BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
01/11

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2011

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. (BPvL)

Mitglied im 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 offenen Vorstandssitzung	S. 04
➪	Bericht zur JHV 2010 in Ottobeuren	S. 05
➪	Das Avionikangebot	S. 11
➪	Brief ans LBA	S. 14
➪	BPvL Umfrage zum Thema Stempeln	S. 17
➪	AEI Annual Congress 2010	S. 19
➪	AEI ATAC Meeting	S. 22
➪	Instandhaltungsprogramme	S. 24
➪	Prüferstammtisch	S. 27
➪	Einladung zur ECD Schule	S. 28
➪	Jubiläen	S. 30
➪	Interna´s	S. 31
➪	Letzte Meldung	S. 34
➪	Neulich	S. 35

Impressum

Unsere Autoren

- Thomas Becker ==> THB
- Martin Gauding ==> MG
- Norbert Beuing ==> NB
- Holger Möhrke ==> HM
- Markus Krauss ==> MK

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Die Verwendung der Stempel ist immer wieder Thema bei verschiedenen Diskussionen. Deshalb haben wir auf der letzten JHV in Ottobeuren beschlossen hierzu einen Leitfaden auszuarbeiten, den dann jeder verwenden kann. Damit wir hierzu so viele Meinungen wie möglich erhalten, haben wir eine Umfrage erarbeitet und zusammen mit dem ersten Newsletter 2011 an unsere Mitglieder mit bekannter E-Mail Adresse verschickt. Auch der BBAL und der Verband der Luftfahrtsachverständigen hat unsere Umfrage an seine Mitglieder weitergeleitet, zusätzlich wurden noch weitere bekannte Firmen in Deutschland angeschrieben. Erfreulicherweise kamen bereits in den ersten 3 Tagen über 30 Rückmeldungen. Da der verlängerte Abgabetermin erst Mitte dieses Monats ist, erwarten wir bis dahin noch weitere Rückmeldungen.

Der AEI als unser Dachverband hat es geschafft mit der EASA auf höchster Ebene regelmäßige Gespräche zu Themen der Sicherheit in der Luftfahrt aus Sicht des technischen Personals zu vereinbaren. Dieser Erfolg ist das Ergebnis von fast 40 Jahren kontinuierlicher Arbeit im Dienste der Luftfahrt und kann nicht hoch genug bewertet werden. Das erste Gespräch hierzu hat bereits im Januar zusammen mit dem Präsidenten der EASA Herrn Patrick Goudou, dem Direktor des Standardization Office Herrn Francesco Banal, dem Manager Rulemaking Directorate Herrn Juan Anton sowie weiteren EASA Vertretern stattgefunden. Der AEI war durch seinen Präsidenten Andreas Georgiades, Generalsekretär Fred Bruggeman und den Pressesprecher Robert Alway vertreten. Der Bericht zu diesem ersten historischen Treffen kann auf der AEI Website im Mitgliederbereich nachgelesen werden.

Die von uns beim Luftfahrt-Bundesamt beantragte Streichung / Änderung der NfL II-56/84 wurde vom LBA mit dem Hinweis auf die bestehende LuftPersV abgelehnt. Wer dann in Zukunft noch Exoten nachprüfen soll / darf, wenn die hierfür erforderlichen Pauschalen nicht mehr existieren ist mir allerdings bisher verborgen geblieben. Ich habe daraufhin das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) angeschrieben und unsere Unterstützung bei der überfälligen Änderung der LuftPersV angeboten. Damit wollen wir die Möglichkeit nutzen die anstehende Änderung vor deren Veröffentlichung aus Sicht der betroffenen Prüfer zu kommentieren.

Ich hoffe, dass wir es wieder geschafft haben Euch eine interessante Prüferinfo anzubieten und wünsche allen viel Spaß beim Lesen, ein gesundes und vor Allem unfallfreies 2011.

Euer Thomas Becker

Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2011

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandsitzung“ am

Samstag, den 09. April 2011

ein. Beginn ist um 15:00 Uhr.
Veranstaltungsort ist wieder das bekannte:

Waldhotel Schäferberg
Wilhelmsthalerstr. 14
34314 Espenau bei Kassel

Hauptthemen werden die **Auswertung der Umfrage zu den Stempeln** und Ausarbeitung einer Empfehlung und die **Transponderprüfung für Klasse 3 Prüfer Zelle** sein.

Unter der Internetadresse **http://www.waldhotel-schaeferberg.de** ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Da wir wieder einen Sonderpreis für die Übernachtung ausgehandelt haben, erfolgt die Buchung über unseren ersten Vorsitzenden Thomas Becker, vorzugsweise per Fax oder E-Mail. Bitte rechtzeitig melden, da wir nur ein begrenztes Kontingent an Zimmern zur Verfügung haben und sich bereits viele Mitglieder angemeldet haben.

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Bericht zur JHV 2010 in Ottobeuren

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll zur Jahreshauptversammlung des Berufsverbandes Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. BPvL am 16.10.2010 in Ottobeuren

Der komplette Text kann auf unserer Homepage im Mitgliederbereich nachgelesen werden.

Beginn der Jahreshauptversammlung um 10:10 Uhr mit 25 Mitgliedern.

Eröffnung und Begrüßung

Der Vorsitzende Thomas Becker begrüßt die anwesenden Mitglieder und teilt mit, dass der angekündigte Generalsekretär des AEI, Fred Bruggeman leider nicht kommen kann. Frau Angelika Artinger wird aber anwesend sein und Ihren Vortrag wie angekündigt halten.

Jahresbericht des Vorstandes

vorgetragen von Thomas Becker.
Aus dem Inhalt:

- Rückblick auf die 25-Jahrfeier im letzten Jahr in Köln
- Abschluss der Arbeitsgruppe zu den Grandfather Rights
- Thomas wünscht sich mehr Unterstützung bei den Prüferinfos und den Newslettern
- Die neue Homepage ist seit Ende 2009 online, es sind noch einige Änderungen nötig, die Anmeldung der Mitglieder läuft aber nur sehr schleppend.
- Personelle Änderungen beim BBAL
- Themen der letzten offenen Vorstandssitzung in Kassel mit 13 Mitgliedern
- Kontakt zum LBA, selten schriftlichen Aussagen, aber das Verhältnis wird besser.

- Fehlende Mitglieder sind alle gefunden worden, allerdings lässt die **Zahlungsmoral** etwas zu wünschen übrig
- AEI Annual Congress vom 23. – 25. September 2010 in Hamburg
- Auszug aus der Verbandsarbeit im letzten Jahr
- Prüferschule (Eurocopter in Kassel) feierte 40-jähriges
- Personalanfragen nach Prüfern beim Vorstand
- Kontakt zum Verband der Luftfahrtsachverständigen
- ***Mitglieder sollten Mitglieder werben!***

Der gesamte Jahresbericht steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

Kassenbericht
Werner Alvermann trägt einen ausgeglichenen Kassenbericht vor.

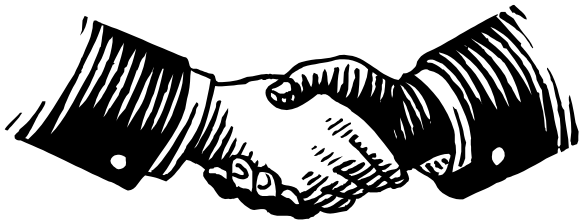
Bericht der Rechnungsprüfer
Gunter Hemmel sprach für die Rechnungsprüfer und bescheinigte dem Schatzmeister gute Arbeit und empfahl diesen zu entlasten.

Ehrung von Mitgliedern
Geehrt wurden:

Hartmut Bartkus für seine 25 jährige Mitgliedschaft
und zu seinem ***80.*** Geburtstag

Norbert Beuing für seinen unermüdlichen Einsatz für den Verband

Gunter Hemmel für seinen unermüdlichen Einsatz
für den Verband und zu seinem ***70.*** Geburtstag



Schriftliche Prüfungen beim LBA für Postholder

Wie wir von einigen Mitgliedern erfahren haben, hat das LBA das Anerkennungsverfahren, welches für Postholder vorgesehen ist, mittlerweile geändert . In einigen, dem BPvL bekannten Fälle, erfolgte eine Einladung seitens des LBA um einem umfangreichen Fragentest mit einer anschließenden mündlichen Besprechung abzulegen. Die Fragen sind völlig unbekannt, und es gibt keine Möglichkeit, sich auf diesen Test vorzubereiten.

Weiterhin kam der Hinweis vom LBA, das Personal, das aus dem Part 145 in den Part M wechselt, im folgenden Jahr keine Lufttüchtigkeit an den LFZ, an denen man in der Vergangenheit selber Freigaben in Form einer CRS erteilt hat, bescheinigen darf.

Auch bei der EASA ist diese Vorgehensweise völlig unbekannt und so nicht vorgesehen, Basis könnte eventuell das EASA e-examination sein, dass bereits als DEMO auf der EASA Seite getestet werden kann.

Thomas Becker hat zu diesem Thema seine LBA Außenstelle gefragt und nur den Hinweis auf die NfL II 77/09 bekommen die er dann in Auszügen vorgelesen hat. Die Praxis, einen Bewerber einen schriftlichen Test schreiben zu lassen, war auch dort neu.

Vortrag von Frau Angelika Artinger „Fit For EASA“

Thema „Organisatorische Anforderungen an Entwicklungsbetriebe und deren Rechte“

Frau Artinger wies auf die anstehende Gebührenerhöhung der EASA hin, die bereits bei der Kommission liegt und täglich gültig werden kann. Dies wird für viele kleine Betriebe eine erhebliche Kostensteigerung bringen.

VIELE GEBÜHREN WERDEN SICH NAHEZU VERDOPPELN!

Einige Beispiele:

- Jahresgebühr für Kleinbetriebe (bis 9 Mitarbeiter) von 3600 €/Jahr, auf 7000 €/Jahr
- Gebühren für ein STC von 1700 € auf wahrscheinlich mehr als 10.800 €

Der komplette Vortrag steht im Mitgliederbereich der Homepage zum Download bereit.

Bericht unseres AEI Vertreters Norbert Beuing

Es folgte ein kurzer Bericht von Norbert Beuing über den vom BPvL ausgerichteten AEI Annual Congress in Hamburg und den EASA Workshop in Köln zum Thema CAMO.

AEI Annual Congress:

- Thema war der Alert Plan (was tun bei Unfall)
- Großes Meeting in Stavanger Thema Outsourcing von Maintenance
- EAB bei der EASA mit weitreichenden Befugnissen
- AMC's Strukturen werden sich ändern
- MEL ist ausschließlich ein Tool für Piloten
- Simple Task sollen in Zukunft von Piloten ausgeführt werden können
- Human Faktors wird auch in den Part M eingeführt werden

EASA Work Shop:

LBA mit 3 Mitarbeitern vertreten

Die Zukunft bringt viele Änderungen im Bereich der CAMO z.B. CAMO -J, CAMO-T

Lizenzeinträge in die LuftPersV Lizenz/ die angeordnete Nachprüfung

Zu diesem Thema hat der BPvL im Juli 2010 einen Brief an das LBA geschickt und dabei auf die nicht praktizierte unterschiedliche Art der Einträge der Lizenzen in Part 66 und LuftPersV und die damit verbundenen

Schwierigkeiten bei der Verlängerung der NP-Lizenz hingewiesen. Die erste Reaktion auf diesen Brief war ein Anruf und die Aussage „ Sie haben Recht und ich dachte es wird schon so gemacht“. Eine Lösung konnte aber kurzfristig nicht angeboten werden.

Bei den NP-Lizenzen für Hubschraubermuster wird sich das mit dem Wechsel der Instandhaltung der Polizeimaschinen auf EASA Regularien erledigen. Bei den kleinen Flächen könnte es tatsächlich Nachteile für einige Prüfer geben wenn der Eintrag nach Kennblatt nur auf die Muster beschränkt wird, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Lizenz und nicht zum Zeitpunkt der Umschreibung im Kennblatt gestanden haben, wobei diese Praxis rechtlich zu prüfen wäre.

Unterschiedliche Auffassung über: „was sind angeordnete Nachprüfungen“?
Bei LTA’s sagt das LBA „nein“ die LuftBO aber „ja“

Wir werden die Themen beobachten und unser weiteres Vorgehen davon abhängig machen, wie das LBA in diesen Fällen entscheidet.

Prüferstempel

Von einem Mitglied kam der Hinweis, sein LBA Betriebsprüfer hätte bei einem Audit kundgetan, dass unsere Prüferstempel (Part 66) den Begriff LBA nicht mehr tragen dürften. Im Laufe der Diskussion wurde festgestellt, dass es kein offizielles Dokument darüber gibt, wann welcher Stempel zu verwenden ist. Thomas wird dazu eine kleine Auflistung des BPvL bis zur nächsten offenen Vorstandssitzung in Kassel vorbereiten. Teilnahme und Vorschläge von weiteren Mitgliedern sind willkommen.

Verschiedenes

Martin Gauding berichtet über die 40-Jahrfeier und Einweihung der neuen Ausbildungshalle bei der Trainingsakademie von Eurocopter in Kassel.

Frage eines Mitgliedes, ob man nicht die Verbindlichkeit von NfL’s über einen Anwalt prüfen sollte? Thomas ist sich sicher, dass dies schon einmal ein Thema war. Er wird noch einmal recherchieren und sich notfalls hierzu mit seiner Außenstelle in Verbindung setzen.

Holger Möhrke wies kurz darauf hin, dass vom LBA jetzt die Prüfernummern nicht mehr D-1234 heißen sondern mit dem neuen Format DE.66.1234 ausgegeben werden.

Die anwesenden Mitglieder begrüßen die Möglichkeit die Prüferinfo als PDF Format per E-Mail zu erhalten und auch für eine Versendung der Rechnung per Mail fand sich Zustimmung. Beides würde zu großen Einsparungen bei den Druck – und Versandkosten führen.

Die Mitglieder werden aufgefordert per E-Mail mitzuteilen ob Sie die Prüferinfo und die Rechnung zukünftig elektronisch erhalten möchten.

Als letztes stellt der Vorsitzende Thomas Becker noch die Frage ob wir in unserem offiziellen Vereinsnahmen den Begriff „Certifying Staff" mit aufnehmen wollen. Auf unserer Homepage und auch im Flyer wird dies bereits publiziert, lediglich in der Satzung ist es noch nicht festgeschrieben. Die Mitglieder werden gebeten sich bis zur nächsten JHV Gedanken darüber zu machen, damit dann eine eventuelle Satzungsänderung durchgeführt werden kann.

Schlusswort

Im Schlusswort nennt der Vorsitzende Thomas Becker noch die wichtigsten neuen Termine:

- Offene Vorstandssitzung am 09. April 2011 in Kassel im Landgasthof Schäferberg
- Nächste JHV in Bückeburg am 15.Oktober 2011
- Als Austragungsort der JHV im Jahr 2012 wird Dresden vorgeschlagen.

Mit dem Dank für die interessante und kurzweilige Jahreshauptversammlung schließt der Vorsitzende Thomas Becker die diesjährige Hauptversammlung um 16:45.

HM

Das Avionik-Angebot

Das Avionik-Angebot von heute und das Umsetzen mit Hindernissen

Einige von euch kennen vielleicht die Situation, wenn das Telefon klingelt und ein Kunde um ein Angebot bittet. Wartungskosten eines speziellen Flugzeugtyps dessen Kauf der Verein plant, Triebwerkswechsel, Enteisungsanlagen oder Reparaturen der Zelle.
Mein Lieblingsthema ist das Avionik-Angebot, um diese Aufgabe habe ich mal gebeten, weil ich der Meinung war, dass ich das besser kann als jemand der nicht wirklich was damit zu tun hat.

Ich habe einen Kunden der eine günstige Piper Meridian in den USA gekauft hat, mit normaler Ausstattung, nichts besonderes und er möchte noch ein kleines „upgrade“. Was könnte ich ihm da besseres empfehlen als die neuen Produkte unseres Sortiments. An ein TCAS hat er schon selbst gedacht, das neue Stormscope passt da auch gut dazu, schon gerade weil ich jemanden an der Hand habe, der sein Gebrauchtes kauft und um die Sache abzurunden empfehle ich noch ein passendes Multifunction Display des selben Herstellers. „Prima“ sagt er „bitte schicken Sie mir Ihre Offerte!“
Gesagt getan, ich besorge mir die Preise und Prozente, mache mir über die Gesetzesgrundlage Gedanken und finde sogar beim Hersteller die passenden STC's. Das war ja einfach.....

Jetzt rechne ich mir die Stunden aus, meistens ist das mehr oder weniger ein Ratespiel, wo ich bisher versucht habe den berühmten Mittelweg zu finden. Zu viele Stunden vertreiben die Kunden, zu wenig treibt den Geräuschpegel während des Monatsgesprächs in die Höhe. Gut, mal sehen wo die Reise diesmal hin geht.

Ich habe alles zusammen, Kalkulation der Stunden und Preise, alle Kosten von div. Fremdleistung in schriftlicher Form, Approvals und STC's sogar mit passender Seriennummer des Flugzeugs. Was soll da noch schief ge-

hen? Jetzt noch schön zusammen schreiben, dafür gibt es Vorlagen, alles keine große Kunst, „Wie es ist schon 12.00Uhr“, der halbe Tag ist schon um und auf meinem Zettel vom Vortag ist noch kein einziger Harken an den Sachen die ich heute erledigen wollte. Gut dies geht vielen so.
Am nächsten Tag bekomme ich einen Anruf, die Sachen sollen ja in den USA viel billiger sein, dazwischen liegen ja fast 6.000 Euro und ob ich Ihm sagen könne wie viel Stunden ich für den Einbau benötigen würde.
Diese Diskussion verteilt mein Kunde großzügig auf mehrere Telefonate, die mich in dieser Woche unterhalten sollten, „toll“.

Da ich schon ein gewisses Interesse hatte, dass wir den Auftrag „an Land ziehen“, rechnete ich das ganze nochmal durch und überzeugte meinen in zwischen sehr lieb gewonnen Superkunden mit wohl durchdachten Informationen. Irgendwann habe ich eine Unterschrift auf meiner Auftragsbestätigung, „Holladihoh“, - Ihr meint das wars.....jetzt fängts erst an....**:-/**“

Werftliegezeit ca. 2 Wochen, Lieferzeit 1 Woche, „wo bleibt das Zeug?“
Das Flugzeug ist im Anflug und ich überlege, wie ich die Sache mit der Verzögerung als schön verkaufe. Man muss ja auch mal Glück haben, der Pilot braucht noch eine Einweisung mit unserem Flugzeug, dies dauert eine Woche, in der Zeit ist auch alles Bestellte da. Das war knapp.

Ein Woche später geht es an die Arbeit, das Team ist hoch motiviert, das Material seit letzten Freitag gebucht. „wie jetzt noch ne Besprechung?“

Ich bekomme einen neuen Mitarbeiter. Übernommen wegen einer Firmenübernahme und ich soll ihn gleich einarbeiten. OK, warum nicht gleich an unserem neuen Großprojekt.

Meine Kollegen zerlegen den Innenraum, ich habe alle Pläne vorbereitet und der neue Mitarbeiter passt ganz gut hinein.
Die erste Woche vergeht ohne Probleme, sieht gut aus und die Antennen sind schon alle montiert.

Jetzt ruft der Besitzer des Flugzeuges an und fragt nach den Stand der Dinge und das er auch noch eine Einweisung auf das Flugzeug braucht

und diese Woche ist die einzige Woche im Jahr ist wo er dafür Zeit hat. OK, kein Stress wir unterbrechen unser Vorhaben, machen eine Woche Pause. Das Zusammenbauen der Zelle werden wir extra berechnen, etwas lästig aber wir sind flexibel.

Eine Woche später geht es weiter, TCAS Prozessor, Stormscope und das MFD sind auch schon fast verkabelt. Der neue Mitarbeiter scheint echt besorgt zu sein, jedes mal wenn ich um die Ecke komme, hält er von außen das Flugzeug fest.
Meinem Kollegen, den ich auch gern als meine rechte Hand bezeichne, habe ich aufgetragen mal mit zu denken und bei diesem Projekt auch mal mit zu planen und jedes mal wenn ich frage „na wie siehts aus?“ höre ich Antworten wie: „kein Problem“ und „alles OK“

Toll, alles scheint zu funktionieren und das Flugzeug kann auch nicht umfallen.

Es ist Freitag, 16.00Uhr irgendwie sollte es doch erst Mittag sein, ich denke eine Überstunde für die erste Funktionsprobe sollte reichen und den Rest machen wir dann Montag.

Die Konfiguration des MFD's ist einfach, das Stromscope ist nicht verfügbar, der neue Transponder zeigt keine Höhe an. OK, „verpinnt, vergessen, verdreht“, so was gibts, kein Ding. Also wird es etwas später. Um 20.00Uhr alles bereit zum weiter testen, warum bleibt jetzt das MFD dunkel?
Spannung ist da, aber es fließt kein Strom mehr, es blinkt nur kurz, das wars. Sicher ist beim Stormscope nur eine Verbindung verdreht, schön wäre es, wenn man das jetzt auch sehen könnte.
Nach einem verständnisvollen Telefonat mit dem Kunden werden wir das alte MFD wieder einbauen und das verbinden was kompatibel ist. „OK, wird gemacht.“

Bevor ich die Tür schließe, rechne ich mal eben die Stunden meiner Kollegen zusammen, 161 Stunden, AHA, gut eins jetzt weiß ich, 120 Stunden reichen in Zukunft nicht aus und es ist ja auch schon spät.

Der Flieger geht Dienstag in die Schweiz und kommt zur ersten großen Kontrolle drei Wochen später, dann ist das MFD auch wieder da und die Story geht weiter:

Nach einem kurzen Zwischenfall mit dem TCAS Prozessor, der leider nach zwei Wochen Betrieb, wie das MFD auch nochmal durch den Hersteller repariert werden wollte, ist alles so wie gewünscht und der Kunde ist glücklich.

Mit diesem bin ich jetzt „per Du“, herrlich...so soll es sein.

Brief ans LBA

Antwort des LBA's auf das BPvL Schreiben zum Thema NfL II-56/84, Lizenznummern und Stempel

Auszug aus dem Brief vom BPvL

NfL II-56/84
In diesem Zusammenhang erneuen wir noch einmal unseren Antrag vom 15.03.09 und Erinnerungsschreiben vom 07.06.09, die NfL II-56/84 zu streichen und durch eine Regelung zu ersetzen, die den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung trägt.

Die Forderungen der NfL II-56/84 sind mit den wenigen heute noch verfügbaren Annex II Lfz.-Mustern einfach nicht mehr zu erfüllen. Gerade die pauschalen Einträge haben es bisher ermöglicht Exoten nachzuprüfen. Sollte die NfL II-56/84 weiterhin Anwendung finden wird zukünftig der Betrieb dieser Lfz. aufgrund fehlender Lizenzen nicht mehr möglich sein.

Wir hatten zusammen mit unserem Antrag auf Streichung der NfL II-56/84 unsere Vorschläge für eine Neuregelung formuliert und mit eingereicht. Ich füge Ihnen diese hier noch einmal als Kopie anbei.

Antwort des LBA

Die NfL II-56/84 befasst sich mit der Verlängerung einer Lizenz für Prüfer von Luftfahrtgerät. Das heißt, sie definiert Grundsätze für die Anwendung des nationalen Luftrechts. Die NfL gibt die aus Sicht des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) relevanten Punkte der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) und der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hierzu verfassten „Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals" wieder. Ohne Änderung der beiden v. g. Regelwerke macht die von Ihnen geforderte „Neufassung" der v. g. NfL aus unserer Sicht keinen Sinn.

Hinweis: Eine Änderung der Regelwerke ist seitens des BMVBS geplant. Das LBA hat hierzu einen redaktionellen Beitrag geleistet. Über den aktuellen Stand dieses Vorhabens können wir Ihnen jedoch keine Auskunft geben.

Auszug aus dem Brief vom BPvL

Lizenznummer und Stempel
Ich habe gehört, dass sich aufgrund einer EASA Forderung die Bezeichnung unserer Prüfernummern ändert. Anstelle D-1234 jetzt DE.66.1234. Hierzu meine Fragen:

- Stimmen diese Aussagen?
- Wenn ja, müssen jetzt alle Stempel erneuert werden?
- Wenn ja, ab wann und wer trägt die Kosten?
- Wenn neue Stempel unumgänglich werden sollten, wäre es dann möglich eine Kombination von B1/C bzw. B2/C in einem Stempel zusammenzufassen?

Eine weitere Information die an uns herangetragen wurde besagt, dass die Abkürzung „LBA" aus dem Stempel verschwinden muss, da der Stempel sonst einen zu offiziellen Charakter hätte.

Hierzu meine Fragen:

- Es sind doch Stempel, herausgegeben vom LBA (Stempelbescheinigung)? Wir sind doch LBA Prüfer und erfüllen mit der Nachprüfung eine öffentliche Aufgabe. Der Jurist verwendet hier den Begriff „Beliehener“. Wie vereinbart sich die Streichung der Abkürzung „LBA“ mit dem deutschen Luftrecht?
- Betrifft das auch die Ausweise? Es ist eine EASA Form, aber auch mit deutschem Adler und LBA Aufschrift.
- Welche Auswirkungen hat das auf unsere rechtliche Situation, ich denke hier an Gewährleistung bzw. Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Nachprüfung.

Antwort des LBA

Mit der Verordnung (EG) Nr. 127/2010 der Kommission vom 05. Februar 2010 wurde die Systematik der Lizenznummerierung nach Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 neu gefasst. Die Nummerierung wurde von D.1234 auf DE.66.1234 geändert.

Lizenzen nach Teil-66 werden daher vom LBA nur noch mit der durch diese v. g. EU Verordnung vorgegebenen Systematik herausgegeben.

Der vermutlich von Ihnen in diesem Zusammenhang für die Freigabebescheinigung eines Instandhaltungsbetriebes nach Teil-145 oder Teil-M Unterabschnitt F als Teil der Forderungen von M.A.801 gemeinte Stempel ist eine optionale Möglichkeit des Instandhaltungsbetriebes, um letztlich die Person, die im Auftrag des jeweiligen Instandhaltungsbetriebes die Freigabebescheinigung erteilt hat, eindeutig identifizieren zu können (vgl.: AMC M.A.801 (f).

Ob diese Stempel verwendet werden und wie diese Stempel gestaltet sind, liegt in der Verantwortung des jeweiligen Instandhaltungsbetriebes und ist gegebenenfalls, wenn in dem Instandhaltungsbetriebshandbuch (MOE)

definiert, genehmigungsrelevant. Aus dem Regelungsbereich Teil-66 ergibt sich jedoch keine Zuständigkeit für das Luftfahrt-Bundesamt.

Die in der Vergangenheit ebenfalls – da aus dem Regelungsbereich der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) bekannt – zusätzliche Ausstellung einer so genannten „Stempelbescheinigung“ auch für eine Lizenz nach Teil-66 erfolgt ab dem 01.01.2011 für diesen europäischen Regelungsbereich nicht mehr.

Freigabeberechtigtes Personal nach Teil-66 wurde und wird in diesem Regelungsbereich in keinem Fall im Auftrag des Luftfahrt-Bundesamtes tätig. Freigabeberechtigtes Personal nach Teil-66 arbeitet grundsätzlich (ausgenommen in den Fällen von M.A.801 b) 2)) unter der Verantwortung eines Instandhaltungsbetriebes.

Etwaige Forderungen rechtlicher Natur an das Luftfahrt-Bundesamt entbehren insoweit jeglicher Grundlage.

Wir hoffen, dass es uns gelungen ist, die von Ihnen formulierten Fragen in ausreichender Weise zu beantworten. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen natürlich unter den o. g. Kontaktdaten gerne zur Verfügung.

Wir werden an den Themen dran bleiben.

THB

⇨ BPvL Umfrage zum Thema Stempel ⇦

BPvL Umfrage zur Verwendung von Prüferstempeln

Diese Umfrage wurde Ende Januar zusammen mit dem ersten BPvL Newsletter an alle Mitglieder mit bekannter E-Mail Adresse versandt. Wenn jemand keinen Newsletter erhalten hat liegt das daran, dass seine E-Mail Adresse nicht hinterlegt oder inzwischen nicht mehr gültig ist, ein guter Anlass dies jetzt zu ändern.
Auch der BBAL und der Verband der Luftfahrtsachverständigen haben diese Umfrage auf unsere Bitte hin an ihre Mitglieder weitergeleitet. Bis heute haben bereits über 40 Prüfer / Firmen geantwortet und ich erwarte weitere Rückmeldungen.

Welcher Stempel wofür?

A, B1, B2, C, NP oder doch den firmeninternen oder gar keinen Stempel nehmen?

Wer soll sich da noch auskennen? Immer wieder werde ich gefragt: „mit welchem Stempel soll ich denn das eine oder das andere Dokument abstempeln?“ Anlass für uns einmal nachzufragen wie es denn in den vielen Betrieben so gehandhabt wird mit den Stempeln.

Auf der letzten BPvL-JHV in Ottobeuren wurde dieses Thema kurz andiskutiert. Dabei hat sich gezeigt, dass es hier große Unterschiede und auch Unsicherheiten gibt und ein Klärungsbedarf vorhanden ist.

Aus diesem Grund hat der BPvL eine **Umfrage** zu diesem Thema ausgearbeitet, in der Sie ihre Erfahrungen aber auch Vorschläge dazu aufschreiben können. Wir haben die Umfrage so einfach wie möglich gestaltet, sie ist als Formular am Rechner in wenigen Minuten ausgefüllt und per E-Mail zurückgeschickt.

Wir werden die Daten dann auswerten und gemeinsam auf unserer offenen Vorstandsitzung Anfang April in Kassel einen Leitfaden für alle erarbeiten, der dann auch mit dem LBA abgestimmt werden soll.
Um möglichst viele Betroffene zu erreichen und die Umfrage auf eine breite Basis zu stellen, leiten Sie diese Umfrage bitte auch an andere Firmen weiter. Die Umfrage ist auch auf unserer Homepage im offenen Mitgliederbereich abrufbar.

Ich hoffe auf eine rege Beteiligung.

Da diese Prüferinfo mit Verspätung ausgeliefert wurde, haben wir den Abgabetermin für unsere Mitglieder **bis zum 16.03.2011** verlängert.

THB

AEI Annual Congress 2010

Bericht AEI Konferenz 22. – 25.09.2010 in Hamburg

In der Zeit vom 22.-25.09.2010 fand die diesjährige Jahreshauptversammlung der AEI in Hamburg statt. Die Hauptversammlung wurde diesmal vom BPvL in Zusammenarbeit mit der Vereinigung Luftfahrt (VL) organisiert. Trotz einiger Unstimmigkeiten im Vorfeld mit den Verantwortlichen der AEI klappte die Organisation reibungslos und die Kommentare der Teilnehmer waren durchweg positiv. Entsprechend bedankte sich der Präsident der AEI, Andreas Georgiadis, bei den Organisatoren mit einem gravierten Glas.

Seitens des LBA war dessen Direktor, Hr. Schwierczinski, eingeladen und begrüßte in seiner Rede die Delegierten und gab einen Überblick über die Umstrukturierungen des LBA in Hinsicht auf die zunehmende Bedeutung der EASA.

Francesco Banal, Direktor Approval & Standardization sprach über das in der EASA diskutierte und in Arbeit befindliche SMS System, was anschließend umfangreich und teilweise sehr kontrovers kommentiert wurde. Schwerpunkt war, dass sehr häufig Mitarbeiter, die berechtigte Missstände melden, von ihren Verantwortlichen diskreditiert werden bzw. um ihren Arbeitsplatz bangen müssen. Somit wäre ein System, bei dem die Mitarbeiter, die Missstände melden und seitens der EASA nicht geschützt würden, von vornherein eine Totgeburt.

Ebenfalls ein Diskussionspunkt war die noch zu geringe Anzahl von Audits und die häufig mangelnde Qualifikation der Auditoren; gleichfalls sei die Anzahl der Behebungen bei den Level 1, bzw. Level 2 Findings zu gering. Herrn Banal war dieses Problem bekannt, erklärte aber, dass die EASA dabei auf gutem Wege zur Abhilfe sei.

Der zweite Teil seiner Ausführungen befasste sich mit der Implementierung von sogenannten „Alternativen AMC´s. Hintergrund ist, dass zum jetzigen Zeitpunkt die EASA die EU-VO´s durch sogenannte AMC´s (Accepteable Means of Compliance) umsetzt. Diese AMC´s haben den Charakter einer (unverbindlichen) Durchführungsvorgabe zu den VO´s, werden aber zurzeit ausschließlich durch die EASA erstellt. Die NAA´s halten sich bei Genehmigungsprozessen in aller Regel an der Einhaltung dieser AMC´s. Alle Abweichungen müssen den NAA´s bezüglich der Umsetzbarkeit nachgewiesen werden, die dann aber abseits der AMC dafür ein Verfahren genehmigen können. Dieses ist aber nur für den Einzelfall gültig und hat keinen Einfluss auf andere Antragsteller. Dieses Vorgehen ist der EASA ein Dorn im Auge und Ziel der sogenannten alternativen AMC´s soll sein, dass die NAA`s alle Alternativen nur noch über die EASA generieren können. Sicher für die Allgemeinheit der europäischen Betreiber ein Vorteil, bläht aber das Vorschriftenwesen ziemlich auf. Andererseits sind der AEI wohl Fälle bekannt, dass NAA´s bei Fällen von Missbrauch von AMC´s diskret zu Seite schauen. Insgesamt hat solch eine Erweiterung Vorteile, vorausgesetzt die EASA behält, auch zeitnah, die Kontrolle über die Durchführung der AMC´s.

Ein weiterer, immer wieder angesprochener Punkt, der mit Hr. Banal besprochen wurde, war der MEL-Missbrauch durch Piloten. Regelmäßig wird festgestellt, dass Piloten Störungen nicht, oder erst nach dem letzten Leg eintragen, bzw. vorgegebene Maintenance-Actions selber durchführen (Bird-Strike Inspection, CB-reset von Systemen etc). Selbst wenn eine Störung in der MEL keine Maintenance Action vorsieht, ist ein Dispatch entsprechend im Logbuch zu vermerken. Sehr häufig passiert das nicht. Hr. Banal bestätigt, dass diese Probleme der

EASA bekannt sind und sagt zu, sich mit den Verantwortlichen in der EASA Abteilung „Rulemaking“ diesbezüglich auszutauschen.

Nach den üblichen Berichten des Sekretärs, des Schatzmeisters etc. wurden die eigentlichen Themen des Kongresses besprochen

Umfangreich wurden die bei der EASA anstehenden Änderungen bezüglich Computer-unterstütztes Lernen besprochen. Da eine Arbeitsgruppe bei der EASA noch nicht tätig ist, weiß man auch noch nichts darüber, was die Tiefe und Bandbreite der beabsichtigten Änderungen angeht. Man war sich einig, dass diese Art des Lernens als Unterstützung zu bestehenden Hörsaal-Ausbildungen eine gute Ergänzung sein kann, als alleiniges Element in der Ausbildung Level 1-3 wird es jedoch abgelehnt, ebenfalls Prüfungen übers Internet. Sobald die Arbeitsgruppe installiert ist, wird die AEI einen Repräsentanten dorthin delegieren.

Ein anderer Diskussionspunkt war die NPA 2010-09, die die Einführung des Subpart J in den Part M beinhaltet. Einhellige Meinung der Teilnehmer war, diese Einführung aufgrund der unklaren Struktur und der nicht eindeutigen Verantwortlichkeiten abzulehnen. Dies wurde vom Technical Affair Committee als Votum übernommen und in der entsprechenden Kommentierung der NPA umgesetzt. (Siehe auch Bericht vom ATAC-Meeting)

Ein weiterer Punkt der von den Delegierten umfangreich besprochen wurde, war die Frage nach dem Selbstverständnis als Aircraft Engineer. Viele Delegierten berichteten davon, dass sich im Rahmen der Maintenance Organisationen seit geraumer Zeit der Umstand durchsetzt, dass bei neu zu besetzenden Führungspositionen verstärkt ein Management installiert wird, dass keinen technischen Erfahrungshintergrund hat.

Einhergehend wird seitens der Industrie und mancher NAA´s die Frage gestellt, ob die qualifizierten Aircraft Engineers überhaupt noch nötig sind, oder ob man auf sie verzichten kann. Hintergrund ist die sehr lan-

ge und sehr teure Qualifizierung dieser Berufsgruppe. Einhellige Meinung ist, dass sowohl die Aircraft Engineers, als auch alle anderen Certifying Staff aus dem Dunstkreis des gemeinen "Schmier-Maxe" hinaus müssen und deutlicher klar machen müssen, dass trotz öliger Hände die Professionalität auf einem deutlich höheren Level liegt.

Vergleicht man Umfang und Dauer der Ausbildung eines Piloten mit der eines Certifying Staff B oder C oder gar eines Engineers mit in der Regel einem Universitätsabschluss, dann erübrigt sich die Frage nach der Professionalität, und ob solche Spezialisten überflüssig sind.

Die nächste AEI-Hauptversammlung 2011 findet in Istanbul statt.

NB

Bericht ATAC-Meeting

Bericht ATAC-Meeting der AEI am 23.10.2010 in Amsterdam

Am 23.10.2010 fand in Amsterdam ein ATAC (**A**EI-**T**echnical-**A**ffair-**C**ommittee) Meeting statt, an dem ich als AEI-Delegierter teilnahm. Wesentlicher Punkt dieses Meetings war die Kommentierung der NPA 2010-09.

Diese NPA, die seitens der EASA bedingt durch ihre Wichtigkeit und des Umfanges zweimal verlängert wurde, befasst sich mit Änderungen des Part-M der EU-Vorschrift 2042/2003. Dabei geht es im Wesentlichen um die Einführung eines Subpart J, der die Vergabe aller CAMO–Aktivitäten an andere Organisationen vorsieht. Detailliert bedeutet dies eine Aufweichung bzw. Reduzierung des Umfanges des Subpart G. Zur Erinnerung, der Subpart G der obigen Verordnung befasst sich mit der Organisation von Unternehmen, die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit befasst sind, den sogenannten CAMO´s.

Jetziger Stand ist, dass im Bereich des Commercial Air Transport die Betreibergenehmigung (AOC) mit der CAMO-Genehmigung gekoppelt ist, was bedeutet, der Betreiber ist verantwortlich für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Part-M. Auf die Unterschiede CAMO und CAMO+ möchte ich dabei nicht weiter eingehen. Jetziger Stand ist, dass bereits mit der gültigen Fassung des Part-M die Vergabe von verschiedenen Aufgaben der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an ein anderes zugelassenes CAMO-Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist.

Mit Implementierung des neuen Subpart J soll es nun möglich werden, alle Aktivitäten einer CAMO einzeln an verschiedene andere Unternehmen in verschiedenen EU-Staaten zu vergeben. Problem dabei ist unter anderem, dass in der jetzigen Situation die Verantwortlichkeiten direkt beim AOC-Betreiber, bzw. seiner CAMO liegen; auch diese Verantwortlichkeiten werden in der neuen Regelung auf die Untervertragsinhaber übergeleitet. Ein wichtiger Punkt ist, dass in Zukunft keine Unterscheidung zwischen einer „approved“ und einer „non approved“ CAMO gemacht werden soll, was die Sache nur noch unklarer macht.

Durch zusätzliche Regularien und Maßnahmen versucht man nun, ebenfalls in der Subpart J beschrieben, zumindest der Übersichtlichkeit dieses Geflechtes von Aufträgen und Unteraufträgen Genüge zu tun, gegenteiliges ist jedoch zu erwarten. Geschweige denn davon, dass die nationalen Behörden diesbezüglich einen Überblick behalten können. Der AEI ist der Meinung, dass ein derartiges Geflecht an Unterbeauftragungen und Verlagerung der Verantwortlichkeiten begleitet mit einem Wust an zusätzlichen Anforderungen für die Betreiberunternehmen nicht mit einer Steigerung der Flugsicherheit einhergehen, im Gegenteil, durch die Unübersichtlichkeit der Untervergabe und der fehlenden Übersichtlichkeit durch die Behörden diesem sogar abträglich sind. Der AEI lehnt somit die Einführung des Subpart J in diesem Umfang ab.

Einig war man sich auf dem Meeting, dass eine Vereinfachung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für kleine Betreiber mit nur wenigen Flugzeugen oder nur mit einer Flotte sinnvoll wäre, was auch ursprüngliches Ansinnen der EASA – Working Group war. Diese neue Regelung wurde jedoch so aufgebläht und betrifft dermaßen auch Subpart G Unternehmen, dass diese NPA aus den vorher genannten Gründen abgelehnt, und dementsprechend umfangreich kommentiert wurde.

NB

Thema Instandhaltungsprogramme

Das leidige Thema Instandhaltungsprogramme, oder was wird wann, von wem, wie genehmigt (oder auch nicht) und warum?

Als ich gefragt wurde, ob ich nicht wieder einen Beitrag zur Prüferinfo leisten könnte, habe ich "leider" spontan zugesagt. Es gibt einfach zu viele Themengebiete die sich gegenseitig bedingen und besser gelöst werden könnten. Aber, ich versuche einmal einen nachvollziehbaren Anfang zu finden:
Das "Problem" welches hier angesprochen werden soll ist die Tatsache, dass unsere LBA-Außenstellen und die Zentrale in Braunschweig einige Dinge komplett unterschiedlich handhaben, genehmigen und interpretieren. Dass diese Tatsache auch Auswirkungen auf die Betriebe haben kann, wird später in dem Beitrag hoffentlich deutlich werden.
Vor mir liegt ein vom LBA in Braunschweig genehmigtes, individuelles Instandhaltungsprogramm eines zweimotorigen Kolbenflugzeuges. Gemäß diesem IHP wird das Flugzeug gewerblich (ohne AOC) betrieben. Dieses IHP genehmigt unter anderem den Betrieb beider Motoren über die vom Hersteller empfohlene Betriebszeit hinaus. Grundlage für diese Verlängerung der Betriebszeit ist hier das Prüfprogramm mit Prüfbericht gemäß NfL II-95/00 "Verlängerung der zulässigen Betriebszeiten von Kolbenflugmotoren in Luftfahrzeugen von Luftfahrerschulen".
Bei einem privaten, einmotorigen Flugzeug welches denselben Text im genehmigten IHP stehen hatte, haben wir versucht uns an diese NfL II-95/00 zu halten. Diese NfL verlangt nämlich unter anderem die Genehmigung durch die Behörde. Der Antrag wurde mit der Begründung "privater Betrieb und kein Einsatz zu Schulung" mit dem Hinweis "nicht zuständig" abgelehnt. Vielmehr wäre die Werft (oder doch die CAMO?!?) für die Genehmigung dieser Verlängerung zuständig.
Ein anderes vergleichbares Flugzeug im gewerblichen Betrieb mit AOC wurde von der Behörde wiederum ganz anders behandelt. Eine

Verlängerung der Betriebszeit wurde zwar nicht abgelehnt, hätte aber die Zeit bis zum fälligen OVH der Triebwerke nur unwesentlich hinausgeschoben. Da in diesem Falle eine Preiserhöhung für die überholten Triebwerke bereits angekündigt war, wurde auf die Verlängerung verzichtet. Da dieses Flugzeug kurz vorher einer anderen umfangreichen Inspektion (Cessna SID) unterzogen wurde, war der finanzielle Aufwand hier mit Sicherheit sehr hoch. Das Flugzeug wurde kurz nach dem Tausch der Motoren aus dem gewerblichen Betrieb genommen.
An was soll man sich hier denn halten. Beim letzten Flugzeug werden Kosten verursacht die durchaus hätten verteilt werden können. Der weitere Einsatz des zuletzt genannten Flugzeuges wäre mit Sicherheit bedenkenlos gewesen, zumal der Halter einen OVH nicht abgelehnt hatte, sondern lediglich zu einem späteren Zeitpunkt hätte durchführen wollen.
Beim einmotorigen Flugzeug lief es am Ende darauf hinaus, diese Kontrolle nach NfL II-95/00 durchzuführen und den Motor weiter fliegen zu lassen. Da in diesem Fall die NfL nur als "Leitfaden" zu verstehen war, wurde hier natürlich auch ignoriert dass die NfL eine Verlängerung der Betriebszeit um max. 12 Monate erlaubte.
An dieser Stelle soll erwähnt werden, dass eine Verlängerung der Betriebszeit für das erste Flugzeug in diesem Moment keine Rolle spielte, da beide Triebwerke frisch überholt wurden.

Unsere Behörde in Braunschweig genehmigt also Instandhaltungsprogramme mit Verweis auf eine NfL die,

1. nicht zutreffend auf das jeweilige Flugzeug ist (nicht zur Schulung eingesetzt),
2. von der genehmigenden Stelle selbst nicht angewendet wird, wenn man dies versucht.

Würde unsere eigene CAMO versuchen diese NfL II-95/00 im Zusammenhang mit einem nicht zur Schulung eingesetzten Flugzeug verwenden wollen, würde dieses IHP von unserer zuständigen Außenstelle des LBA abgelehnt werden.

Ich höre schon den Widerspruch, dass das kritisierte IHP mit den NfL II-71/10 und 72/10 ja ohnehin obsolet geworden wäre.
Richtig: Die NfL II-95/00 ist in diesen neuen Instandhaltungsprogrammen in den "nicht genehmigungspflichtigen" Anhang des IHP gewandert. Es ist allerdings nicht davon auszugehen dass die Handhabung der NfL sich dadurch ändern wird. Im Ernst: Diese NfL steht in diesen IHP weil sie sich auf die Betriebszeit von Kolbenflugmotoren bezieht. Die Tatsache dass sie nicht angewendet werden kann (versucht man diese anzuwenden, dann sind sich Braunschweig und die Außenstellen in diesem Punkt zumindest einig) scheint nicht zu interessieren.
In der Regel wird auch einem privaten Flugzeughalter die Anwendung der NfL II-95/00 nicht Recht sein. Beabsichtigt wird vielmehr die Möglichkeit das Triebwerk (oder auch beliebige andere Bauteile) "nach Zustand / on condition" zu betreiben und eine Überholung erst bei Feststellung der Notwendigkeit dazu durchzuführen.
Die erwähnte NfL sieht dies aber gar nicht vor, denn sie erlaubt lediglich eine zweistufige Verlängerung der Betriebszeit um 1x10% und 2x5% oder um max. 12 Monate. - MIT SICHERHEIT nicht das was der Großteil der privaten Flugzeughalter möchte.
Bevor ich hier abdrifte in die "Diskussion" um Betriebszeiten und ähnliches, möchte ich nun nochmal aufzeigen, welche Auswirkungen solche IHP haben:
Meine Nachfrage beim Halter des Eingangs erwähnten Flugzeuges bezüglich des "gewerblichen Betriebes" (Das Flugzeug wird nämlich nicht gewerblich betrieben) und des mündlichen Angebotes dieses IHP zu korrigieren wurde mit Unverständnis und einer gewissen Verärgerung begegnet. Immerhin ist dieses IHP erst vor einem Jahr erstellt und genehmigt worden. Eine Diskussion mit Kunden zu solchen Themen ist in der Regel sehr schwer. Im schlimmsten Fall hat man einen Kunden verloren und wird der "Lüge" bezichtigt.
Betrachtet man die Ausgangslage der genehmigten IHP, so wird dem ersten Flugzeug ein günstiger Betrieb ermöglicht, welches im Endeffekt einen Betrieb "on condition" erlauben soll. Im Falle des dritten Fliegers werden behördlich angeordnet Kosten fällig die am Ende die Aufgabe des gewerblichen Betriebes bewirken. Würde ich dem Halter dieses

Flugzeuges das erste IHP zukommen lassen, wäre er wahrscheinlich genauso enttäuscht und verärgert, immerhin hat hier die Behörde einem anderen gewerblichen Flieger ein gänzlich anderes IHP genehmigt. Zugegeben, der Unterschied besteht im Vorhandensein (oder nicht Vorhandensein) eines AOC. Die größten Unterschiede werden hier jedoch verursacht durch die genehmigende Stelle.
Die EASA versucht die Luftfahrt in Europa zu standardisieren, wie soll das jemals gelingen, wenn dies noch nicht einmal innerhalb eines Landes funktioniert.
Woran es zumindest im Bereich der General Aviation fehlt, sind ANWENDBARE Vorgaben wie Standards eingehalten werden können. Wenn unsere Behörde hierzu aus eigener Kraft nicht mehr in der Lage ist, warum arbeitet man dann nicht z.B. mit dem BPvL zusammen um solche zu erarbeiten?

MK

Prüferstammtisch

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

Mittwoch den 30.03.2011 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

EUROCOPTER
AN EADS COMPANY

Training Academy KASSEL

Aircraft Maintenance Simulation Center
„a real Maintenance Simulation“

Liebe Mitglieder des
Berufsverbandes der Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. und Certifying Staff, BPvL e.V.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, sie über die neuesten Änderungen innerhalb der Training Academy der EUROCOPTER Deutschland GmbH, Standort Kassel zu informieren.

Im September 2010 wurde in Erweiterung der räumlichen Einrichtungen eine Luftfahrzeug-Wartungshalle (ca. 1000qm) in Betrieb genommen.

Die Presse hat darüber einschlägig berichtet.

In Erfüllung der EASA Part 147 Forderungen, zukünftige praktische Ausbildung im sogenannten „real maintenance environment“ durchzuführen, veranlasste uns in der Umsetzung der Forderung das Aircraft Maintenance Simulation Center zu etablieren.

D.h. wir stellen bei der praktischen Ausbildung von Mechanikern und Freigabeberechtigten Personal CAT A, B1-B2 die reale Welt eines Luftfahrzeuginstandhaltungsbetriebes dar.

In Erarbeitung der Konzeption würden wir gerne ihre Meinung hören.

Sie als Prüfer und Certifying Staff sind die Experten, die tagtäglich die reale Welt eines Luftfahrttechnischen Betriebes leben. Wir würden ihnen- als die Fachleute- gerne unser Konzept vorstellen und darüber diskutieren.

Wir laden den Vorstand und interessierte Mitglieder des BPvL e.V. herzlich ein zum Besuch der Training Academy:

Am Freitag 27. Mai 2011, 13:00Uhr

EUROCOPTER Deutschland GmbH
Training Academy Kassel
Minna-Bernst-Str. 1
34131 Kassel

Teilnahmemeldung bitte bis **Freitag 20. Mai 2011** an:

Ansprechpartner:
ARNIM BALDIG
Manager Aircraft Maintenance Simulation
Tel. +49 (0) 561 40071 33
Fax +49 (0) 561 40071 28
arnim.baldig@eurocopter.com

Jubiläen

10 Jahre Mitgliedschaft
Holger Schmucker
Jörg Etges

15 Jahre Mitgliedschaft
Joachim Kocks
Lutz Schindler
Jörg Wittlinger
Marion Nikodem

20 Jahre Mitgliedschaft
Kurt Paulsen
Dieter Schlemann
Rainer Tröbs
Cornelia Korff
Bernhard Huschle
Markus Goldschmidt
Werner Naujokat
Helmut Hüfner

25 Jahre Mitgliedschaft
Gunter Hemmel
Wolfgang Lederle
Jürgen Fenske
Ulrich Wirtz

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	**wernera@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 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 => 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

Quality Newsletter

Unter www.qm-aktuell.com gibt es sehr gute Informationen für jeden Quality Manager bzw. Kollegen die im Qualitätssystem eingesetzt sind. Die Fa. GWI bietet einen wöchentlichen Newsletter an, der immer wieder interessante Themen aufgreift. Der kostenlose Newsletter kann unter der obigen Adresse im Bereich Newsletter Archiv bestellt werden.

Rundschreiben sterben aus

Die altbekannten LBA Rundschreiben werden nach und nach von LBA Merkblättern ersetzt. Wer auf der LBA Website unter dem Link Suchen „Merkblätter“ eingibt gelangt schnell zu den entsprechenden Informationen. Hier finden sich auch der Link zur Anmeldung auf der Mailing List um sofort über Änderungen oder Neuerscheinungen informiert zu werden.

AeroBrief

Die Redaktion vom AeroBrief veröffentlicht jede Woche einen Newsletter mit interessanten Themen aus der Luft- und Raumfahrt, da ist wirklich für jeden etwas dabei. Unter www.aerobrief.com kann man ihn bestellen, er kommt dann regelmäßig per E-Mail.

Part-145 Konsolidiert herausgegeben

Die EASA hat im Dezember den konsolidierten Part-145 veröffentlicht. Für Interessierte steht er im offenen Mitgliederbereich unserer Website zum Download bereit.

A380 Zwischenfall in Singapur

Auf unserer Homepage sind im Mitgliederbereich neue interessante Berichte zum A380 Zwischenfall in Singapur mit Bildern wie sie sonst nicht jeder zu sehen bekommt veröffentlicht. An dieser Stelle vielen Dank an diejenigen, die uns diese Infos zur Verfügung gestellt haben.

Peschke Prüferhaftpflichtversicherung

Obwohl der Umfang der abgeschlossenen Verträge noch immer nicht die Erwartungen erfüllt, hat der Luftfahrtversicherer Peschke den Rahmenvertrag mit dem BPvL erneut verlängert. Aktuelle Antragsvordrucke sind im Mitgliederbereich unserer Homepage verfügbar.

Prüfungsräte gesucht

Wir haben leider keine aktuellen Infos darüber, wer von unseren Mitgliedern noch als Prüfungsrat tätig ist. Durch die Änderungen in der Lizenzierung haben wir einige Themen, zu denen wir die Mitarbeit / Meinung der Prüfungsräte benötigen. Ich bitte alle Prüfungsräte sich mit einer kurzen E-Mail beim Vorstand zu melden.

⇗ Neulich ⇖

Firma:	Innerbetrieblicher Aushang	erstellt durch OE: Revision: erstellt am: Datei-Name Seite:

Betriebsangehörige,

die morgens etwas später kommen, werden höflichst gebeten, äußerst rechts zu gehen, damit sie nicht mit denjenigen zusammenstoßen, die abends etwas früher gehen.

Vielen Dank für Ihr Verständnis

Die Geschäftsleitung

Verteiler											
Schlüssel											

erstellt durch:	genehmigt durch:	gültig ab:

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						

März 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			

April 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	

09. April 2011
Offene Vorstandssitzung
in Kassel.
Details siehe Seite 04.

Mai 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					

Juni 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			

Ende August 2011
Redaktionsschluss
für die nächste
Prüfer Info 02-11

Juli 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

Aktuelle Termine auch auf der Homepage => www.bpvl.de => Mitgliederbereich