BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
02/11

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 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)

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
Hartmut Bartkus	S. 06
Nationale Privilegien	S. 07
Ausschluss von Mitgiedern	S. 09
AEI ATAC-Meeting in London	S. 10
AEI Press Release	S. 13
Webmaster gesucht	S. 16
Geschichte von Bernd	S. 17
Prüferstammtisch	S. 21
Eure Firma auf der BPvL Homepage	S. 21
Jubiläen	S. 22
Interna	S. 23
Letzte Meldung	S. 26
Neulich	S. 27

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

Thomas Becker	=> thb@bpvl.de	=> THB
Norbert Beuing	=> nb@bpvl.de	=> NB
Patrick Köpfer	=> pk@airko.de	=> PK
Bernd Krämer	=> — / —	=> BK

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Was sind unsere Lizenzen heute noch wert? Diese Frage wird immer wieder gestellt, und wenn man sich anschaut wie unsere Lizenzen bei den anstehenden Verlängerungen vom LBA zusammengestrichen oder gar nicht mehr verlängert werden, kann die Antwort bald nur noch heißen „nichts mehr“. Mehrere Prüfer wollten sich damit aber nicht mehr abfinden und haben sich entschlossen, gegen diese LBA-Praxis vorzugehen und haben inzwischen mit Anwaltschaftlicher Hilfe, Klage gegen die Streichung bzw. Nichtverlängerung ihrer Lizenzen eingereicht. Einzelheiten hierzu im Bericht „Nationale Privilegien“.

Dieses Thema wird uns sicherlich auch auf unserer diesjährigen JHV am 15.10.11 in Bückeburg beschäftigen. Turnusgemäß stehen wieder einmal die Vorstandswahlen und Wahlen der Regionalvertreter an. Am Vorabend wird es eine exklusive Führung in einem der größten Hubschraubermuseen der Welt geben. Für die mitreisenden Partner gibt es am Samstag wieder ein interessantes Programm.

Zur Vorbereitung unseres nächsten AEI Annual Congress in Istanbul, hat unser Dachverband zur Mitarbeit bei der Untersuchung zum Thema „Discrepancies at inbound or outbound flights“ aufgerufen. Das AEI Anschreiben ist Bestandteil dieser PI, ein entsprechendes Formblatt findet ihr auf unserer Homepage.

Grundlage für die Verlängerungen der nationalen Lizenzen ist immer noch die NfL II-56/84. Unser Antrag auf Streichung dieser Nfl und Herausgabe einer NfL die den aktuellen Gegebenheiten Rechnung tragen würde, wurde vom LBA mit dem Hinweis auf das bestehende Luftrecht abgelehnt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, welches wir daraufhin angeschrieben haben, hat uns zur Mitarbeit bei der geplanten Änderung der LuftPersV eingeladen. Hierbei können wir hoffentlich unsere Anliegen direkt mit einbringen.

Ende Mai erreichte uns die Nachricht vom Tod unseres Regionalvertreters Hartmut Bartkus. Der Vorstand und weitere Mitglieder aus dem gesamten Bundesgebiet sind zur Trauerfeier nach Hamburg gefahren um Hartmut die letzte Ehre zu erweisen.

Euer Thomas Becker

Einladung zur JHV 2011

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

Die Versammlung findet am

Samstag, den 15.10.2011 um 10:00 Uhr

im Hotel Ambiente in 31675 Bückeburg statt.

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

Eingeladen wurden u. a. der Generalsekretär des AEI, Fred Bruggeman und der Pressesprecher Robert Alway. Sie werden über die aktuellen AEI-Themen berichten.

Für diejenigen, die schon am Freitag anreisen, ist eine Führung im einmaligen Hubschraubermuseum organisiert worden. Beginn der Führung ist um 17:00 Uhr. Danach findet wie immer ein erstes Treffen in lockerer Atmosphäre statt. Für die mitreisenden Damen wird am Samstag ein schönes geführtes Programm angeboten.

Da sich schon viele Teilnehmer angemeldet haben, sind nur noch wenige Zimmer frei. Mitglieder, die noch kommen und im Hotel übernachten möchten, sollten sich frühes möglich, spätestens aber bis zum 22.09.11 bei mir wegen der Zimmerreservierung melden.

Die genaue Hotelanschrift und Wegebeschreibung findet Ihr unter www.ambiente-hotel.de

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Tagesordnung JHV 2011

Entwurf der Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung des BPvL am 15.10.11 um 10:00 Uhr im Hotel Ambiente in Bückeburg

- Eröffnung und Begrüßung
- Wahl eines Schriftführers
- Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Genehmigung der Tagesordnung
- Anträge der Mitglieder
- Jahresbericht des Vorstandes
- Kassenbericht 2011, Haushaltsplan 2012
- Bericht der Rechnungsprüfer
- Aussprache zu den Berichten
- Entlastung der Vorstandes

Mittagspause ca. 13:00 bis 14:00 Uhr

- Bericht vom AEI Annual Congress in Istanbul
- Vortrag von Fred Bruggeman / Robert Alway zu einem aktuellen AEI-Thema
- Vorstandswahlen
- Wahl der Regionalvertreter
- Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
- Verschiedenes
- Schlusswort des Vorsitzenden
- Ende der JHV ca. 16:00 Uhr

Der Vorstand

⇗Hartmut Bartkus gestorben ⇖

Der Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.
trauert um sein langjähriges Mitglied und Regionalvertreter Nord

Hartmut Bartkus

Unser Verein verliert mit ihm einen engagierten und treuen Freund, der in vielen Jahren durch sein umfangreiches Wissen und seinen Einsatz die Geschicke des Vereins mit gestaltet hat.

Hartmut du wirst uns fehlen.

In Trauer und Dankbarkeit nehmen wir Abschied und werden sein Andenken in Ehren halten.

Vorstand und Mitglieder des Berufsverbandes
Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e. V.

THB

Nationale Privilegien

Jeder kennt das Problem bei der Verlängerung der nationalen Lizenzen beim Luftfahrt-Bundesamt, nachdem sich dort das verantwortliche Personal und die Antragsformulare geändert haben. Ich selbst hatte große Schwierigkeiten meine nationale Lizenz vor ca. zwei Jahren verlängern zu lassen und habe dabei auch einige Muster verloren. Nun habe ich mir die Frage gestellt, was denn meine Lizenz noch wert ist und ob ich unter diesen Umständen nochmals einen Antrag auf Verlängerung stellen sollte.

Um diese einfache Frage zu beantworten, hatte ich mich vor ca. einem Jahr mit meinem Anwalt über diese Problematik unterhalten. Nach seiner Meinung wäre meine NP-Berechtigung aufgrund von Bestandschutz nicht auf Anhang II Luftfahrzeuge eingeschränkt und somit noch in vollem Umfang gültig. Dies würde bedeuten, dass ich auch in Zukunft mit meiner NP - Lizenz, Reparaturen und Änderungen an allen Luftfahrzeugen gemäß LuftGerPV und LuftPersV durchführen darf.

Kurzerhand wurde ein Schreiben an das LBA mit der Frage welche Berechtigungen ich mit meiner NP-Lizenz noch habe, verfasst. Leider war die Antwort vom LBA auf dieses Schreiben nicht sehr eindeutig und hat meine Frage auch nicht beantwortet. Das Antwortschreiben bestand vielmehr aus einer Erklärung, welche Gesetze nun angewendet werden und dass die NP-Berechtigungen nur ausgestellt worden wären, damit dem einzelnen Prüfer keine Nachteile entstehen.

Zweiter Versuch. Ein weiteres Schreiben mit der Frage, ob ich an einer Cessna 182 eine große Reparatur gem. LuftGerPV durchführen kann, wurde mit einem ähnlichen Schreiben beantwortet und ich war wieder keinen Schritt weiter. Sämtliche Mitarbeiter des LBA halten sich bei diesem Thema sehr bedeckt, eine klare Aussage zu diesem Thema war auch von meiner Außenstelle nicht zu bekommen.

Ich muss mich schon wundern, warum man als Prüfer vom LBA keine klare Antwort in dieser für uns überaus wichtigen Angelegenheit bekommt und bis heute auch keine Veröffentlichungen durch das LBA bezüglich unserer Rechte erschienen sind. Vom LBA wird nur verbal vermittelt, dass sämtliche NP-Rechte nur noch an Annex II Luftfahrzeugen angewendet werden dürfen. Dabei kommt einem schon der Gedanke, dass hier was faul ist und unsere Lizenzen vielleicht doch nicht so wertlos sind.

Nach vorliegender Aussage des LBA sollten die NP-Berechtigungen eben genau dazu dienen, dass uns Klasse 1 Prüfern keine Nachteile bei der Umstellung auf Europäisches Recht entstehen. Dies ist auch der Maßstab, den der Europäische Gerichtshof regelmäßig an berufsständische Vorschriften auf Europäischer Ebene stellt. Dies bedeutet jedoch für mich ganz klar, dass eine Beschränkung meiner Prüflizenz nicht eingetreten ist und ich auch weiterhin an allen Luftfahrzeugen gemäß LuftGerPV und LuftPersV Nachprüfungen durchführen darf.

Insbesondere ergibt sich auch aus dem Wortlaut der NP-Berechtigung an keiner Stelle eine Einschränkung auf Annex II Luftfahrzeuge. Diese Sichtweise ist offensichtlich vom LBA frei erfunden worden. Sollte jemand ein schriftliches Verbot des LBA für die Durchführung von Arbeiten an EASA Luftfahrzeugen nach Nationalem Recht besitzen, wäre ich für eine Kopie sehr dankbar. Eine Feststellungsklage konnte ich bisher nicht einreichen, da mir das LBA die Ausübung meiner NP-Rechte bis heute nicht untersagt hat.

Momentan wird es einem bei der Verlängerung der NP-Lizenz nicht einfach gemacht, da für die NP-1 Lizenz zusätzlich auch umfassende Nachprüfungen als prüfpflichtige Arbeiten gefordert werden. Hierfür hat das LBA eine Bekanntmachung des Bundesministeriums für Umwelt und Verkehr aus dem Jahre 1993 herangezogen und das Formblatt I712 entsprechend abgeändert.

Gemäß NFL II-56/84 sind aber nur vier prüfpflichtige Arbeiten, egal welcher Art für die Verlängerung ausreichend. Erschwerend kommt noch hinzu, dass nur Arbeiten an Annex II Luftfahrzeugen akzeptiert werden sol-

len. Selbst wenn man an einem baugleichen Muster, welches nach EASA zugelassen ist, Arbeiten durchführt, sollen diese Arbeiten für die Verlängerung der NP-Lizenz nicht anerkannt werden.

Dies ist mit dem Sinn und Zweck der Vorschriften, die ein „in Übung halten“ gewährleisten sollen, nicht zu vereinbaren. Für das technische Vermögen eines Prüfers darf die Zulassungsart des Luftfahrzeugs, an dem er Arbeiten durchführt, keine Rolle spielen. Da ich nicht der Einzige bin, der mit diesen Problemen zu kämpfen hat, sind mittlerweile drei weitere Prüfer hinzugekommen, welche sich von meinem Anwalt bei der Wahrnehmung ihrer Rechte bei der Verlängerung Ihrer NP-Lizenz vertreten lassen. Die Angelegenheit wird nun vor Gericht entschieden. Ich bin der Meinung es sollte alles getan werden, um unsere Lizenzen und Rechte zu erhalten, denn wer weiß, was in Zukunft noch alles kommt.

Sollte jemand von Euch dieselben Erfahrungen oder die gleichen Probleme haben und Hilfestellung benötigen, wäre ich gerne bereit hier unterstützend tätig zu werden und einen Kontakt zu meinem Anwalt herstellen.

PK

Ausschluss von Mitgliedern

Das folgende Mitglied ist gemäß Vorstandsbeschluss vom 15.10.2010 von der Mitgliederliste des BPvL gestrichen worden:

Herr Marcel Grund

THB

⇨Neues vom AEI ⇦

Bericht von der AEI ATAC-Konferenz am 05. April 2011 in London

Am 05.04.11 fand in London eine Konferenz der ATAC (AEI-Technical-Affair-Committee) statt, an der ich als BPvL-Delegierter, als auch weitere 18 Mitglieder der AEI teilnahmen. Am weitesten angereist waren die Teilnehmer aus Pakistan und Indien. Wesentlicher Inhalt dieser Konferenz waren die im Jahre 2011 anstehenden Änderungen bestimmter Regularien und Verordnungen. Von ziemlicher Bedeutung dabei ist, dass über die IATA wohl versucht wird, die Befugnisse der nationalen Luftfahrtbehörden einzuschränken. Für Interessierte ist dies nachzulesen in den „IATA Guidance Material for Engineering and Maintenance“.

Offensichtlich überträgt sich der finanzielle Druck der Wirtschaftskrise, der auch vielen Airlines zu schaffen macht, auch auf die EASA: im speziellen lässt sich erkennen, dass die Schieflage, in der sich auch namhafte große Airlines befinden, sich eindeutig auf die gesamte Luftfahrt auswirkt. Als Beispiel seien dabei die Überlegungen hinsichtlich der Implementierung sogenannter B1/B2 Support Staff, eine Art „abgespeckter“ B1/B2 lediglich für den Base-Bereich zu nennen. Die Regularien, die in der 145a_30(h) relativ klar beschrieben sind, sollen nunmehr so abgeändert werden, dass ein B1/B2 auf Dauer nicht mehr benötigt wird. Siehe auch GM.66.A.20(b)2.

Gerade die NPA bzgl. des Single und Multiple Release hat gezeigt, dass in

Hinsicht auf die Verantwortlichkeiten der B1/B2 und der CAMO bezüglich CAMO-RELEASE TO SERVICE bei allen Beteiligten die Vorstellungen deutlich differieren. Die Überlegungen bezüglich des Single Release zielen darauf ab, die Befugnisse der B1/B2 zu umgehen. Bei der Frage der CAMO-CRS liegen der AEI Erkenntnisse vor, dass bereits jetzt schon in Einzelfällen CAMO`s bei AOG`s, Freigaben ohne Beteiligung eines B1/B2 erteilt haben. Ein Unding wenn man überlegt, dass ein normaler Ingenieur ohne B1/B2 Qualifikation, aufgrund mangelnder Systemkenntnisse die Tragweite einer solchen Entscheidung gar nicht abschätzen kann. Die Einstellung der AEI in diesem Punkt ist eindeutig und klar: Keine Beteiligung der CAMO ohne lizenziertes Personal beim CRS.

Eine weitere Umgehung der B1/B2, oder der licensed engineers durch Verminderung der Qualifikationsmerkmale bzw. Umgehung ihrer CRS-Kompetenz seitens verschiedener NAA`s und der EASA unter dem Druck der Luftfahrtindustrie, namentlich führender Airlines, muss gestoppt werden. Flugsicherheit kann und darf nicht zu einem geflügelten Wort werden.

Fazit: CAMO-Release und Support-Staff Regularien = Ende der lizensierten Entscheidungsträger.

Allgemein kann man sagen, dass es trotz einer eindeutigen Vorschrift 2042/2003 bezüglich der Lizensierung noch keine Harmonisierung im EASA Geltungsbereich gibt. Die Verfahren, die die verantwortlichen NAA`s bei der Lizensierung des Personals anwenden, sind alles andere als einheitlich.

Eine Erneuerung, die mittlerweile bei der EASA Rulemaking vorliegt, ist die Einführung eines elektronischen Techlog, ein Verfahren, dass jetzt schon mehr Fragen als Antworten hat.

Die AEI hat auf dieser Konferenz einige Strategien beschlossen, um dem Geplanten mit entsprechenden Möglichkeiten entgegen zu wirken. Eine wichtige Möglichkeit ist u.a. die, ihr Teilnahmerecht an den EASA-Workgroups deutlicher in Anspruch zu nehmen um in allen wichtigen Ar-

beitsgruppen vertreten zu sein.

Einige weitere Betätigungsfelder, in denen die AEI aktiv ist:

Arbeitszeiten: Die AEI hat Erkenntnisse darüber, dass es im EASA Bereich zum Teil massive Arbeitszeitüberschreitungen gegeben hat. Als Beispiele wurden genannt, dass in einer Gesellschaft Mitarbeiter 61 Tage a´ 12 Arbeitsstunden nacheinander gearbeitet haben, in anderen Fällen sind durchgehend 40 Std und mehr gearbeitet worden sowie ausschließliche Nachtschichten über viele Monate.

Die AEI hat die EASA aufgefordert, in Anlehnung an die EU Working Time Directive (2003/88/EC) eine entsprechende Regelung in den Part 145 aufzunehmen. Die EU-Directive lautet ähnlich wie das deutsche Arbeitszeitgesetz.

MEL, Beanstandungsmeldung: Ein Dauerbrenner bei der AEI. Bei manchen Airlines werden die Piloten angewiesen, Defekte erst auf dem letzten Leg zu melden, bzw. die MEL auf den Defekt hin auszulegen. Dieses steht zurzeit unter intensiver Beobachtung der AEI.

Manuals in Landessprache: Grundsätzlich müssen Manuals, die am Flugzeug benutzt werden, (nicht Gesetze oder Verordnungen) in englischer Sprache abgefasst sein. Da, wo Fluggesellschaften diese zum Vorteil ihrer Mitarbeiter in der Landessprache verwenden, muss sichergestellt sein, dass diese Manuals durch autorisierte Übersetzer übersetzt wurden. Die AEI hat festgestellt, dass in manchen Ländern Fluggesellschaften diese Manuals durch Menschen, die zum einen keine Qualifikation als Übersetzer und schon gar nicht einen technischen Hintergrund besitzen, übersetzt wurden. Die AEI hat die EASA diesbezüglich zu einer Stellungname aufgefordert.

NB

AEI Press Release

AEI Congress in Istanbul 05-09 October 2011

Amsterdam 30 August 2011,

The 39th AEI (Aircraft Engineers International) congress will be held in Istanbul from the 5th – 9th October. This annual gathering of aviation professionals offers Licensed Aircraft Engineers a platform to voice their opinions and concerns on current trends within civil aviation.

Top of the agenda is the growing concern that airline outsourcing of maintenance is leading to a lack of direct oversight and therefore control of maintenance activities carried out on commercial passenger aircraft. Although airlines are very keen to claim that "safety is paramount", increasing safety related incidents suggest the opposite. However credit where credit is due and AEI welcomes the fact that after many years of warning about safety standards within Europe, the European commission has finally acted. It has been an open secret for some time now that even large NAA's have allowed their oversight of airlines to become compromised. With an increase in safety related findings uncovered within European airlines by the SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) programme, the EU could no longer ignore the situation. Therefore in April 2011 and to Germany's embarrassment, the European Union went public and published German related safety issues in Europe's airline operator blacklist. (390/2011)

Regrettably however the European Commission continues to move very slowly on the issue of fines and penalties for breaches of aviation safety regulations. The American FAA has been fining US airline operators for many years now and to great success. Large fines and inevitable negative publicity acts as a strong incentive for airlines to ensure safety is truly paramount. Airlines in the United States are named and shamed by such actions and this can only be in the best interests of both the passenger and safety. Therefore the ongoing EU consultation into introducing a similar

system into Europe is to be welcomed but there are concerns that the process has lost momentum leaving European Airlines able to continue to hide their safety lapses behind a cloak of secrecy. AEI would like to see renewed vigour on this issue from European politicians and particularly DGTREN (European Department for Transport).

AEI will also be raising their concerns about the constant attempts by airlines to undermine the Licensed Aircraft Maintenance Engineers safety function. These engineers are fighting the safety and standards war on the front line. Their job is to ensure that every single operational aircraft is safe and fit for the next flight. To ensure safety is monitored objectively, Licensed engineers are examined independently to their employers. On achieving a successful examination result, a maintenance licence is then issued. This should provide the engineer with an element of independence from the airline. The licensed engineer remains the only person authorised to certify that an aircraft is ready to return into commercial service following maintenance.

On that basis one would expect these safety professionals to be supported in their task of ensuring that commercial aircraft are safe. Unfortunately airlines very often take a different view and consider such safety professionals as a cost factor or even burden. Although current aviation regulations contain clear and specific references to the responsibilities of these engineers, regulators including EASA (European Aviation Safety Agency) have failed to enforce these requirements. The result is that airlines have been able to severely reduce the licensed engineers influence. This has already led to a significant increase in incidents. Congress will be re-emphasizing to regulators and airlines alike the important role of the Licensed Engineer within the aircraft maintenance realm.

Unfortunately an issue previously raised by AEI that just will not go away is the non reporting of aircraft defects and abuse of the minimum equipment list (MEL). It is regrettably becoming common practice that commercial airlines are supporting the reporting of aircraft technical defects not when they occur but rather when convenient to rectify. The latest AEI investigation reveals a disappointing deterioration of the situation. Again

there appears to be no real will from regulators to deal with this issue and so Congress will be discussing plans to publish its own blacklist.

With constant pressure applied by airline management to cut costs in order to apparently remain globally competitive, new worrying trends are beginning to appear. With airlines scrutinizing engineers terms and conditions there is a real risk of increased industrial action activity. Recent strike action has witnessed managers and pilots performing and signing for maintenance in order to ensure a flight takes place. Such behaviour is ill advised as these actions quite simply do not ensure that safety standards are maintained. This behaviour has even infiltrated one of Europe's largest airlines who did not hesitate to ignore European law by allowing maintenance to be certified by unqualified staff in order to meet the flight schedule; this despite the airline itself having suffered a number of accidents in recent years. The fact that management support such activities apparently unconcerned about the safety consequences raises serious concerns about the integrity of the national authority's oversight of the airline.

AEI therefore remains very concerned about airline behaviour during strikes and especially the role of the National Authorities who should be extra vigilant when airline maintenance personnel are involved in industrial action. AEI has received evidence of illegal practices and will determine what further actions are to be taken during Congress. It is our view that the travelling public should be fully aware that safety levels are often significantly reduced during periods of industrial action. Furthermore it is not acceptable for regulators to turn a blind eye to malpractice during periods of industrial tension whilst those found to be working outside the law should be punished.

Last but not least is the issue of Whistle Blower protection. Although legal protection for whistle blowers has been embedded in European law since 2008, there remains a long path ahead before real protection takes effect. Unfortunately the current situation reveals that the regulations are only paid lip service leaving individuals concerned about safety wide open to the consequences of speaking out which is often loss of employ-

ment.

Although the EU has obviously made some effort on this issue a lot more is required before we have true transparency of safety related issues. It is completely unacceptable for brave individuals who are prepared to challenge airlines attempting to undermine safety to suffer consequences of any form. All involved parties must adopt a supportive approach in order to encourage reporting. Open reporting, free of reprisals, is a fundamental element of any safety system. Therefore it should be the primary goal of both regulators and lawmakers to ensure that the prescribed safety systems actually deliver safety benefits.

Fred Bruggeman
AEI Secretary General

Webmaster gesucht

Webmaster für BPvL Homepage gesucht

Der Vorstand braucht Unterstützung und sucht dazu ein Mitglied, das sich um unsere Homepage kümmern kann.

Zu seinen Aufgaben gehört die Pflege unserer Homepage, der Kontakt zu unserer Homepage Designerin und bei Bedarf auch zum Programmierer.

Kenntnisse der Programme NVU und FileZilla werden vorausgesetzt.

Wer sich berufen fühlt, sollte sich mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

THB

Geschichte von Bernd

Geschichte und Geschichten meines Flugzeugmechaniker- und Prüferdaseins.

Alles begann mit der Lehre bei der Lufthansa in Hamburg. Das Lernen in der Lehre war für mich hervorragend, mein Vorteil war, ich konnte denken. Die Lehre bedeutete für mich, ich konnte Flugzeuge kennen lernen.

Die Boeing 727 kam zum ersten Mal nach Hamburg, als Vorführexemplar und war damals brandneu. Es wurde als Typ der Lufthansa zum Kauf angeboten. Die Jet Transport Geschichte nach dem Krieg fing in Deutschland bei der Lufthansa mit der Boeing 707 und 720 an. Damit wurden die Super Constellation und andere Muster abgelöst, die uns mit Amerika und dem Rest der Welt verbunden hatten. Man sagte, die Constellation wäre trotz der vier eingebautenTriebwerke das beste dreimotorige Flugzeug ihrer Zeit, denn eins der vier Kolbenschüttler fiel bestimmt aus. Die Flugzeit zwischen Deutschland und Amerika betrug mit der Conny vierzehn/ fünfzehn Stunden.

Ein weiteres Flugzeugmuster während dieser Zeit war die Lockheed Elektra, auch ein Flugzeug mit großer Reichweite, angetrieben durch vier Turboprop-Triebwerke. Es war nicht so schnell wie die neuen Jets von Boeing, DC (Douglas Commercial) oder Airbus aber sie waren sehr zuverlässig. Die Lufthansa hatte für den Nahbereich die Convair 440, ein Flugzeug mit Kolbentriebwerken ähnlich denen der Conny. Für die Lufthansa kam als nächster Schritt auch der Turboprop. Das Flugzeug war eine Vickers Viscount. Vier Triebwerke mit vier Propellern. Die Viscount wurde auch Wellblech-Flugzeug genannt, denn bei ungemütlicher Luft hat das Blech der Tragflächen diese Form angenommen. Wenn man während des Fluges aus dem Fenster heraussah konnte man die wellige Form der Tragflächen sehr gut beobachten. Allerdings nur bei Turbulenzen.

Im Anschluss, d.h. nach der Propellerzeit begann die Jet-Zeit. Die Fortbewegung wurde schneller. Propellerflugzeuge haben meistens gerade Tragflächen und bei den schnelleren Jetflugzeugen sind sie nach hinten abgewinkelt. Die Aerodramatik hat hier zugeschlagen, denn so wird der Luft eine geringere Geschwindigkeit vorgegaukelt.

Nach fünf Jahren bei der Lufthansa endete meine Zeit dort. Geplant hatte ich ein Studium, um Ingenieur für Luftfahrttechnik zu werden. Doch Wollen und Können passt oft nicht zusammen. Mir fehlte das Geld. Nach einem halben Jahr habe ich das Studium an der damaligen Ingenieur-Schule aufgegeben.

Durch die Liebe kam ich zur Luftfahrttechnik zurück. Ich bekam eine Frau (wichtig) und einen Job als Mechaniker bei der Charter Fluggesellschaft „AVIACTION“ mit ihren drei Fokker F 28. Ein Jahr ging alles gut. Doch dann kam die Pleite der Gesellschaft und ich wurde arbeitslos.

Eine neue Arbeitsstelle war schwierig zu bekommen und zur Lufthansa wollte ich nicht. Aber die Schule von Henschel in Kassel bot die Ausbildung zum Prüfer an. Für mich haben die Vorbereitungen alle geklappt; ich fand ein bezahlbares Zimmer in Calden und das Lernen konnte losgehen. Nach der Ausbildung und bestandenen Prüfungen war ich nun ein Prüfer Kl. 2. Als Muster hatte ich eine Cessna 150 gewählt, doch der Prüfungsrat bei der Musterprüfung hat mich überredet, doch gleich die Cessna 172 mit einzubeziehen.

Zurück in Hamburg fand ich einen Job in Hartenholm/Schleswig-Holstein bei einer Fliegerschule, der Nordflug. Nach kurzer Zeit wurde ich Werftleiter. Die Kleinfliegerei war neu für mich, aber auch interessant. Ich war verantwortlich für die eigenen Ausbildungsflugzeuge und für Kunden, die ihre Wartung bei der Nordflug machen ließen. Insgesamt waren Ausbilder, Techniker, Kunden und Büro- sowie Restaurantleute wie eine große Familie. Ich wurde auch verdonnert, das Fliegen zu lernen. Es war eine neue Erfahrung und Erlebnis.

Nach geraumer Zeit wechselte der Eigentümer und damit auch das Flair

des Flugplatzes. Grund für mich, mir eine neue Arbeitsstelle zu suchen. Fündig geworden bin ich in Hamburg bei der Firma Deutscher Aeroexpress. Dieser, mein neuer Arbeitgeber, offerierte Wartung- und Überholung von Flugzeugen bis 5,7 t sowie Überholung von Kolbentriebwerken und weiterer Aggregate. Dieser Job hat sich sehr gut entwickelt, und ich bin dort viele Jahre geblieben. Gelernt habe ich sehr viel. Vor allen Dingen wurde mein Vermögen, Situationen zu beurteilen sehr geschärft. Dokumentationen zu erstellen und zu bearbeiten war für mich normale Arbeit. Kunden waren wichtige Personen. Sie brachten uns das Geld. Aber Sicherheit stand immer an erster Stelle.

Mein direkter Chef, der Qualitätschef der Firma, Heinz Baier, Prüfer Kl.1 Nr.1 hat mir viel von seinen Erfahrungen in vielen Bereichen vermittelt. Kundengespräche waren immer sehr wichtig. Heinz war ein sehr guter Fachmann und hatte auch das Lehren gut drauf. Er war ebenso Prüfungsrat für das Luftfahrt Bundesamt und prüfte Lizenzaspiranten.

Heinz Baier wurde leider sehr krank. Das bedeutete für den Aeroexpress, sie brauchten einen neuen Kl. 1 Prüfer, denn Heinz würde nicht wiederkommen. Ich wollte keinen neuen Chef und begann die Ausbildung dafür. Diesmal bei der Lufthansa in Hamburg. Es hieß wieder einmal die gleiche Theorie lernen. Es hat geklappt und ich wurde Kl. 1 Prüfer. Meine Musterlizenzen waren inzwischen pauschal bis 5,7 t eingetragen und umfassten alle Bauweisen.

Nach einiger Zeit begann eine neue Aera. Die Firma contactair aus Stuttgart fragte uns, ob wir eine deHaviland Dash 8 in Hamburg warten könnten. Wir sagten ja und ein Vertrag wurde geschrieben. Dies bedeutete, die Voraussetzung für eine Lizenzierung der Firma und des Personals zu schaffen. Der nächste Flug nach Kanada wurde für mich gebucht und dann hieß es vier Wochen Lehrgang in Toronto. Die Prüfung war okay und die Bestätigung von deHavilland war in meiner Tasche. Überall gab es grünes Licht, nur von mir wollte das LBA einen Nachweis über praktische Tätigkeiten an diesem neuen Muster. Also noch mal Canada. Diesmal kurz vor den Rockies. Als die sechs Wochen vorüber waren, bekam ich die Nachricht, dass der Aeroexpress Insolvenz angemeldet hatte.

Die Kundenfirma, die contactair in Stuttgart hat dann mich und einige unserer Mechaniker „eingefangen“, denn die Dash 8 sollte ja aus Hamburg heraus für die Lufthansa fliegen. So ist die Welt. Der Betrieb mit diesem Flugzeug war sehr gut. Die Crews konnten fliegen und die Technik funktionierte. Nach geraumer Zeit gab es einen Wechsel. contactair Ableger Hamburg wurde geschlossen und Hamburg airlines begann. Neue Dash 8`s kamen und ein neuer Betrieb fing an. Es war aufregend. Wir waren die erste deutsche Airline die in den jetzt offenen Osten flog. Riga, Tallin und Königsberg waren unsere Ziele. Einige Jahre ging es technikseitig gut. Eine BAe 146 wurde geleast und eingesetzt und technisch betreut. Saarbrücken wurde als Stützpunkt ausgebaut.

In diesen neun Jahren war ich auch als Prüfungsrat für das LBA tätig und konnte viel von dem, was Heinz Baier mir beigebracht hatte verwenden. Von dieser Zeit kann ich auch schreiben, dass es kein einziges Mal ein sicherheitsrelevantes Problem an den Flugzeugen für die Technik entstand. Probleme gab es natürlich. Nur ein Flugzeug das steht, hat meist keine.

Eugen Block, der Besitzer der Hamburg Airlines, hatte nach diesen Jahren nicht mehr das Interesse, immer wieder Kapital in die Fliegerei zu transferieren und löste die Hamburg Airlines auf.

Ein neuer Abschnitt begann für mich. Es ging etwas hin und her. Eine Wartungsfirma für Kleinflugzeuge in Lübeck habe ich mit aufgebaut, doch es fehlten die Kunden. Weiterhin habe ich Flugzeugtechnik unterrichtet und war als Prüfer für die Firmen Cirrus und Aerotechnik tätig. Ich wurde auch Mitglied in der Oskar Ursinus Vereinigung. Diese ist ein Zusammenschluss von Menschen, die sich ein selbst konzipiertes oder ein Kit – Flugzeug bauen. Solche Leute berate und begleite ich. Und dieses tue ich immer noch.

Mittlerweile bin ich ein Rentner und nur die OUV begleite ich noch. Und, wie Sie lesen, immer noch mit der Fliegerei verbunden.

BK

Dies ist die stark verkürzte Fassung aus dem Berufsleben von Bernd. Den kompletten Bericht findet ihr auf unserer Homepage unter: Downloads/ Geschichte und Geschichten von Bernd

THB

Prüferstammtisch

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

Mittwoch den 28.09.20101 um 19:30 Uhr in Hügelsheim

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

THB

Eure Firma auf der BPvL Homepage

Wir wollen auch nach außen hin zeigen, in welchen Firmen unsere Mitglieder tätig sind. Hierzu planen wir auf der ersten Seite unserer Homepage einen zusätzlichen Button, hinter dem dann die Firmen mit Logo aufgeführt sind. Die Namen der Mitglieder sollen dabei nicht genannt werden. Wir brauchen hierzu euer Einverständnis dafür, euer jeweiliges Firmenlogo verwenden zu dürfen. Wir haben dazu im Downloadbereich eine entsprechende Erklärung vorbereitet, die ihr bitte ausfüllt und uns zuschickt.

Im Gegenzug würde es der Vorstand begrüßen, wenn jedes Mitglied, dass über eine eigene Homepage verfügt, den Link zum BPvL auf seiner Homepage veröffentlichen würde. Dies wäre ein weiterer kleiner Schritt, den BPvL bekannter zu machen und eine Möglichkeit, weitere Prüfer für eine Mitgliedschaft zu gewinnen

THB

Jubiläen

10 Jahre Mitgliedschaft

Roland Klöpper
Henning Christen

15 Jahre Mitgliedschaft

Matthias Geiger
Falko Berner
Rolf Mailänder
Thomas Bartmann

20 Jahre Mitgliedschaft

Arnim Baldig
Hansjörg Streifeneder
Friedhelm Schwarz
Reiner Herrman
Daniel Püttner
Wolfgang Krombach
Roman Beckmann
Bernd Krämer
Dieter Latus
Steffen Herrmann
Martin Birkmann

25 Jahre Mitgliedschaft

Ulrich Lehmann
Bernd Riepe

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

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Interna

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	zur Zeit nicht besetzt	
West	Ulrich Wirtz	**uli@bpvl.de**
Ost	Steffen Hermann	**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 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

Forum abgeschaltet
Da sich außer Spam E-Mails im letzten Jahr nichts in unserem Forum getan hat, haben wir beschlossen es in der jetzigen Form abzuschalten und ein neues Forum zu installieren, welches dann auch mit den Login Daten unserer neuen Homepage funktioniert. Das neue Forum ist zurzeit in Arbeit.

EASA Workshop zum Part M
Am 27.10.2011 findet in Köln bei der EASA ein Workshop zum Thema „Part M“ statt. Hauptthema ist die Auswirkungen des Part M auf die General Aviation. Anmeldungen unter: http://www.easa.eu.int/events/events.php?startdate=27-10-2011&page=Part-M_GA_Workshop

PI und Beitragsrechnung weiterhin per Post
Die Resonanz auf das Angebot die Beitragsrechnung und die Prüferinfos zukünftig auch per E-Mail Anhang zu verschicken ist nur von zwei Mitgliedern angenommen worden. Die Prüferinfo und die Beitragsrechnungen werden also weiterhin per Post an alle verschickt.

A & P Lizenz in Europa
Wer hat in letzter Zeit eine FAA A&P Lizenz gemacht und kann uns darüber berichten, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen und welche Hürden zu bewältigen sind um eine FAA A&P Lizenz machen zu können.

Fehlende Mitgliederbeiträge
Trotz Zahlungserinnerung haben wieder einmal 3 Mitglieder ihren Beitrag für 2011 noch nicht überwiesen. Die Herren stammen aus Seth-Ekhoct, Saarbrücken und Billigheim. Vielleicht klappt’s ja auf diesem Wege.

THB

Neulich

Here are some actual maintenance complaints submitted by US Air Force pilots and the replies from the maintenance crews. "Squawks" are problem listings that pilots generally leave for maintenance crews.

Problem: "Left inside main tire almost needs replacement."
Solution: "Almost replaced left inside main tire."

Problem: "Test flight OK, except autoland very rough."
Solution: "Autoland not installed on this aircraft."

Problem: "The autopilot doesn't. "
Signed off: "IT DOES NOW."

Problem: "Something loose in cockpit."
Solution: "Something tightened in cockpit."

Problem: "Evidence ofhydraulic leak on right main landing gear."
Solution: "Evidence removed. "

Problem: "DME volume unbelievably loud. "
Solution: "Volume set to more believable level."

Problem: "Dead bugs on windshield. "
Solution: "Live bugs on order."

Problem: "Autopilot in altitude hold mode produces a 200 fpm descent."
Solution: "Cannot reproduce problem on ground."

Problem: "IFF inoperative."
Solution: "IFF inoperative in OFF mode."

Problem: "Friction locks cause throttle levers to stick."
Solution: "That's what they're there for. "

Problem: "Number three engine missing. "
Solution: "Engine found on right wing after brief search. "

September 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		

15. Oktober 2011
Jahreshauptversammlung
in Bückeburg
Details siehe Seite 04 + 05.

Oktober 2011

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

November 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				

Dezember 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	

Januar 2012

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					

Ende Januar 2012
Redaktionsschluss
für die nächste
Prüfer Info 01-12

Februar 2012

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				

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