

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

**Info 1/04
für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: 22. April 2004

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International
Schützheider Weg 25, D-51465 Berg. Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311
WWW.BPVL.DE

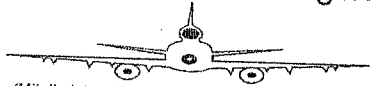
Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort des Vorsitzenden	S.01
2.	Erweitertes Protokoll zur Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag den 22.Novemer 2003 in Hügelsheim	S.03
3.	Bericht Hauptversammlung AEI 2003 in Lissabon	S.05
4.	Report über den Einsatz von Thomas Bartmann und Simon Beckmann am 25. und 26. Oktober in Moskau	S.13
5.	Daten der BPvL Roland Rechtsschutz-Versicherung vom 05.09.2003	S.21
6.	Grey Corner	S.23
7.	Preisliste für Werbung in der BPvL Info	S.26
8.	Internes / Mitgliederkommunikation	S.27
9.	Aufnahmeantrag / Anschriftenänderung	S.31



Impressum: Unsere Autoren waren:

(UW)	=	Ulrich Wirtz
(TB)	=	Thomas Becker
(SH)	=	Steffen Herrmann
(TBa)	=	Thomas Bartmann
(OK)	=	Olaf Kielstein



Vorwort

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

Erst einmal meinen Dank an alle Teilnehmer der letzten Jahreshauptversammlung und Herrn Peter Nordhaus, der die Organisation der JHV mit einer kleinen Führung nach Frankreich mit Bravour durchgeführt hat. Es sei noch erwähnt das die Firma Motor-Flug einen Bus mit Fahrer zur Reise nach Frankreich Sponserte.

Alles in allem eine runde Sache!

Aber zurück zur Hauptversammlung:

Eine sehr gute Anregung in der letzten HV war die Erstellung einer **Mitglieder-Liste** um den Kontakt im Verein zu fördern. Dies ist aber aus Datenschutzgründen ohne Einverständnis jedes einzelnen Mitgliedes nicht möglich!

Ich habe daher einen kleinen Vordruck auf den nachfolgenden Seite angefertigt, auf denen Sie die Daten eingetragen können die zur Veröffentlichung freigegeben werden.

Bitte ausfüllen und per Fax, Mail oder Post an meine Adresse zurücksenden.

Weitere gute Nachrichten:

Nach langer Bearbeitung der Behörden ist es gelungen:

Die **Neue Satzung** ist unter Dach und Fach!

Also, die aktuelle Vereins Register Nummer ist 2257 und wurde durch das Amtsgericht Bergisch Gladbach am 20.01.04 bestätigt und somit ist die Satzung in Kraft.

Zudem habe ich **am 05.01.04** das zuständige Finanzamt satzungsgemäß informiert.

Eine weitere gute Nachricht, wir besitzen eine Rechtsschutz Versicherung für alle Mitglieder.

Somit wird der Verband noch etwas attraktiver und ergibt ein weiteres Argument neue Mitglieder zu werben.

Über die Daten wird in dieser Info auf nachfolgenden Seiten berichtet.

Ulrich Wirtz
1.Vorsitzender BPvL

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)2202-456311

Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag, den 22. November 2003 in Hügelsheim

Hier: **Erweitertes Protokoll zur Jahreshauptversammlung.**

30 Mitglieder waren der Einladung zur JHV nach Hügelsheim gefolgt.

Um **09:45** konnte der Vorsitzende Herr Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen. Nach der Begrüßung und dem Dank an Herrn Peter Nordhaus für die hervorragende Organisation, insbesondere des vorangegangenen Abends im nahegelegenen Frankreich, hat Ulrich Wirtz noch einmal über den bürokratischen Hürdenlauf „Satzungsänderung“, in Zusammenarbeit mit dem Amtsgericht Siegburg berichtet. Hier sind jetzt die letzten Schritte getan und es besteht berechnigte Hoffnung, das die geänderte Satzung dieses Jahr noch ihre Gültigkeit erhält.

Nach der Vorstellung des Vorstandes und der Regionalvertreter stellten sich Herr Thomas Becker als **Schriftführer** sowie Herr Hartmut Bartkus und Herr Gerhard Kürten als **Stimmzähler** zur Verfügung.

Es folgte der **Kassenbericht des Schatzmeisters** Herrn Holger Diefenbacher, der anschließend vom **Kassenprüfer** Herrn Schmidt als nicht zu beanstanden bewertet und von der Versammlung entlastet wurde.

Das Konto des BPvL wurde aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen zur Sparkasse Hamburg verlegt. Die neuen Mitgliedsbeiträge werden ab sofort auf dieses Konto überwiesen.

Auch in diesem Jahr haben zahlreiche Mitglieder ihre Beiträge nicht bezahlt. Aus diesem Grund wurden durch Vorstandsbeschluss mehrere Mitglieder die länger als **3 Jahre** ihre Beiträge nicht bezahlt haben aus dem BPvL ausgeschlossen.

Es soll ein Mitgliedsausweis eingeführt werden, der im Entwurf der Mitgliederversammlung vorgestellt wurde. Es wurde über das Aussehen aber auch über das Für und Wider eines solchen Ausweises diskutiert. Ein abschließender Beschluss wurde hierzu noch nicht gefasst.

Danach wurde der **Vorstand** einstimmig bei 2 Enthaltungen entlastet.

Die **Wahl des neuen Vorstandes** wurde unter Leitung von Herrn Gerhard Kürten vollzogen. Der alte Vorstand wurde einstimmig bei zwei Enthaltungen wiedergewählt und nahm die Wahl an.

Herr **Hans Beutinger** hat sein Amt aus als Regionalvertreter aus gesundheitlichen Gründen zur Verfügung gestellt. Es konnte aber **kein Nachfolger** gefunden werden.

Auf Antrag des Vorsitzenden, wurde darüber diskutiert, ob der Mechaniker **Cat. A** als freigabeberechtigtes Personal ebenfalls Mitglied im BPvL werden kann. Dem Antrag wurde mit 1 Gegenstimme und 3 Enthaltungen stattgegeben.

Dem immer wieder geäußerte **Wunsch** zur Veröffentlichung einer Mitgliederliste kann aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht ohne weiteres nachgekommen werden. Dies kann nur mit dem schriftlichen Einverständnis des jeweiligen Mitgliedes erfolgen. Aus diesem Grund wird in der nächsten Prüfer Info eine entsprechende **Einverständniserklärung**, in der die jeweils zu veröffentlichenden Daten angekreuzt werden können abgedruckt werden.

Es wurde durch den Vorstand eine **Rechtsschutz-Versicherung für alle Mitglieder** abgeschlossen. Eine Bestätigung hierzu wurde den Mitglieder gezeigt. Der Umfang der Leistungen sowie die Höhe der Selbstbeteiligung waren daraus allerdings nicht erkennbar. Dies wird detailliert in der nächsten Prüfer Info bekannt gegeben.

Um mehr Mitglieder für unseren Verein zu gewinnen, soll eine **Werbeaktion** gestartet werden, in der mit Plakaten und Flyern die Arbeit und Vorteile des BPvL bekannt gemacht werden sollen.

Als fester **Termin der JHV** wurde für die Zukunft das letzte Wochenende im November festgelegt.

Es folgte ein Vortrag unseres Anwaltes Herrn Tom Bub zum Thema Haftung und Gewährleistung beim Kauf.

12:30 Uhr Mittagspause

Nach der Mittagspause konnten wir einen Vortrag von Herrn Peter Nordhaus zum Thema GPS hören.

Im Anschluss daran wurde von Herrn Beck (LBA) die Änderung der LuftPersV sowie die Struktur der neuen EASA vorgestellt. Dies war für Herrn Beck der letzte Vortrag dieser Art, da er zum Ende des Jahres in den Ruhestand versetzt wird.

Die JHV endete um **16:15 Uhr**

Aufgestellt : November 2003
Thomas Becker
e-mail: thomas.becker@motorflug.com

(TB)



Bericht von der Hauptversammlung des AEI 2003 in Lissabon

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

die diesjährige Hauptversammlung des AEI, (die 31.!) fand vom **02.10. bis 05.10.2003 in Lissabon / Portugal** statt.

Der BPvL wurde bei dieser Jahreshauptversammlung des AEI nur durch mich (Steffen Herrmann - BPvL Regionalvertreter Ost) repräsentiert, dies vorrangig aus Kostengründen.

Jedoch sollten wir uns dringend Gedanken machen, wer aus den Reihen des BPvL in Zukunft zusätzlich unsere Organisation beim AEI und vor allem den AEI unterstützend im **ABIP (Advisory Board of Interested Parties)** bei der EASA vertreten möchte und sollte.

Dazu später mehr.

Die Organisation der Hauptversammlung lag in den Händen der SITEMA, der Vereinigung der Techniker der zivilen Luftfahrt Portugals.

Dieser Kongress wurde unterstützt durch die portugiesischen Fluggesellschaften ANA und TAP-Air Portugal sowie der Expo-Stadt Lissabon selbst.

Dies wurde deutlich, als bei der offiziellen Eröffnung der JHV des AEI hochrangige Vertreter des portugiesischen Verkehrsministeriums, der TAP, der Universitäten, des Militärs und den Gewerkschaften den AEI als internationale Organisation im Interesse der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs würdigten.

Die Unterstützung dieser Organisationen spiegelte sich auch in der perfekten Durchführung der JHV wieder.

Der AEI selbst vertritt zurzeit **43** Organisationen aus dem Bereich der zivilen Luftfahrt und ist mit **38** weiteren Verbänden weltweit in Kontakt, auch aus den USA.

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, etwa 50 Delegierte waren anwesend. Einige Länder wie Portugal oder Norwegen waren mehrfach vertreten, aufgrund verschiedener Verbände.

Die Vertreter mit dem längsten Anreiseweg kamen aus Australien (ALAEA) und Neuseeland (AMEA), die stärkste Vertretung sandte Griechenland und Russland (je 4 Personen), es konnten auch Vertreter britischer und französischer Verbände wieder begrüßt werden.

Die wichtigsten Tagesordnungspunkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Wahl des Executive Board** – alle zur Wahl stehenden Mitglieder (even/uneven-Prinzip - d.h. jede Funktion wird nur einmal in zwei Jahren gewählt) wurden bestätigt (und entlastet), der Schatzmeister des AEI wurde in den verdienten Ruhestand mit viel Applaus und persönlichen Statements verabschiedet;
- **Bericht des Schatzmeisters (UK)**, verfügbarer Finanzrahmen des AEI ca. 50.000 EUR; ca. 10.000 EUR mehr als 2002;
- **Einzelmitgliedschaft von Privat-Personen im AEI** ab sofort möglich, wenn kein entsprechender Landesverband existiert, jedoch ohne Stimmrecht;
- Der AEI wird in Zukunft bei Differenzen zwischen Mitgliedsverbänden und der Arbeitgeberseite sich nicht mehr offiziell positionieren. Dies resultiert aus der Erfahrung, das der AEI verklagt wurde, als er sich unterstützend im Streik der AIR ZIMBABWE auf die Seite des Mitgliedverbandes stellte, indem er entsprechende Resolutionen unterstützte;
- Der AEI wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Schaffung eines standardisierten Abschlusszertifikates (Degree/MBA) bzw. Berufsbildes für AME (Aircraft Maintenance Engineer) einsetzen, mit folgenden Ausbildungsschwerpunkten: Basic Training/Type Course/Engineering/Planning/Supervision/Finance. Bereits bestehende Erfahrungen sollen entsprechend anerkannt werden;
- Das EB des AEI soll auf Wunsch seiner Mitglieder einen Vorschlag ausarbeiten zur Schaffung von Arbeitszeitregelungen (**Duty Time Limitation**) für AME, analog zu denen der Cockpitbesatzungen;

Zu folgenden Themen wurden Fachvorträge gehalten, selbige stelle ich interessierten Mitgliedern des BPvL gern als Hardcopie oder per e-mail zur Verfügung:

- Einfluß und Rolle der Low-Cost Airlines im weltweiten, zivilen Luftverkehr;
 - Human Factors Training for Manager;
 - Human Factors Refresher Training and Implementation in MOE-Procedures
-
- **Component Maintenance Licence (Klasse 4)** keine weiteren Informationen aus Sicht des AEI, Situation eingefroren seitens JAA, weitere Behandlung dieser Problematik ist erst durch die EASA zu erwarten;
 - **TGL-38 Maintenance durch Cockpitpersonal** ist JAA bestätigt, dies betrifft z.B. den Pre-Flight-Check. SAS praktiziert dies bereits, 15 Line Maintenance Stationen wurden aufgelöst, Personal entlassen oder umgesetzt. Eine entsprechende Protestnote wurde verfasst und abgeschickt, aber der AEI ist sich bewusst, dass die Airlines jede rechtliche Möglichkeit nutzen werden, um Maintenance-Personal zu reduzieren;
 - **Planung JHV AEI 2004/2005/2006**
 - 2004 Jugoslawien
 - 2005 Neuseeland
 - 2006 offen

Es steht weiterhin das Angebot des Verbandes von Zimbabwe (ZAMEA) zur Disposition, wurde jedoch seitens des AEI EB aus sicherheitsrelevanten Aspekten ausgesetzt.
BPvL 2006.....?????

Der zentrale Punkt bei der diesjährigen JHV des AEI war zwangsläufig die:

EASA – European Aviation Safety Agency

Ergänzend zu dem Vortrag von Herrn Beck auf unserer diesjährigen BPvL JHV in Baden-Baden möchte ich stichpunktartig einige Punkte hervorheben, welche seitens des AEI genannt und diskutiert wurden:

- Director: Patrick Goudou (Frankreich)
- Chairman: Thilo Schmidt (Germany/BMV)
- Vice Chairman kommt aus England
- Eins der vier Direkorate wird durch Dr. Lohl, ehemals LBA, besetzt
- Sitz: Brüssel für drei Jahre (bis zur endgültigen Festlegung des Sitzes)

**Unmittelbare Rechtswirkung: seit 28. September 2003,
setzt JAR-145 in EU Staaten mit sofortiger Wirkung außer Kraft !!**

- JAR-21 / 66 / 145 / 147 werden umgewandelt in EASA Parts 21 / 66 / 145 / 147;
- Übergangsfrist: Lfz. über 5,7t bis 28. Sept. 2005, darunter bis 28. Sept. 2008;
- Vier Direkorate: Quality and Standardisation
 Rulemaking
 Certification
 Administration;
- Alle Entscheidungen über Management Board (2/3 Prinzip),

Advisory Board of Interested Parties (ABIP) hat nur zusätzliche beratende Funktionen, ABIP hat 21 Mitglieder, eines davon ist AEI !!!
Eigentlich jedoch erhalten die Direkorate ihre Vorschläge von den fünf SSCC (Safety Standards Consultation Committee), welche strukturell bestehen aus:
SSCC Aircraft Certification / Operations / Maintenance / Licensing / Air Traffic Management and Communication Surveillance Navigation. In allen 5 SSCC ist die Zusammenarbeit des ABIP gewünscht, d.h., der AEI müsste in 5 Fachgruppen gleichzeitig mitarbeiten, dazu bedarf

es der Unterstützung entsprechender
Mitglieds-Verbände, einschließlich der finanziellen Mittel für
Reisen und Unterbringung!

Wenn wir seitens des BPvL da aktiv tätig werden wollen, so
muss dies sofort geschehen, zur nächsten JHV ist es mit
Sicherheit zu spät.

Wer gewillt ist, in diesen Prozess in unserem Sinne lenkend mit
eingreifen zu wollen, bitte asap mit dem Vorstand oder mir
Kontakt aufnehmen.

Subpart M

Instandhaltung in "klassischen" LTB nach §18 LuftGerPV nicht mehr
erlaubt;

Durch Einführung von EASA Part 66 werden Prüfer von
Luftfahrtgerät -qualifiziert nach LuftPersV- definitiv abgelöst,
eine Regelung zur Besitzstandswahrung für PvL wird es danach
nicht mehr geben

(Grandfather- Rights- Regelung gilt nicht mehr bis 2011, läuft
09/2005 aus!!!)

Die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit (Continued Airworthiness) wird
beim Operator angebunden, erfolgt außerhalb des LTB bzw. der
Part 145 Maintenance Organisation.

Ob diese sogenannte CAMO: „Continued Airworthiness
Management Organisation“ dafür Personal mit Prüferqualifikation
benötigt, ist noch nicht verbindlich definiert, aber eher
unwahrscheinlich....!!!

Details siehe: [www.lba.de/EASA_Subpart M](http://www.lba.de/EASA_Subpart_M); es gibt da bereits
Muster für den Nachprüfschein (Airworthiness Review Certificate)
und Form-One mit Ausfüllempfehlung nach EASA Standarts.

Sonstige, für uns relevante „High-Lights“ und neue Begriffe:

- **Level II items** (Verfahrens-Abweichungen des 145'er
Betriebes zu den Forderungen des neuen EASA Part 145)

müssen innerhalb eines Jahres behoben sein, also bis September 2004. Dies betrifft zum Beispiel die Ausstellung der Nachprüfscheine oder der Form One, hier soll spätestens im September 2004 entsprechende Verfahrensanweisungen mit den neuen Formblättern existieren und umgesetzt sein;

- EASA Definition „**Large Aircraft**“: Flugzeuge über 5,7t MTOW oder Hubschrauber mit mehr als einem Triebwerk;
- Die Festlegung der Typenverantwortung/Aufteilung der einzelnen Luftfahrzeugmuster (und Triebwerke) auf die NAA (National Aviation Authorities) ist weitestgehend erfolgt, Erweiterungen und Neuerstellungen von Kennblättern (TC) sowie ergänzende Musterzulassungen (STC/EMZ) erfolgen seit Oktober diesen Jahres **nur noch** über die EASA, gelten dann dafür aber auch **uneingeschränkt automatisch** in jedem Mitgliedsland;
- B1 und B2 Freigaben werden nicht mehr auf **Line Maintenance** begrenzt;
- **Segelflugzeuge** werden auch von den EASA Standards erfasst werden;
- Alle Reparaturverfahren, welche nicht durch MM//SRM//CMM abgedeckt sind, bedürfen der Genehmigung von nach **Part 21** autorisierten Organisationen, der Prüfer selbst darf eigenständig dies nicht mehr tun;
- Die Wartung von „einfachen Flugzeugen“ bis **2730 kg** MTOW kann vom Eigentümer oder Piloten durchgeführt und „released“ werden, die Definition des entsprechenden Rahmens (Annex 8) ist in Vorbereitung;

**„Der Prüfer von Luftfahrtgerät, besonders der der Klasse 1,
wird in der bisherigen Form im Rahmen der EASA nicht mehr
existieren,
dies gilt auch für Luftfahrzeuge unter 5,7t !! “**

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass als nächste Aufgabe im Rahmen des AEI die Mitarbeit im Advisory Board of Interested Parties (ABIP) der EASA ansteht. Die Mitwirkung des BPvL hierbei ist ausdrücklich gewünscht und gefordert, ist jedoch u.a. nur möglich, wenn kompetente Mitglieder des BPvL hier eine aktive Rolle übernehmen.

Über die weiteren für den BPvL wichtigen Entwicklungen, besonders hinsichtlich

EASA Part-66 / Part-145 etc. werden wir versuchen, über unsere web-page www.BPvL.de, mit Unterstützung von Olaf Kielstein, Euch auf dem aktuellen Stand zu halten.

Ausserdem empfehlen wir die Nutzung der AEI home-page: www.airengineers.org, und zusätzlich speziell für EASA-Fragen: www.easa.eu.int.

Hier sind fast täglich weitere, neue Dokumente nachlesbar, diese „Entwicklung“ ist schneller, als mancher von uns im Moment erwartet (und glauben will.....!)

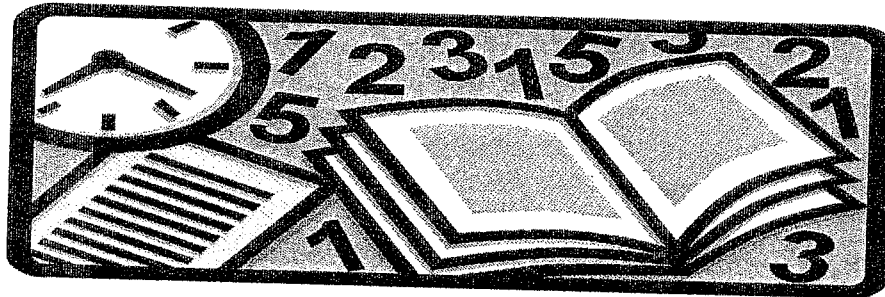
Ich bedanke mich für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

Steffen Herrmann

November 2003

Report über den Einsatz von Thomas Bartmann und Simon Beckmann am 25. und 26. Oktober in Moskau

Auftrag:



Die Durchführung eines monthly basic check und einer basic post flight inspection an einer Falcon 900C .

Am Vorabend wurde ich darüber informiert, dass bei dem Anlassen des Triebwerkes #1 das fuel pressure light weiter leuchtete. Simon und ich wurden gebeten, den Fehler vor Ort zu lokalisieren und zu beheben.

Vorbereitung und Anreise :

Um 06:00 Uhr wurde ich von meinem Kollegen Simon Beckmann abgeholt und wir fuhren zum Flughafen Düsseldorf. Wir parkten das Auto und begaben uns in die Abflughalle um unser Gepäck aufzugeben und einzuchecken. Mein Gepäck bestand aus einem Handgepäckstrolli, den ich aber aus Bequemlichkeitsgründen aufgab, einem Werkzeugkoffer (16 kg) und einer Ledermappe für Schreibutensilien und Arbeitsanweisungen aus dem Wartungshandbuch des zu reparierendem Luftfahrzeuges.

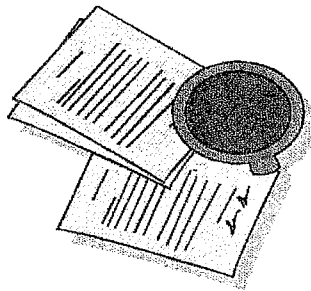
Simon hatte wie immer seinen Inter Rail Rucksack dabei, der seine Werkzeugtasche (ein Megateil), eine kleine Reparaturbox, auch Connector fly away Kit genannt, seine Bekleidung (die zu wenig war, aber dazu später) und ebenfalls eine Ledermappe beinhaltete. Wir brauchten kein Übergepäck zu bezahlen und alles lief nach Plan.

Eines sollte nicht außer acht gelassen werden wenn man nach Moskau reist, man verliert 2 ganze Stunden und es wird früher dunkel, also auch kalt.

Unser Flug war mit einem Zwischenstop in Wien problemlos und wir landeten um 15:00 Uhr lokal in Moskau.

Nun ging es los, wir mussten durch die Passkontrolle. Simon und ich hatten ein Touristenvisum für 2 Tage.

Zum Glück hatten wir vor unserer Abreise schon am Mittwoch, entgegen der Empfehlung des Handling Agents von RUSAERO darauf bestanden, die Visa in Deutschland zu beschaffen. Ohne diese wäre für uns die Einreise nicht möglich gewesen.



Noch eine **Bemerkung zum vertrauenswürdigen Handling Agent Anton :**

- während der 2 Tage sahen wir den Herren nicht ein einziges Mal
- wir können uns nicht vorstellen, wie er uns ohne Visa durch die Passkontrolle gebracht hätte, wenn er uns, wie versprochen abgeholt hätte
- seine Aussage gegenüber Viktor, wir benötigten keine Visa, ist einfach falsch !

Noch vor der Passkontrolle versuchte Simon, die AOG Hotline bzw. Thomas von Sales telefonisch zu erreichen. Leider ohne Erfolg. Wir wollten eigentlich nur wissen, ob unser Ersatzteil bereits in Moskau sei und wer uns abholen würde.

Am baggage claim fanden wir unser Gepäck neben dem sich außer Betrieb befindenden Transportband liegend vor und gingen Richtung Ausgang. Nun wurden unsere Gepäckstücke ein weiteres mal durchleuchtet, wobei ein westlich orientierter Kontrollbeamter einen



kleinen „Luggage Rap“ vollzog. Er fuhr unsere Gepäckstücke, insbesondere die Werkzeugtaschen, mehrfach in dem Röntgenautomaten hin und her, ließ uns aber doch dann schweißgebadet von dannen ziehen. Puuuuuh !!

Draußen erwarteten uns die beiden Piloten, die Stewardess und ein weitere Mitarbeiter der Fa. Globaljet. Der Empfang war freundlich und wir wurden von einem Shuttle Bus des Novotels zum General Aviation Terminal (GAT) gebracht.

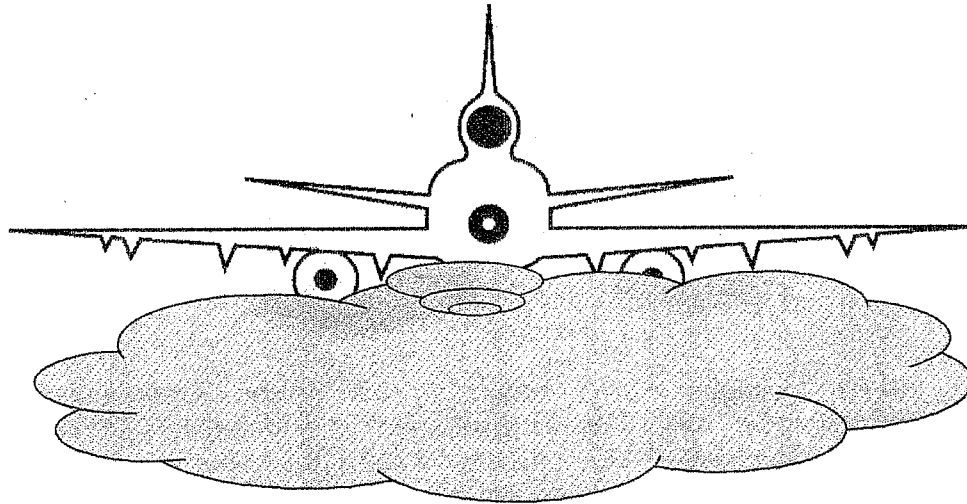
Bei dem Betreten des GAT's wurden unsere Pässe eingezogen (ein „beruhigendes“ Gefühl, auf jeden Fall konnten wir diese nicht verlieren) und wir fuhren mit einem Fahrzeug der Fa. RUSAERO zum Flugzeug.

Analyse und Lösung des technischen Problemes :

Wir kamen an einem zugeschneiten Flugzeug an und hatten ungefähr -2°C mit starkem Wind.

Simon und ich fingen sofort an uns umzuziehen und uns Gedanken über den fuel low pressure Fehler zu machen.

Die Fehlersuche ergab, dass die Pumpe defekt war. Also mal eben die Pumpe wechseln.



Es waren „nur“ noch 2000 lbs Sprit in dem linken Tank. Dadurch, dass die Pumpe defekt war, ließ sich der linke Tank nicht enttanken.

Um sicher zu gehen rief ich Pierre Mureou in Paris an und fragte ihn ob man umpumpen könnte oder ähnliches. Er antwortete, ablassen oder verbrauchen (burn the fuel with the engines).

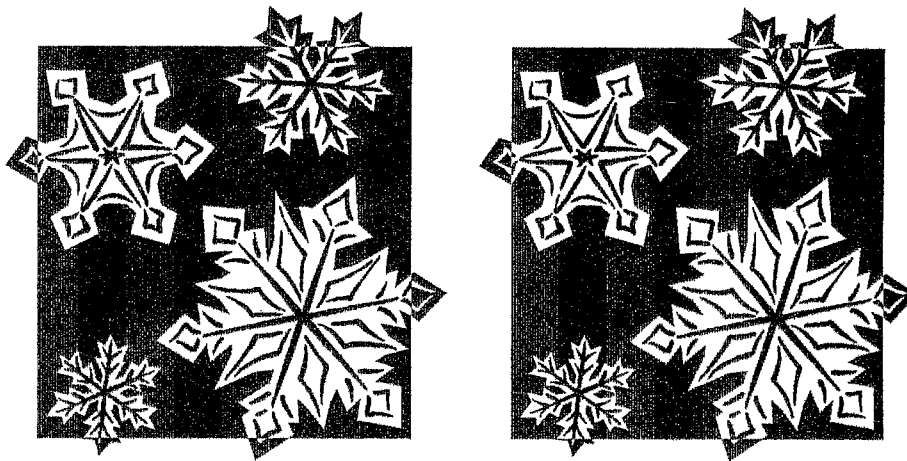
Na prima, ablassen war unmöglich, da wir keinen Behälter dafür hatten, also wurden die Triebwerke angelassen und dem Rat von Pierre gefolgt.

In der Zeit reparierten Simon und ich in der Kabine diverse Kleinigkeiten.

Es dauerte ca. 2 Stunden bis der Tank so leer war, dass wir anfangen konnten die Pumpe auszubauen. Nun waren nur noch 230 lbs Sprit im Tank und Simon begann, auf der Isomatte liegend, die Pumpenschrauben zu lösen.

Es brachen diverse Bits ab und es wurde windiger und kälter.

Außerdem fing bei ca. -7°C an zu schneien.



Der Wind war so stark, dass Lappen und Isomatte fliegen gingen.

In einer Schraube brach ein Bit so ungünstig ab, dass wir nicht in der Lage waren den Bitrest aus der Schraube herauszuholen.

Nun waren die Piloten schon in das Hotel gefahren und wir baten Eric, den Mitarbeiter von der Fa. Globaljet uns ein Werkzeug zu besorgen mit dem man die bombenfesten Schrauben lösen könne. Er telefonierte mit seinem Freund Alexander, der uns wiederum Sergej schickte,



welcher ungefähr eine $\frac{3}{4}$ Stunde später kam. In der Zeit machten Simon und ich die Line Checks, füllten das Öl bei den 3 Triebwerken auf und wärmten uns auf.

Es war mittlerweile 19:30 Uhr geworden als Sergej zu uns kam. Er erzählte uns, dass seine Firma auf der anderen Seite des Flughafens wäre. Sergej kam zu Fuß. Wir berieten uns und kamen dem Schluss, dass wir die Schraube ausbohren mussten. Sergej ging los und besorgte einen Akkubohrer und Bohrer. Das dauerte wieder eine gewisse Zeit und Simon und ich machten unsere Checks weiter. Sergej kam mit dem Werkzeug zurück und fing an zu bohren, es brachen 4 Bohrer ab und ich wechselte mich mit ihm ab. Dann bohrte er abwechselnd mit Simon bis endlich der Rest von dem Bit aus der Schraube „herausmassiert“ war (die Bohrer waren zu groß und so stumpf das man drauf reiten konnte). Aber es war geschafft. Nun wurden die noch verbleibenden Schrauben mit vereinten Kräften herausgeschraubt und Simon machte Bekanntschaft mit 0°C „warmen“ Kerosin. Es waren ca. noch 100 l im Tank und wir fragten Sergej, wie wir den Sprit auffangen sollten, er antwortete gebrochen mit : „let run!“.

Zu diesem Zeitpunkt war es ca. 24:00 Uhr und wir fuhren zum GAT um Tee und Cappuccino zu trinken.



Nach ca. einer ¼ Stunde waren wir zurück und die neue Pumpe wurde mit neuen O-Ringen und Sergejs gebrauchten zöllischen Schrauben, die er irgendwo auf dem Flughafen aufgetrieben hatte, eingebaut. Man beachte: In Russland ist das metrische System vorherrschend. Der Tanker war bei der Montage bestellt worden und Simon beobachtete, ob die Pumpe dicht war. Nach 1000 l Sprit stoppten wir die Betankung und begutachteten unsere Arbeit. Es war keine Undichtigkeit zu sehen und wir tankten den Flieger, nach anlassen der APU, bis zum Stehkragen voll. Danach war immer noch keine Beanstandung an der Pumpe zu finden und die Wartungsdeckel konnten geschlossen werden. Wir führten noch einen Systemscheck durch und die Pumpe funktionierte einwandfrei. Nachdem wir fertig waren kam ein Angestellter des Flughafen vorbei und fragte uns ob wir ein Fuelleak hätten und Sergej sagte: „Da!“ und der Beamte fragte wider: „big or small?“ und Eric und Sergej antworteten aus einem Mund: „small!!!!“ worauf der Flughafenmensch sagte, Sergej solle ein bisschen Schnee darauf werfen. Simon und ich räumten unser Werkzeug zusammen machten noch einen crosschange von 2 audio control boxen und räumten unsere Sachen aus dem Flugzeug.

Allgemeiner Nachtrag und Zusammenfassung :

Es war geschafft (dank Sergej und Eric), es war kalt, 02:00 Uhr, ewig rollte eine von den lauten „Russenbomben“ vorbei und bliesen uns den Schnee in die Gesichter, die mittlerweile schon 14 Stunden gekühlt wurden.



Der Wind war mittlerweile so stark geworden, dass die Schneeflocken waagrecht in der Luft flogen. Sergej wurde nun von RUSAERO abgeholt und in seine Firma gebracht, wir machten die APU aus und schlossen das LFZ ab.

Mit dem Logbuch bewaffnet fuhren wir in unser Hotel und ich beendete die Arbeit mit dem Papierkram. Das Logbuch wurde von der Crew am anderen Morgen mit Unterzeichnung des Übergabe Checks abgeholt.

Nun war es 02:30 und die Arbeit war in einem nach Kerosin stinkendem Hotelzimmer erledigt. Am andere Morgen telefonierte ich mit dem Piloten und er sagte, es sei alles in Ordnung gewesen. Nach ca. 7 Stunden Schlaf und einem guten Frühstück, packten wir unsere Sachen und fuhren mit einem Shuttle Bus des Novotels zum Flughafen Moskau. Dort gaben unsere Sachen auf und nach ca. 9 Stunden Reisezeit waren wir wieder in Düsseldorf gelandet. Wir erhielten unser Gepäck und Simon setzte mich um 20:00 zu Hause ab.

(Tba)

**Daten der BPvL Roland Rechtsschutz-Versicherung
vom 05.09.2003**

Laufzeit: vom 05.09.2003 bis 05.09.2008

Der Vertrag verlängert sich danach stillschweigend von Jahr zu Jahr, wenn nicht spätestens drei Monate vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Beitrag: Roland Vereins- Rechtsschutz gemäß § 24 ARB

Wissenschaftliche oder sonstige Vereine mit ideeller Tendenz mit jetzigen
Mitgliederzahl **272 EUR bei 150 EUR Selbstbeteiligung**

Versicherter Personenkreis:

Für die Wahrnehmung von Vereinsaufgaben, die ihnen gemäß der Satzung obliegen:

Verein , Gesetzliche Vertreter , Angestellte , Vereinsmitglieder.

Versicherte Leistungsarten:

Schadenersatz-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten-, Arbeits-(nur für den Versicherungsnehmer), Sozialgerichts-Rechtsschutz, Disziplinar- und Standes-Rechtsschutz

Versicherungssumme:

Der Betrag ist beim Vorstand zu erfragen.

Zusätzlich wird darlehensweise ein Betrag für Strafkautions gezahlt.

Vorschaden: Keine

Vorversicherer: Keine

Versicherungsnehmer:

BpyL eV

c/o Ulrich Wirtz

Schützheider Weg 25

Versicherungsnummer: 1.12.1338645

24-Stunden Service Line:

0180 3 8277-500 (0,09 EUR pro Minute)

für Telefonische Schadenaufnahme, erste Orientierung im Rechtsschutz-Fall, Anwaltsempfehlung.

Unser liebes LBA !

Da hat man mit einigen Problemen es geschafft, die Klasse 1 Lizenz in eine B1, C und C-NP Lizenz umschreiben zu lassen, und nun so was. Was ist vorgefallen ? Bei einer Erweiterung der „AML“ hat das LBA beiläufig festgestellt, das Inhaber der C-NP Lizenz Ihre Lizenz alle „ZWEI“ - Jahre nach altem Recht (National Rules) verlängern muss.

Leider wurde versäumt, die Lizenzinhaber darüber zu informieren. Nach altem Luftrecht ist es vorgeschrieben ein Prüfbuch zu führen. Ohne Vorankündigung fordert das LBA nun, dieses vorzulegen. Seit meiner Umschreibung habe ich gedacht, das tut ja nicht not. Ein Fall von denkste. Es wird vom Amt nun unter der Rubrik Sonstiges vermerkt, „Wir benötigen anliegenden Verlängerungs- sowie Erneuerungsantrag mit Angaben von Flugzeugmuster + Anzahl der Prüftätigkeiten für Ihre Klasse 1 / C-NP“. Im Antrag auf Erneuerung der Gültigkeit der Prüflizenz sind mehrere Klinken. Zum Beispiel steht der Satz drin „Wenn die Erneuerung von einer Prüfung gemäß §109 LuftPersV abhängig gemacht wird, beantrage ich hiermit gleichzeitig die Durchführung dieser Prüfung (§107 LuftPersV)“. Also, ? wieder einmal eine Lizenzprüfung ?

Ein weiterer Satz liegt mir ebenfalls quer im Magen und zwar: „Der Tätigkeitsbericht (formlos) soll vollständige Angaben über Art, Umfang und Häufigkeit der ausgeübten praktischen Tätigkeit enthalten und alle Muster von Luftfahrzeugen nennen, an denen sie in den letzten 12 Monaten tätig waren“. Ich meine, ich habe ein gutes Gedächtnis, aber ehrlich gesagt fällt es mir schwer nach besten Wissen und Gewissen so eine Aussage zu unterschreiben. Leider hatte ich auch keinen Erfolg mit dem LBA innerhalb der Telefonsprechzeit Kontakt herzustellen. Mal sehen wie man hier nun wieder möglichst unkompliziert und unbürokratisch wieder raus kommt.

O.K.



gegründet 05. Oktober 1994

**Die
Interessenvertretung
des
freigabeberechtigten
Personals der deutschen
Luftfahrtindustrie**

Wir bieten:

- Fachkompetenz in der Luftfahrt
- Kommunikation und Erfahrungsaustausch in den Gremien der internationalen Luftfahrt
- Vertretung gegenüber den Fachbehörden
- Mitglieder-Rechtsschutz und eigenen Fachanwalt
- Prüferhaftpflichtversicherung
- regelmäßige Informationen über unsere Verbandspublikationen und der Jahresgeneralversammlung
- Mitarbeit in den Gremien
- Informationsportal www.BPvL.de
- Geselligkeit
- u. v. m.

**Ansprechpartner in Ihrem Luftfahrttechnischen Betrieb
ist Fr. / Hr.:**

created by BPvL, Armin Böddig 2004

Together we're strong



BPvL

1. Vorsitzender: Ulrich Wieta
Schützfelder Weg 25
D-51465 Bergisch-Gladbach

Tel.: +49 (0) 2202 39 356
Fax.: +49 (0) 2202 45 8311
Wirtz.NUT@T-online
www.BPvL.de

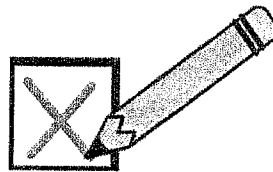
Jahreshauptversammlung:

Wie immer bitte die Jahreshauptversammlung für den 26/ 27 November 2004 vormerken.

Der Ort der JHV ist noch nicht festgelegt, wir suchen noch dringend Vorschläge und aktive Mitglieder für die Durchführung.

Der BBAL hat seine JHV auf den 13 November festgelegt, somit besteht die Möglichkeit an beiden Versammlungen teilzunehmen.

Weitere und aktuellere Informationen bei der nächsten Info oder unter WWW.BPvL.de



Offene Vorstandssitzung:

Hiermit möchte ich alle Mitglieder zur offenen Vorstandssitzung am 08/09 Mai 2004 einladen.

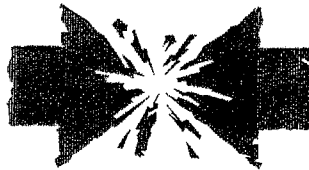
Wie auch in diesem Jahr findet dieses Treffen in Battenberg, Hotel Waldpension Ederblick statt.

Ich bitte für die Teilnahme eine Voranmeldung an das Hotel unter Tel.06452/6462 oder Fax 0462/7146 oder an den Vorstand, der die Reservierung aller Teilnehmer durchführt. Aktuelles wie immer unter WWW.BPvL.de

Versicherung:

Der Verband verfügt jetzt über eine Rechtsschutz-Versicherung für jedes Mitglied mit einer Selbstbeteiligung von 150.-Euro
Die Daten der Versicherung sind in diesem Heft im Detail aufgeführt und sollten nach Bedarf aufbewahrt werden.

Die Firma Peschke bietet auch in diesem Jahr den Mitgliedern des BPvL eine Prüferhaftpflicht Versicherung an.
Für interessierte Mitglieder sind die Unterlagen beim Vorstand abzurufen.



NfL: Die NfL II-24/04 behandelt die Genehmigung von Luftfunkstellen.

Der Halter von Luftfahrzeugen ist verpflichtet alle Funkgeräte die dem Aussenden von Funksignalen dienen, bei der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) anzumelden. Dies gilt auch bei Änderungen !
Alle LTBs und Prüfer/CS sind aufgefordert bei festgestellten Differenzen:

- 1) keinen Prüfschein auszustellen.
- 2) den Halter mit Nachdruck zur Einhaltung des TKG zu drängen.

Es lohnt sich also die NFL genau durchzulesen !

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 2000ME 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



Mitgliederkommunikation:

Bei der letzten Jahreshauptversammlung wurde von einigen Mitgliedern eine Mitglieder-Liste angeregt, um Kontakte im Verein zu erhalten.

Dies ist aber nicht möglich, da der Verein den Mitglieder Datenschutz zusichert.

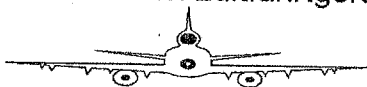
Daran wird auch in **Zukunft keine Änderung** erfolgen, aber ein Mitglied hat die Möglichkeit von Ihm ausgewählte Daten freizugeben.

Um einen internen Datenaustausch zu ermöglichen bedarf es also des **Einverständnis eines jeden Mitgliedes**.

Auf der anderen Seite ist ein Vordruck auf dem jedes Mitglied die **Daten „frei schalten“** kann, die für Ihn unbedenklich sind. Diese Daten werden in eine Liste / Datei zusammengefügt und stehen jedem Mitglied auf Anforderung zur Verfügung. Ich hoffe auf rege Teilnahme und Datenaustausch.

U.W.

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPVL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützhelder Weg 25, D-51485 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39358, Fax: 00-49-(0)2202-458311

Internes:



Mitgliederkommunikation

Name: _____
Vorname: _____
Straße: _____
PLZ+Wohnort: _____
Telefon: _____
Telefax: _____
E-Mail: _____
Fachgebiet: _____
Spezialgebiet: _____
Interessen/Hobby: _____
Sonstiges: _____

Ich bin damit einverstanden, dass diese Daten zum vereinsinternen Austausch über unsere Homepage, Prüfer Info, Mitgliederliste und/oder persönlichen Fachinteressen verwendet werden dürfen.

Datum: _____

Unterschrift: _____



Internes !

Nachfolgend finden Verbandsinterne Informationen Ihren Platz

Der neue und alte Vorstand !

1. Vorsitzender Ulrich Wirtz



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

Schützheimer 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

Pommernweg 21B in 22952 Lütjensee
Tel. 04154-7168, Fax. 04154-741029

Schriftführer Olaf Kielstein



geb. 11.09.1963

beruflich tätig bei der Firma Airbus
Deutschland Hamburg Finkenwerder

Internes !

Nachfolgend finden Verbandsinterne Informationen Ihren Platz

Die 4 Regionalvertreter zur Zeit

Herr Hartmut Bartkus



geb. 20.08.1930

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

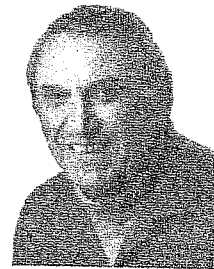


geb. 11.10.1962

Anschrift *Dorfstraße 18E
15827 Dahlewitz*

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

Herr Hans Beutinger

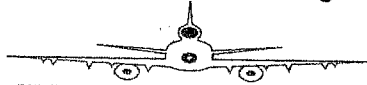


geb. 27.03.1943

Anschrift: *Düsseldorfer Straße 23
90425 Nürnberg*

Tel. 0911-344710,
Fax 0911-9341516,
Tel.-privat: 033708-30974
E-mail: *beutinger@odn.de
beutinger@aen.de
(Geschäft)*

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schützhelder 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:.....

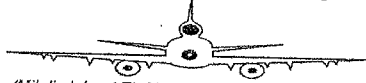
Der Vereinsbeitrag beträgt 50,- € pro Jahr!

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!!!



(Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International)

Schülzheider Weg 25, D-51465 Berg, Gladbach, Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-468311

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:.....

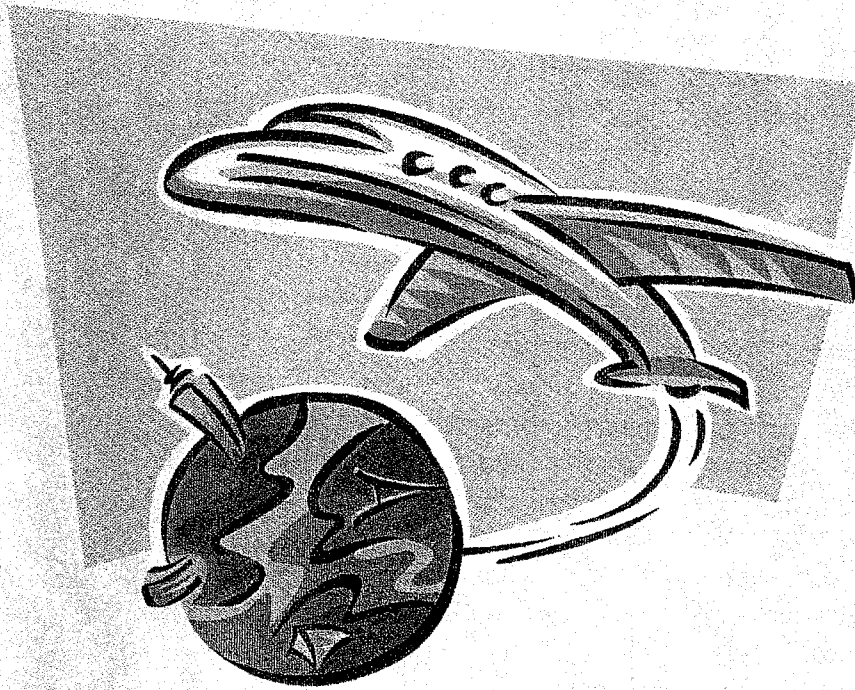
Prüfer – Klasse / Nr.:

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.

„Reisen tun die Leute wieder!



**Doch nicht für alle gibt es einen
sicheren Job in der Luftfahrt.**

...

Egal, ob politische Gründe oder Managementfehler !

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