

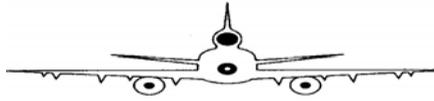
BPvL
Berufsverband der
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
02/05
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2005

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

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International
Schützheider Weg 25 D-51465 Bergisch Gladbach
Tel. 02202 / 39356 Fax. 02202 /458311

www.BPvL.de

Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Einladung zur JHV 2005	S. 05
⇒	Tagesordnung der JHV 2005	S. 06
⇒	Protokoll der Vorstandssitzung 2005	S. 08
⇒	406 MHz ELT (1)	S. 10
⇒	Aus einem Part 145 Betrieb	S. 12
⇒	Bericht vom AEI	S. 15
⇒	406 MHz ELT (2)	S. 16
⇒	Info's aus dem Forum	S. 19
⇒	NfL-New's	S. 23
⇒	Jokes	S. 29
⇒	Internet Info's	S. 30
⇒	Interna's	S. 31
⇒	Neulich	S. 35

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Ulrich Wirtz => uli@bpvl.de => UW
- Steffen Herrmann => steffen@bpvl.de => SH
- Thomas Becker => thb@bpvl.de => THB
- Olaf Kielstein => oki@bpvl.de => OKI

↗ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↖

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

nach einem angenehmen Sommerurlaub und wechselnden Wetterbedingungen ist es mal wieder Zeit an die kommende Jahreshauptversammlung zu denken.

Die Richtung geht in diesem Jahr zur Mitte Deutschlands, so das die Anreise für alle Beteiligten etwa gleich ist und eine Anreise mit Bus und Bahn möglich ist

Nachdem die offene Vorstandssitzung in Kassel standgefunden hatte, wurde beschlossen dort die Hauptversammlung am 26.11.05 durchzuführen.

Das Waldhotel Schäferberg befindet sich an der Schnellstraße B7 von Norden oder Süden kommend in Richtung Flughafen Kassel-Calden. Hotelzufahrt rechts, direkt hinter der Abfahrt Espenau. Von Westen (A44) Abfahrt Warburg B7 in Richtung Kassel und dort nach rechts über die Abfahrt Espenau . Von dort aus der Beschilderung folgen.

Wie jedes Jahr findet am Abend vorher (25.11.05) ein gemeinsames Essen mit anschließender Diskussion statt

Aus organisatorischen Gründen bitte ich um rasche Anmeldung bis zum 25.09.05 oder so früh wie möglich, da der BPvL nur ein begrenztes Kontingent reserviert hat.

Die Anmeldung erfolgt unter dem Stichwort **BPvL + Name** und aus verwaltungstechnischen Gründen versendet das Hotel keine Bestätigung.

Anschrift des Hotels:

Ringhotel Waldhotel Schäferberg
Wilhelmsthaler Straße 14
34314 Espenau bei Kassel
Tel. 05673-9960
Fax 05673-996555
Email: waldhotel-schaeferberg@t-online.de

Weitere kurzfristige Änderungen oder aktuelle Daten werden auf der Homepage unter **www.bpvl.de** angezeigt.

Termine, Tagesordnung und Anfahrtsskizze sind auf den nächsten Seiten.

In eigener Sache: Da ich das Amt des Vorstandes bereits fast zehn Jahre ausübe und in diesem Jahr Wahlen des Vorstandes stattfinden möchte ich Euch um Vorschläge und Anregungen zur Benennung eines neuen Ersten Vorsitzenden bitten. Ich bin gerne bereit für die nächsten zwei Jahre diese Aufgabe noch einmal zu übernehmen, aber eine Ablösung sehe ich für den Verein und für meine Person positiv. Der Vorteil für den Verein sind neue Ideen und Aktivitäten mit einem fließenden Übergang und meiner Unterstützung.

Auf eine rege Teilnahme und ein Wiedersehen in Kassel.

Ulrich Wirtz
1. Vorsitzender BPvL

↗ **EINLADUNG** ↖

ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2005 DES BPvL e.V.

Hiermit möchte ich alle Mitglieder herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung am 26. November 2004 in Kassel einladen.

Dieses Jahr findet am vorausgehenden Abend, Freitag den 25.11.05 ab 19.00 Uhr, ein gemeinsames Essen statt. Für das leibliche Wohl ist gesorgt und anschließend ist Zeit zum Erfahrungsaustausch.

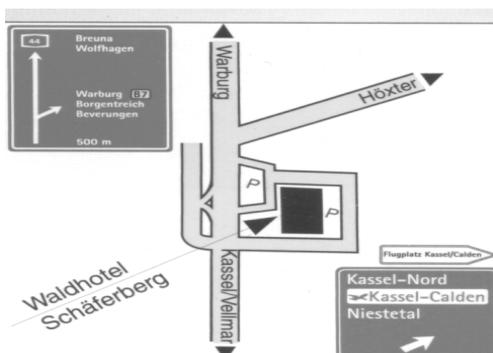
Mitglieder, die an der Hauptversammlung teilnehmen möchten oder im Hotel übernachten möchten, bitte ich sich bis spätestens 25.09.05 direkt an das Hotel zu wenden und dort zu reservieren unter dem Stichwort „**BPvL**“. Die Anschrift findet Ihr auf Seite 4.

Die Hauptversammlung beginnt am 26.11.04 um 10.00 Uhr, um ca. 10:30 Uhr. Pause um ca. 12:30 bis 13:30 Mittagsessen.

Ende der Hauptversammlung gegen 16:00 Uhr.

Weitere Details und Aktuelle Informationen auf unserer Homepage

Anreise mit dem PKW über B7
Anfahrtskizze =>



Ich mache darauf aufmerksam, das gemäß neuer Satzung bei Anwesenheit von doppelt so vielen Mitgliedern als der Vorstand, die Versammlung beschlussfähig ist. Weitere und aktuellere Daten bitte aus der Homepage entnehmen.

U.W.

🏠 **Tagesordnung** 🏠

zur Mitgliederversammlung des BPvL am 26. NOV 2005
um 10.00 Uhr im Hotel Schäferberg Wilhelmsthaler.Str.14
34314 Kassel

Freitag, 25. November 2005

- *Anreise zum Hotel, danach gemeinsames Abendessen mit anschließender Diskussion*

Samstag 26. November 2005

Themen der Jahreshauptversammlung (ca. 10:00 Uhr Beginn)

- Begrüßung
- Vorstellung des amtierenden Vorstandes und der weiteren Funktionsträger
- Feststellung der Beschlussfähigkeit gemäß neuer Satzung
- Wahl eines Protokollführers
- Wahl von zwei Stimmenzählern
- Bericht des Vorstandes
- Kassenbericht 2003/2004, Haushaltsplan 2004/2005
- Bericht der Rechnungsprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Neuwahlen des Vorstandes, Regionalvertreter, und Kassenwarte
- Antrag des Vorstandes zur Bildung von Arbeitsgruppen bei Sonderthemen
- Anträge der anwesenden Mitglieder
- EASA AEI Stellung des Verbandes zur Aktuellen Lage (Prüfwesen Praktische Prüfung Erteilung von Lizenzen)
- Verschiedenes

Ende offiziellen Jahreshauptversammlung

Ca. 12:30 Uhr bis 13:30 Mittagspause

Anschließend => Vorträge einschließlich Diskussionen

Es sind folgende Vorträge geplant:

Das LBA wurde gebeten einen Fachvortrag zum Thema Lizenzen zu halten. Voraussichtlich wird Fr. Nikodem auf der JHV als Vertreterin des LBA's zu diesen Thema Stellung beziehen.

Der 2. Vorsitzende S. Wahl hat den Rechtsanwalt T. Bub eingeladen. Hr. Bub wird einmal mehr etwas zum Thema Gewährleistung/Garantie erörtern.

Ein Fachvortrag kommt von Eurocopter Deutschland Training Academy (ca. 30 Min.). Thema: Bisherige Erfahrung in der Ausbildung zum Cert. Staff B1 und den sogenannten Delta-Lehrgängen PvL zum B1. Inklusive einen Ausblick auf das neue Ausbildungsfeld Cert. Staff B2

Hr. Kopelke von der Air Information Service GmbH wird einen Vortrag zum Thema CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) halten.

Wenn gewünscht könnte Eurocopter-Technik eine Vorführung (ca. 30 Min.) einer Wartungs- u. Instandhaltungssoftware (LTB2002) machen. Diese Software ist ein Produkt was nach Prüfung der Weltmarkangebote von einem Eurocopter-Prüfer Kl.1 entwickelt wurde. Diese ist seit Jahren im Einsatz auf Base u. Line und wird über Eurocopter vertrieben.

Wie oben erwähnt sind diese Themen geplant. Je nach Verfügbarkeit der einzelnen Vortragenden kann es zu Veränderungen der Themen, oder auch zum Ausfall des Vortrages kommen.

Der Vorstand

↪ **Protokoll der Vorstandssitzung 2005** ↩

Samstag, den 07. Mai 2005 in Kassel

Offene Vorstandssitzung 2005

- Am 7 Mai 2005 nahmen 6 Personen an der offenen Vorstandssitzung in Kassel teil
- Der Vorstand beriet über die geplante Jahreshauptversammlung 2005. Es wurde beschlossen, dass ein Angebot von dem Tagungsort der offenen Vorstandssitzung 2005 (Waldhotel Schäferberg) eingeholt wird. Die möglichen Räumlichkeiten wurden Vorort besichtigt und für gut befunden.
- Bei der Tagung wurde ein schwieriges Thema angerissen. Wie kann der BPvL mehr Öffentlichkeit erreichen? Ein Vorschlag war, bei Veranstaltungen einen Stand aufzustellen. Zum Beispiel wurde die Möglichkeit erörtert, bei der Aero in Friedrichshafen eine Ecke von einem Sponsor zu stellen. Als Möglichkeit wurde eine „Ecke“ bei dem Stand von Eurocopter erwogen. Als weiteres Problem stellt sich, wer würde sich bereit erklären „eine Woche“ lang sich dem Publikum zu stellen? Der Vorstand und die Regionalvertreter stehen im vollen Berufsleben, es müsste „jemand“ eine Woche Urlaub für so eine Aktion opfern. Dieses Thema wird weiter diskutiert. **Es wurde darüber gesprochen nur am Wochenende für 2 –3 Tage vor Ort zu sein. Da auch BPvL Mitglieder voraussichtlich eigene Stände haben werden, sollte versucht werden dort Unterschlupf zu finden.**
- Es wurde erneut über die Aktualität der Homepage diskutiert. Ein vermeintliches negatives Beispiel wurde die Prüfer Info genannt. Nach der Jahreshauptversammlung (JHV) 2004 wurde der Bericht über die JHV angemahnt. Dieser Bericht stand „Mitte Dezember“ zur Verfügung. Warum wurde dieser Bericht

nicht schon früher in der Homepage veröffentlicht? Der Sekretär wies darauf hin, dass man sich bei einer früheren Vorstandssitzung darauf geeinigt hat. Der Hintergrund ist, dass die Publikation zuerst in der Prüfer Info veröffentlicht werden sollte. Nicht alle unsere Mitglieder haben unserer Meinung nach die Möglichkeit das Internet zu nutzen. **Dieses sollte sich eigentlich zum heutigen Zeitpunkt geändert haben.**

Des weiteren werden die Information in der Prüfer-Info bis zum Drucktermin zusammengestellt. Eine andere Möglichkeit wäre die Bereitstellung im geschützten Mitglieder Bereich. Es wurde noch keine Einigung hierüber erzielt.

- Der Vorstand beschloss die Anschaffung eines Laptops für den Sekretär (Olaf Kielstein). Die Notwendigkeit war die schnellere Bearbeitung der Vielzahl von Applikationen und der Aktualität der Publikationen (Prüfer Info, Homepage und dem Forum) gerecht zu werden.
- Es wurde über die letzte Ausgabe der Prüfer Info (01/05) diskutiert. Diese Ausgabe wurde positiv bewertet. Zur Info, diese Ausgabe wurde vom Sekretär ausgearbeitet. Der Vorstand hat über diesen Weg neue Möglichkeiten und gleichzeitig neue Sparmöglichkeiten erschlossen.
- Erstellung eines Erfahrungsbericht über Praxis und Probleme mit 406 Mhz ELT
- **Ulli hat bekannt gegeben, dass er einen Wechsel in der Führung des BPvL anstrebt und nicht wieder für den Vorsitz kandidieren möchte. Er meint nach 10 Jahren Vorsitz sollte frisches Blut mit neuen Impulsen an die Spitze des BPvL treten. Ich (THB) habe den Vorschlag gemacht, dass Ulli dies bei der nächsten JHV bekannt gibt sich aber noch einmal für eine Amtszeit zur Wahl stellt.**

Kassel den 07.05.2005
OKI

↩ 406 MHz ELT (1) ↩

Einleitung und Definition:

Nach Erweiterung des ELT-Systems, welches ausschließlich mit 121,5/243 MHz sendete, auf den neuen 406 MHz Standard, der in der Lage ist simultan auf 121,5 und 406 MHz zu senden, ergeben sich einige neue Faktoren. Neben der ID-Nummer oder LFZ Kennzeichen und Landeskenziffer ist es nun mit entsprechender Ausrüstung auch möglich die Position des verunglückten LFZ an die Rettungsmannschaft zu übermitteln. 406 MHz ELTs können, je nach Hersteller, automatisch (G-Switch), manuell oder auf beide Arten aktiviert werden. Es gibt sie außerdem als fest installierte Version und PLB (Personal Locator Beacon), die als Hand Held ELT von Personen geführt werden und somit völlig autark sind.

Rechtliche Situation:

Der Einbau und die Zulassung eines fest installierten 406 MHz ELT ist, in nach JAR OPS 1 und 3 betriebenen LFZ, die ihr Lufttüchtigkeitszeugnis nach dem 01.01.02 erhalten haben, Pflicht. Für LFZ, die ihr Lufttüchtigkeitszeugnis vor diesem Datum erhielten, ist die Mitführung von zumindest einem ELT diesen neuen Standards Pflicht (1). Alle ELTs sind beim LBA zu registrieren (ausgenommen PLB's (4) und ein Wechsel des Halters, Einbau in ein anderes LFZ oder Export in ein anderes Land sind dem LBA mitzuteilen. (2). ELTs, deren Einbau und ggf. Antenneninstallation nach Herstellerangaben zu erfolgen hat, dürfen nur von JAR-145 genehmigten Instandhaltungsbetrieben oder genehmigten LTBs installiert werden. Nach dem Mechanischen Einbau ist die Funktion und Überprüfung der Kodierung durch einen zugelassenen Avionikbetrieb notwendig (3). Wenn keine Herstellerangaben zur Installation eines ELT's vorliegen muss erst ein STC durch einen Part 21 Betrieb erstellt werden. Danach kann es durch einen Part 145 Betrieb wie vorher beschrieben eingebaut werden (5).

(1): gemäß Nfl II-69/01

- (2): gemäß Nfl II-68/03
- (3): gemäß LBA Rundschreiben Nr. 12-03/00-1
- (4): gemäß NFL II-69/01
- (5): gemäß LBA Rundschreiben Nr. 12-03/05-2

Messverfahren und Wartung:

Neben dem Austausch der Batterie, die nach einem durch den Hersteller festgelegten Zeitraum ausgewechselt werden sollte, sind noch andere Prozeduren durchzuführen um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb des ELTs zu gewährleisten. Die Antenne des ELTs kann an einen Tester angeschlossen und auf diese Weise geprüft werden. Die Funktionalität des ELT Transmitters sollte gemessen werden indem dieser über ein 30dB Dämpfungsglied an den Tester angeschlossen wird, um diesen nicht zu beschädigen. Diese Methode verhindert außerdem eine Fehlinterpretation des Testlaufs als Notruf durch Cospas-Sarsat Satelliten. Dabei sollte geprüft werden ob der Länder Code (218) und das LFZ Kennzeichen oder die LFZ ID mit dem LFZ übereinstimmt. Eine Überprüfung der Antenne ist mit einem Antennen-Messgerät (zum Beispiel Procom SWR 3000) möglich. Ist die Möglichkeit eines abgeschirmten Testlaufes nicht gegeben, so sollte dieser 5 Minuten vor oder nach dem Beginn einer vollen Zeitstunde stattfinden. Wobei die Laufzeit auf ein Minimum reduziert werden sollte und nach Möglichkeit eine Abstrahlung verhindert werden sollte. Sendet ein ELT mit 406 MHz so werden immer der Länder Code, das LFZ Kennzeichen oder die LFZ ID und/oder die Serial Nummer des ELT abgestrahlt. Bei LFZ mit mode S-XPDR ist die ID Nummer des ELT mit der ID Nummer des mode S-XPDR meistens Identisch.

Weitere Informationen:

Ab Ende 2008 werden die Cospas/Sarsat Satelliten den Betrieb auf 121.5 MHz einstellen. Unter <http://www.cospas-sarsat.org> ist ein Konvertierungsprogramm verfügbar um den 15 Steelligen Hex Code auszulesen. Weitere Informationen sind unter <http://www.epirb.org> mit einem link zum Konvertierungsprogramm abrufbar.

UW

↪ **Aus einem Part 145 Betrieb** ↪

Thema: Qualitätsstandards in Part 145 Betrieben,
hier ein erschreckendes Beispiel

Neulich bekam ich den Auftrag an einem gewerblich betriebenen Lfz eine Instandhaltungsprüfung gem. LuftGerPv 11.2 durchzuführen. Das Lfz war über 30 Jahre alt und wurde in den letzten Jahren durch einen Deutschen luftfahrttechnischen (jetzt Part -145) Betrieb gewartet. Die letzte 100 Std. Insp. lag ca. 30 Stunden zurück und war ausnahmsweise in einem Österreichischen Part -145 Betrieb durchgeführt worden.

Der Halter stellte sein Lfz Sonntags vor unserer Halle ab, die Lebenslaufakte war im Kofferraum. Montag morgens fielen uns als erstes eine große Kraftstoffpütze und mehrere Ölpfützen unter dem Lfz auf.

Ich holte mir die Unterlagen aus der Maschine und begann meine Arbeit. Die Papiere waren auf 4 Leitz-Ordnern verteilt, ohne dass hierbei ein festes Ablagesystem erkennbar war. Bei der Durchsicht der L-Akte stellte ich folgendes fest:

- ☞ Es fehlten über die Hälfte der Original Log Cards
- ☞ Ein Engine Log war gar nicht vorhanden
- ☞ Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis, Lärmzeugnis, Versicherungsnachweis fehlten ebenfalls
- ☞ Das Flight Manual bestand aus einer Kopie, natürlich nicht auf dem letzten Stand
- ☞ Übersichten über LTA's, ASB's, CEB's - Fehlanzeige
- ☞ Die paar L-Karten die ich hatte, wiesen haufenweise Fehleinträge auf
- ☞ Es waren Laufzeitteile um bis zu 1600 Std. bzw. über 2 Jahre überzogen (Overhaul wie auch Austausch)
- ☞ In der vorgelegten 5 Monate alten Inspection Forecast List, bzw. Übersicht über die Laufzeitbegrenzten Teile fehlten diverse Inspektionen und Laufzeitteile

- ☞ Ein Instandhaltungsprogramm gab es nicht, trotzdem war die letzte Nachprüfung als Instandhaltungsprüfung bescheinigt worden

Beunruhigt durch die vorgefundenen Papiere machte ich mich an die Durchsicht des Lfz. Hier bestätigte sich der Zustand der L-Akte. Bei der allgemein gehaltenen Durchsicht nach Öffnen von Klappen die nur mit Schnellverschlüssen gehalten werden, konnte ich über **50** zum Teil erhebliche Beanstandungen feststellen. Es waren gravierende handwerkliche Fehler vorhanden, die ein vernichtendes Urteil über den bisher verantwortlichen Wartungsbetrieb bilden.

Es waren Lager ausgeschlagen, nicht zugelassene Leitungen im Hydrauliksystem wie auch im Kraftstoffsystem und Ölsystem vom Triebwerk eingebaut, Reparaturen nicht fachgerecht ausgeführt usw. usw.

Es ist erschreckend, wie ein Part-145 Betrieb so eine Arbeit abliefern kann. Wie kann ein Prüferkollege für so etwas nur seinen Namen hergeben?

Der Kunde jedenfalls war sehr überrascht von uns zu hören, dass seine Maschine so von mir keine Freigabe erhalten kann bzw. das Lufttüchtigkeitszeugnis aufgrund der vorgefundenen Beanstandungen nunmehr ungültig ist. Er war immer mit seinem Wartungsbetrieb zufrieden und fest davon überzeugt ein sicheres Arbeitsgerät zu haben.

Neu war für ihn auch, dass die für den gewerblichen Betrieb notwendige Ausrüstung zum Teil gar nicht eingebaut war, ein Instandhaltungsprogramm hatte er auch nicht. Wo ist hier das LBA, das dieses Luftfahrtunternehmen auditiert ? Wer ist hier verantwortlich?

Die Maschine wurde daraufhin vom Kunden mit einem Tieflader abgeholt und zu seinem Lieblings-Part-145 Betrieb gebracht um meine Beanstandungsliste abzuarbeiten.

Es soll ja Betriebe geben, die um jeden Kunden kämpfen müssen und mit Dumpingpreisen alles unterbieten, dann aber eine vernünftige Arbeit genau aus diesem Grund nicht abliefern können.

Nicht oder schlecht ausgebildetes Personal, Prüfer die zu ihrer normalen Arbeit haufenweise administrative Aufgaben erledigen müssen sind zusätzliche Gründe warum die Qualität den Bach runter geht. An diesem Beispiel wird wieder einmal deutlich, das auch das interne Auditsystem total versagt hat. Es bringt nichts wenn ein Prüfer gleichzeitig als Auditor in seinem Bereich tätig wird. Wer beißt schon die Hand die einen füttert? Hier können nur externe Audits Abhilfe schaffen.

Der Vorfall ist noch recht frisch und ich habe bisher noch keine Rückmeldung erhalten, wie es mit diesem Lfz weitergegangen ist. Eigentlich sieht das Luftverkehrsgesetz hier eine Meldung an das LBA vor, dies wurde mir aber von meiner Geschäftsleitung mit dem Hinweis untersagt, das dies der Halter selber machen sollte, da dies mit Sicherheit auch ein gerichtliches Nachspiel haben wird.

Es wäre vielleicht nicht schlecht ein System einzuführen, bei dem solche Meldungen anonym gemacht werden können und das LBA trotzdem tätig wird. Der besagte Betrieb jedenfalls ist mir nicht zum ersten Mal negativ aufgefallen. Er arbeitet seit Jahren nach diesem Schema: billig, schnell, wir machen (können) alles. Die Wahrheit kommt leider selten ans Licht, da es wichtiger ist ein tolles QSH zu haben als gute Arbeit abzuliefern.

Namen & Firmen sind der Redaktion (dem Vorstand) bekannt

Anmerkung der Redaktion: Ein Problem mit den anonymem Meldung ist, das Konkurrenten sich gegenseitig anzeigen könnten und so das Amt missbraucht werden könnte. Wäre es nicht besser, wenn die Taskforce des Amtes erweitert würde um „suspekte“ Lfz´s bzw Betriebe mit zu überwachen? Warum soll die Taskforce nur für große Lfz aktiv sein?

↗ Bericht vom AEI ↖



Dieses Jahr findet die Hauptversammlung des AEI vom 05. Okt. bis zum 09. Okt in Bled (Slowenien) statt. Nach den mir vorliegenden Informationen werden unsere Regionalvertreter Steffen Herrmann und Thomas Becker die Interessen des BPvL bei der Hauptversammlung vertreten. Ein Bericht von dieser Hauptversammlung wird es zur Jahreshauptversammlung des BPvL geben.

OKI

↗ Anzeige ↖



IFR Tester NAV-402 AP Neuwertig

Incl. original Zübehor.

3.500 Euro Ohne Kalibrierung (Kalbrierung möglich)

Anfragen unter FAX 02202-458311



↪ 406 MHz ELT (2) ↩

Thema: Konfusion bei Aus- / Nachrüstung von ELT 406 MHz

JAR-OPS 3.820 (a) Zitat: *Der Luftfahrtunternehmer darf einen Hubschrauber nur betreiben, wenn dieser mit einem automatischen Notpeilsender ausgestattet ist. Der Sender muss so im Hubschrauber angebracht sein, dass bei einem Unfall die größtmögliche Wahrscheinlichkeit besteht, dass er ein feststellbares Signal sendet und die Möglichkeit, dass er zu anderen Zeiten ein Signal sendet, weitestgehend ausgeschlossen ist.*

Soweit so gut, wäre da nicht das LBA. Unsere *Behörde* hat in die deutsche Übersetzung der JAR-OPS 3,820 folgenden Hinweis angebracht, Zitat: *Die Regelung von §8 der 6. DVLuftBO ist zu beachten.*

Eigentlich war der §8 wohl dafür gedacht einen Zeitrahmen für die Forderungen gem. OPS 3.820 vorzugeben sowie die Forderung des I-CAO-Anhang 10 bezüglich Frequenzen zu regeln.

Schaut man sich den §8 mal etwas näher an, gehen die Probleme erst los. Spitzfindige Kunden haben nämlich bemerkt, dass im Absatz 1 des §8 von einem **automatischen Notsender** für Hubschrauber zugelassen ab 01.01.2002 gesprochen wird, für bereits vor diesem Datum zugelassene Hubschrauber aber lediglich von einem **Notsender**.

Jetzt wird's kompliziert !! Da gibt es nämlich noch die NFL II-69/01 die u.a. den §10 der 5. DVLuftBO ergänzt. Hier heißt es, Zitat: *Für Flugzeuge die in Luftfahrtunternehmen betrieben werden, die vor dem 01.01.2002 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben gilt, dass zumindest ein entsprechender Notfunktensender **mitgeführt** werden muss.* Zitat Ende.

Dies widerspricht eindeutig der Forderung der OPS 3.820 in die von „**angebracht**“ spricht.

Anfragen beim LBA ergaben auch hier unterschiedliche Auslegungen.

Eine Auskunft lautet, Zitat: *Selbstverständlich handelt es sich bei der Forderung der JAR-OPS 3(a) (deutsch) um eine Festinstallation da sonst der Begriff angebracht in diesem Zusammenhang sinnlos wäre.* Zitat Ende.

Eine weitere Auskunft vom LBA lautet, Zitat: *Lfz mit erstmalig erteiltem Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 01.01.02 müssen zumindest einen Notsender **mitführen**, der auf den angegebenen Frequenzen sendet. Die Forderung nach einem automatischen, fest installierten Notsender besteht nicht . Damit sind auch so genannte „ Hand-Held-Geräte „ zulässig, die von Hand aktiviert werden und keine fest im Lfz installierte Antenne besitzen. Wird von der Möglichkeit des Hand-Held-Gerätes Gebrauch gemacht, muss das Luftfahrtunternehmen in seinem Betriebshandbuch ein Verfahren beschreiben, wie das Hand-Held-Gerät genutzt wird..* Zitat Ende.

Was sollen wir davon halten? Kunden, die nicht bereit sind die Kosten für eine Festinstallation zu übernehmen, berufen sich auf die Auskunft über das Mitführen, Kunden die diese Information nicht haben, lassen gem. OPS 3 einbauen.

Problematisch wird es dann, wenn dieser Kunde von der vermeintlichen anderen Möglichkeit hört und seinen Wartungsbetrieb Vorhaltungen deswegen macht ihm die teuerste (aber auch sicherere und von der OPS geforderte) Variante verkauft zu haben.

Es wäre schön wenn das LBA hier mal zu einer einheitlichen Aussage und zwar im Sinne der Flugsicherheit kommen könnte. Es ist wohl anscheinend so, dass auch nicht jeder Mitarbeiter beim LBA fest im Stoff steht, denn die NFL-II-69-01 mit ihren Ausführungen bezieht sich doch wohl auf die OPS 1.820 und nicht auf OPS 3.820.

Wie sieht es denn im Rest des Landes aus, gibt es vielleicht noch andere Auslegungen? Mich würde auch interessieren ob die Einrüstung 406 ELT als große Änderung gefordert oder kleine Änderung akzeptiert wird. Wie sieht es mit einer EMZ/STC für die Einrüstungen aus ?

Ich bin an allen Infos hierüber interessiert, da ich das Thema weiter verfolgen möchte. Infos, Anregungen, Kommentare bitte per E-Mail an thb@bpvl.de

THB

↪ Info vom Sekretär ↩

Hin und wieder erhalte ich Mails von „Nicht-“ Mitgliedern. Diese Mails enthalten unterschiedliche Anfragen über die Fliegerei. So erhielt ich von einem Studenten eine Anfrage was für Materialien als Fenster von Flugzeugen verwendet wird. Gleich mehrere Anfragen erhielt ich zum Thema Homebuild Flugzeuge. In der Regel wurden geeignete Prüfer gesucht. Meistens habe ich diese Fragen weiter an unseren 1. Vorsitzenden Ulrich Wirtz mit der Bitte um Bearbeitung weitergeleitet. Ich möchte gerne dieses spezielle Thema aufgreifen und eine Liste wenn gewünscht erstellen. Dieses setzt voraus, das sich Prüfer bei mir melden die „gewillt“ sind diesen Leuten auch zu helfen. Wie bereits beschrieben habe ich Hr. Wirtz in der Regel ins Boot gezogen, zum Teil habe ich auch den entsprechenden Regionalvertreter informiert. Dieses Thema werde ich der JHV 2005 auch noch mal aufgreifen. Bei unterstützenden Interesse bitte Mail an oki@bpvl.de.

OKI

↪ Info's aus dem Forum ↩

Unter dieser Rubrik werden Auszüge aus dem BPvL-Forum veröffentlicht. Der Nachteil ist, dass die Informationen zum Teil schon länger im Forum stehen. Jedes Mitglied des Forums kann hier Fragen oder Antworten ins Internet stellen. Hier kann man auch erkennen, wie schnell unter Umständen das Forum reagiert. Je breiter das „Publikum“ desto interessanter wird der Inhalt. Die hier publizierten Informationen sind deshalb mit dem Terminen der Veröffentlichung im Forum versehen. Die Autoren sind im Forum registriert, wer dazu weitere Informationen erhalten möchte, siehe ins Forum und kontaktiert den Autor.

..... OKI

Titel: Definition " Große Luftfahrzeuge "
(Beitrag Verfasst am: 29.01.2005, 21:45)

Hallo Kollegen,

denkt daran, wer ein Muster unter 5,7 to aber mit zwei Triebwerken in seiner Lizenz hat, muß diese bis 28. September diesen Jahres in eine Part 66 Lizenz umgewandelt haben, da nach EASA Lesart ein Lfz. mit zwei Triebwerken als großes Luftfahrzeug behandelt wird.

Gruß, Thomas Becker

Titel: Korrektur
(Beitrag Verfasst am: 21.07.2005, 12:43)

Hallo Kollegen,

durch eine Anfrage eines Prüferkollegen ist mir aufgefallen, dass ich die Definition für großes Lfz. in der EU-Verordnung falsch gelesen habe.

Auszug EU-VO Nr.: 2042/2003 Artikel 2.g Begriffsbestimmungen:
"Großes Luftfahrzeug", ein Luftfahrzeug, das als Flugzeug eingestuft ist, mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder mehr oder

einem mehrmotorigen Hubschrauber.

Wer also kein Flugzeug über 5700 kg max. Startmasse hat, hat mit der Umschreibung seiner Lizenz in eine Part 66 Lizenz noch bis zum 28.09.2006 Zeit.

Wer mehrmotorige Hubschrauber auch unter 5700 kg in der Lizenz hat muß diese bis zum 28.09.2005 umgeschrieben haben.

Mit freundlichem Gruß

Thomas Becker

Anmerkung: Wer die letzte Prüfer Info (01/05) gelesen hat, wird feststellen, das der erste Teil schon von mir veröffentlicht wurde. Hintergrund hierzu ist, daß ich einmal plastisch darstellen möchte wie ein Forum funktioniert. Als dieser erste Eintrag ins Forum geschrieben wurde (am 29.01.05 gepostet) existierte „ein Problem“. Dieses Problem wurde am 21.07.05 „kommentiert“. Hier hätte eine Frage ins Forum gestellt werden können. Diese könnte dann durch andere Mitglieder beantwortet oder kommentiert werden.

OKI

.....
Titel: Baureihen / Baumustereintragungen in den Lizenzen vom Amt
(Verfasst am: 16.08.2005, 16:34)

Ein Frage an alle, wie sind die gegenwärtigen Mustereintragungen in den Lizenzen ?

Wie ich von einigen Prüfern gehört habe (Gerüchte !?!), macht das Amt keine Baureihen Eintragungen mehr.

Beispiel:

Früher => Airbus A320 Baureihen

Heute => Airbus A320 - 100/200 (CFM56) + Airbus A320 - 100/200

(V2500)

Bei der Vielzahl der Eintragungen bei einigen Prüfern wird es unübersichtlich in der Lizenz. Eine Aussage seitens des Amtes ist, das dies so von der EASA so vorgegeben ist. Mag sein, meine ich, aber es gibt auch andere Interpretations-Möglichkeiten.

Es könnte aber auch sein, daß das Amt hier eine Möglichkeit sieht, um gewisse Mehreinnahmen zu realisieren.

Wie sind die Erfahrungen bei anderen Prüfern ?

Gruß, Oki

Titel:

(BeitragVerfasst am: 17.08.2005, 12:43)

Die Trennung der Lfz. nach ihren Triebwerken macht schon Sinn. Wer auf ein bestimmtes Triebwerkemuster keine Ausbildung und Erfahrung nachweisen kann, sollte hier auch keine Freigaben erteilen dürfen. Dies war beim Eintrag "und Baureihen" nicht immer gewährleistet, da dieser Eintrag von einigen Lizenzinhabern stark strapaziert worden ist, will heißen Lizenzeintrag vor Jahren erhalten, inzwischen gibt es das Muster aber mit ganz anderem Triebwerk oder Triebwerksteuerung. Es wurde lustig weitergestempelt weil es heißt ja "und Baureihen".

Gemeint waren aber nur Baureihen, die bis zum Ausstellungsdatum der Lizenz bereits erschienen waren.

Was die Berechnung der Gebühren angeht, sind zumindest beim Umschreiben in Part 66 Lizenzen die Kosten bekannt. Sie sind nicht abhängig von der Anzahl der Einträge sondern von der Kategorie.

Die Preise hierfür sind auf der letzten Seite des Formblatts EASA 19.1 abgedruckt.

Gruß, Thomas Becker

Titel: Aktuelle auslaufende Fristen beachten!
(Verfasst am: 22.08.2005, 14:55)

PvL 1 (die alte Klasse 1-Lizenz) für Muster > 5,7t wird nach dem 28.09.2005 nicht mehr verlängert. Das gleiche gilt auch für die PvL 2 (die alte Klasse 2-Lizenz). Weinen

Anders sieht es für Muster < 5,7t aus, hier ist der Stichtag der 28.09.2006.

Siehe auch: Informationsschrift über die EG VO 2042/2003 Anhang III (Teil-66) vom 20.4.2005.

Um zur Informationsschrift zu gelangen => <http://www.lba.de/deutsch/formulare/b3/part66147/part66147.htm>

Kommentare und Korrekturen sind ausdrücklich erwünscht.

Das war's erst einmal aus dem Forum, falls noch Fragen sind meldet Euch bei Oki per Mail => oki@bpvl.de
oder per Fax => 040-83018456.

OKI



NfL I 189-05

Bekanntmachung über das Inkrafttreten der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung bezüglich der Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

In dieser NfL steht, technisch beschrieben welche Vorfälle zu melden sind. Kennen wir das Thema nicht schon in anderer Form?

Zwei Beispiel-Absätze:

1. Struktur

Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldefähig zu sein. Die folgenden

Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

- a) Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenzte Teil). Als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte.
- b) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Schäden an den als beschädigungstoleranten eingestuften tragenden Strukturteilen überschreiten.
- c) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können.
- d) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen des Luftfahrzeugs verletzt werden könnten.
- e) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Funktion von Systemen gefährden könnte (siehe unten unter 2. Buchstabe i).

f) Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

2. Systeme

Es werden die nachstehenden, für alle Systeme geltenden allgemeinen Kriterien vorgeschlagen:

a) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufrieden stellend durchgeführt werden können.

b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, wie z. B.

aa) ungewollte selbständige Aktionen,

bb) fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich ungenügendem Bewegungsweg oder Schwergängigkeit,

cc) selbständiges Bewegen der Steuerorgane,

dd) mechanische Trennung von Verbindungen oder mechanisches Versagen.

c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein).

d) Wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen.

e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems.

f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems.

g) Ereignisse als Folge unvorhergesehenen Systemverhaltens.

h) Bei Luftfahrzeugen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen:

Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.

i) Bei Luftfahrzeugen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.

j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und sofern die Fehlwar-

nung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat.

k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur,

Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben.

l) Funktionsstörungen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht.

m) Ausfälle, Funktionsstörungen oder Mängel wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken.

n) Erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.

o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z. B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen usw.

Abschnitt E enthält eine Liste mit Beispielen der Ereignisse, die sich aus der Anwendung dieser allgemeinen Kriterien auf bestimmte Systeme ergeben.

Toll sage ich, das schafft neue Arbeitsplätze beim Amt. Wenn man wie in der Anlage beschrieben alles meldet, müsste das Amt von Meldungen überschwemmt werden. Wenn da nicht dieser kleine Hinweis eingangs der NfL wäre. Da steht im ersten Absatz „Gemäß der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2003/42/EG vom 13.06.2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 167/23) sind im Bereich der Luftfahrt nach § 5b Abs. 1 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) tätige Personen verpflichtet, sicherheitsrelevante Ereignisse einer zentralen Stelle - in Deutschland: dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) - zu melden“. *Diese Aussage wird gleich im vierten Absatz relativiert, und zwar* „Das Unterlassen einer Meldung stellt nach derzeitiger Rechtslage keine Ordnungswidrigkeit dar. Ein Verzicht von rechtlichen Konsequenzen erfordert aber die freiwillige Bereitschaft der in § 5b LuftVO genannten Personenkreise, Ereignisse zu melden.“ **Ich bin begeistert.**

NfL II 63-05

Bekanntmachung über die Musterzulassung und betriebliche Zulassung von Präzisions-Flächen-Navigationssystemen (P-RNAV) im zugewiesenen europäischen Luftraum.

NfL II 66-05

LTA-Nr.: D-2005-201R2

Auszüge aus der LTA !

Actions

(1) Perform a *fluorescent penetrant inspection* of all inboard and outboard, upper and lower wing attach angles (except for the nose angles) of both wings for cracks. Replace the angles as necessary.

Compliance

(i) Initially inspect before further flight after June 23, 2005 (the effective date of this AD), unless previously done within the last 10 hours time-in-service (TIS), except for those who received emergency AD 2005– 12–51, issued June 8, 2005. Emergency AD 2005–12–51 contained the requirements of this amendment and became effective immediately upon receipt.

(ii) Repetitively inspect thereafter every 200 hours TIS.

(iii) Replace angles as necessary prior to further flight after the inspection where cracks are found.

SPECIAL AIRWORTHINESS INFORMATION BULLETIN

Do I need to be a qualified fluorescent penetrant inspector to perform this AD?

No. We believe that any aircraft mechanic holding a current FAA license is qualified to perform this inspection. However, if you are not familiar with fluorescent penetrant inspections you should make the effort to become as familiar with the process and adhere to the fluorescent penetrant manufacturers instructions.

Äh, wie bitte !?!

Why does the AD prohibit use of a red dye penetrant inspection?

We have determined that red dye penetrant inspection method is not the preferred method for reliably finding small cracks. The red dye inspection method is not as sensitive as fluorescent penetrant inspection (FPI), and the application of the developer material is much more critical to achieving good results with the red dye than with FPI. If red dye penetrant is used on a part with small cracks and those cracks are not detected, subsequent FPI inspection may not work. The red dye will “fill” the crack and not allow the FPI solution to penetrate the crack. Non-destructive inspection (NDI) reference documents no longer recommend the use of red dye for aviation applications.

Wird “red dye” in Deutschland noch angewendet ? Und das von der FAA, keine weiteren Kommentare von mir hierzu!

OKI

Ein weiterer Kommentar hier zu:

Ich wußte schon immer das die Amerikaner eine andere Sichtweise der Dinge haben. Sie sind sehr von sich und ihren Qualifikationen überzeugt. Die Erklärung zu der fluorescent inspection ist allerdings ein Hammer. Wenn man die Ausbildung eines FAA license mechanic sieht, würde die nach EASA nicht einmal zur CAT-A Qualifikation reichen. Selbst für die immer noch angewandte red dye inspection brauche ich in Deutschland eine Zusatzqualifikation.

THB



↗ Anzeiɡe ↖



Mechaniker / Prüfer gesucht:

Einer unserer Kunden sucht zur Betreuung seines VIP Bell 430 am Flughafen Essen / Mülheim einen Mechaniker / Prüfer, der sich zwischen den planbaren Inspektionen um seinen Hubschrauber kümmert (Schönheitsreparaturen, abschmieren, Flugdienstbereitstellung usw.). Diese Arbeit eignet sich besonders für einen pensionierten Mechaniker / Prüfer, der auch kurzfristig abrufbar sein sollte.

Erfahrungen auf Turbinenhubschraubern und Allison 250 C Series Triebwerken sind Voraussetzung für diese Tätigkeit.

Falls Sie Interesse an dieser Tätigkeit haben, setzen sie sich bitte mit unserem Regionalvertreter Süd Thomas Becker unter thb@bpvl.de in Verbindung.

THB





Jokes



Thema Navigation (und Augentest)

DIES IST EIN REELLER FUNKSPRUCH, DER ZWISCHEN GALIZIERN UND AMERIKANERN STATTFGEFUNDEN HAT - AUFGENOMMEN VON DER FREQUENZ DES SPANISCHEN MARITIMEN NOTRUFES, CANAL 106, AN DER GALIZISCHEN KÜSTE „COSTA DE FISTERRA“ AM 16. OKTOBER 1997

(dieser Funkspruch hat wirklich stattgefunden und wurde erst im März 2005 von den spanischen Militärbehörden zur Veröffentlichung freigegeben) alle spanischen Zeitungen haben ihn nun gedruckt und mittlerweile lacht sich ganz Spanien kaputt – viel Spaß !!!!!

Galizier: (Geräusch im Hintergrund) Hier spricht A853 zu ihnen, bitte ändern sie ihren Kurs um 15 Grad nach Süden um eine Kollision zu vermeidenSie fahren direkt auf uns zu, Entfernung 25 nautische Meilen.....

Amerikaner: (Geräusch im Hintergrund).....Wir raten ihnen, ihren Kurs um 15 Grad nach Norden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden.

Galizier: Negative Antwort. Wir wiederholen: ändern sie ihren Kurs um 15 Grad nach Süden um eine Kollision zu vermeiden.

Amerikaner: (eine andere amerikanische Stimme) Hier spricht der Kapitän eines Schiffes der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika zu ihnen. Wir beharren darauf: ändern sie sofort ihren Kurs um 15 Grad nach Norden, um eine Kollision zu vermeiden.

Galizier: Dies sehen wir weder als machbar noch erforderlich an, wir empfehlen ihnen ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden.

Amerikaner: (stark erregter befehlischer Ton) HIER SPRICHT DER KAPITÄN RICHARD JAMES HOWARD, KOMMANDANT DES FLUGZEUGTRÄGERS "USS LINCOLN" VON DER MARINE DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA, DAS ZWEITGRÖSSTE KRIEGSSCHIFF DER NORDAMERIKANISCHEN FLOTTE. UNS GELEITEN ZWEI PANZERKREUZER, SECHS ZERSTÖRER, FÜNF KREUZSCHIFFE, VIER U- BOOTE UND MEHERE SCHIFFE DIE UNS JEDERZEIT UNTERSTÜTZEN KÖNNEN.

WIR SIND IN KURSRICHTUNG PERSISCHER GOLF, UM DORT EIN MILITÄRMANÖVER VORZUBEREITEN UND IM HINBLICK AUF EINE OFFENSIVE DES IRAQ AUCH DURCHZUFÜHREN. ICH RATE IHNEN NICHT ICH BEFEHLE IHNEN IHREN KURS UM 15 GRAD NACH NORDEN ZU ÄNDERN!!!!!! SOLLTEN SIE SICH NICHT DARAN HALTEN SO SEHEN WIR UNS GEZWUNGEN DIE NOTWENDIGEN SCHRITTE EINZULEITEN, DIE NOTWENDIG SIND UM DIE SICHERHEIT DIESES FLUGZEUGTRÄGERS UND AUCH DIE DIESER MILITÄRISCHEN STREITMACHT ZU GARANTIEREN. SIE SIND MITGLIED EINES ALLIERTEN STAATES, MITGLIED DER NATO UND SOMIT DIESER MILITÄRISCHEN STREITMACHT BITTE GEHORCHEN SIE UNVERZÜGLICH UND GEHEN SIE UNS AUS DEM WEG !!!!!!!!!!

Galizier: Hier spricht Juan Manuel Salas Alcántara. Wir sind zwei Personen. Uns geleiten unser Hund, unser Essen, zwei Bier und ein Mann von den Kanaren, der gerade schläft. Wir haben die Unterstützung der Sender Cadena Dial von la Coruna und Kanal 106 als Maritimer Notruf. Wir fahren nirgendwo hin, da wir mit ihnen vom Festland aus reden. Wir befinden uns im Leuchtturm A-853 Finisterra an der Küste von Galizien. Wir haben eine Scheißbahnung welche Stelle wir im Ranking der spanischen Leuchttürme einnehmen. Und sie können die Schritte einleiten, die sie für notwendig halten und auf die sie geil sind, um die Sicherheit ihres Scheiß-Flugzeugträgers zu garantieren, zumal er gleich gegen die Küstenfelsen Galiziens zerschellen wird, und aus diesem Grund müssen wir darauf beharren und möchten es ihnen nochmals ans Herz legen, das es das Beste, das Gesundeste und das Klügste für sie und ihre Leute ist, nämlich ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden

Internet Info's

Zur allgemeinen Information liste ich hier ein paar interessante Internet Links auf. Ein Besuch könnte sich hier und da lohnen.

<http://www.easa.eu.int>

Unter diesen Link präsentiert sich die EASA. Die Struktur ist zwar noch ein wenig gewöhnungsbedürftig, aber es stehen viele Informationen zur Verfügung.

<http://www.faa.gov>

Die Federal Aviation Administration zeigt sich seit einiger Zeit in einem neuen Gewand. Ich meine, das die Wege einfacher geworden sind. Inhaltlich ist diese Seite gut strukturiert und über den „Search“ button sind z.B. AD's schnell und einfach zu finden. Das LBA könnte sich daran mal ein Beispiel nehmen.

<http://www.aviation-safety.net>

Auf der Seite des Aviation Safety Network befinden sich einige interessante Berichte über Unfälle. Aber hier habe ich viele Fotos über Flugzeuge gefunden. Ein Blick lohnt sich.

<http://www.landings.com>

Dies ist eine kommerzielle Internetseite aus den USA. Hier findet man allerhand Informationen über die Luftfahrt. Technische Erklärungen gehören ebenso zu den Informationen wie auch die sogenannten Hangartalks. Hier habe ich z.B. einige Aviation-Jokes gefunden.

<http://www.avionicsmagazine.com>

Wie der Titel es schon verrät, eine Seite hauptsächlich für Avioniker. Ich habe einige interessante Artikel über die Avionik gefunden.

OKI



Internas



Der amtierende Vorstand

1. Vorsitzender	Ulrich Wirtz	uli@bpvl.de
2. Vorsitzender	Stefan Wahl	airmaringmbh@aol.com
Schatzmeister	Holger Diefenbacher	hd@bpvl.de
Sekretär	Olaf Kielstein	oki@bpvl.de

Die amtierenden Regionalvertreter

Nord	Hartmut Bartkus	hbartkus@aol.com
West	Peter Nordhaus	Fax: 07229-662041
Ost & 1. AEI-Vertreter	Steffen Herrmann	steffen@bpvl.de
Süd & 2. AEI-Vertreter	Thomas Becker	thb@bpvl.de

Per FAX an den BPvL => 02202-458311 oder 040-83018456

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:

Geb.-Datum/Ort :

Anschrift:

Telefonnummer:

E-Mail:

=====

Firma:

Anschrift:

Telefon/Fax:

E-Mail:

=====

Prüfer-Klasse / Nr.:

Certifying Staff – Cat. / Nr.:

Ort/Datum:

Unterschrift:

Der Vereinsbeitrag beträgt 50,00 € pro Jahr

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

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie zum Beginn des Geschäftsjahres nach dem 1. Oktober 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 bitten wir direkt dem Vorstand des BPvL zu melden - Danke

Per FAX an den BPvL => 02202-458311 oder 040-83018456

Anschriftenänderung

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

Name/Vorname:

Anschrift:

Telefonnummer:

E-Mail:

Mitgliedsnummer:

=====

Firma:

Anschrift:

Telefon/Fax:

E-Mail:

=====

Prüfer-Klasse / Nr.:

Certifying Staff – Cat. / Nr.:

Ort/Datum:

Unterschrift:

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

Per FAX an den BPvL => 02202-458311 oder 040-83018456

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: _____

↪ Neulich ↩



September 2005

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Oktober 2005

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

November 2005

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25 JHV	26 JHV	27
28	29	30				

25. & 26. November 2005
 Jahreshauptversammlung
 Bei Kassel, Details siehe Seite XX.

Dezember 2005

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Januar 2006

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Februar 2006

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					