

BPvL
Berufsverband der
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

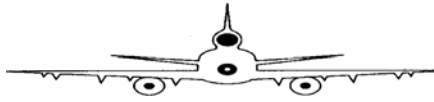
Prüfer Info
01/06
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: Februar 2006

Draft 1

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
⇒	Protokoll zur JHV 2005	S. 05
⇒	Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2006	S. 10
⇒	Nachtrag zur JHV 2005	S. 10
⇒	Bericht vom AEI	S. 11
⇒	Ein nicht alltäglicher Einsatz	S. 20
⇒	Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-1	S. 24
⇒	Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-2	S. 28
⇒	Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-3	S. 30
⇒	Info's aus dem Forum	S. 34
⇒	Interna's	S. 35
⇒	Neulich	S. 39

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,

rückblickend auf die letzte Hauptversammlung in Kassel, haben wir beschlossen die offene Vorstandssitzung etwas attraktiver zu gestalten und gleichzeitig die Anzahl der Beiträge und Vorträge auf diese beiden Ereignisse zu verteilen.

Wie es sich bei den letzten Hauptversammlungen gezeigt hat ist die Zeitspanne zu gering, in der die Verbandsarbeit und der Informationsaustausch stattfinden.

Aus diesem Grunde haben wir zu dieser offenen Vorstandssitzung Herrn Kopelke eingeladen, der uns mit dem Thema EASA und anderes auf dem Laufenden halten wird. Außerdem ergibt sich die Möglichkeit Fragen zu stellen und Probleme zu diskutieren.

Bei unserer Hauptversammlung 2004 in Wilhelmshaven hat Herr Kopelke bereits einen Vortrag gehalten, der von vielen Anwesenden begeistert aufgenommen wurde. Dazu werden wir uns in Ganderkesee zur offenen Vorstandssitzung treffen.



Termin ist am Samstag. 29. April 2006

und Rückreise ist am Sonntag, den 30. April 2006.

Zu diesem Treffen lade ich alle Mitglieder und interessierte Personen herzlich ein.

Die Anschrift des Hotels lautet:

**AIRFIELD HOTEL
Otto-Lilienthal-Str. 23
27777 Ganderkesee
Tel. 04222-92090
Fax 04222-9209140**

Da wir vorab lediglich ein kleines Kontingent reserviert haben, bitte ich um frühzeitige Anmeldung im Hotel unter dem Stichwort BPvL. Weitere kurzfristige Änderungen oder aktuelle Daten werden auf der Homepage unter www.bpvl.de angezeigt.

Ein weiteres Thema, welches wir besprechen können, ist das Treffen im Dezember 2005 in Köln. Dort trafen sich der AEI, LBA und der BPvL um Ungereimtheiten in der Lizenzierung und Ausbildung im Rahmen der EASA auszuräumen. Der BPvL wurde als Vermittler vom LBA und AEI für diese Probleme bestätigt. Ein Auszug aus dem Protokoll ist auf den nachfolgenden Seiten nachzulesen.

Auf eine rege Teilnahme und ein Wiedersehen in Ganderkesee.

**Ulrich Wirtz
1. Vorsitzender BPvL**

↪ **Protokoll zur JHV 2005** ↩

Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag, den 26. November 2005 in Kassel

28 Mitglieder waren der Einladung zur JHV nach Kassel gefolgt, es konnte zusätzlich ein Gast begrüßt werden.

Um 10:00 konnte der Vorsitzende Herr Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen. Zuerst legte die Versammlung eine Schweigeminute für zwei verstorbene Mitglieder, Herrn Hans Beutinger und Herrn Steffen Zeiske ein. Einen Nachruf für Herrn Hans Beutinger der lange Jahre als Regionalvertreter für unseren Verband tätig war wird in der nächsten Prüferinfo erscheinen.

Danach wurde die Versammlung für den vorgezogenen Vortrag von Frau Marion Nikodem (LBA Braunschweig) unterbrochen. Das Thema: Grundsätze des neuen Luftrechts in Europa Teil 66. Der Vortrag war von vielen Fragen / Antworten unterbrochen und zeigte einmal mehr, dass hier bei vielen Mitgliedern noch Unsicherheiten und Informationsbedarf herrschen.

Um 11:45 wurde die JHV nach einer kurzen Pause fortgesetzt. Nach der Vorstellung des Vorstandes und der Regionalvertreter und des restlichen Programms stellten sich Herr Thomas Becker als Schriftführer sowie Herr Hartmut Bartkus als Stimmzähler zur Verfügung.

Es folgte der Kassenbericht des Schatzmeisters Herrn Holger Diefenbacher. Der Verband verfügt demnach über ein positives Konto sowie Barvermögen auf einem Sparbuch. Ein großer Kostenfaktor, der Druck der Prüferinfo, konnte Dank der Tatsache dass dies nicht mehr in Auftrag gegeben sondern von Holger Diefenbacher und Olaf Kielstein in Eigenregie gemacht wird, stark reduziert werden.

Das Konto könnte noch besser aussehen, wenn 52 Mitglieder ihren Beitrag bezahlt hätten, 27 davon sind schon mehrfach in Verzug.

Die Kassenprüfer Herr Schmidt ??und Herr Matuszewski waren leider nicht anwesend, hatten den Kassenbericht aber vorab geprüft, als nicht zu beanstanden bewertet und dies mit ihrer Unterschrift der Versammlung bestätigt.

Nach Ablauf von zwei Jahren stand wieder die Wahl des Vorstandes an. Herr Gerhard Kürten fungierte in altbekannter Weise als Wahlleiter. Die Beschlussfähigkeit war aufgrund der erschienenen Mitgliederzahl gegeben und wurde von der Versammlung festgestellt.

Trotz der Ankündigung unseres ersten Vorsitzenden Herrn Ulli Wirtz nach 10 Jahren im Amt nicht wieder kandidieren zu wollen, um wie er sagt: frisches Blut an der Spitze eine Chance zu geben, stellte er sich nach Aufforderung durch die Versammlung noch einmal zur Wahl.

Der alte Vorstand wurde einstimmig bei jeweils einer Enthaltung wiedergewählt und nahm die Wahl an.

Die Regionalvertreter wurden einstimmig bei jeweils einer Enthaltung wiedergewählt und nahmen die Wahl an.

Die Wahl der Rechnungsprüfer gestaltete sich aufgrund ihrer Abwesenheit und der Tatsache, dass sie im Vorfeld ihre Bereitschaft zur Wiederwahl nicht bekundet hatten etwas schwierig. Es wurde beschlossen, zu versuchen sie im Laufe der Versammlung telefonisch zu erreichen und hiernach zu befragen. Zur Sicherheit stellten sich Herr Arnim Baldig und Herr Thomas Becker als mögliche Kandidaten für den Fall des Nichterreichens zur Verfügung.

Herr Walter Matuszewski meldete sich im Laufe der Versammlung und bestätigte seinen Willen weiterhin als Rechnungsprüfer zur Verfügung zu stehen. Somit heißen die neuen Rechnungsprüfer Herr Walter

Matuszewski und Herr Arnim Baldig. ???

Es folgte der Punkt Anträge, Verbesserungen, Vorschläge. Aufgrund des schlechten Wetters bedingt durch den späten Termin der JHV hatten einige Mitglieder Anfahrtszeiten von über 10 Std. auf sich genommen. Dieses, und die Tatsache dass sich der BBAL wiederholt nicht an die Terminabsprache mit uns zur JHV gehalten hat, führten zur einstimmig verabschiedeten Änderung des Termins der JHV auf das letzte Wochenende im Oktober.

Als Ort für die nächste JHV wurden Bückeberg, Münster- Osnabrück und Straubing vorgeschlagen. Eine Entscheidung darüber wurde nicht getroffen, dies soll durch den Vorstand spätestens auf der erweiterten Vorstandssitzung im Mai nächsten Jahres erfolgen.

Der Vorsitzende Ulli Wirtz wiederholte erneut die Einladung an alle Mitglieder an der „Offenen“ Vorstandssitzung teilzunehmen. Auf dieser Sitzung werden nicht nur die JHV vorbereitet, es werden auch aktuelle Themen besprochen, Projekte vorbereitet sowie Termine abgestimmt. Ort und genauer Termin der nächsten erweiterten Vorstandssitzung wird noch bekannt gegeben.

Beim Thema Öffentlichkeitsarbeit wurden die neuen Flyer, gestaltet von Arnim Baldig, begrüßt. Die Mitglieder sind aufgefordert Kontaktpersonen an den Prüferschulen oder anderen Organisationen zu nennen, an die wir unser Werbematerial schicken können. Wenn es an die allgemeine Adresse geht, ist die Gefahr zu groß, dass unser Material im Mülleimer landet.

Unser Sekretär Olaf Kielstein erinnerte noch einmal an das Forum unserer Homepage. So ein Forum lebt nur von den Beiträgen der Mitglieder. Zurzeit ist es aber mehr eine Zweimann-Show von Olaf und mir. Jeder ist aufgerufen sich bei Oki (= Olaf Kielstein) anzumelden um ein Passwort für den geschützten Mitgliederbereich zu bekommen. Hier können dann auch interne Themen diskutiert werden.

Es entspann sich wieder einmal eine Diskussion über die Namensgebung unseres Verbandes, da es eigentlich keine Prüfer mehr gibt sondern nur noch so genanntes „Freigabeberechtigtes Personal“. Wir haben aber bereits bei der letzten Satzungsänderung die „Certifying Staff“ mit berücksichtigt. Ein mehrheitlicher Wille den Namen unseres Verbandes dahingehend zu ändern wurde nicht gefunden. Vielmehr wurde deutlich, dass der Prüfer nicht nur aus Tradition zum Namen unseres Verbandes gehört, sondern auch in den Betrieben der Sprachgebrauch „Prüfer“ weiter lebt.

Steffen Herrmann berichtete vom diesjährigen Annual Congress unseres Dachverbandes AEI in Bled (Slowenien). Er stellte die Frage, ob es weiterhin Sinn macht als Verband im AEI vertreten zu sein, da sich ein großer Teil der Arbeit des AEI in Richtung einer reinen Gewerkschaftsvertretung entwickelt hat. Im Augenblick gibt es zwei große Themenblöcke im AEI, Gewerkschaftsarbeit und EASA.

Der AEI ist im „Advisory Board of Interested Parties (ABIP) der EASA vertreten. Diese Arbeitsgruppe trifft sich regelmäßig bei der EASA in Köln. Hier ist die einzige Möglichkeit für unseren Verband unsere Interessen direkt bei der EASA einzubringen. Dazu ist es aber nötig, dass sich interessierte Mitglieder zur Mitarbeit bereit erklären. Leider ist die Resonanz hierzu trotz mehrerer Aufrufe bisher gleich null. Es wird bei den anderen Verbänden innerhalb des AEI nicht verstanden, warum der BPvL hier nicht mitarbeitet, wo doch die EASA direkt vor unserer Haustüre liegt. Vertreter anderer Verbände reisen aus Gesamt-europa an um hier ihre Interessen zu vertreten.

Der komplette Bericht vom AEI Congress ist auf der Homepage des BPvL veröffentlicht.

Der offizielle Teil der JHV wurde um 13:00 Uhr vom Vorsitzenden geschlossen.

Beim gemeinsamen Mittagessen, gesponsert von Eurocopter Kassel, bei denen wir uns nochmals herzlich bedanken, wurde weiter lebhaft über den bisherigen Verlauf der JHV diskutiert.

Der Nachmittag wurde wieder einmal für Vorträge genutzt. Leider konnte unser Rechtsanwalt Herr Tom Bub wegen einer Erkrankung nicht erscheinen um seinen Vortrag zu halten. Ebenso hat Herr Kopelke vom Air Information Service abgesagt. Hier war das Thema „CAMO in kleinen Betrieben“ als Ergänzung zu seinem Vortrag vom letzten Jahr geplant. Stattdessen sprang Eurocopter durch Vermittlung von Arnim Baldig mit einem Vortrag und einer Präsentation ein.

Herr Reiner Hofmann, Quality Manager ECD Training Academy, stellte zuerst die neu organisierte Training Academy Eurocopter Deutschland GmbH vor. Danach referierte er über einen „Erfahrungsbericht über die Grundlagenausbildung von Certifying Technician CAT B1“. Während seines sehr interessanten Berichtes konnten Fragen gestellt werden, was von vielen Mitgliedern genutzt wurde.

Als Abschluss der Nachmittagsveranstaltung stellte Herr Mathias Suck, Prüfer bei ECD, das von ihm entwickelte Programm „Fleet Management System LTB 2002“ vor.

Mit diesem Programm kann das gesamte Management angefangen bei Lfz-Daten, Inspektionsplanung, Laufzeitenplanung, Materialmanagement, Dokumentation, komplette Nachprüfungen, Planung und Durchführung kompletter Aufträge abgewickelt und dokumentiert werden. Das Programm ist eine kostengünstige Alternative zu den bekannten Programmen von Leitwerk oder Karlos. Wer Interesse daran hat, kann über den Vorstand eine Beschreibung mit einer Demo-CD erhalten.

Die JHV endete um 16:15 Uhr

Aufgestellt im November 2005 von Thomas Becker (THB)
e-mail: thb@bpvl.de

↪ **Offene Vorstandssitzung** ↩

Dieses Jahr findet die „offene Vorstandssitzung“ am Samstag dem 29. April 2006 in Ganderkesee statt. Als besonderes Event haben wir Hr. Kopelke eingeladen. Hr. Kopelke hält einen Vortrag zum Thema CA-MO. Gerade in diesen Bereich gibt es neue Erkenntnisse und aktuelle Änderungen. Für diesen Vortrag sind 3 Stunden geplant.

Adresse
Adresse
Adresse
Adresse

Aufgrund der Platzverhältnisse ist eine Anmeldung zwingend erforderlich. Für Mitglieder ist dieses Event (der Vortrag von Hr. Kopelke) frei von Kosten. Von „Nicht- Mitgliedern“ erbitten wir eine Spende an den BPvL in Höhe von 15,-€.

OKI

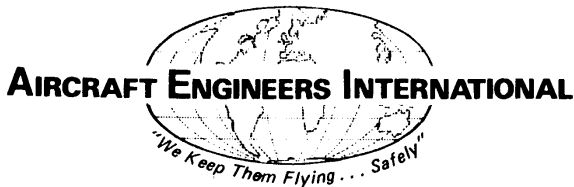
↪ **Nachtrag zur JHV 2005** ↩

National Privilegs nunmehr auch für Part 66 B1

Wie uns Frau Marion Nikodem auf unserer Jahreshauptversammlung in Kassel mitgeteilt hat, wird es ab sofort auch zur EASA Part 66 Lizenz B1 einen Anhang NP geben, um weiterhin Lfz. die nicht durch die EASA abgedeckt sind abzeichnen zu können.

THB

↗ Bericht vom AEI ↖



Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

die diesjährige Hauptversammlung des AEI, (die 33.) fand vom **05. Oktober bis 09. Oktober 2005 in Bled / Slowenien** statt. Der BPvL wurde bei dieser AEI-Hauptversammlung durch meine Person - Steffen Herrmann (BPvL Regionalvertreter Ost) - repräsentiert. Unser weiterer BPvL AEI Vertreter – Herr Thomas Becker – konnte seine Teilnahme aus dienstlichen Gründen leider nicht ermöglichen.

Die Organisation dieser Hauptversammlung lag in den Händen der UATAA, der Vereinigung der Aircraft Engineers von Adria Airways

Diese Hauptversammlung wurde nur von einigen wenigen aktiven Mitgliedern der UATAA unterstützt, dies kombiniert mit einem schmalen Budget der Adria Airways, ergab es eine Veranstaltung, welche vor allem von den Improvisationskünsten der Organisatoren lebte.

Der AEI selbst vertritt zurzeit **37** Organisationen (davon waren **21** Verbände als stimmberechtigte Vertretungen bei der diesjährigen JHV anwesend) aus dem Bereich der zivilen Luftfahrt und ist mit vielen weiteren Verbänden weltweit in Kontakt. Diesbezüglich ist vor allem die USA interessant, ein Vertreter einer namhaften USA-Organisation nahm als „Beobachter“ teil. Ebenso entsandte Tansania zwei Vertreter zur Sondierung Zusammenarbeit mit AEI. Der marokkanische Verband der „Royal Air“ wurde als neues vollwertiges Mitglied des AEI einstimmig aufgenommen.

Dieses Jahr hatte ich seit nunmehr 5 Jahren erstmalig auch die Gelegenheit, unsere zweite deutsche Vertretung im AEI kennen zulernen, die Vereinigung Luftfahrt e.V. (VL). Selbige wurde repräsentiert von Herrn Günther Veit, Betriebsratsmitglied der Lufthansa Technik aus Frankfurt. Es ist aus meiner Sicht zu befürworten, diesen Kontakt zum VL weiter auszubauen, es ist an vielen Stellen sicher sinnvoll, im Rahmen des AEI bei der EASA mit einer gemeinsamen „deutschen“ Stimme aufzutreten. Dies zeigte sich bereits bei dieser JHV in Bled, als es darum ging, das vorrangig von der britischen Organisation kritisierte Part-147 LBA-Audit-System in Deutschland aus unserer Sicht zu bewerten. Auch eine Organisation der AEI JHV in der BRD wäre mit Beteiligung der VL denkbar, zum Beispiel durch Nutzung des LH-Schulungszentrums in Seeheim.

Der Kongress wurde gleich zu Beginn auf Bitte der finnischen Vertretung mit einer Schweigeminute unterbrochen. Ein Technik-Kollege war wenige Tage vorher bei einem allein ausgeführten Night-Check durch ein fehlerhaft sich von selbst wieder schließendes Cargo-Door einer B757 zerquetscht worden. Als die Staatsorgane das Flugzeug am nächsten Tag untersuchen wollten, war selbiges bereits wieder im Liniendienst, dies auf Anweisung des Managements.

Begründung: Das Cargo-Door war ja bei diesem tödlichen Unfall nicht ernsthaft beschädigt wurden, das Flugzeug also weiter lufttüchtig.....!!!

Ohne Worte, soviel zu unserer traurigen Position als Techniker (und Individuum) im Gefüge einer renommierten europäischen Airline.

Die organisatorischen Tagesordnungspunkte dieser JHV lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ➔ Wahl des Executive Board (EB)– alle zur Wahl stehenden Mitglieder (even/uneven-Prinzip - d.h. jede Funktion wird nur einmal in zwei Jahren gewählt) wurden bestätigt (und entlastet);
- ➔ Anzumerken sei dabei, das nachdem die britische Vertretung ALAE in 2004 überraschend eine Gegenkandidaten für das Amt des Präsidenten aufstellte, (welcher aber eindeutig bei der Abstimmung unterlag), dieses Jahr gleich für drei Positionen im Executive Board des AEI ALAE Kandidaten benannt wurden. ALAE vertritt den Standpunkt, dass der AEI mehr nach wirtschaftlichen und gewerkschaftlichen Interessen ausgerichtet werden sollte, das Abstimmungs-Ergebnis belegte jedoch, das dies von der Mehrzahl der Delegierten nicht mitgetragen wird, auch ich stimmte für die Wiederbestätigung der bisherigen EB-Mitglieder;
- ➔ Zusätzlich strebt die britische Vertretung ALAE eine komplette Änderung des AEI EB Wahlsystems an, der Präsident sollte danach nicht mehr direkt von den Vertretern der Mitgliedsorganisationen gewählt werden, sondern analog zu dem Wahlsystem in UK von den gewählten EB-Membren intern bestimmt werden – keine Ahnung, wozu dies gut sein soll, aber diese Verfahrensfragen kosten dem AEI-Kongress leider sehr viel Zeit, zu Lasten von wirklich inhaltlichen Fragen;
- ➔ Bericht des Schatzmeisters, verfügbarer Finanzrahmen des AEI 55.000 EUR; ca. 5.000 EUR weniger als 2004; bedingt durch eine Zunahme der Kosten hinsichtlich Vertretung des AEI in den verschiedenen Gremien der EASA;
- ➔ Webmaster des AEI steht nicht mehr zur Verfügung, neuer gesucht;
- ➔ Diskussion über Vorschlag des britischen Verbandes, dass ab 2006 AEI Abstimmungen mit nur noch einer gemeinsamen Stim-

me pro Land durchgeführt werden sollen, nicht mehr wie bisher mit je einer Stimme pro Mitgliedsverband;

- ➔ Redaktionelle Änderungen in den Policy Manuals des AEI;
- ➔ Es steht weiterhin das Angebot des Verbandes von Zimbabwe (ZAMEA) zur Disposition, wird jedoch seitens des AEI EB aus sicherheitsrelevanten Aspekten momentan nicht weiter betrachtet.
- ➔ Planung JHV AEI 2006/2007/2008
 - 2006 Serbien / Montenegro (alternativ eventuell Australien)
 - 2007 Island
 - 2007 ggf. Schweden (oder VL / BPvL????)

Weitere Informationen über die diesjährige AEI JHV wie z.B. Kopien der gehaltenen Vorträge und des entsprechenden Protokolls der JHV wird mit OKI's Unterstützung bald auf www.BPvL.de unter „AEI 2005“ zu finden sein.

Darüber hinaus gehende Fragen gern und jederzeit an mich.

.....

Zwei Schwerpunkte für uns als BPvL möchte ich jedoch herausstellen:

1. Sinn und Möglichkeiten der BPvL Mitgliedschaft im AEI

Wie ich in meinen Reports von den AEI JHV der letzten Jahre bereits versuchte zu verdeutlichen, nimmt die Anzahl der AEI Member zwar stetig zu, und damit auch Anzahl der Mitglieder, und somit auch die Wichtung unseres Dachverbandes.

Da jedoch fast alle neuen Mitglieder gewerkschaftlich organisiert oder zumindest orientiert sind, verschiebt sich auch zunehmend die Interessenlage. So hatten wir während der diesjährigen JHV auch folgende Themen zu betrachten, welche weit über die Hälfte des zur Verfügung stehenden Zeitrahmens aufbrauchten:

- Unterstützung seitens des AEI für das Mitglied Marokko (seit drei Monaten im Streik) mittels Protestbriefen und Entsendung eines AEI EB Members vor Ort;
- Antrag des griechischen Verbandes auf Schaffung eines Fonds zu Streikunterstützung betroffener AEI Mitglieder, **dies möglicherweise auf Basis Erhöhung des Mitgliedsbeitrages !!**;
- Information, dass AEI Präsident Andreas von seiner Management-Position bei Cyprus Airways aufgrund seiner AEI Position entbunden wurde;
- Ergreifende, sehr plastische Darstellung per Videodokumentation des jugoslawischen Verbandes (JAT Technics) über ihren 23-tägigen Streik der JAT Aircraft Engineers; Diskussion über Einbeziehung Presse / Medien in Streikgestaltung / Unterstützung;
- Die Rolle von „Streikbrechern“ mit AML, z.B. aus Zeitarbeitsfirmen;
- Möglichkeiten der Verweigerung der Übernahme von Checks und Line Maintenance Support durch Mitarbeiter (AEI-Members) anderer Airlines im Streikfall;
- Darstellung der Privatisierung von Olympic Airways und deren Folgen für die Mitarbeiter, mit und ohne AML;
- Darstellung Rolle der verschiedenen USA-Gewerkschaften am Beispiel Northwest Airlines, welche bis zur Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen führt.

Jedes dieser Themen ist extrem wichtig. Fast alle der meisten AEI Mitglieder erwarten hier auch aktive Mitwirkung ihres Dachverbandes der Aircraft Engineers.

Die Bilder vom Streik der JAT Aircraft Engineers wirkten wie aus dem Krieg, aber die „Darsteller“ waren letztendlich unsere Kollegen, lizenzierte Techniker und Prüfer wie wir. Und dieser „Film“ spielte nicht im imaginären Raum, sondern gleich „um die Ecke“.

Bei aller Ernsthaftigkeit dieser Probleme bin ich mir jedoch nicht mehr sicher, ob wir als **BPvL weiterhin als Mitglied im AEI präsent sein wollen**, dies sollten wir bei unserer „Offenen“ Vorstandstreffen und bei unserer nächsten JHV (2006) besprechen.

Meine Erfahrung als Vertreter des BPvL im AEI zeigt mir zunehmend, das im Rahmen des AEI's inzwischen primär gewerkschaftlich orientierte Interessen dominieren, es wird immer schwieriger, den BPvL als solchen darzustellen, die meisten AEI Members kommen nach langen Erläuterungen zu dem Schluss:

„if you are not a union,
your organisation is more or less like a **Club....!!!**“

Bevor ein falsches Bild entsteht, nicht wenige Teilnehmer an der diesjährigen JHV in Bled war Inhaber einer AML nach Part 66 (viele jedoch noch nach JAR-66).

Damit gehörten auch die EASA und deren Auswirkungen auf unseren täglichen beruflichen Alltag (noch !) zu den Hauptthemen.

In diesem Zusammenhang möchte ich zwei Abkürzungen wiederholt hervorheben:

- ➔ **SSCC** (Safety Standarts Consultation Committee) für Aircraft Certification / Operations / Maintenance / Licensing / Air Traffic Management and Communication Surveillance Navigation - die Direktorate der EASA erhalten ihre Empfehlungen von diesen fünf SSCC.
- ➔ Advisory Board of Interested Parties (**ABIP**) hat zusätzliche beratende Funktionen, ABIP hat 21 Mitglieder, eines davon ist der AEI !!!

Inzwischen sind innerhalb dieser Struktur Arbeitsgruppen (AG) gebildet worden, mit sehr konkreten Terminen. (zum einen, wann und wo sich die entsprechende Arbeitsgruppe trifft, zum anderen, wann die

daraus resultierende Empfehlung abgeschlossen sein sollte). All diese Termine liegen in 2005/06.

Bedeutet im Klartext, wenn wir als BPvL Einfluss in unserem Interesse auf Entscheidungen der EASA nehmen wollen, benötigen wir aktive Mitstreiter aus unseren Reihen, welche unsere Vorstellungen in den entsprechenden Arbeitsgruppen vertreten.

Unsere Mitgliedschaft im AEI öffnet uns hierzu die Tür, dazu kommt der Fakt, dass die EASA das HQ in Köln bezogen hat, also quasi vor unsrer Haustür.

Aber leider – „und jährlich grüßt das Murmeltier“ – **appelliere ich seit nunmehr vier Jahren hier bei unserer JHV an uns alle, dass wir die minimale Chance haben, im Rahmen der EASA über den AEI zumindest unsere Positionen einzubringen, indem sich BPvL Mitglieder bereit erklären, in den entsprechenden EASA AG aktiv mitzuwirken.**

Ergebnis leider Null !

Dann müssen wir auch akzeptieren, dass Mitglieder des AEI z.B. aus Zypern, Norwegen, Island und England in die entsprechende EASA-AG ihre eigenen Interessen einbringen.

In diesem Zusammenhang ist auch unsere weitere Mitgliedschaft als BPvL im AEI zu sehen, wenn einerseits ein großer Themenkomplex des AEI nur bedingt unsere Interessen als BPvL tangiert, und wir in dem für uns aktiven Bereich aus offenbar personellen Gründen unsere Interessen nicht entsprechend darstellen können, stellt sich schon die Frage:

WOZU ?

Es sei in diesem Zusammenhang auch angemerkt, dass ich bei den privaten Gesprächen am Rande dieser JHV öfters mit dem Anspruch konfrontiert wurde, das wir als deutsche Organisation ja jetzt viel leichter die Interessen des AEI vertreten könnten, da alle für uns wichtigen EASA - Meetings ja praktisch bei uns zu Hause stattfinden.....

2. AEI / BPvL / LBA und PART-147 & 66 in der BRD

Bereits in 2003 und 2004 wurde seitens einiger AEI Mitglieder Kritik hinsichtlich der in Deutschland ausgeübten Praxis betreff Lizenzerteilung und Durchführung von Prüfungen im Rahmen von JAR-147 geäußert, es gab dazu auch seitens des AEI einen (mit dem BPvL nicht abgestimmten) Briefwechsel mit dem LBA.

Kurz zur Erinnerung, folgende „Informationen“ kursierten in den Reihen des AEI:

1. Es soll in der BRD JAR-147 zugelassene Schulen geben, wo bei B1/B2 Lehrgängen nahezu alle Anwärter eines Kurses alle schriftlichen Prüfungen mit 100% abschließen;
2. Es soll 147'er Schulen geben, welche bei Type-Rating-Kursen den Firmen bereits bei Vertragsabschluß zusichern, das alle Teilnehmer bestehen werden, hier wurde als Beispiel eine Schule im süddeutschen Raum genannt, sowie ein B1 A319/320/321 Type-Course, (welcher angeblich auch nur 10 Tage dauerte...???)
3. Nach Absolvierung eines B1-Type-Trainings auf ein Muster, ergänzt um den Triebwerkskurs eines Herstellers, erhält der Antragsteller alle Triebwerke, welches für dieses Muster lt. Kennblatt existieren, vom LBA in die AML eingetragen, in anderen EASA-Mitgliedstaaten ist jedoch für jeden Triebwerkstyp ein zusätzliches Ergänzungstraining erforderlich;
4. Es soll bei einigen großen deutschen Fluggesellschaften vollwertige JAR-66 B1/B2 Lizenzen geben (in der Größenordnung von vielen hunderten), ohne dass deren Inhaber alle erforderlichen Module für B1/B2 absolviert haben. Dies basiert auf innerbetrieblichen Prüflizenzen mit Nachweis der Gleichwertigkeit seitens der Firmen gegenüber dem LBA. Diese Lizenzen haben nur einen Unterschied, unter der Rubrik Limitations soll folgende Beschränkung eingetragen sein: „Protected Rights based on -(Name der entsprechenden Airline)- Authorisation System, limited to work as specified in ATA-spec.104 Level II“;

5. Diese unter "4." aufgeführten Lizenzen sollen mittels eines definierten Kurses mit der Bezeichnung in eine uneingeschränkte Lizenz umschreibbar sein, dieser Kurs soll nur wenige Tage dauern;

Wir können sicher nicht verneinen, dass es auch bei uns „schwarze-Part-147-Schafe“ gab (und ggf. noch gibt), aber unsere entsprechende Aufsichtsbehörde (LBA) hat das Überprüfungssystem inzwischen entsprechend angepasst, unter anderem auch unter Nutzung dieser Hinweise. Diese limitierten Lizenzen gibt es wirklich, ausgestellt auf Anweisung der JAR und des BMV. (möglicherweise mit dem Hintergrund der Einflussnahme großer Airlines ?)

Die Ausgabe dieser Lizenzen scheint also sogar von den obersten Aufsichtsbehörden „abgesegnet“ zu sein, bleibt die Frage, ob wir dies rechtlich prüfen lassen wollen ??

Wir **alle** sollten jedoch im Rahmen unserer Möglichkeiten aufmerksam beobachten, ob diese Lizenzen **limitiert bleiben** (d.h. gültig und nutzbar nur innerhalb der entsprechenden Airline).

Da unser Vorstand in enger Kooperation mit dem entsprechendem Referat des LBA steht, bitte alle entsprechenden Hinweise bei „Violations“ an selbigen, dies im Interesse aller, welche sich ihre Lizenzen auf dem offiziellen Weg erarbeitet (und meist auch selbst finanziert!) haben.

Am 12. Dezember 2005 fandet in Köln ein Treffen zwischen den involvierten Vertretern des AEI, des LBA und des BPvL statt, um zumindest die angesprochen Probleme im Rahmen des PART-147 abschließend zu diskutieren. Entsprechende Informationen zeitnah danach zu finden unter: www.BPvL.de_AEI.

Ich bedanke mich für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

November 2005
Steffen Herrmann (SH)

↪ Ein nicht alltäglicher Einsatz ↩

Freitag Nachmittag, gerade habe ich das Wochenende eingeläutet als das Telefon klingelt. Am anderen Ende ein Kollege: „Sitz du, wenn nicht setz dich mal hin. Also, die Bell 206 die vorgestern ausgeliefert wurde steht mit einem Triebwerkschaden in Ungarn kurz vor der serbischen Grenze. Wann kannst du losfahren?“

Die einzigen Informationen die wir zu diesem Zeitpunkt hatten: Triebwerk im Reiseflug plötzlich auftretende Vibrationen, Geräusche und Leistungsschwankungen, Sicherheitslandung auf einem Acker.

Klamotten für ein paar Tage zusammengesucht und zurück in die Firma. Ein weiterer Kollege zur Unterstützung war auch schon da und zusammen haben wir dann unseren Bus mit allem beladen was man für einen solchen Einsatz so braucht. Wir vermuteten einen FOD –Schaden und bereiteten uns auf einen Kompressorwechsel vor.

Abends noch los und abwechselnd die Nacht durchgefahren. Das Wetter wurde ab Österreich immer schlechter, Regen Regen Regen. Samstag mittags in Mohacs an der Donau angekommen. Hotel gesucht und erste Pause eingelegt. Nachmittags mit der Fähre übergesetzt und den Hubschrauber gesucht, wir hatten nur eine ungefähre Beschreibung wo er stehen sollte. Nach ca. 1 Stunde suchen sahen wir ihn dann. Er stand ungefähr 250 m vom nächsten befestigten Weg entfernt im Acker, keine Chance ihn mit dem Auto zu erreichen.

Der Hubschrauber wurde von Grenzschützern bewacht, die auch in Person eines Polizeileutnants die weiteren Koordinationen übernahmen. Dazu wurde in der nächsten Dorfkneipe erst mal ein Hauptquartier eingerichtet.

Die erste Befundung am Hubschrauber bestätigte unsere Vermutung eines FOD-Schadens. Allerdings konnten wir nicht sofort mit der Re-

paratur beginnen, da wir erst einmal den Hubi sichern (ausgraben) mussten. Durch den tagelangen Regen war der Boden so aufgeweicht, dass die Maschine schon so weit in den Morast eingesunken war, dass der Heckausleger auf dem Boden auflag.

Unser Polizeileutnant besorgte uns alles was wir brauchten, sein Opa hatte Holzbretter und Balken in der Garage, die Kneipenwirtin steuerte die Säge bei, der Hydraulikheber kam aus seiner Garage und der Schwager hatte den Anhänger um alles zu transportieren.

Der Acker war aber so aufgeweicht, dass sich selbst der Jeep der Grenzschützer schon nach wenigen Metern bis an die Achsen eingegraben hatte und wir das ganze Material durch den Morast zur Maschine tragen mussten.

Abends war der Hubi gesichert und wir verzogen uns in unser neues Hauptquartier. Die Besatzung war inzwischen auch eingetroffen. Wir durften uns die nächsten Tage um sie kümmern, da sie weder Bargeld noch Scheckkarten hatten.

Am nächsten morgen (Sonntag) sind wir erst mal in die nächste 60 km entfernte Stadt gefahren um uns neue Schuhe zu kaufen, da unsere alten nach dem Einsatz vom Vortag nur noch für den Mülleimer taugten.

Zum Glück hatte es in der Nacht aufgehört zu regnen und so wurden wir wenigsten nur noch von unten nass. Unser Leutnant hatte einen großen russischen Trecker besorgt, der es bis zum Hubschrauber geschafft hat (dass er dabei quer durch ein Maisfeld gefahren ist spielte hierbei keine Rolle). Mit diesem Trecker konnten wir eine Fläche ein ebenen, mit Brettern verstärken und den Hubschrauber darauf ziehen um endlich mit der Reparatur zu beginnen.

Als wir dachten das schlimmste ist vorbei kam völlig unerwartet die ungarische Luftfahrtbehörde auf den Plan. Sie untersagten uns eine Reparatur vor Ort und wollten den Hubschrauber mit einem Transport-

hubschrauber bergen lassen um ihn dann auf einen internationalen Flugplatz zu bringen. Danach Reparatur durch uns, Prüfflug durch eigenen Firmenpiloten und Abnahmeflug durch ungarischen Piloten. Kosten irgendwo um 20.000€.

Krisensitzung in unserem Hauptquartier. Nach endlosen Diskussionen, Zigaretten, Bier und Slibowitz hin bis zum Singen heroischer Lieder hatten wir die Genehmigung die Reparatur vor Ort durchzuführen

Die Reparaturarbeiten gingen zügig voran, nur hatten wir jetzt mit riesigen mutierten Pferdebremsen zu kämpfen, die selbst durch die Arbeitsjacken bisßen und schmerzhafte Wunden hinterließen. So konnte nur einer arbeiten, der zweite war damit beschäftigt seinem Kollegen die Viecher mit einem Lappen vom Leib zu halten. Abends als die Bremsen verschwanden kamen die Moskitos. Das war dann doch nicht mehr auszuhalten und wir flüchteten in unser Hauptquartier.

Abends gingen die Diskussionen mit der Behörde um den ungarischen Testpiloten weiter. Letztendlich ging es auch ohne, der Hubschrauber darf aber nach dem Abheben nicht wieder auf ungarischem Boden landen. Es wurde spät und die letzte Fähre war schon lange weg, die nächste Brücke 60 km entfernt. Also Nachtfahrt durch die ungarische Steppe.

Am nächsten Mittag waren wir mit der Reparatur fertig und absolviereten zwei ausgiebige Bodenläufe mit Engine power Checks. Alles o.k.. Dabei waren zwei Grenzschrützer abgestellt, die aufpassen sollten, dass wir dabei ja nicht abheben.

Papiere fertiggemacht und danach auf die Behörde für die Freigabe zum Abflug gewartet. Nach zweimaligem ändern / ergänzen meiner Freigabe auf besonderen Wunsch der oberen Behörde in Budapest bekamen wir endlich gegen abend die Erlaubnis für den Abflug. Alles zusammengepackt, verabschiedet und zum Abflug fertiggemacht.

Kurz vor dem geplanten Abflug wieder zurückgepiffen worden, es müssen noch die Zollformalitäten gemacht werden. Die Zollbehörde hatte aber schon um 16:00 Feierabend gemacht. Keine Chance mehr heute wegzukommen. Also zurück zum Hotel und wieder einchecken.

Am nächsten morgen kam der Zoll mit zwei Mann angereist. 3 Formulare und 10€ !?? weiter war alles erledigt. Noch einen Bodenlauf, Power Check, Abflug.

Auf der Rückfahrt nach Hause haben wir uns dann aber eine Übernachtung in Österreich gegönnt. Unterwegs noch den Anruf über die erfolgreiche Landung nach störungsfreiem Flug erhalten. Insgesamt ein erfolgreicher Einsatz der zwar ziemlich geschlaucht hat aber auch sehr interessant war.

THB

↩ Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-1 ↩

➡ BPvL-Stellungnahme Ⓞ

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

anbei noch ein kurzer Nachtrag zum Bericht AEI JHV Bled 2005.

Am 12. Dezember 2005 fand auf Wunsch des AEI, mit Zustimmung des LBA, organisiert durch den BPvL ein „dreiseitiges“ Treffen in Köln statt, mit dem Ziel, zum einen die bereits beginnend in 2003 erhobenen Vorwürfe hinsichtlich des Auditierungssystems des LBA und deren vermeintlichen Auswirkungen auf sachliche Grundlagen zu stellen, zum anderen ein Verfahren der kurzen Wege zu etablieren, Informationen über Abweichungen im Bereich Part 66 und Part 147 im Wirkungsbereich des LBA den zuständigen Stellen kurzfristig zur Verfügung stellen zu können.

Seitens des britischen Verbandes im AEI (ALAE), in Köln vertreten durch seinen Generalsekretär, Mr. Keith Rogers, wurden folgend aufgeführte vermeintliche „Violations“ aufgeführt:

(Kursiv gezeigt sind die Antworten seitens des LBA, vertreten in Köln durch Frau Marion Nikodem und Herrn Carsten Seehof)

- ➡ Ein Zertifikat über die Absolvierung eines nur 10-tägigen Airbus-Avionics-Type-Kurses soll die Grundlage gebildet haben, eine unlimitierte B2 JAR-66 Lizenz auszustellen, mit allen möglichen Triebwerken für diesen Typ; ***Es gab zu Zeiten der JAR-147 Avionik-Kurse, welche nur die reinen Avionik ATA-Kapitel 22/23/34 umfassten und somit ist eine Dauer von nur 10 Tagen durchaus realistisch. Basierend darauf und in der Annahme, dass der Absolvent vorher einen kompletten Typ-Course nachgewiesen hat, sind die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Musterberechtigung innerhalb einer exis-***

tierenden B2 JAR-66 gegeben. Die Ausstellung auf alle Triebwerksmuster war nur möglich für B2, (nicht für B1!) basierend auf den vorherigen „Grandfather-Rights“ als Avionik- Prüfer gemäß LuftPersVO;

- ➔ ***Es soll bei einigen großen deutschen Fluggesellschaften vollwertige JAR-66 B1/B2 Lizenzen geben (in der Größenordnung von vielen hunderten), ohne dass deren Inhaber alle erforderlichen Module für B1/B2 absolviert haben. Diese vorher so genannten innerbetrieblichen Prüflizenzen wurden angeblich durch das LBA auf Antrag der Firmen „umgeschrieben“, auf JAR-66 AML-Standard. Diese Lizenzen haben nur einen Unterschied, unter der Rubrik Limitations soll folgende Beschränkung eingetragen sein: „Protected Rights based on -(Name der entsprechenden Airline)- Authorisation System, limited to work as specified in ATA-spec.104 Level II“; Dies ist insofern korrekt, als das diese Firmen einen Gleichwertigkeitsnachweis über ihr internes Qualifizierungssystem im Vergleich zu den Modulforderungen der JAR-66 erbracht haben. Auf dieser Basis wurde das LBA seitens der JAR aufgefordert, entsprechende Lizenzen zu erteilen. Mit Einführung der EASA wurde dieses Verfahren mittels entsprechender Paragraphen sogar festgeschrieben;***

- ➔ ***Diese limitierten Lizenzen sollen mittels eines definierten, vom LBA bestätigten Kurses in eine uneingeschränkte Lizenz umschreibbar sein, dieser Kurs soll nur wenige Tage dauern; Richtig ist, dass diese Limitierung auf Antrag gestrichen werden kann. Die Voraussetzungen dafür sind aber nur gegeben, wenn seitens des Antragsstellers alle erforderlichen Module nachgewiesen werden können (externe B1 bzw. B2 Grundlagenschulung) oder innerhalb eines zugelassenen Programms, basierend auf dem Ergebnis der Gleichwertigkeitsüberprüfung, alle aufgeführten Differenzen durch entsprechende Zusatz-Schulungen untersetzt wurden. Diese Zusatzschulungen sind in Gruppen zusammengefasst, Dauer ist unterschiedlich;***

- ➡ Deutsche JAR-147 Schulen geben den Studenten bereits in der Vorbereitungsphase Zugang zu Prüfungsfragen, zum Teil bereits gekoppelt mit den richtigen Antworten; *Die seitens der ALAE als Beispiele mitgebrachten Fragebögen wurden als Bestandteil der Selbststudienkurse identifiziert, und waren teilweise einige Jahre alt. Selbige sind heute weiterhin zur Selbstüberprüfung des erreichten Wissensstandes sinnvoll. Diese Fragen sind aber mit Sicherheit nicht Bestandteil des Pooles der zugelassenen Prüfungsfragen, da diese meist aus vorgegebenen, ankreuzbaren Antworten bestehen, und mittels der inzwischen etablierten Verfahren selbst dem Prüfenden im Vorfeld nicht bekannt sind.*

Es soll jedoch nicht der Eindruck entstehen, dass hier ein Schlagabtausch geführt wurde. Das Treffen verlief in freundlicher Atmosphäre mit dem Ziel, vermeintlich „schwarze Schafe“ im Part 66 / Part 147 Umfeld zu erkennen, und dem Amt die Möglichkeit zu geben, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, im Interesse der Sicherung eines für alle geltenden, hohen Qualitätstandarts. **(Soweit dies im Rahmen der EASA noch möglich ist...!)**

Es wurde auch deutlich erkennbar, dass es sich hier nicht um ein deutsches Problem handelt, sondern es im Rahmen der leider noch lange nicht abgeschlossenen EASA-Standardisierung es in allen Mitgliedsländern noch enormen Harmonisierungsbedarf gibt.

Fast jeder in dieser Runde in Köln konnte aus seinem persönlichen Erfahrungen über entsprechende Beispiele hinsichtlich verschiedener Auslegungen der vermeintlichen EASA-Standards in den verschiedenen EU-Mitgliedsländern berichten.

Dies war auch das Fazit (und gleichzeitig BITTE) dieses Treffens in Köln:

Wir können zum heutigen Zeitpunkt die Existenz der EASA (und damit die Minimierung der bei uns über Jahrzehnte geschaffenen Strukturen zur technischen Sicherstellung der Lufttüchtigkeit von deutsch registrierten Luftfahrzeugen)

nicht mehr umkehren. Aber wir sollten versuchen, etablierte Standards und unsere Erfahrungen dahingehend zu nutzen, den BPvL als Medium zu verstehen, grundlegende Abweichungen entsprechend untereinander kommunizieren. Maximal mögliche Unterstützung seitens des zuständigen LBA-Fachbereiches, bei gleichzeitiger Wahrung der (leider) erforderlichen Anonymität wurde uns dabei wiederholt zugesichert.

Wer also in seinem täglichen Arbeitsumfeld Part 66 / Part 147 relevante Probleme sieht oder davon sogar selbst betroffen ist, bitte kurze Info an ein BPvL-Vorstandsmitglied seines Vertrauens.

Bei Wahrung aller notwendigen Diskretion wollen wir dann versuchen, in unsrer aller Sinne tätig zu werden.

Wir hoffen, diesen Disput im Interesse unserer Mitglieder geführt zu haben.

Dezember 2005
SH

Unsere Teilnehmer (und Vermittler) waren:

Steffen Herrmann

Thomas Becker

Ulrich Wirtz



↗ Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-2 ↖

➡ AEI-Stellungnahme ⬅

Notes of the AEI- BPvL- LBA Meeting
Cologne 12 December 2005

Participants:

Pieter Doyer AEI

Thomas Becker BPvL

Steffen Herrmann BPvL

Mr. Ulli Wirtz BPvL

Keith Rogers ALAE

Fred Bruggeman AEI

Frau M. Nikodem LBA

Carsten Seehof LBA

Objectives of this meeting:

1. Clear the situation.

2. Get an overview of actions taken so far.

Part of the problems is that many countries come from different standards and stating a regulation is in place at jan 1st 2004 which everyone will be using this immediately is one thing, having this done is something completely else.

LBA: We did not really change the way we work. We have 30 organizations to audit. They have to have an audit every 2 years, but in practice we do it once every year.

ALAE we have been reported that questions of examinations were found including the answer. According LBA they were not actually used for that examination but used as training material, in Germany this is regarded as normal practice. Not only in our

business but throughout the education system. At the present the training centers use a protected system where, not in advance, the questions used for the examination of that exam will be generated automatically by the computer. If in future we identify irregularities the LBA asked for names of the centers not the name of the students so they can focus on where to specifically investigated.

Questions: we had one B1 engineers given full license in the past after having general training while other authorities handing out limited licenses. The item was disputed and explained to us. This is no longer possible into the new way of treating license issuing. We, AEI-BPvL-ALAE, had questions about the length of courses in respect to the license handed out. We had a discussion on what the length will be in the EASA to standardize and AEI will take part in this working group to set the minimum standards. We discussed the influences of language on courses and the use of interpreters and the effect of this on the duration of the courses. Together we could not come up with one solution to this wide range of problems but agreed this is reasons for concerns during future audits.

Another problem highlighted was the company licenses issued by Lufthansa for use with Lufthansa Maintained aircraft only. The organization has filed a 270 pages difference report explanting the company procedures and the need to change approx 4000 company approvals into full part 66 creates a huge education burden on the company. There are various conversions needed depending on the existing background of people. On the other hand, a lot off people do not really want to follow the conversion process because of age or the expected need for it.

3. Discuss the problems we AEI BPvL-ALAE have with the way audits done by many NAA's. We feel that they do not reveal problems in the various organizations. We indicated that we are not happy with the way audits in general are done throughout Europe. AEI has the idea that un-announced audits should take place, at least there where there are indications of hidden prob-

lems. We discussed this. One problem for many NAA's is that NAA's have a lack off manpower, government uses the existence of EASA to reduce their manpower even more.

4. Grandfather right explanation. This parts was discussed during the other items.
5. Discuss future. We as engineers organizations need to find means of getting our message through. We have discussed a system of reporting to the LBA and created a safe and trusted shortcut where we (BPvL and VL in general) can announce that engineers working in Germany can report problems without the risk of being made known to the company to the LBA via there union. The LBA representative have promised the either take immediate action, wherever possible or take the information presented to them into consideration at the next audit of the particular company. The unions Like BPvL of VL can work in between and a safe-guard. In practice a contact possibility could be installed on the website or other organizations publications and our colleagues promised to action this. **Action item for BPvL and VL.** The LBA expressed they need our information since this is the basis used for auditing organizations and find existing problems. With the proposed procedure and the now established short cut contacts possibility we can guarantee that presented problems do not have to follow long paths before they get solved.

We discussed the need for transparency of all EASA audits so others can learn from this.

Action Fred Bruggeman take up with EASA to get access to audit reports and gets transparency of the finding creating a learning possibility for future audit elsewhere. This will increase the standardization we desperately need. Include references to and Check with EU 1092 freedom of information act to demand this information made public.



↪ Bericht AEI LBA Treffen Köln 2005-3 ↪

➡ Stellungnahme von THB ☺

Bericht über das Treffen zwischen AEI, BPvL, LBA und ALAE in Köln

Am 12.12.05 trafen sich Vertreter vom AEI, BPvL, LBA und ALAE (GB) in Köln um über das Thema Lizenzierung, Part 147 Schulen und das System der Auditierung der Part 147 Schulen in Deutschland zu diskutieren.

Der BPvL wurde hierbei von unserem Vorsitzenden Uli Wirtz und unseren Vertretern beim AEI, Steffen Herrmann und Thomas Becker vertreten. Für das LBA waren Frau M. Nikodem und Herrn C. Seehof anwesend, für den AEI der Generalsekretär Fred Bruggemann sowie Pieter Doyer. Der ALAE wurde durch seinen Generalsekretär Keith Roberts vertreten.

Wie bereits auf mehreren JHV angesprochen, wurden wir seit einigen Jahren durch Vertreter der ALAE (Gewerkschaft der Prüfer in England) mit Vorwürfen konfrontiert wie einfach es doch in Deutschland ist eine Lizenz zu erhalten, einen Lehrgang zu bestehen bzw. die Tatsache, dass Audits durch das LBA Wochen im Voraus angemeldet werden.

Untermuert wurden diese Vorwürfe stets mit Kopien von deutschen Lizenzen, Lehrgangsnachweisen und Aussagen von Free Lancern die in der Vergangenheit für Deutsche Luftfahrtunternehmen gearbeitet hatten. Auch das interne Lizenzierungssystem der Lufthansa mit amtlichen Ausweisen war ihnen schon seit Jahren ein Dorn im Auge. Angeheizt wurde dies noch durch Aussagen, solche Lufthansa-Lizenzen würden ohne weitere Prüfungen oder Lehrgänge einfach in vollwertige Part 66 Lizenzen umgewandelt.

Aus Sicht des BPvL und des LBA war das Treffen ein voller Erfolg für

das Deutsche System, konnten doch alle vorgelegten „Beweise“ und Behauptungen der ALAE widerlegt werden. Die beigebrachten Kopien waren teilweise mehrere Jahre alt, die Einschränkungen auf den Lizenzen wurden von ALAE im Eifer des Gefechtes schlichtweg übersehen, so dass ihr Vertreter mit zunehmender Dauer des Treffens immer leiser wurde. Das Highlight allerdings war es dann, als Frau Nikodem dem verdutzten ALAE Vertreter in den EASA Regularien den Paragraphen zeigte, nach dem das von den Engländern so verteufelte System der internen Lizenzierung bei Lufthansa rechtmäßig ist und durch jeden Betrieb in der EASA angewandt werden darf.

Es wurden noch das Thema Lehrgänge mit Teilnehmern die einen Dolmetscher brauchen angesprochen. Hier soll versucht werden mit Hilfe des LBA's und der EASA eine Verlängerung solcher Lehrgänge zu erreichen, da die heute für Lehrgänge veranschlagte Länge selbst bei Unterricht in der Muttersprache eigentlich zu kurz ist.

Der Vertreter der ALAE monierte, dass vermeintliche Prüfungsfragen mit richtiger Antwort durch die Schulen an Lehrgangsteilnehmer verteilt würden. Der Vertreter der VL (Vereinigung Luftfahrt) der an dem Treffen aus dienstlichen Gründen nicht teilnehmen konnte hatte uns im Vorfeld darüber unterrichtet, dass das Prüfungssystem mit Einführung des Part 66 an der Lufthansaschule komplett umgestellt worden ist und die Prüfungsfragen mit einem Zufallsgenerator durch einem Computer erstellt werden und selbst dem Ausbilder nicht bekannt sind.

Die in früheren Jahren verteilten Fragen waren Fragen alter Prüfungen um den Lehrgangsteilnehmern die Möglichkeit zu geben sich besser auf ihre Prüfung vorzubereiten. Frau Nikodem wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Prüfungsfragen und Antworten heutzutage in jeder Fachbuchhandlung gekauft werden können.

Das Verfahren der angemeldeten Audits kann aus personellen Gründen nicht geändert werden. Diese Regelung ist nach Ansicht des AEI nicht befriedigend, da Fehler so nicht aufgedeckt werden können. Es wird

hier aber in Zukunft keine Änderung seitens des LBA geben.

Es haben sich alle Parteien darauf geeinigt zukünftige Probleme zuerst auf dem kleine Dienstweg zu erledigen. Hierzu sind alle Mitglieder des BPvL aufgefordert Missstände direkt an den BPvL zu melden. Wir werden die jeweilige Sachlage vorab intern prüfen und erst danach das LBA hinzuziehen. Hierbei ist es erforderlich, dass zumindest uns gegenüber korrekte Daten und auch Namen für evtl. Rückfragen mitgeteilt werden müssen. Diese Angaben werden von uns selbstverständlich **nicht** an Dritte weitergegeben.

Das LBA hat zugesagt, Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten, auch ohne Namen des Meldenden zu kennen nachzugehen, wenn der BPvL oder AEI ihn nach vorheriger interner Prüfung weitermeldet.

Abschließend wurde von allen Parteien betont, dass die heute besprochenen Themen keine rein Deutschen Themen sind, sondern dass diese Themen in allen EASA Staaten zur Zeit präsent sind und hier nur am Beispiel Deutschland diskutiert wurde.

Die angesprochenen Themen werden durch den AEI an die entsprechenden Gremien der EASA weitergeleitet werden.

Dezember 2005
THB

↗ 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

↗ Anzeige ↖





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 ↔

Die kleinen Unterschiede

Der Geschäftsführer

Überspringt große Gebäude, ist stärker als eine Lokomotive und schneller als eine Pistolenkugel, kann auf dem Wasser wandeln und regelt mit Gott den Lauf der Welt.

Der Betriebsleiter

Überspringt kleinere Gebäude, ist stärker als eine Spielzeuglokomotive und fast so schnell wie eine Pistolenkugel, kann bei ruhiger See auf dem Wasser wandeln und spricht manchmal mit Gott.

Der Werkstattleiter

Überspringt kleine Gebäude bei günstigem Wind, ist mit Anlauf fast so stark wie eine Spielzeuglokomotive; versichert glaubhaft, ziemlich schnell zu sein, kann auf dem Wasser einer Badeanstalt wandeln und darf nach vorheriger Anfrage mit Gott sprechen.

Der Fluglehrer

Überspringt mit Mühe Hundehütten, schätzt seine Stärke ziemlich hoch ein, kann schnelle Pistolenschüsse abgeben, häufig ganz gut schwimmen und wird ab und zu von Gott angesprochen.

Der Werftmeister

Macht große Sprünge, statt über Häuser zu springen; wird von Lokomotiven überrollt; hantiert manchmal mit einer Pistole, ohne sich zu verletzen; kann in Tiefen über Wasser halten und spricht mit Tieren.

Der Elektroniker

Läuft gegen Häuser, kann Lokomotiven manchmal auf Antrieb erkennen, erhält vorsorglich niemals Munition, kann sich im flachen nur nach genauer Anweisung über Wasser halten und spricht mit dem Wasser.

Der Mechaniker

Stolpert beim betreten eines Hauses über die Schwelle, ruft: „Oh, Puff-Eisenbahn!!“; macht sich mit einer Wasserpistole naß und spricht mit sich selbst.

Der Prüfer

Hebt mühelos jedes Gebäude hoch und geht darunter durch, stößt Lokomotiven aus dem Gleis, fängt Pistolenkugeln mit den Zähnen und zerkaut sie und lässt Wasser durch seinen Blick zu Eis werden. Er ist Gott.

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					

März 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		

April 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 XXX	30 XXX

29. & 30. April 2006
 Offene Vorstandssitzung
 in Ganderkesee,
 Details siehe Seite 03, 04 & 10.

Mai 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				

Juni 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		

Juli 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						