die Mitgliedschaft nicht ausschließlich an Verbände zu binden. Individuelle Mitgliedschaften (natürliche Personen) sind ab sofort möglich. Diese sind jedoch nicht stimmberechtigt und können nicht Mitglied im AEI Executive Board (EB) werden. Außerdem ist die *Mitgliedschaft dieser Personen nur möglich, wenn keine entsprechende Landesorganisation existiert, welche bereits Mitglied im AEI ist* (Mitgliedsbeitrag 50 Euro p.a.),
- **Abstimmung über Änderung der Anzahl der Stimmen in bezug auf Mitgliederanzahl der entsprechenden Verbände**. Es wurde beantragt, dass Verbände mit mehr als 500 Mitgliedern 2, mehr als 1 000 Mitgliedern 3 Stimmen erhalten, wenn es sich um Beschlussfassungen im Rahmen des AEI handelt. Dieser Entwurf wurde mit 9 : 6 (bei 3 Enthaltungen) abgelehnt.

Auch wir als Vertreter des **BPvL stimmten gegen** diesen Entwurf. Es ist nicht zu erwarten, dass der BPvL mehr als 1 000 Mitglieder in absehbarer Zeit repräsentieren wird. Durch die stetig steigende Anzahl von Gewerkschaftsverbänden mit hohen Mitgliederzahlen im AEI wäre durch diesen Vorschlag die Möglichkeit gegeben, dass die Interessen des BPvL zukünftig im AEI eine untergeordnete Bedeutung erhalten könnten. Dies sollte bei Bedarf auf der JHV 2001 des BPvL in Nürnberg noch mal diskutiert werden;

➤ **HF in JAA-Regulations**

Es muss zunächst erreicht werden, das HF in alle entsprechende JAA-Regulations als fester Bestandteil aufgenommen wird. Erst danach ist es aus Sicht des AEI sinnvoll, über konkrete Inhalte (z.B. Duty hours for maintenance personal) zu verhandeln;

➤ **Component Maintenance Licence (Klasse 4)**

Alle Versuche des AEI in verschiedenen Workgroups, analog zur B1/B2 und C Lizenz im Rahmen der JAR-66 auch eine staatlich herausgegebene Klasse-4 Lizenz (D + E in JAR 66) durchzusetzen, wurde unter dem Hinblick auf die zusätzliche Belastung der NAA's (National Aviation Authority's) seitens JAA abgelehnt. Dieser Bereich ist durch die JAR-145 und die damit gekoppelten Zulassungen bzw. den Unternehmenszulassungen im MOE (TBH) für Komponenten lt. JAA abgedeckt.

Kompromissvorschlag des AEI an die JAA: Erstellung einer einheitlichen Anforderungsschematic an die Component Maintenance Licence, Bestätigung der Ausbildungsschritte durch die JAR-145 Betriebe, aber Herausgabe der Lizenz durch die NAA's.

Um diese Forderungen durchzusetzen, bedarf es der dringenden Unterstützung durch aktive Prüfer Klasse 4 !

Es wurde bereits mehrfach die Teilnahme seitens des AEI an JAA Meetings abgesagt, aufgrund fehlender Vertreter des AEI, da seitens der Landesverbände keine kompetenten Vertreter zur Verfügung stehen.

Jeder Prüfer Klasse 4, welcher seine Berechtigung als staatliche Lizenz im Rahmen der JAR-66 erhalten möchte, ist aufgerufen, die entsprechenden Mitglieder des BPvL im AEI zu vertreten.

Ohne staatliche Lizenz wird es **auch keine „Grand father rights“** geben, d.h. ohne aktive Mitarbeit kompetenter Mitglieder des BPvL (und finanzieller Unterstützung des BPvL) bei den Workshops der JAA zu diesem Themenbereich wird möglicherweise die Component Maintenance Licence im Rahmen der JAR-66 eine betriebsinterne Lizenz werden. Die nächste Zusammenkunft der entsprechenden Arbeitsgruppe der JAA ist für Dezember 2001 geplant, die **Regelung (NPA – Notice of Proposed Amendment) an sich soll Anfang 2003** verabschiedet werden ...!

➤ **TGL-38 (Temporary Guidance Leaflets) Maintenance durch Cockpitpersonal.**

Der AEI ist damit so uneingeschränkt nicht einverstanden, entsprechende Presseerklärungen und Briefe an die JAA wurden abgegeben. Nur wenn Piloten (mit FCL) ein entsprechendes Training + Prüfung, zumindest auf Level **JAR-66/ Cat. A**, durch einen dafür zugelassenen JAR-145 Betrieb nachweisen können (nicht durch ein JAR-OPS-Unternehmen!), ist seitens AEI diese TGL-38 zumindest tolerierbar;

➤ **NPA 145-12 (Notice of Proposed Amendment) Human Factors in JAA-NPA`s**

Alle (oder zumindest die meisten) seitens HF-Coordinator des AEI eingebrachten Textänderungsanträge (z.B. betreffs des Wortes „Safety“ oder „Verantwortung des Acc. Managers“ etc.) wurden in dieser NPA entfernt. Der AEI bereitet einen Protestbrief an JAA vor, alle Mitglieder sollen selbigen einzeln (nach Prüfung) unterzeichnen und an die JAA senden. **Herr Koplín** (Chief Executive JAA) soll zur nächsten Zusammenkunft des AEI Executive Boards eingeladen werden,

um die weitere Zusammenarbeit zwischen JAA und AEI abzustimmen.

- **Versicherung bei Lizenzverlust**, abgesichert über Mitgliedsverbände.
Es wurde dargestellt, dass bei Einzahlung jedes einzelnen Mitgliedes des entsprechenden Landesverbandes von 80 Euro p.a. eine Versicherungszahlung von max. 1,5 Jahresgehältern im Versicherungsfall bei dem entsprechenden lizenzierten Engineer angeboten wird. Aufgrund mangelnder Nachfrage wird dieses Projekt seitens des AEI nicht weiter verfolgt.
- **JHV AEI 2002**
Es steht weiterhin das Angebot des Verbandes von Zimbabwe (ZAMEA) zur Disposition, wurde jedoch seitens des AEI EB aus sicherheitsrelevanten Aspekten ausgesetzt.
Der portugiesische Verband (APTA) hat sich bereit erklärt, 2003 die Ausrichtung der JHV des AEI zu übernehmen, hält jedoch die Verlagerung des Angebots auf 2002 aufgrund von Wahlen in Portugal für unwahrscheinlich. Daher ist der Ort der Durchführung für die JHV des AEI in 2002 noch offen

– zur Diskussion BPVL.

Soweit die aus unserer Sicht wichtigsten Tagesordnungspunkte der diesjährigen JHV des AEI.

Zusätzlich wurden folgende Vorträge gehalten:

- **Mr. Francois Coudon** (EU / EASA – European Aviation Safety Authority)
Da JAA nur empfehlenden Status hat, aber keine Rechtsverbindlichkeit in den Mitgliedsländern erreichen kann, versucht EASA diese Rolle zu übernehmen, aber nur für EU-Mitgliedsländer. Erstes Großprojekt: In allen EU-Ländern **anerkanntes Type Certificate** für A/C-Neuzulassungen. (Nicht EU-Mitglieder im AEI protestierten gegen diese Ausgrenzung und den „Alleingang“ der EASA.)

- **Mr. Ingo Marowsky** (ITF-International Transport Workers Federation)

20 % Rückgang der Transportleistung weltweit in der zivilen Luftfahrt nach Anschlägen in New York erwartet. 150.000 Mitarbeitern droht Entlassung. Mehr Zusammenhalt gefordert gegen „Airlines“ bei dem Versuch, Arbeitsleistungen wie D-Checks in sogenannte Billiglohnländer zu verlegen.
 Entsprechender Vertreter des ITF möchte gern auch Kontakt zum BPvL – *zur Diskussion JHV 2001 Nürnberg !*
- **Dr. John S. Lainos** (Universität Thessaloniky)

„20 Jahre Globalisierung und deren Einwirkung auf die zivile Luftfahrt“
 Es wurde dargestellt, dass sich die Anzahl der Unfälle in der zivilen Luftfahrt von 1992 (25 p.a.) bis 1996 (275 p.a.) extrem erhöht hätte, unter anderem auf Grund der Verdoppelung der Produktivität der „licensed engineers“, bezogen auf Anstieg der Starts und Flugstunden.
 Da dafür jedoch lediglich veröffentlichte Zahlen der IATA und der CAA zugrunde gelegt wurden, ist der Trend sicher unzweifelhaft, die absoluten Werte jedoch stark vom Meldesystem der Unfälle /Zwischenfälle und dessen Beachtung und Veröffentlichung der einzelnen Airlines abhängig.
 Daher wurde dieser Vortrag mit Interesse aufgenommen, in seinen Zahlen und Ergebnissen jedoch seitens der AEI -Vertreter als nicht verbindlich eingestuft.

Seitens des AEI werden in 2001/2002 folgende Punkte in der europäischen Gesetzgebung den Einsatz aller Mitglieder zur Wahrung unserer Interessen erfordern:

NPA 145 – 12 HF in the Maintenance Organisations
 NPA 145 – 9 and
 NPA 66 – 1 Maintenance Licences on lights aircraft's
 NPA 66 – 2 Maintenance Licences on components

TGL – 40	Type Training
TGL – 15	Contracted Maintenance
JAR OPS 2 +4	Maintenance of non commercial Aeroplanes / Helicopters

Zusammenfassen kann gesagt werden, dass als **nächste Aufgabe** im Rahmen des AEI der **Erhalt der Klasse 4 Lizenz als staatliche Lizenz** ansteht.

Dies ist jedoch u.a. nur möglich, wenn kompetente Mitglieder des BPvL hier eine aktive Rolle übernehmen.

Über die weiteren für den BPvL vorrangigen Entwicklungen, besonders hinsichtlich JAR-66 /JAR OPS 2/4 etc., wollen wir dieses Jahr versuchen, über unsere web-site \www.BPvL.org\, mit Unterstützung von Olaf Kielstein, Euch auf dem aktuellen Stand zu halten.

Außerdem empfehlen wir die Nutzung der AEI Home - Page: \www.airengineers.org\.

Danke für das uns entgegengebrachte Vertrauen.

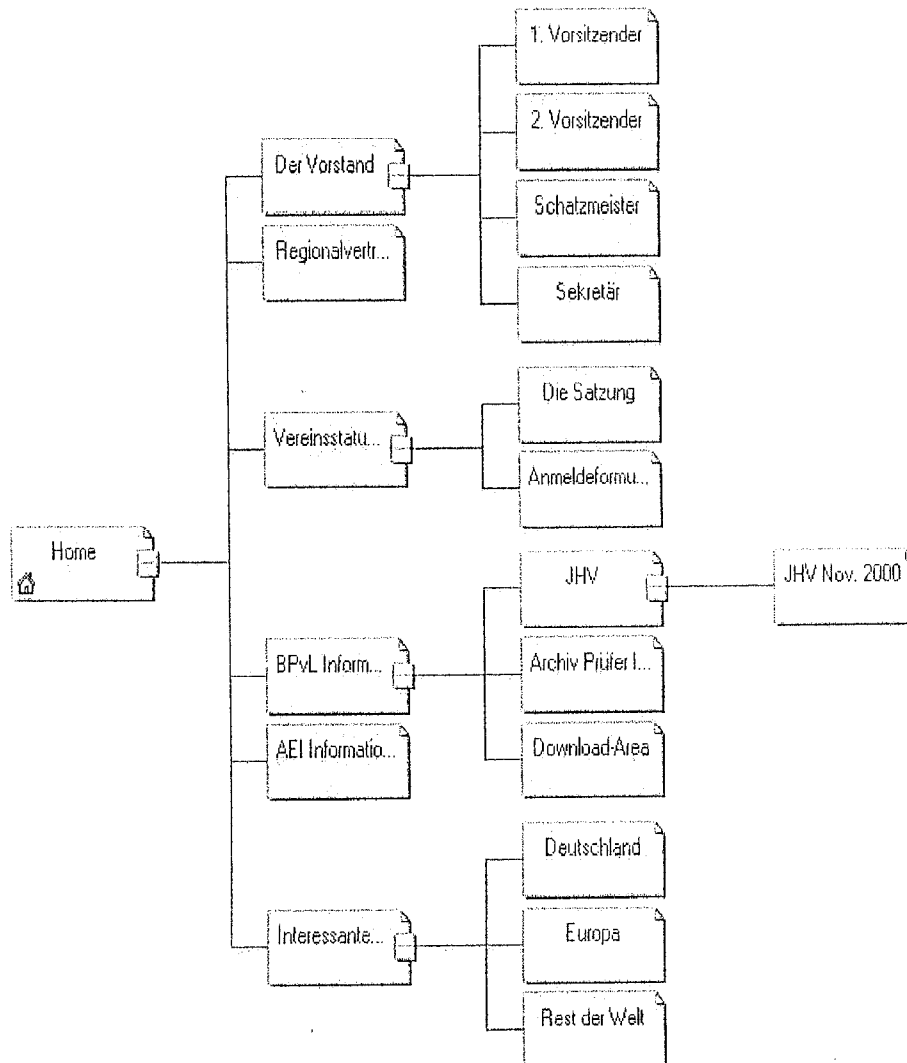
Steffen Herrmann

Gerhard Kürten

Wann haben Sie das letzte mal auf unsere Homepage gesehen?

<http://www.BPvL.org>

Aktuelles wird in der „BPvL – Informationen“ publiziert



“FLEXIBILITY IN AVIONICS RAMP TESTING” JEFF GILLUM
DIRECTOR OF AVIONICS AND FREQUENCY AGILE PRODUCTS IFR INC.

Flexibility in Avionics Ramp Testing

Jeff Gillum, Director of Avionics and Frequency Agile Products
IFR Inc.

The ability to test avionics systems installed in the airframe remains a necessity for commercial and military organisations around the world. Whether interfacing the Unit Under Test in a direct connect method or over-the-air, the importance of providing accurate and useful test information is equally as challenging. All airborne navigation, communication and identification systems require ramp testing with these systems installed in the airframe. There are a number of organisations, both commercial and governmental, which provide guidance for these tests. Avionics Original Equipment Manufacturers (OEM) also play a large role in defining test requirements. These guidelines, combined with the experience of the avionics test equipment manufacturer, provide the ultimate in test solutions.

Philosophies for testing avionics systems installed in the airframe seem to be fairly consistent between the various test equipment manufacturers, meaning the various parameters that need to be tested are basically the same. How one goes about testing these specific parameters, displaying the test data and the various operator interventions needed to successfully operate the test equipment are where the differences lie.

Testing systems such as the Air Traffic Control Radar Beacon System (ATCRBS) and Mode Select (S) transponders are fairly straight forward, as they are defined by Federal Aviation Administration (FAA) Part 43 regulations. Having no such regulations, testing the Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS) would require more analysis and creativity from the avionics test equipment manufacturer. We prefer to develop these types of test instruments from the user's point of view taking into account critical parameters that require measurement, the man machine interface (MMI), environmental exposure and additional diagnostic capabilities for more in-depth trouble shooting.

Existing avionics test equipment certainly has the capabilities to perform the testing required for current systems such as VOR/ILS, DME and COMM. However, as emerging technology in new avionics systems start to surface, test equipment to support these new systems will need to adapt to today's technician.

„FLEXIBILITY IN AVIONICS RAMP TESTING“ JEFF GILLUM
DIRECTOR OF AVIONICS AND FREQUENCY AGILE PRODUCTS IFR INC.

Large LCD's with dedicated function keys and automatic testing will replace toggle switches, thumb wheel switches and manual tuneable frequency adjustments. Emphasis will be put on ease of operation and MMI which will allow a technician to fully test an installed avionics system that is unfamiliar to them. Automatic testing will cut down the overall time involved to perform the test by eliminating the need for the operator to go through lengthy instrument set-up.

Future avionics ramp test equipment will need to play a dual role in supporting the newer systems. This will require the test instrument to have two levels of operation.

- The 1st level would be dedicated to the more traditional GO/NO GO operation. This mode of operation allows the operator to perform a comprehensive test on a specific system with either PASS or FAIL results.
- The 2nd level operation would provide the operator with more in-depth diagnostic or fault isolation capabilities.

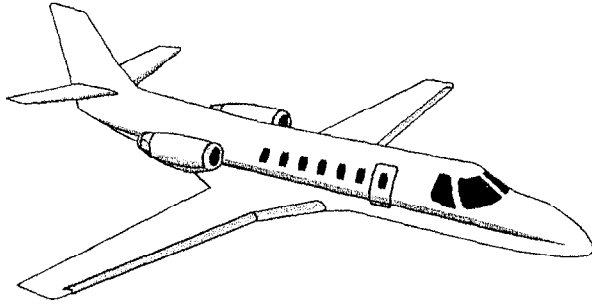
User configurable pass / fail criteria would also be needed in the 2nd level operation. This would allow the operator to customise the test instrument to meet airframe and avionics system specifics and store the various configurations within the test instrument for future recall and use on multiple platforms.

More than ever, today's customers demand highly versatile, cost-effective test solutions. In order to support this demand avionics test equipment manufacturers need to design new test instruments with future upgrade paths in mind. Comprehensive design verification as well as environmental qualification is a must for today's avionics ramp test instruments in order to meet customer demand. Investment in test equipment is not a trivial issue. To justify this type of investment avionics test equipment manufacturers must provide value-based solutions that meet industry requirements, are easy to operate and above all are reliable.

For more information about avionics testing or any other RF-test equipment please contact:

IFR GmbH, Münchner-Str 87b, 85221 Dachau,
Tel. 08131-2926-0, Fax 08131-2926-130,
E-Mail: info@ifrsys.de, Internet: www.ifrsys.com.

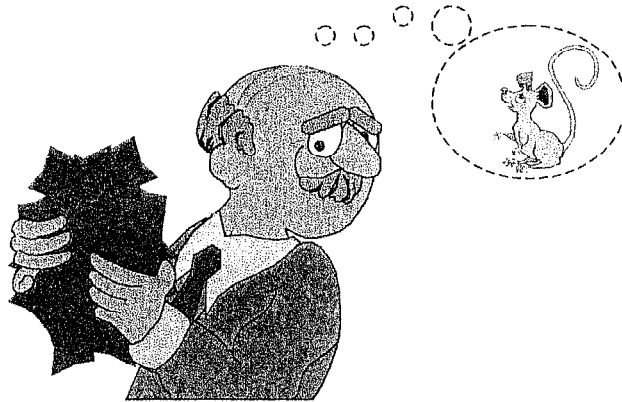
Why Airplanes better than Women:



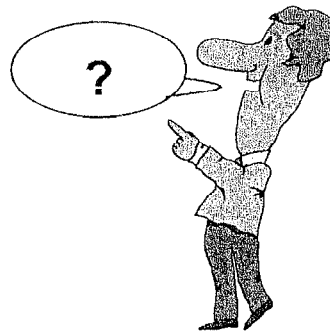
1. An airplane will kill you quickly, a woman takes her time.
2. Airplanes can be turned on with a flick of a switch.
3. An airplane does not get mad if you 'touch and go.
4. An airplane does not object to a preflight inspection.
5. Airplanes come with manuals.
6. Airplanes have strict weight limits.
7. You can fly an airplane any time of the month.
8. Airplanes don't come with in-laws.
9. Airplanes don't whine unless something is really wrong.
10. Airplanes don't care about how many other airplanes you have flown.
11. When flying, you and your airplane both arrive at the same time.
12. Airplanes don't mind if you look at other airplanes, or if you buy airplane magazines.
13. It's OK to use tie-downs on your airplane.

Der Prüfer

Ich bin ein Prüfer, noch ziemlich frisch,
ich sitze beim Senior, am Katzentisch
er ist schon recht alt und ziemlich erfahren
und etwas verkalkt, das kommt von den Jahren.
Er sitzt auf dem Stuhl mit dickem Kissen,
und sitzt auch auf mehr noch: seinem Wissen!



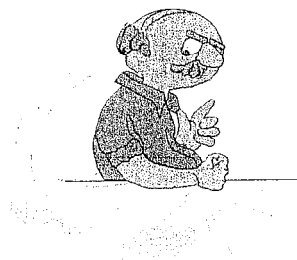
Er hält es für sich, fest unter Verschluss,
so dass ich für alles ihn fragen muss.



Ist gut seine Laune und er ist heiter
gibt er mir Antwort und hilft mir weiter

GREY CORNER

Ist schlecht seine Stimmung weil er nicht geschlafen,
die Frau ihn geärgert im Ehehafen,
dann lässt er mich fühlen, wie wichtig er ist,
und in der Werft nichts läuft wenn er mal vermisst.
,Du bist doch Prüfer', sagt er voller Hohn,
,in Deinem Alter wusst' ich das schon.'



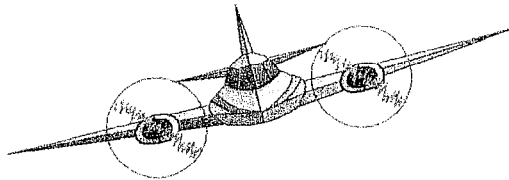
Die Taktik ist klar, er sieht nur das Eine:
es festigt die Stellung, doch leider nur seine.
Beim Type - Rating helfen: er denkt nicht daran,
da muss man am Samstag zur Werft nebenan.
Nur Werkstattflüge sind ihm ein Graus,
es bekommt ihm nicht mehr, da weicht er gern aus,
der Grund dafür entspricht seinem Stil,
es ist ganz einfach: er weiß zuviel.
Lässt mich den Job tun, unterschreiben tut er,
denn er hält das Muster, was will man mehr!
Das Prüfbuch ist voll, die Lizenz gesichert,

D-ELRT	D-GOLF
D-IPAS	D-ERTZ
D-EDCV	D-EWQA
D-EUIO	D-IJNB
D-ICGH	D-IOKL
D-ERSY	D-EKNG
D-ITRZ	D-...

ich sehe im Geiste wie heimlich er kichert.
Es fällt ihm nicht schwer, hat Routine darin
mich dort zu halten wo ich jetzt bin.

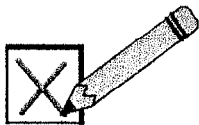
GREY CORNER

Denn erst in Rente, das ist sehr wichtig,
muss man ihn noch brauchen weil er so tüchtig,
die Stütze der Firma, sie zahlt gutes Geld,
da hat man als Rentner viel mehr von der Welt.
Dahin geh'n die Jahre, in mir wächst der Frust,
im Innern gekündigt, verloren die Lust,
doch hoff' ich noch immer, eh' ich scheid' dahin:
er gibt sich 'nen Ruck und mir eine Twin.



gewidmet F. D.

Peter Nordhaus



Neues von unserer Homepage BPvL.de

Ich werde **Neuerungen hier kurz darstellen**, die seit der letzten Prüfer-Info erschienen sind.

Als unseren besten aktiv Posten sei hier erwähnt ist, unser Regionalvertreter „Ost“ und AEI Repräsentant Hr. Steffen Hermann. Von ihm erhalte ich öfters Informationen von und über den AEI.

Ich versuche so zeitnah wie mir möglich, diese Informationen in unserer Homepage zu platzieren.

Aktuelles wird in der BPvL - Informationen publiziert.

Wie zum Beispiel wo und wann sich der Vorstand zum Erfahrungsaustausch, oder Verwaltungstechnische Abstimmungen vornimmt.

GREY CORNER

Hierbei möchte ich die Zeit und Gelegenheit nutzen um die Mitglieder zu **mehr Initiativen** aufzurufen.

Wir, der Vorstand sind stets bemüht Neuigkeiten und Informationen für unsere Mitglieder zu organisieren.

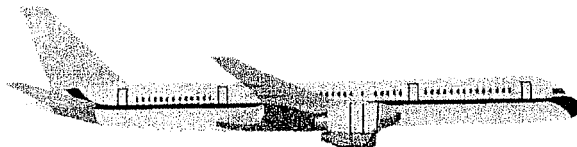
Leider ist auch unserer Kreativität Grenzen gesteckt. Wir bitten deshalb Euch (die Mitglieder), uns mit Informationen zu versorgen, die wir selbstverständlich vertraulich weiter bearbeiten.

Man glaubt es vielleicht nicht, aber am Rande der Jahreshauptversammlungen des BPvL's findet ein gewisser Erfahrungsaustausch statt. Diese Informationen versuchen wir aufzunehmen und entsprechend weiter zu bearbeiten.

Bitte gebt uns Themen, die wir weiter verfolgen können!

OKI

Referenzliste zum Eintrag von Musterberechtigungen in die Prüferlaubnis !



Den Mitgliedern stellen wir auf Wunsch eine Datei zur Verfügung, mit dem Inhalt einer Referenzliste zum Eintrag der Musterberechtigungen in die Prüferlaubnis **Fachrichtung Flugwerk / Triebwerk**. Stand der Liste ist 08/97. Freundlicherweise wurde mir diese Liste von einem Mitglied zur Verfügung gestellt. Ich habe diese Liste eingescannt. Übrigens wurde diese Liste bei der Jahreshauptversammlung in Nürnberg ausgelegt, ca. 50 Exemplare fanden hier Abnehmer.

Wer möchte, kann dies als Datei (2ea 1,44" Disketten gezippt) ,als Papierausgabe (83 Seiten) oder als Mail (2,51Mb) bestellen. Anfragen bitte an den Sekretär Olaf Kielstein (Mail-Adresse okiwan@aol.com oder Fax 040-83018456).

OKI

News - Aktueller Hinweis

Aus verwaltungstechnischen Gründen wurden für alle Mitglieder fortlaufende Mitgliedsnummern vergeben, die auch auf den diesjährigen Beitragsrechnungen als Rechnungsnummer auftauchen.

Diese Nummern haben nichts mit der Prüfernummer zu tun.

Die neue Mitgliedsnummer setzt sich aus dem Verbandskürzel „BPvL“ und einer vierstelligen Zählnummer zusammen.



Haftung bei mangelhafter Lufttechnischer Prüfung

Das Urteil des Bundesgerichtshofes über eine mangelhafte luftfahrtechnische Prüfung an einem Segelflugzeug ist im Internet unter www.rvs-verlag.de zu beziehen.



Prüferhaftpflicht Versicherung Peschke

Der BPvL hat eine Vertragsverlängerung für das Jahr 2002 erhalten. Prüfer die ein Interesse an einer Prüfer Haftpflicht Versicherung haben, können Unterlagen beim Vorstand anfordern. Dies zu gleichbleibenden Konditionen.

PREISLISTE FÜR WERBUNG IN DER BPVL INFO

Bergisch Gladbach, am 20. März 2002

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 in schwarz / weiß.

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	404 € + 16% Mwst 64.64 €	468.64 Euro
Anzeige DIN A5	Ganzjährig (2-4 mal)	282 € + 16% Mwst 45.24 €	327.98 Euro
Anzeige DIN A5/2	Einmalig	205 € + 16% Mwst 32.72 €	237.24 Euro
Anzeige DIN A5/2	Ganzjährig (2-4 mal)	144 € + 16% Mwst 22.90 €	166.07 Euro
Anzeige DIN A5/4	Einmalig	103 € + 16% Mwst 16.48 €	119.48 Euro
Anzeige DIN A5/4	Ganzjährig (2-4 mal)	93 € + 16% Mwst 14.88 €	107.88 Euro

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

Bei Beilagen wird eine Bearbeitungsgebühr von 90 Euro zuzüglich der entsprechend steigenden Versandkosten erhoben, die Mehrwertsteuer ist hinzuzurechnen.

Das Format darf DIN A 5 nicht überschreiten.

Ulrich Wirtz, Vorsitzender des BPvL

INTERNES 8

NACHFOLGEND FINDEN VERBANDSINTERNE INFORMATIONEN IHREN PLATZ

Der neue Vorstand ist der Alte !

1.Vorsitzender Ulrich Wirtz



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

Schützhelder Weg 25 in 51465 Berg, Gladbach
Tel. 02202 39356, Fax 02202 458311,
E-mail Wirtz.NUT@T-online.de

2.Vorsitzender Stephan Wahl



geb. 07.01.1962
beruflich tätig bei der Firma Airmarine

E-mail AirmarineGmbH@aol.com

Schatzmeister Holger Diefenbacher

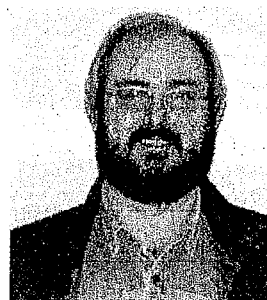


geb 22.05.1960

beruflich tätig bei der Firma Airbus Deutschland
Hamburg Finkenwerder

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

Schriftführer Olaf Kielstein



geb. 11.09.1963

beruflich tätig bei der Firma Airbus
Deutschland Hamburg Finkenwerder

INTERNES I

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



geb. 08.07.1938

Tel.: 07229-662041
Fax: 07229-662041

Herr Steffan Hermann

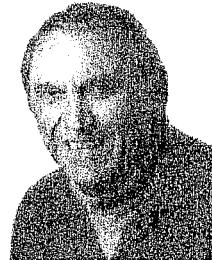


geb. 11.10.1962

Tel.-dienstlich: 030 88754672
Fax-dienstlich: 030-88754571
E-mail: *herrmann@lbas.de*

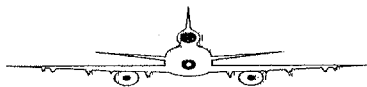
Tel.-privat: 033708-30974

Herr Hans Beutinger



geb. 27.03.1943

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



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützheider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

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 50,- € pro Jahr!

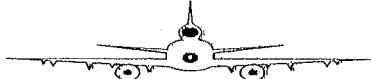
Beitragssonderregelungen sind direkt beim Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandsstatuten ersichtlich.

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)

Schützheider Weg 25, D-51465 Berg. Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311

Anschriftenänderung

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

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

Anschrift:.....

.....

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

Firma:.....

Anschrift:.....

.....

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

Prüfer – Klasse / Nr.:

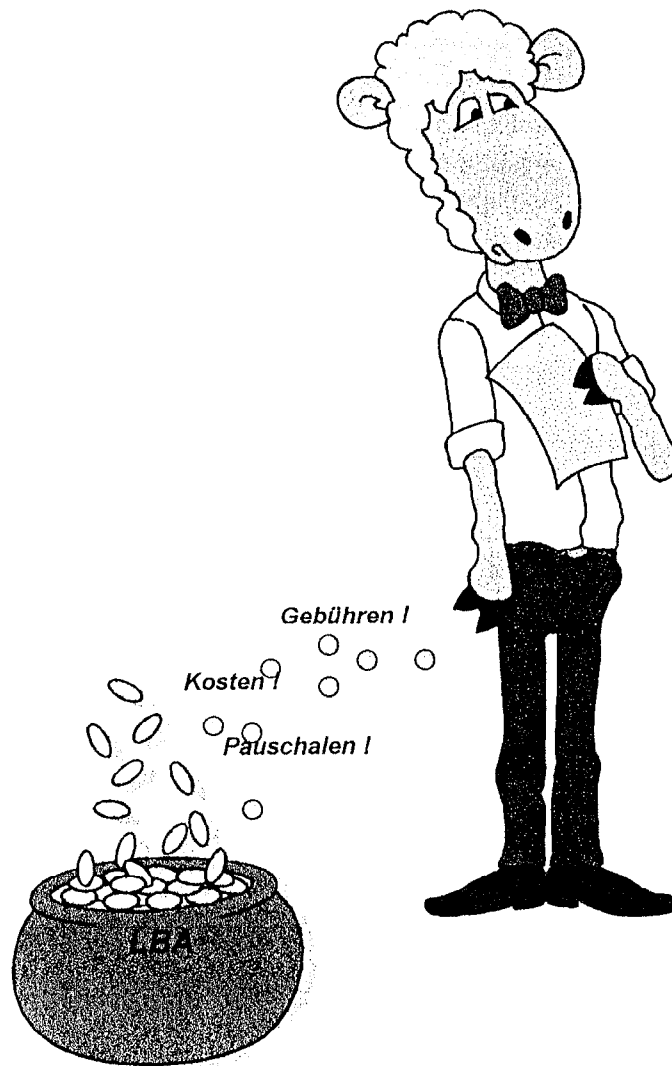
Certifying Staff – Cat. / Nr.:

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.

Der **Euro** ein „**Teuro**“,

und der „kleine“ Prüfer mitten drin?!



Jan.	Feb.	März	April	Mai.	Jun.
1.Di	1.Fr	1.Fr	1.Mo	1.Mi	1.Sa
2.Mi	2.Sa	2.Sa	2.Di	2.Do	2.So
3.Do	3.So	3.So	3.Mi	3.Fr	3.Mo
4.Fr	4.Mo	4.Mo	4.Do	4.Sa	4.Di
5.Sa	5.Di	5.Di	5.Fr	5.So	5.Mi
6.So	6.Mi	6.Mi	6.Sa	6.Mo	6.Do
7.Mo	7.Do	7.Do	7.So	7.Di	7.Fr
8.Di	8.Fr	8.Fr	8.Mo	8.Mi	8.Sa
9.Mi	9.Sa	9.Sa	9.Di	9.Do	9.So
10.Do	10.So	10.So	10.Mi	10.Fr	10.Mo
11.Fr	11.Mo	11.Mo	11.Do	11.Sa	11.Di
12.Sa	12.Di	12.Di	12.Fr	12.So	12.Mi
13.So	13.Mi	13.Mi	13.Sa	13.Mo	13.Do
14.Mo	14.Do	14.Do	14.So	14.Di	14.Fr
15.Di	15.Fr	15.Fr	15.Mo	15.Mi	15.Sa
16.Mi	16.Sa	16.Sa	16.Di	16.Do	16.So
17.Do	17.So	17.So	17.Mi	17.Fr	17.Mo
18.Fr	18.Mo	18.Mo	18.Do	18.Sa	18.Di
19.Sa	19.Di	19.Di	19.Fr	19.So	19.Mi
20.So	20.Mi	20.Mi	20.Sa	20.Mo	20.Do
21.Mo	21.Do	21.Do	21.So	21.Di	21.Fr
22.Di	22.Fr	22.Fr	22.Mo	22.Mi	22.Sa
23.Mi	23.Sa	23.Sa	23.Di	23.Do	23.So
24.Do	24.So	24.So	24.Mi	24.Fr	24.Mo
25.Fr	25.Mo	25.Mo	25.Do	25.Sa	25.Di
26.Sa	26.Di	26.Di	26.Fr	26.So	26.Mi
27.So	27.Mi	27.Mi	27.Sa	27.Mo	27.Do
28.Mo	28.Do	28.Do	28.So	28.Di	28.Fr
29.Di		29.Fr	29.Mo	29.Mi	29.Sa
30.Mi		30.Sa	30.Di	30.Do	30.So
31.Do		31.So		31.Fr	