

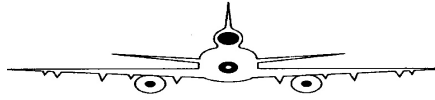
BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
02/10
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2010

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International
Im Silberloch 19, 77886 Lauf,
Tel.: 07841-682 476 , Fax: 07841-682 532
www.bpvl.de

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.



Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International

Im Silberloch 19, 77886 Lauf

Tel. 07841-682 476 Fax. 07841-682 532

www.bpvl.de

Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Einladung zur Jahreshauptversammlung	S. 04
⇒	Tagesordnung JHV	S. 05
⇒	Beiträge zur Prüferinfo	S. 06
⇒	Instandhaltung nach dem Zufallsprinzip	S. 06
⇒	Luftverkehrsabgabe	S. 08
⇒	Das Thema, welches mich beschäftigt	S. 09
⇒	Homepage Anmeldungen	S. 13
⇒	Umfrage von Studenten der FH Deggendorf	S. 13
⇒	Neues vom AEI	S. 15
⇒	Nachprüfung von Anschnallgurten	S. 16
⇒	40 Jahre Prüferschule	S. 19
⇒	Prüfer von 1970 gesucht	S. 20
⇒	Prüferstammtisch	S. 21
⇒	Jubiläen	S. 22
⇒	Interna´s	S. 23
⇒	Letzte Meldung	S. 26
⇒	Neulich	S. 27

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Thomas Becker => thb@bpvl.de => THB
- Martin Gauding => mgauding@bpvl.de => MG
- Dieter Schlemann => dieter@schlemann-gurte.de => DS

✈️ Vorwort des 1. Vorsitzenden ✈️

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

nach über einem Jahr an Planungen und Vorbereitungen mit immer wieder neuen Rückschlägen haben wir es Anfang Juli endlich geschafft, die Organisation des AEI Annual Congress in trockene Tücher zu bekommen. Er kann nun wie geplant vom 22.-25.09. in Hamburg stattfinden. Alleine die Vereinigung Luftfahrt als Mitveranstalter hat zeitweise bis zu 8 Leute hierfür eingesetzt. Als Referenten konnten u.a. wieder hochrangige Vertreter der EASA gewonnen werden. Auch der Präsident des Luftfahrtbundesamtes, Herr Horst Schwierczinski, wird auf Einladung des BPvL an der Eröffnungszereemonie anwesend sein und die internationalen Teilnehmer des Kongresses im Namen des LBA's begrüßen.

Ein Sommerloch wie in der Politik kennen wir in der Luftfahrt nicht. Auch in den Sommermonaten gingen uns die Themen nicht aus. Die EASA war überaus fleißig und hat noch vor den Sommerferien zahlreiche NPA's auf den Weg gebracht. Die wichtigsten davon, die unsere Arbeit betreffen können hatte ich in Form eines Newsletters im Juli veröffentlicht und an die Mitglieder mit bekannter E-Mail Adresse verschickt. Für alle anderen steht er auf unserer Homepage zum Download bereit.

Apropos Politik, die hat uns mal wieder richtig reingelegt. Mit der Luftverkehrsabgabe wird das kleine Pflänzchen Wirtschaftsaufschwung im Ansatz wieder erstickt. Wenn auch die Privatflieger davon ausgenommen werden sollen, die General Aviation trifft es mit Sicherheit wieder einmal besonders hart.

Die Art der Mustereinträge in unsere nationalen Lizenzen entspricht nicht der LuftPersV. Dies habe ich zum Anlass genommen einen Brief an das LBA zu schreiben und habe hierzu um Klärung gebeten. Der Leiter des Sachgebietes 22, Herr Feldhoff, hat mir in einem Telefonat bereits eine Überprüfung und Änderung der derzeitigen Praxis angekündigt. Über Einzelheiten konnte er aber verständlicherweise noch nichts berichten. Es ist aber positiv anzumerken, dass der persönliche Kontakt und das offene Gespräch mit den Mitarbeitern im LBA zu fruchtbaren Ergebnissen führen.

Euer Thomas Becker

↗ **Einladung zur JHV 2010** ↖

Hiermit lade ich alle Mitglieder des BPvL zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein.

Die Versammlung findet am

Samstag, den 16.10.2010 um 10:00 Uhr

im Hotel Hirsch, Marktplatz 12 in 87724 Ottobeuren statt.

Gemäß Satzung mache ich darauf aufmerksam, dass die Versammlung beschlussfähig ist, wenn mindestens doppelt so viele Mitglieder wie Mitglieder des Vorstandes anwesend sind.

Als Gast hat sich *Fred Bruggeman*, Generalsekretär unseres Dachverbandes AEI angekündigt. Desweiteren hat die bei vielen Kollegen bekannte Frau *Angelika Artinger* ihr Kommen zugesagt und wird uns mit einem Vortrag zum Thema Part 21J in kleinen und mittleren Part-145 Betrieben informieren.

Für diejenigen, die schon am Vorabend anreisen, findet wie immer ein erstes Treffen in lockerer Atmosphäre statt. Für die mitreisenden Damen wird am Samstag ein Programm angeboten.

Wir haben wieder ein kleines Kontingent an Zimmern reserviert. Mitglieder, die im Hotel übernachten wollen, sollten sich frühes möglich, spätestens aber bis zum 02.10.10 bei mir wegen der Zimmerreservierung melden.

Die genaue Hotelanschrift und Wegebeschreibung findet Ihr im Internet unter der Adresse:

www.hirsch-ottobeuren.de

Thomas Becker
1. Vorsitzender

↗ Tagesordnung JHV 2010 ↖

Vorläufige Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung des BPvL am 16.10.10 um 10:00 Uhr im Hotel Hirsch, Ottobeuren

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl eines Schriftführers
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Anträge der Mitglieder
6. Genehmigung der Tagesordnung
7. Anträge der Mitglieder
8. Jahresbericht des Vorstandes
9. Kassenbericht 2009/2010, Haushaltsplan 2011
10. Bericht der Rechnungsprüfer
11. Aussprache zu den Berichten
12. Entlastung der Vorstandes
13. Bericht von **Fred Bruggeman** über die Arbeit im AEI

Mittagspause ca. 13:00 Uhr

14. Vortrag von Frau **Angelika Artinger** zum Thema „Part 21J in kleinen Part 145 Betrieben“
15. Wahl der Rechnungsprüfer
16. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
17. Werbung und Jobbörse auf unserer Homepage
18. Diskussion zum Thema Gemeinnützigkeit des BPvL
19. Experten / Ansprechpartner über den BPvL
20. Verschiedenes
21. Schlusswort des Vorsitzenden
22. Ende der JHV ca. 16:00 Uhr

↗ Beiträge zur Prüferinfo ↖

Hurra, es hat sich doch noch jemand gefunden und einen Beitrag zur aktuellen Prüferinfo geschrieben. Ich hatte schon überlegt die PI (Prüferinfo) in BI (Beckerinfo) umzubenennen, da fast alle Artikel der letzten Infos aus meiner Feder stammten. Ich kann immer nur wieder dazu aufrufen, beteiligt euch. Die Prüferinfo soll nicht meine Meinung sondern die Meinung vieler wiedergeben.

Früher waren die Prüferinfos Avioniklastig, heute sind es CAMO oder... aus allen Teilen der Luftfahrt, vom Stückprüfer... Wir haben aber Mitglieder aus allen Bereichen der Luftfahrt vom Stückprüfer beim Hersteller von Großfliegern, Komponentenprüfer in Overhaulshops, den klassischen Prüfer am Lfz. hin bis zum Fallschirmpacker.

Da muss es doch mal was zu berichten geben. Also nehmt euch ein Herz, setzt euch an den Rechner und bringt was zu Papier. Es müssen keine langen Romane sein, etwas kurz und bündig rübergebracht dauert nicht lange und man ist wieder dabei.

THB

↗ Instandhaltung nach dem Zufallsprinzip ↖

In meinem Vorwort zur letzten Prüferinfo hatte ich euch von einem Fall berichtet, in dem ein Mitarbeiter eines Luftfahrtunternehmens die Verlängerung der ARC der eigenen Lfz. selber vornimmt ohne dabei eine dokumentierte Nachprüfung zu machen. Hierbei wird einfach in die EASA Form 15a das neue Gültigkeitsdatum eingetragen und die Form unterschrieben.

Letzten Monat rief das besagte Luftfahrtunternehmen seinen Part-145 Betrieb an und wollte wissen was denn so an Instandhaltung fällig wäre. Der Pilot ist jetzt gerade im Urlaub und das Lfz. steht eh nur rum. Es wäre doch bestimmt irgendetwas fällig was man jetzt machen könnte.

Wie schon berichtet, hat der besagte Betrieb keine Ahnung wann welche Instandhaltung fällig ist, da er hierüber auch keine Unterlagen führt. Früher war der Termin zur Jahresnachprüfung immer die Deadline, die auch der Luftfahrtunternehmer nicht aus den Augen verloren hat. Das Lfz. kam, es wurde die fällige Instandhaltung durchgeführt, der Unternehmer bekam die Infos über zukünftige Instandhaltung und meist hat er sich auch daran gehalten. Heute kann es bis zu drei Jahren dauern, bis eine vernünftige Nachprüfung durchgeführt wird. Welche Laufzeitteile bis dahin bereits überzogen sind oder welche LTA's beachtet (missachtet) wurden kann man sich hier nur ausmalen.

Das Ganze nimmt langsam Formen an, die mit einem sicheren Betrieb nicht mehr viel gemein haben. Die Meinung einiger Luftfahrtunternehmen ist hier eindeutig, alles was Kosten verursacht muss möglichst vermieden werden, CAMO gehört definitiv mit dazu. Es geht doch auch ohne, die Außenstelle des LBA's überwacht doch und hat den Betrieb in diesem Fall sogar dazu animiert die Verlängerung der ARC selber zu machen.

Ich frage mich ernsthaft wie diese Überwachung aussieht. Ein bisschen plaudern, zum Essen einladen lassen, vielleicht noch ein kleiner Rundflug und am Schluss den lästigen Auditbericht abhaken? Bei diesem Betrieb kann ich mir nicht vorstellen, dass das Audit korrekt durchgeführt wird.

Ich kenne viele LBA-Mitarbeiter die ihre Aufgabe ernst nehmen und sich alles ansehen bzw. zeigen lassen. Ein sauber geführter Betrieb hat vor einem Audit nichts zu befürchten. Ich hoffe, dass sich auch hier langsam die Spreu vom Weizen trennt und diesem gefährlichen Unsinn Einhalt geboten wird. Ich werde mich über diesen Betrieb weiterhin unterrichten lassen und mich beizeiten hierzu wieder zu Wort melden und berichten.

THB

↗ Luftverkehrsabgabe ↖

Luftverkehrsabgabe zur Sanierung des Bundeshaushaltes

Die Bundesregierung hat zur Sanierung ihres maroden Haushaltes unter anderem die Einführung einer sogenannten „ökologischen Luftverkehrsabgabe“ beschlossen.

Was an dieser Abgabe ökologisch sein soll ist mir schleierhaft, dient sie doch alleinig dem Zweck die leeren Kassen zu füllen. 13 € pro Passagier im innerdeutschen Luftverkehr und 26 € bei internationalen Verbindungen sollen 1 Milliarde Euro jährlich bringen. Der Schaden, der durch diese Abgabe verursacht wird dürfte nach ersten Berechnungen etablierter Wirtschaftsunternehmen deutlich höher ausfallen. Nicht nur die Billigairlines werden sich ins benachbarte Ausland absetzen, auch die Passagiere werden folgen.

Ryanair ist z.B. vor Jahren alleine wegen 7€ fehlender Subventionen von Straßburg nach Baden-Baden gewechselt. Heute ist diese Airline in Baden-Baden mit 7 Zielen für rund 500.000 Passagiere gut. Ryanair hat bereits angekündigt bei Einführung der Luftverkehrsabgabe wieder nach Straßburg zurück wechseln zu wollen. Gerade die vielen kleinen Regionalflughäfen in Grenznähe werden die Auswirkungen dieser Abgabe zu verkraften haben.

Die einhellige Meinung aller in der Luftfahrt tätigen großen und kleinen Unternehmen lautet: „Die Luftverkehrsabgabe in der geplanten Form vernichtet Arbeitsplätze und beschädigt den Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandort Deutschland“.

Ich hoffe, dass die Abgabe schnellstens dorthin kommt wo sie hingehört, nämlich auf den Müllhaufen politischer Irrungen und Wirrungen.

THB

↗ **Das Thema, welches mich beschäftigt** ↖

Das unsere Kunden am liebsten alles wollen, dies zum kleinen Preis oder am besten gar nicht zahlen, ist bekannt und mit den verschiedensten Geschichten durch den Kollegenkreis gegangen. Mein aktuelles Erlebnis ist zugleich belastend und amüsant, da es meine bisherigen Erlebnisse übertrifft.

Ein Kunde kommt zu uns und beanstandet fehlende Anzeigen der Triebwerksdaten auf dem Engine Display. Dieses bekommt die Triebwerksdaten von einer DAU, welche aus den analogen Signalen wie EGT, fuel flow, Oil press/temp. usw. etwas Brauchbares für eine digitale Anzeige macht.

Als erstes schaute ich mir die Engine Seite an und ich erkannte sofort, dass da was fehlt; die Fehlerbeschreibung und Angaben des Kunden waren somit bestätigt.

Die Signale werden über viele Kabel und Stecker übertragen, da könnte es ja sein dass da was getrennt oder nicht verbunden ist. Also schaute ich mich unter dem Panel nach den entsprechenden Verbindungen um. Hierbei war nichts zu finden und ich schaute in das aktuelle Manual.

Ich sah auf den ersten Blick die Anschlüsse der analogen Signalgeber mit der Verbindung zur DAU und von dort aus die digitale Verbindung zum MFD über ARINIC429 (nur zwei Strippen).

Auf den zweiten Blick fiel mir auf, dass die analogen Signalgeber zu den Eingängen an der DAU über zwei Stecker am Gerät verbunden sind. Das bedeutet jedoch nicht, dass die verschiedenen Überwachungsanlagen durchdacht aufgeteilt sind, also rechts und links. Nein, da es sich um ein einmotoriges Flugzeug handelt, gibt es nur den rechten und den linken Tank und verschiedene Triebwerksparameter, also ist mal eben umstecken auch nicht drin.

Ich konnte aber genau nachvollziehen, dass alles was vermisst wurde über einen bestimmten Stecker lief. Nun konnte ich der Sache genauer auf den Grund gehen, aber mehr als mich erneut unter das Panel legen und die Verbindungen auf Durchgang prüfen konnte ich auch nicht machen und das war schnell erledigt.

DAU defekt, keine Garantie..... „Punkt“!

Der Preis und die Lieferzeit habe ich dem Kunden gesagt und auch wenn es Ihm nicht gefiel, gab es nur diese eine Möglichkeit.

Nun musste ich erstmal das Ersatzteil bestellen.

Da vergehen schon mal zwei Wochen und noch mal zwei, wenn der Kunde im Urlaub ist.

Das Wechseln der DAU verlief reibungslos, es war sofort alles da, Ausgangsstandlauf, Papiere.....fertig!

Unsere Rechnung wurde versandt und als der Kunde diese bekam, kann sich jeder meiner Kollegen denken, was dann folgte... :-/

Ich bekam einen Anruf!

Ich hörte mir seine Worte an und behielt die Fassung , da ich erst nicht glauben konnte, was mir durch den Mund des Kunden über das Mikrofon und den Lautsprecher der Telefonmaschine in meinen Kopf geprügelt wurde.

„Die DAU war gar nicht kaputt, es könnte doch auch sein, dass es nur ein Wackelkontakt war.“

Noch eine Stunde nach dem Telefonat herrschte Totenstille in meinem Büro bis ich das Fenster öffnete, um doch noch etwas Sauerstoff aufzunehmen, um die Anzahl der weißen Punkte vor meinem Augen in Grenzen zu halten.

Eine leichte Aufgabe war es dann, einen vom Hersteller erstellten Workreport der defekten DAU zu besorgen, damit ich einen Nachweis hatte, das an dem Teil wirklich was defekt war.

Es dauerte, aber schließlich hatte ich den Zettel auf meinem Tisch. Diesen schickte ich frohen Mutes dem Kunden per elektronische Post.

Es sollte mich wie ein Schlag treffen, als ich die Reaktion des Kunden bekam.

Es wurde ein Software Upgrade durchgeführt.....na dann war die DAU doch gar nicht kaputt....!!!

Und da sollte man sich weigern die Rechnung zu bezahlen, dies hätte man Ihm vom Hersteller selbst vorgeschlagen. :-/

Nun stehe ich wieder vorm Fenster und frage mich wo er denn ist, der Grund warum wir öffentliche Hinrichtungen abgeschafft haben und wir uns mit Filmen unterhalten bei denen Hämorrhiden die Erde zerstören.

Tag 5390 in der Fliegerei,..... ich habe Zeit.....mein Tag wird kommen.....

**Menschen lügen nicht,
Sie erzählen nur was,
was sich schöner anhört als das,
was man als Wahrheit bezeichnet.**

Toll, hab ich auch schon gelernt. :-/

und der Spruch ist von mir :-/

Sei vorsichtig was sich hinter einem Dokortitel verbirgt, das sind die, die Dich vor Ihrem IFR Checkflug fragen, was das für eine Anzeige ist, die sich da oben im Panel befindet und denen Du mit Tränen in den Augen erklärst, das es das DME ist, wo man das sieht, was man braucht wenn man IFR fliegt.

Es gibt da eine Steigerung, die entsteht wenn ein Doktor sich mit einem Anwalt trifft und die sich dann was ausdenken, was uns monatelang krank macht, bis wir Sie dann endlich zähneknirschend ausstellen, die **GUTSCHRIFT**.

Es gibt hier aber noch eine Steigerung:

Wenn ein Anwalt gleichzeitig ein Dr. ist.

Der lässt sich ein GNS 530 einbauen, den Auftrag bekommt man aber nur wenn es am Wochenende, am liebsten samstags, das ist der Tag wo der Baumarkt noch bis 18.00 Uhr auf hat, eine Einweisung auf das Gerät gibt. Wenn es Dir dann auch noch gelingt das Flugzeug zum vereinbarten Termin funktionstüchtig bereitzustellen, obwohl es innerhalb der einzigen Woche wo es dem Herrn Dr. Anwalt passte, er sich jeden Tages mindestens noch eine weitere zusätzliche Beanstandung einfallen ließ, bist Du gut,..... „denkste“.....: -/
Er traut sich mit dem neuen GPS nicht nach Haus, es ist schon wieder Samstag, Du sollst Ihn begleiten und er bringt Dich dann mit dem Auto zurück, es sind doch nur 400km das schafft man auch schon mal in einer Stunde.

Das Tageslicht senkt sich langsam, ich bin endlich zu Hause und gedanklich bin ich immer noch an der Arbeit; im Fernsehen läuft eine Sendung,: „da ist einer Doktor, Anwalt und Ingenieur“ ;-)

„hoffentlich hat der kein Flugzeug.“

MG

↗ **Homepage Anmeldungen** ↖

Die Anmeldungen auf unserer neuen Homepage erfolgen leider nur sehr schleppend. Bis heute haben sich gerade einmal 29 Mitglieder dort angemeldet. Schade, da nämlich viele Beiträge und Veröffentlichungen nur im Mitgliederbereich zum Download bereit stehen. Des Weiteren haben wir dort unsere Mitgliederdatenbank etabliert in der jedes Mitglied seine Daten selber aktualisieren bzw. auch mit anderen Mitgliedern in Kontakt treten kann.

Die neue Homepage hat viel Arbeit und auch Geld gekostet. Also bitte, meldet euch an und nutzt den angebotenen Service. Durch eine aktuelle Mitgliederdatenbank unterstützt ihr auch den Vorstand bei der Vereinsarbeit.

THB

↗ **Umfrage** ↖

von Studenten der FH Deggendorf

Uns hat die Anfrage einiger Studenten der Fachhochschule Deggendorf erreicht. Sie bitten hierin um Unterstützung bei ihrer Studienarbeit. Den Fragebogen zu unserem Verband habe ich bereits ausgefüllt und verschickt, es gibt aber noch einen zweiten Fragebogen an die Unternehmen. Bitte unterstützt die Arbeit der Studenten, indem ihr euch an der Umfrage beteiligt. Der Fragebogen ist auf unserer Homepage im Mitgliederbereich als Download abrufbar. Der Zeitaufwand für diese Hilfe beträgt nur wenige Minuten.

THB

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Studenten des Masterstudienganges "MBA General Management" an der Fachhochschule Deggendorf, arbeiten wir an einer Studie über den kommerziellen Anwendungsbereich von Multirotorflugsystemen.

Dies sind kleine Flugsysteme mit mehreren, elektrisch angetriebenen Rotoren, die als Trägerplattformen für Foto- und Filmkameras verwendet werden können. In unserer Studie möchten wir ermitteln, ob ein kommerzieller Markt für solche Systeme existiert und welche Anwender hierfür in Frage kommen. Ihr Verband wurde stellvertretend für eine Vielzahl von möglichen Anwendern ausgewählt, um repräsentative Aussagen über die Rahmenbedingungen und mögliche Auflagen bei der Anwendung von Multirotorflugsystemen aufzuzeigen.

Wir bitten Sie deshalb um Teilnahme an unserer Befragung. Bitte füllen Sie dazu die blau hinterlegten Text- und Auswahlfelder im beigefügten Fragebogen aus, speichern Sie danach die PDF-Datei unter der Bezeichnung "MA_[Ihr Verbands-/Organisations- oder Firmennamen].pdf" ab und senden Sie den Fragebogen bitte bis spätestens zum 31. August 2010 an "georg.hirtreiter@stud.fh-deggendorf.de". Selbstverständlich werden Sie nach Abschluss der Marktanalyse durch uns über die Ergebnisse der Befragung in Kenntnis gesetzt. Des Weiteren würden wir Sie bitten den

Fragebogen_MA_Unternehmen.pdf"

zusätzlich an ausgewählte Unternehmen Ihres Verbandes mit der Bitte um Beteiligung weiterzusenden. Wirken Sie aktiv an unserer Marktanalyse und somit an unserem Masterabschluss mit!

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Lars Baumgart

Georg Hirtreiter

Christian Wilhelm

*Studenten der FH Deggendorf
im Studienfach MBA General Management 2009*

↗ Neues vom AEI ↖



Der AEI führt auf seiner Homepage eine Umfrage zum Thema Gegenzeichnen von Tasks im Rahmen der Base Maintenance durch. Die Teilnahme dauert weniger als eine Minute. Es ist jeder aufgerufen sich daran zu beteiligen. Das Ergebnis der Umfrage fließt in die Arbeit des AEI mit ein.

Nachdem sie im Frühjahr bereits einen interessanten Fall aus der Line Maintenance prüfen lies, hat die englische Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE) nunmehr ein Scenario aus der Base Maintenance von einem renommierten Anwaltsbüro prüfen lassen. Hierbei wurde wieder anhand eines fiktiven Unfalls geklärt, wer welche Verantwortung im Rahmen der Base Maintenance hat und wer zur Schadensbehebung herangezogen werden kann bzw. vor den Kadi muss. Auch dieser Beitrag, der die ALAE übrigens viel Geld gekostet hat, ist auf der AEI Website unter dem Titel „*Line & Base Maintenance Legal Opinions*“ veröffentlicht.

Interessant, zu welchen Ergebnissen die Anwälte hier kommen. Diese Ergebnisse dürften überraschen und hoffentlich den einen oder anderen dazu veranlassen sich seinen Arbeits- und Verantwortungsbereich einmal genauer anzuschauen und evtl. Korrekturen im Ablauf und in den Verantwortlichkeiten vorzunehmen.

Auch der nicht ganz ernst gemeinte Artikel „*You Might Be An Aircraft Mechanic If..* „ ist sicher lesenswert.

Der AEI hat am 01.07. wieder einen sehr interessanten Newsletter veröffentlicht.

THB

↪ **Nachprüfung von Anschnallgurten** ↪

Wie wohl jeder mitbekommen haben dürfte, hat die Aktion der EASA zum Thema Gurtinstandhaltung in Deutschland inzwischen Ausmaße angenommen, die die Existenz der betroffenen Betriebe massiv bedrohen.

Zu diesem Thema sind in den letzten Monaten so viele Veröffentlichungen von verschiedenen Behörden, Verbänden und betroffenen Betrieben erschienen, dass wir hierzu den Newsletter 02-2010 mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Schreiben veröffentlicht haben. Natürlich haben wir als BPvL auch die geplante EASA AD-Note in einer Stellungnahme an die EASA abgelehnt.

Zusätzlich gibt es im Mitgliederbereich unserer Homepage einen Ordner zu diesem Thema. Hier können alle wichtigen Veröffentlichungen abgerufen werden. Da das Thema weiterhin aktuell ist, wächst auch dieser Ordner. Wer ebenfalls noch etwas zu diesem Thema beitragen kann, soll sich hierzu mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

Hier nun ein weiteres Statement von unserem Mitglied Dieter Schlemann mit der Sichtweise eines der betroffenen Instandhaltungsbetriebe.

THB

Sind Ihre Gurte rechtssicher lufttüchtig?

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie mit dieser E-Mail auf die Lufttüchtigkeit oder auch nicht Luftuntüchtigkeit von Anschnallgurten die in Ihren Mitgliedsbetrieben nachgeprüft wurden hinweisen.

Es gibt weltweit ca. 40 Hersteller für Flugzeuganschnallgurte, deren Gurte auch in alle möglichen Flugzeuge installiert sind.

Was die Gurte gemeinsam haben, ist, dass alle Gurthersteller keine Instandhaltungsunterlagen herausgeben und von Seiten der Flugzeughersteller wird auch nichts herausgegeben. Somit verfügen Ihre Mitgliedsbetriebe und Prüfer über keine Unterlagen nach denen Sie eine Nachprüfung durchführen können bzw. müssen. Einige Hersteller haben die Verwendungsdauer angegeben, mehr nicht. Dass überalterte Gurte nicht mehr verwendet werden dürfen, darf als allgemein gültig gelten und bekannt sein. Bei den Nachprüfungen der Flugzeuge wird auch die Lufttüchtigkeit der Gurte geprüft und bescheinigt.

Jeder Betrieb macht dieses ohne Instandhaltungsunterlagen und jeder verschieden. Eine offizielle Unterlage ist allgemein nicht vorhanden und deshalb ist dieses nach unserem Rechtsverständnis nicht zulässig. Ob die von den Betrieben geprüften Gurte wirklich lufttüchtig sind, können Sie somit nicht feststellen.

Die EASA macht da auch keine Angaben und lässt Sie alleine. Sollte etwas passieren werden die Prüfer immer die Schuldigen sein.

Vor keinem Gericht können Sie bestehen. Nach unserer Rechtsauffassung können Sie, ohne dass Ihnen die Prüf- und Instandsetzungskriterien bekannt sind, die Lufttüchtigkeit nicht feststellen. Ein neuer oder überholter Gurt verliert so mit nach spätestens der nächsten Jahresnachprüfung seine Lufttüchtigkeit wenn er nicht nach Herstellerangaben oder zugelassenen Normen nachgeprüft wird.

Hier nur ein Beispiel: ab wann ist ein Gurt überaltert? Synthetische Bänder und Nähfäden verlieren nach 20 Jahren 50% und mehr ihrer ursprünglichen Festigkeit. Die Vernähung (oder die Beschläge) sind das Schwächste an dem Gurt. Kennen Sie die aktuelle Festigkeit Ihrer Gurte?

Nein, die kennt im Allgemeinen niemand, da sie niemand prüft. Nehmen Sie einmal nur einen Beckengurt, dessen Gurtband im Neuzustand eine Festigkeit von 5500-6000 Lbs und dessen Naht eine Festigkeit von 4000-5000 Lbs hatte, hat auf dem Geräteschild die Angabe "RTD 3000 LBS" , das bedeutet, der Gurt soll eine Festigkeit von 3000 Lbs haben. Jetzt ist der Gurt aber 20 Jahre alt und hat nur noch 50 % oder weniger seiner ursprünglichen Festigkeit. Kann der Gurt jetzt noch als lufttüchtig gelten? Plus eines Sicherheitsfaktors von 1,33 ?

Die Festigkeit ist aber auch noch von der Sonneneinstrahlung und der Verunreinigung abhängig und wie oft und womit er gewaschen wurde und sonstige Umwelteinflüsse. Zur Feststellung der Lufttüchtigkeit müsste jeder Gurt u.a. ab einem gewissen Alter einer Festigkeitsprüfung zur Feststellung der Nennfestigkeit unterzogen werden. Nur dann haben Sie eine gewisse Sicherheit. Siehe "Allgemeine Luftfahrttechnik, "TÜV Rheinland"

Bitte prüfen Sie, ob Sie, entsprechend der Rechtslage, die Lufttüchtigkeit Ihrer Gurte bescheinigen können und fragen Sie vor allen Dingen Ihren Fachjuristen in welcher rechtlichen Situation Sie sich unter EASA-Recht befinden. Möglicherweise dürfen Sie rein rechtlich schon lange nicht mehr mit Ihren Flugzeugen fliegen. Und fragen Sie die EASA nach der Art-und Weise der Nachprüfung von Gurten. Die FAA sagt: nach Herstellerangaben. Die haben Sie aber nicht. Übrigends, Fallschirme haben nur eine Lebensdauer von max. 15 Jahren. Anschnallgurte können bei einem Unfall höher belastet sein wie die Gurte eines Fallschirms bei der Öffnung.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Schlemann

↗ 40 Jahre Prüferschule ↖

40 Jahre Ausbildung der Prüfer von Luftfahrtgerät / Certifying Staff an der EUROCOPTER Training Academy in Kassel

Was 1970 an der Luftfahrttechnischen Schule der damaligen HENSCHEL-FLUGZEUG WERKE begann hat bis zum heutigen Tag seine Fortsetzung an der Bildungseinrichtung für Luftfahrttechnische Berufe der Eurocopter Deutschland GmbH Training Academy in Kassel gefunden.

Die Schule hat sich seit ihren Anfängen in 1970 zu einem der größten Aus- und Weiterbildungsanbieter Deutschlands im Bereich der luftfahrttechnischen Grundlagenschulungen entwickelt.

In diesem Zeitraum wurden über 6000 Fluggerätmechaniker und weit über 600 Prüfer von Luftfahrtgerät, heute Certifying Staff, ausgebildet. Das Ausbildungsangebot erstreckt sich im Rahmen der EASA Part 66 von CAT A1 - A4, B1.1 -1.4 bis Certifying Staff B2.

Waren es zu Beginn die Polizeien der Länder und des Bundes die ihre Luftfahrttechniker zum Abnahmeberechtigten Personal weiterbilden ließen, sind in der Folgezeit viele zivile Luftfahrttechnische Betriebe und Luftfahrtgesellschaften in Deutschland als Kunde hinzugekommen.

Wir wünschen der Training Academy Kassel eine schöne Jubiläumsfeier und weiterhin viel Erfolg bei der Ausbildung zukünftiger Prüfer von Luftfahrtgerät und Certifying Staff.

THB

↪ Prüfer von 1970 gesucht ↩

Prüfer vom ersten Lehrgang 1970 in Kassel Calden gesucht

Anlässlich des Jubiläums findet an der Eurocopter Training Academy in Kassel eine Feier statt. Zu diesem Anlass werden die Teilnehmer der ersten beiden Prüferlehrgänge von 1970 gesucht. Wer kann etwas über den Verbleib von folgenden Prüfern sagen:

Barsties	Wilhelm	Klosterlechfeld	8933	Schwabstadt
Ernst	Gisbert	Gernholzweg 4	8031	Neugilching
Fischer	Werner	Saalgasse 14	62	Wiesbaden
Fromm	Gerhard	Hau 106	8601	Untermerzbach
Glamann	Karl-Heinz	H 51 / 2	8399	Sulzbach/Inn
Gräf	Harald	Kohlenstraße 33 1/2	35	Kassel
Hemkemeier	Heinz Georg	Max Planck Straße 7		Roth / Nbg
Hoffmann	Gerd	Bahnhofstraße 175	2844	Lemförde
Jenckel	Rolf	Friederikenstraße 57		Wilhelmshaven
Kahl	Rainer	Im Grenzbach 12	4951	Stemmer
Möller	Reiner	Bahnhofstraße 30	5377	Schmidtheim/ Eifel
Oellers	Rudolf	Postfach 223	3580	Fritzlar
Schleweit	Heinrich	Rheinstahl-Ring	3502	Vellmar
Schwarz	Heinz	Heinrich-Heine- Straße 17		Kassel
Tinauer	Herbert	Parzivalstraße 43 II	8	München 23
Treis	Martin	Neustraße 55	5591	Eller
Zöllner	Ernst	Hauptstraße 25	6481	Aufenau

Die Anschriften sind ebenfalls 40 Jahre alt.

Wer noch jemanden davon kennt und Kontakt herstellen kann, bitte dringend beim Vorstand oder besser direkt bei:

Training Academy Kassel
Herrn Detlef Ehrig
detlef.ehrig@eurocopter.com
Tel: 0561-40071-11
melden.

THB

Prüferstammtisch

Der Prüferstammtisch zur Vorbereitung der Jahreshauptversammlung findet für den Bereich Baden-Airpark am

Mittwoch den 06.10.2010 um 19:30 Uhr in Hügelsheim

in der Gaststätte „Grüner Baum“ statt. Ich würde mich freuen wenn ich viele Mitglieder an diesen Termin begrüßen könnte. Gäste sind natürlich wie immer herzlich willkommen.

THB

↪ Jubiläen ↩

10 Jahre Mitgliedschaft

Cornelis Boekee
Berthold Schmitz
Mathias Kühlbauch
Harald Karu

15 Jahre Mitgliedschaft

Karl-Heinz Schmidt
Mario Scheiling
Frank Marquardt
Uwe Saller

20 Jahre Mitgliedschaft

Heiner Langnickel
Hans-Werner Marquardsen
Hans Vornlocher
Gerald-Michael Scholz
Walter Matuszewski
Pedro Meintzinger

25 Jahre Mitgliedschaft

Peter Weidenbrück
Hubert Pabel
Erwin Arlt

**Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre
Treue und langjährige Mitgliedschaft im BPvL**

Thomas Becker
1. Vorsitzender



Internas



Der amtierende Vorstand

1. Vorsitzender	Thomas Becker	thb@bpvl.de
2. Vorsitzender	Martin Gauding	mgauding@bpvl.de
Schatzmeister	Werner Alvermann	wenera@bpvl.de
Sekretär	Olaf Kielstein	oki@bpvl.de

Die amtierenden Regionalvertreter

Nord	Hartmut Bartkus	hbartkus@aol.com
West	Ulirch Wirtz	uli@bpvl.de
Ost	Steffen Herrmann	steffen@bpvl.de
Süd	Gunter Hemmel	gh@bpvl.de
AEI-Vertreter	Norbert Beuing	nb@bpvl.de

Per FAX an den BPvL => 07841-682532 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.

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie 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 => 07841-682532 oder 040-83018456

Anschriftenänderung

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

Name/Vorname:

Geburtsdatum:

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.

↗ Letzte Meldung ↖

Letzte Meldung

Satzung geändert

Am 15.03.10 hat das Amtsgericht Bergisch-Gladbach die Änderungen im Vorstand eingetragen.

Part M Manual

Der konsolidierte Part M ist mit Stand Juli 2010 von der EASA überarbeitet und veröffentlicht worden. Für unsere Mitglieder steht er auf unserer Homepage zum Download bereit.

Permit to Fly für CAMO ausgesetzt

Das geplante Recht, dass eine CAMO ebenfalls ein Permit to Fly ausstellen darf ist erst mal auf Eis gelegt worden nachdem auf einer EASA Veranstaltung Zweifel an der Auslegung des Part M aufgetaucht sind. CAMO's, die dies rechtzeitig beantragt und auch schon genehmigt bekommen haben dürfen erst einmal weitermachen, neue Anträge werden aber zurzeit nicht mehr bearbeitet.

Formulare und Infoschrift aktualisiert

Die Informationsschrift für technisches Personal nach Part-66 sowie einige Antragsformulare für die Bearbeitung unserer Lizenzen sind überarbeitet worden. Infos hierzu auf der LBA Homepage unter „technisches Personal“

EASA CAMO Workshop

Die EASA veranstaltet am 30.09. und 01.10.10 einen Continuing Airworthiness Workshop im Pulmann Hotel in Köln. Es werden alle geplanten Änderungen zur CAMO vorgestellt und diskutiert. Interessenten sollten sich schnell entscheiden, da die Anzahl der Teilnehmer begrenzt ist. Infos unter: www.easa.europa.eu/events/events.php

AEI sucht Unterstützung in EASA Workgroup

Der AEI sucht einen Spezialisten zum Thema "Air Traffic Management" zur Mitarbeit im SSCC(Safety Standards Consultative Committee) der EASA. Die Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit der Auswahl, welche EASA Verordnungen geändert / angepasst werden müssen. Weitere Infos beim Vorstand oder direkt beim AEI Generalsekretär Fred Bruggeman.

THB

↪ Neulich ↩

Das Leben besteht aus 4 Flaschen.....



Mist..... wir sind schon bei der 3.

September 2010

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			

22.09. – 25.09.
 AEI Annual Congress Hamburg
 30.09. – 01.10.
 EASA CAMO Workshop Köln

16.10.
 JHV Ottobeuren
 Details Seite 4 und 5

Oktober 2010

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 2010

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					

08.12. - 09.12.
 EASA Köln Fourth Rotorcraft
 Symposium

Dezember 2010

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 2011

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 2011

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						