BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
01/12

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2012

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 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 offenen Vorstandssitzung in Kassel	S. 04
Bericht zur JHV in Bückeburg	S. 05
Das neue Luftrecht	S. 10
Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen	S. 14
Bericht vom AEI Annual Congress in Istanbul	S. 18
Neues vom AEI	S. 22
EASA Part-M Task Force	S. 23
Bericht von Bernd, Teil 2	S. 24
Schaltet die Handy`s aus	S. 26
Neues vom LBA	S. 30
Prüferstammtisch	S. 30
Umfrage zu den Stempeln	S. 31
Jubiläen	S. 32
Interna´s	S. 33
Letzte Meldung	S. 36
Neulich	S. 37

Impressum

Unsere Autoren

- Thomas Becker => THB
- Norbert Beuing => NB
- Martin Gauding => MG
- Bernd Krämer => BK
- Holger Möhrke => HM

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Das BMVBS hat Ende 2011 einen Entwurf zum neuen Luftrecht veröffentlicht. Größte Auswirkungen für uns hat die komplett überarbeitete LuftPersV, die sich jetzt stark an den EASA Part-66 anlehnen wird.

So wird es den Prüfer Klasse 1 zukünftig nur noch für Luftschiffe geben und der Prüfer Klasse 2 wird ganz abgeschafft. Die Klassen 3, 4 und 5 wird es zwar noch weiterhin geben, aber mit fortschreitender Europäisierung wird davon wohl letztendlich irgendwann auch nur noch die Klasse 5 übrig bleiben. Für die Freigabe nach Instandhaltungen an Annex II Lfz soll zukünftig die Part-66 Lizenz mit einem pauschalen NP Anhang ausreichen. Es soll aber zukünftig keine zwei Lizenzen mehr mit den gleichen Mustereinträgen nebeneinander geben. Das heißt für viele von uns, sich von unseren mit viel Schweiß und noch mehr Geld in den Jahren erworbenen nationalen Lizenzen, endgültig zu verabschieden. Das LBA ist vom BMVBS beauftragt worden, bis zur Inkraftsetzung der neuen Verordnung, im September 2012, diese entsprechend umzusetzen.

Auch die EASA hat am 21.10.2011 die Commission Regulation No. 1149/2011 herausgegeben, die einen komplett überarbeiten Part-66 enthält. Diese wird aber schon zum Juli dieses Jahres in Kraft treten. Auch hier muss das LBA die Umsetzung vorantreiben.

Die EASA hat weiterhin mit Policy Paper vom 20.06.2011, die nationalen Behörden aufgefordert, Annex II Lfz. nicht weiter mit Bezug auf die Part-145 Regularien zu überwachen, instandzuhalten und freizugeben. Die Anwendung der EASA Regularien ist ausschließlich auf die hierfür vorgesehenen Lfz. beschränkt. So müssen die Bundespolizei und alle Länderpolizeien, die bereits zur Instandhaltung ihrer Lfz. nach EASA Regularien zugelassen sind, dieses wohl wieder rückgängig machen. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass Lfz. die aufgrund ihrer Einsatzart zwischen Annex II und EASA Regularien wechseln, zukünftig über zwei Lufttüchtigkeitsnachweise verfügen müssen. Diese Ansicht wurde zumindest bei einem EASA Workshop so vertreten.

Eine Premiere gibt es ebenfalls zu vermelden. Wir haben mit Holger Möhrke unser erstes Mitglied in einer EASA Arbeitsgruppe in Köln. Das Thema sind Reduzierungen von Forderungen des Part-M für die General Aviation. Wir sind glücklich darüber, mit Holger einen kompetenten Vertreter gefunden zu haben und wünschen ihm einen starken Willen und das nötige dicke Fell bei dieser schweren und anspruchsvollen Aufgabe.

Euer Thomas Becker

Einladung zur offenen Vorstandssitzung

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ und

Besuch der Eurocopter Training Academy in Kassel am

Samstag, den 14. April 2012 ein.

Wer am Besuch der Training Academy teilnehmen möchte, sollte bereits um 12:30 Uhr in Kassel sein. Treffpunkt ist der Eingang an der Minna-Bernst Str. 1 in 34131 Kassel. Die Führung durch eine der modernsten Ausbildungseinrichtungen Europas incl. „Aircraft Maintenance Simulation Center“ wird durch unseren Arnim Baldig organisiert.

Nach der ca. zweistündigen Führung mit anschließendem Fachsimpeln über die zukünftig Ausbildung des luftfahrttechnischen Personals, fahren wir zum Waldhotel Schäferberg um unsere eigentliche Sitzung durchzuführen. Beginn ist diesmal erst um 16:00 Uhr.

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 E-Mail. Bitte rechtzeitig melden, da wir nur ein begrenztes Kontingent an Zimmern zur Verfügung haben und sich bereits mehrere Mitglieder angemeldet haben. Weitere detailliert Infos zum Besuch bei ECD gibt es nach der Anmeldung. Ich hoffe auf zahlreiche Teilnahme zu diesem interessanten Nachmittag.

Thomas Becker
1. Vorsitzender

JHV 2011

Bericht zur Jahreshauptversammlung am 15.10.2011 in Bückeburg

Beginn der Jahreshauptversammlung um 10:00 Uhr mit 29 Mitgliedern und zwei Gästen.

Eröffnung und Begrüßung

Der Vorsitzende Thomas Becker begrüßt alle anwesenden Mitglieder und als Gäste den Generalsekretär des AEI, Fred Bruggeman und den frischgebackenen Präsidenten des AEI, Robert Alway.
Herr Neitzert, Ausbildungsleiter der Lehrwerkstatt der Bundeswehr, der ebenfalls eingeladen war, musste leider aufgrund einer kurzfristigen Dienstreise absagen.

Wahl des Schriftführers

Holger Möhrke stellte sich als Schriftführer zur Verfügung.

Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung

Der Vorsitzende stellt fest, dass die Einladungen zur JHV satzungsgemäß, spätestens 4 Wochen vor dem heutigen Termin, verschickt wurden und somit ordnungsgemäß erfolgt sind.

Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit gem. Satzung fest. Im Anschluss stellen sich Gerhard Kürten als Wahlleiter, sowie Thorsten Chmielewski und Joseph Breu als Stimmenzähler für die heute anstehende Wahlen zur Verfügung.

Anträge der Mitglieder

Die Anträge der Mitglieder betreffen die Themen: DAEC und ELT.

Genehmigung der Tagesordnung

Thomas stellt die Tagesordnung vor, es gibt keine Einwände aus der Versammlung. Die Tagesordnung wird genehmigt.

Es folgt eine Schweigeminute für unser verstorbenes Mitglied Hartmut Bartkus.

Jahresbericht des Vorstandes.
Es folgt der Jahresbericht des Vorstandes, vorgetragen von Thomas Becker.

Der komplette Jahresbericht steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

Kassenbericht 2011, Haushaltsplan 2012
Werner Alvermann trägt den Kassenbericht 2011 und den Haushaltsplan 2012 vor.
Mitgliederentwicklung
Beitragseinnahmen – konstant
Die Diskussion über die Höhe eines evtl. neuen Mitgliedsbeitrags kommt auf die Agenda für die JHV 2012

Bericht der Rechnungsprüfer
Gunter Hemmel und Oliver Stahl sprachen als Rechnungsprüfer und bescheinigten dem Schatzmeister gute Arbeit und empfahlen diesen zu entlasten.

Aussprache zu den Berichten
Es gab keine weitere Aussprache zu den Berichten.

Entlastung des Vorstandes
Der Wahlleiter Gerhard Kürten stellt den Antrag, den Vorstand und den Schatzmeister zu entlasten.
Die folgende offene Abstimmung ergab bei „0“ Gegenstimmen und „0“ Enthaltungen die einstimmige Entlastung des Vorstandes. Der Wahlleiter dankte dem Vorstand noch einmal für die hervorragende Arbeit im zurückliegenden Jahr.

Bericht vom AEI Annual Congress in Istanbul
Norbert Beuing berichtet vom AEI Annual Congress in Istanbul.
(==> der Bericht ist Teil der heutigen Prüferinfo)

Vortrag vom Präsidenten des AEI, Robert Alway:
Thema: **S**afety **S**tandards **C**onsultative **C**ommittee (SSCC)

Robert stellt die einzelnen SSCC Arbeitsgruppen vor und gibt einen Überblick über den Stand der Verhandlungen.

Auszüge aus dem Inhalt :

EASA plant 2011 – 2014 über 230 Gesetzesänderungen, hierbei unter anderem zum Part 145.A.012 , M.005 , M.017 und 21.039, hier ist das Ziel den Einfluss zu reduzieren.

Bei den Lizenzen zu Part 66.004, 66.006, 66.008 und 66.011 wäre es schlimm, wenn der AEI nicht Einfluss nehmen könnte. Hier ist die Mitarbeit der Mitglieder gefordert.

CAMO- komplett outsourcen , Entscheidung bei der EASA Anfang 2012

Typen Lehrgänge sollen nur noch 3 Jahre Gültigkeit haben

21.039 Der Umfang des Type Training sollte vom TC-Holder vorgegeben werden und bereits mit zur Musterzulassung gehören

66.067, eine Datenbank mit 3500 Fragen soll erstellt werden (Termin Nov 2011)

66.027 B2 Light (Module 13 abspecken)
Arbeitsgruppe MDM 082 zum Thema neue Trainingsformen / quality reduction (Start 1Q12 oder 2Q12) Hier wird Norbert Beuing für den AEI mit in der EASA Arbeitsgruppe arbeiten.

Frage eines Mitglieds: Warum ist die EASA in diesen Arbeitsgruppen so zurückhaltend?

Antwort: Die gesamte Macht liegt in diesem Fall bei den nationalen Behörden.

Der gesamte Vortrag steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

<u>Vortrag vom Generalsekretär des AEI, Fred Bruggemann:</u>

Thema: Pilots not reporting defects when they occur
Auszüge aus dem Inhalt:
Piloten melden Fehler nicht wenn sie auftreten
die NAA‘s haben kein Interesse dies zu prüfen.
Extrem, 94 % der gemeldeten Fehler treten auf dem Rückflug zur Homebase auf.
Der gesamte Vortrag steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

Vorstandswahlen
Der komplette Vorstand stellt sich erneut zur Wahl.

Die folgende, offene Abstimmung ergab bei „0“ Gegenstimmen und „0“ Enthaltungen die einstimmige Wiederwahl des Vorstandes, der diese Wahl annimmt.

Wahl der Regionalvertreter
Die Regionalvertreter Ost, Süd und West stellen sich erneut zur Wahl. Als neuen Regionalvertreter Nord schlägt Thomas Becker unser Mitglied Christian Tank vor, der sich zur Wahl stellt.

Die folgende offene Abstimmung ergab bei „0“ Gegenstimmen und „0“ Enthaltungen die einstimmige Wahl aller vier Regionalvertreter.

Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder

DAEC Nachprüfbericht Avionik
DAEC hat keine Zulassung für Avionik
Nachprüfbericht ohne Unterschrift
Peter Lampe berichtet über einen Anruf aus der SAR Leitstelle über die Suche nach einem Halter, nachdem ein ELT-Alarm ausgelöst wurde.

Verschiedenes
Es wurden die folgenden Themen angesprochen und teilweise diskutiert:

Bescheinigung der Transponderprüfung Mode S ist erst nach dem Prüfflug gültig

Bernd Krämer fragt nach der Möglichkeit eines Erfahrungsaustausches zwischen den Mitgliedern. Er plant ein Konzept bis zur offenen Vorstandssitzung in Kassel.

Mitgliederwerbung und Präsentation des BPvL durch Besuche oder Kontaktaufnahme mit den Part 147 Einrichtungen

Frage an die Mitglieder bezüglich des Umganges mit Kalibrierung von Werkzeugen, hier: Forderungen einer Außenstelle zur Kalibrierung von Crimping Tools

Weitere Forderungen einer Außenstelle nach einem Lötschein für B2 Prüfer

Anfrage von Norbert Beuing nach Praktikumsplätzen für 1-2 Monate für türkische Studenten im Sommer 2012. Bei Interesse bitte Kontakt mit Norbert aufnehmen.

Oliver Stahl bittet noch einmal alle Mitglieder Ihre Lizenzen mit Mustereinträgen im Mitgliederbereich unserer Homepage einzutragen. Er hat immer wieder Bedarf an Prüfern, hierbei würde er zuerst gerne auf Mitglieder zurückgreifen. Man könnte auch per Rundmail Anfragen stellen: „Suche Prüfer für xyz“

Termin für die offene Vorstandssitzung und JHV 2012

Die Termine für das Jahr 2012 werden wie folgt von den Mitgliedern festgelegt:

Offene Vorstandssitzung in Kassel am 05 Mai 2012. Evtl. mit Besuch der Eurocopter Trainingsakademie

(==>dieser Termin wurde inzwischen auf den 14.04.2012 vorverlegt)

JHV in Dresden am 20. Oktober 2012

Ort der JHV 2013

Die Wahl des Ortes für die JHV in 2013 fällt mit den Stimmen der meisten Mitglieder auf „Essen“. Zur Wahl standen weiter Dortmund, Düsseldorf und Aachen.

Schlusswort des Vorsitzenden

Im Schlusswort fasst der Vorsitzende Thomas Becker noch einmal die wichtigsten Themen zusammen.

Da die EASA nicht mit nationalen Verbänden redet, muss unser Sprachrohr der AEI sein, den wir so gut wie möglich unterstützen sollten. Norbert Beuing ist das erste BPvL Mitglied, das für den AEI in einer EASA Arbeitsgruppe mitarbeiten wird.

Wer Themen für die Prüfer Info hat, soll diese per E-Mail an den Vorsitzenden schicken. Die Sitzung endete um 16:30 Uhr.

gez. H. Möhrke

⇗Das neue Luftrecht⇖

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat am 05.12.2011 den Verordnungsentwurf

„Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung“
herausgegeben.

Ziel ist, aus Gründen der Rechtsklarheit und zur Vermeidung unterschiedlicher Verfahren eine Anpassung des nationalen Luftrechts an das europäische Recht vorzunehmen. Dazu werden die europäischen Prüf- und Zulassungsverfahren weitgehend auch für das in nationaler Zuständigkeit verbleibende Luftfahrtgerät übernommen.

Es wird eine Rechtsbereinigung durchgeführt, mit der die nationalen Regelungen zum Nachweis der Lufttüchtigkeit im Rahmen der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung des Luftfahrtgeräts aufgehoben werden, soweit sie durch die europäischen Regelungen ersetzt worden sind. Für das im Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgeführte Luftfahrtgerät, welches dem nationalen Recht unterliegt, werden die nationalen Anforderungen an das europäische Recht durch Verweise angepasst und vereinfacht.

Betroffene Vorschriften sind: die LuftGerPV, LuftVZO, LuftBO, LuftPersV, LuftkostV

Hier die wichtigsten geplanten Änderungen

LuftGerPV

Zukünftig kann es auch CAMO für Annex II Lfz. geben.
Die vom Inhaber der Musterzulassung herausgegebenen Instandhaltungsunterlagen gelten (bei Lfz. bis 5,7 to, nichtgewerblich) als genehmigtes Instandhaltungsprogramm.

Kleine Reparaturen und Änderungen müssen nicht mehr nach 1702/2003 genehmigt werden, es genügt der Nachweis der Akzeptanz des Inhabers der Musterzulassung oder der zuständigen Stelle.

LuftVZO

Ausländische Lärmzeugnisse werden nicht mehr anerkannt.
Lufttüchtigkeitszeugnisse für die Ausfuhr werden nur noch für Lfz., die die EU verlassen ausgestellt.

Dem § 21 wird folgender Absatz 3 angefügt: „(3) Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal, die nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilt wurden, berechtigen auch zur Freigabe von Luftfahrtgerät, das nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fällt. Die Gruppenberechtigungen gemäß Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sind dabei nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 5 700 Kilogramm sowie für einmotorige Drehflügler anzuwenden.“ (***Das bedeutet „Freigabe eines Annex II Lfz mit Part-66 Lizenz“)***

LuftBO

Die komplette Instandhaltung bis auf die Punkte „Wägung und Lufttüchtigkeitsanweisungen“ wurden aus der LuftBO gestrichen.
§ 14 wird wie folgt geändert: In Absatz 2 wird folgender Satz angefügt: „Lufttüchtigkeitsanweisungen, welche durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit nach dem Verfahren des Artikel 52 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 216/2008 amtlich veröffentlicht wurden, sind unmittelbar gültig und bedürfen keiner Veröffentlichung nach Satz 1.“ (***Damit sind EASA AD-Notes sofort verbindlich, es wird keine zusätzliche LTA mehr geben)***
§25: die Erlaubnis, ein Lfz. welches nicht lufttüchtig ist, zum Zwecke der Nachprüfung in Betrieb zu nehmen, ist gestrichen worden ***(jetzt ist ein Permit to Fly erforderlich)***

LuftPersV

§104: Fachliche Voraussetzungen

Erfahrungen bei der Herstellung von Luftfahrtgerät werden nicht mehr anerkannt, es gilt nur noch Erfahrung bei der Instandhaltung,
der Prüfer Klasse 2 wird gestrichen

§ 108: Erteilung und Umfang der Erlaubnis

Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät in den Klassen 1 bis 5 wie folgt erteilt:

Klasse 1 für die Freigabe nach Instandhaltung von Luftschiffen,

Klasse 3 für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 750 Kilogramm, Motorseglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Rettungsfallschirmen,

Klasse 4 für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungsausrüstung,

Klasse 5 für die Stück- und Nachprüfung von Ultraleichtflugzeugen einschließlich der Rettungsgeräte.

Gültige Erlaubnisse von Prüfern für Luftfahrtgerät der bisherigen Klasse 2 für Luftschiffe werden von der zuständigen Stelle auf Antrag in Klasse 1 umgeschrieben. Gültige Erlaubnisse von Prüfern von Luftfahrtgerät der Klasse 1 und 2 für Flugzeuge und Drehflügler werden von der zuständigen Stelle auf Antrag in Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal umgeschrieben. Mustereintragungen für nationale Muster von Flugzeugen und Drehflüglern erfolgen in einer Ergänzung zum Berechtigungsumfang als nationaler Anhang gemäß § 111a Absatz 1.

§109: Gültigkeitsdauer und Verlängerung des nationalen Anhangs von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal richten sich nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 ***(somit 5 Jahre)***

§111: Gruppeneinträge *(Pauschale)* für Flugzeuge nur noch bis 2000 kg oder Sammeleintrag für Klasse 3

Prüfung der Lufttüchtigkeit

Bei den Prüfungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit hat sich hinsichtlich des eingesetzten Personals und der Lizenzen für dieses Personal aus der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 eine wesentliche Änderung ergeben. So wurden die bisherigen Jahresnachprüfungen, die von Prüfern von Luftfahrtgerät durchgeführt wurden, ersetzt durch die Freigabebescheinigungen durch das freigabeberechtigte Personal. Mit dem Ziel der Anpassung der nationalen Vorschriften an das europäische Recht wird mit der vorliegenden Verordnung das in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vorgegebene System der Freigabebescheinigungen zum Teil auch auf das nationale Luftfahrtgerät angewendet. Die entsprechenden Lizenzen wurden bereits umgeschrieben oder entsprechend des Ausbildungsstandes erweitert. Ebenso wurden die Lizenzen der Prüfer Klasse 2 in Lizenzen der Klasse 1 umgeschrieben, da das europäische Recht nicht zwischen den beiden Klassen unterscheidet. In der Folge kann die Lizenz Klasse 2 in der LuftPersV gestrichen werden. Bei der Instandhaltung von Segelflugzeugen, Ballonen und Luftsportgerät sind bei den europäischen Regelungen noch Lücken vorhanden, so dass hier noch nationale Verfahren und Lizenzen für Prüfer von Luftfahrtgerät benötigt werden.

Inkrafttreten

Diese Verordnung soll am 01.09.2012 in Kraft treten, hierfür muss sie vorher noch durch den Bundesrat. Der komplette Entwurf kann im Mitgliederbereich eingesehen werden. Dort sind auch die Begründungen für die einzelnen Änderungen aufgeführt.
Da diese neue Verordnung und die daraus resultierenden Anweisungen des LBA's erhebliche Auswirkungen auf unsere Arbeit und Lizenzen haben, wird dies eines der Hauptthemen auf unserer nächsten offenen Vorstandssitzung in Kassel sein.

Und das Beste zum Schluss: das Ganze soll ohne zusätzliche Kosten für die Betriebe auskommen.

THB

Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen

Nachdruck, mit freundlicher Genehmigung vom
Verband der Luftfahrtsachverständigen e. V.

Ausbildung zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen im VdL e.V.

Ein Erfahrungsbericht vom Lehrgang an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Karlsruhe

Seit längerer Zeit planten wir im VdL e.V., ein eigenes Sachverständigen -Grundseminar durchzuführen. Damals boten sich hierfür als Partner der TÜV Nord Aviation, und als das nicht funktionierte, alternativ der Verein DEKRA e.V., und dort DEKRA Aviation, an.

Auch die Zusammenarbeit mit der DEKRA kam gar nicht erst zustande, als sich abzeichnete, dass unsere Sachverständigen später als Mitarbeiter der DEKRA Gutachten erstellen sollten.

Im Frühjahr 2010 bot sich nun eine neue Gelegenheit durch die Zusammenarbeit mit dem Institut focos an der Technischen Hochschule Karlsruhe. Hier wurde gewährleistet, dass unsere Sachverständigen nach der Ausbildung weiterhin selbständig arbeiten können. In loser Folge gab es Treffen in Karlsruhe und auf der AERO, um das Ausbildungs-Programm zu fixieren.

Zusätzlich fanden Gespräche mit der Prüfungs-IHK Duisburg und Schriftverkehr mit der EASA statt. Als Folge dieser Gespräche wurde ein fachliches Anforderungsprofil erstellt, das in den Ausbildungslehrgang eingearbeitet wurde.

Nun nahm das Ausbildungsvorhaben ganz andere Dimensionen an. Die Profis von der Hochschule brachten ein weit umfangreicheres Programm zustande. Es wurde ein modularer Durchführungsplan mit der Vergabe von credit points für erfolgreiche Teilnahme erstellt.

Von dem ursprünglich angedachten Ausbildungsvorhaben, nur ein mit dem für die öffentliche Bestellung vergleichbares Kompaktseminar für Sachverständige zu bieten, entfernten wir uns dabei immer mehr. Die Arbeit der Organisatoren wurde immer umfangreicher – und das bei ausschließlich ehrenamtlicher Tätigkeit.

Im Dezember 2010 stand das Ausbildungsprogramm. Da die Vorlesungen in der Hochschule stattfinden sollten, war man auf die vorlesungsfreie Zeit angewiesen, um einen geeigneten Hörsaal zu bekommen. Für den geplanten Beginn im Februar 2011 erwies sich das allerdings als zu kurzfristig. Die Vorlaufzeit war zu kurz, daher gab es zu wenige Anmeldungen.

Ein neuer Termin mit völlig anderen Zeiten für die Module und Dozenten musste gefunden werden. Nachdem die Dozentenfrage geklärt war, war es der Zeitraum 29.08. bis 02.09.2011.

Zahlreiche Interessenten meldeten sich. Unser dreiköpfiges Aufnahmeteam sichtete die Bewerberunterlagen und bestimmte, wer teilnehmen durfte und wem aufgrund seiner Vorkenntnisse Module erlassen werden konnten.

In der Woche vom 29.08. bis 02.09.2011 wurden zwischen 8 und 12 Teilnehmer in den Modulen

AM001 Grundseminar für Sachverständige mit praktischen Übungen (annähernd vergleichbar mit dem IfS-Seminar für öffentliche Bestellung, in dem es keine Prüfung und praktische Übungen gibt.)
AM007 Grundlagen der Elektrik und Avionik
AM008 Instandhaltungspraxis
AM005 human factors

unterrichtet – einschließlich einer Abschlussprüfung in den Fächern. (Forderung der Prüfungs-IHK und EASA)

Es entwickelte sich ein lebhafter Unterricht. Die Dozenten (bis auf Rechtsanwalt Eisenbraun) und die Teilnehmer kamen allesamt aus der Luftfahrtpraxis. Die einen mehr aus der Technik, die anderen aus der beruflichen Fliegerei. Da wir vor Ort blieben, entwickelte sich auch nach den Vorlesungen ein intensiver Erfahrungsaustausch.

In den Unterrichtsstunden (durchschnittlich acht Zeitstunden pro Tag) wurde es nie langweilig. Selbst der für Nichtjuristen „ermüdende“ Teil „Grundseminar für Luftfahrtsachverständige“ wurde von den Dozenten so praxisnah vermittelt und mit praktischen Arbeiten „gewürzt“, dass es spannend blieb und lebhafte Diskussionen mit den Teilnehmern auslöste.

Übereinstimmend bewerteten die Teilnehmer diese Woche als sehr gelungen. Sie gaben den Dozenten und Organisatoren auch Anregungen für weitere Themen auf den Weg, die wir in späteren Fortbildungsveranstaltungen anbieten wollen.

Wie geht es weiter?
Es folgen im Anschluss an diese Woche noch drei Anschlussveranstaltungen jeweils an den Wochenenden

- 07. und 08.10.11 AM004 Aerodynamik und Flugleistung mit praktischen Übungen in Fürstenfeldbruck
- 12. und 13.11.11 AM009 und 003 Flugzeugantriebe (Kolben – und Turbinentriebwerke) mit praktischen Arbeiten in Friedrichshafen und
- 09. und 10.12.11 AM006 und 002 Fertigungsverfahren und Bauweisen im Flugzeugbau / Werkstoffkunde mit praktischen Übungen in Karlsruhe

Außerdem werden je Teilnehmer fünf Gutachten verlangt, die der Prüfungsausschuss auswertet. Sind alle Module erfüllt, wird die erfolgreiche Ausbildung bei Erreichen einer Gesamtsumme von 80 credit points mit einem Diplom bestätigt.

Sind weitere Lehrgänge geplant?
Wenn sich mindestens acht geeignete Bewerber finden, werden wir einen weiteren Ausbildungslehrgang durchführen. Die Kosten für Hörsaal, Material und Honorare der Dozenten sind so hoch, dass wir bei 500 EUR/Tag und acht Teilnehmern gerade so zurechtkommen.

Unser Dank…
Unser Dank gilt vor allem den beiden Professoren Gottschalk und Haas, die den Ausbildungslehrgang auf ein Niveau hoben, an das wir als Organisatoren anfangs nicht zu denken wagten. Während der Lehrgangswoche kümmerte sich außerdem Frau Tolmie sehr rührend um unser Wohlergehen. Es gab immer wieder Getränke und etwas zu essen. So war das Halten vom „Eingangsgewicht“ fast unmöglich.

Dank gilt auch den Dozenten und den Teilnehmern. Sie haben erst durch einen tollen Unterricht und aktive Mitarbeit die Lehrgangswoche zu einem großartigen Erfolg gemacht. Das ist eigentlich der größte Lohn für die mit der Durchführung verbundene Arbeit aller Beteiligten.

Hamburg, den 08.09.2011

Gez. Claus-Dieter Bäumer

⇗Bericht vom AEI Annual Congress⇖

Bericht vom 39. AEI Annual Congress 2011 in Istanbul

Die diesjährige Konferenz der AEI fand in Istanbul unter Beteiligung von 31 Delegierten aus insgesamt 14 Mitgliedsorganisationen statt. Die Teilnehmer, die am weitesten angereist waren, kamen aus Australien, Nordamerika und Zimbabwe. Auch ein Delegierter aus Kasachstan war vertreten.

Nach den üblichen Formalien eines Kongresses bildete den Auftakt der Vortrag von Francesco Banal, dem damaligen Approvals and Standardisation Director der EASA. Herr Banal sprach dabei die beiden wichtigsten Inspektionsbereiche an, zum einen die Inspektionen bei den Mitgliedstaaten bzgl. der Umsetzung der EU bzw. EASA Richtlinien, zum anderen die SAFA Inspektion, die meistens als Ramp-Inspections an den Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

Im ersten Fall wurden von 949 Findings 876 als nicht übereinstimmend mit den Regularien eingestuft, und ca. 20% in der Kategorie D (Wortlaut lt. EU Verordnung 736/2006: *Nichteinhaltung, wobei objektiv festgestellte Mängel, welche die Nichteinhaltung der geltenden Bestimmungen hinsichtlich (Angabe der betreffenden Durchführungsbestimmung) belegen, Bedenken nicht nur in Bezug auf die Normung, sondern auch bezüglich der Sicherheit erwecken, wenn nicht umgehend Maßnahmen ergriffen werden).*

20 % sicherheitsrelevante Fehler bei der Umsetzung der EU-Richtlinien durch die Mitgliedstaaten ist nicht wenig! Hierzu werden die NAA´s, in der Zukunft gefordert werden.

Der nächste Inspektionsbereich betraf die SAFA Inspektionen, bei 11703 Kontrollen wurden 11019 Mängel beanstandet, 12 davon führen zu einem sofortigen AOG des betreffenden Flugzeuges, 1922 immerhin noch zu einer Sofortbehebung vor dem nächsten Flug, bei 12 wurde die Flugdurchführung eingeschränkt und bei über 4100 wurden die Behörden und

der entsprechende Operator benachrichtigt. Bedenklich ist dabei jedoch die Fehlerquote von ca. 95% bezogen auf die Anzahl der Inspektionen.

Francesco Banal ging auch auf die Frage nach den so genannten B1/B2 Support Staff ein. Diese Art Techniker sollen nur im Bereich der Base-Maintenance eingesetzt werden. Neben diesen B1/B2 Support Staff soll noch so genanntes „Qualified Personal“ eingesetzt werden, dass sind angelernte Mechaniker, die nicht zwingend eine fundierte luftfahrtechnische Ausbildung benötigen. Die genauen beruflichen Voraussetzungen und die Art und Weise der entsprechenden Qualifizierung sind noch offen.

Der B1/B2 Support Staff, so ist es angedacht, soll aus dem Kreis der qualifizierten Mechaniker kommen und keine entsprechende Ausbildung wie ein normaler B1/B2 bekommen; lt. Aussage von Francesco Banal werden sie lediglich spezialisiert, stellen keinen Release aus und dienen quasi als Supervisor für das die Arbeiten durchführende „Qualified Personal“. Der B1/B2 Support Staff bestätigt lediglich die Durchführung der Arbeit, nicht deren qualitative Ausführung!!!

Ob das dem Grundgedanken eines hohen Standards in der Flugzeuginstandhaltung Nahe kommt, ist zu bezweifeln. Billig ist diese Variante für die Airlines allemal.

Nun zum eigentlichen Kongress. Das Thema Flugsicherheit zog sich wie ein roter Faden durch die vielen Themen, die besprochen wurden. Das Thema Flugsicherheit wird wesentlich durch die Tatsache genährt, dass Firmen verstärkt dazu übergehen, den Wartungsbereich der Flugzeuge fremd zu vergeben. Eine direkte Überwachung und Kontrolle zeichnet sich in vielen Fällen als schwierig ab, sodass das im ersten Teil dieses Berichtes erwähnte m.E. auch in diesem Zusammenhang zu sehen ist.

Aber auch die EASA hat das Problem erkannt und ist mittlerweile aktiv geworden. Die AEI drängt die EASA, ein Sanktionsprogramm ähnlich dem der USA einzuführen, bei dem Firmen, die die Sicherheitsstandards vernachlässigen, mit hohen Sanktionen und einer negativen Veröffentlichung bedacht werden sollen.

In diesem Zusammenhang ist auch ein weiterer Bereich beim Kongress intensiv besprochen worden, das Problem der so genannten „Whistleblower“, also Mitarbeitern, die Missstände, die zu Sicherheitsproblemen führen können, offiziell melden. Dabei ist nicht einmal an die Meldung an die zuständige Behörde gedacht, selbst firmeninterne Hinweise auf Mängel sind manchen Verantwortlichen von Airlines ein Dorn im Auge. Dazu kommt, dass manche Airlines ständig versuchen, die Sicherheitsfunktionen qualifizierter Luftfahrtingenieure zu untergraben, als kleines Beispiel sei dazu die Bestrebungen hinsichtlich des B1/B2 Support-Staff genannt.

Fakt ist, dass viele Kollegen in manchen Airlines massiv unter Druck gesetzt werden, wenn sie, evtl. sogar öffentlich, auf Missstände hinweisen. Mobbing oder gar Kündigungen sind in diesen Fällen keine Seltenheit. Die AEI fordert von der EASA ein vernünftiges System der Meldekultur und den Schutz der Whistleblower. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die SPD an einem Gesetzentwurf zum Schutz dieses Personenkreises arbeitet; ob es durchsetzbar ist, eher unwahrscheinlich. Man erkennt aber daran, dass dieses Problem der Veröffentlichung von Missständen sich nicht nur auf die Luftfahrt beschränkt und dass sich mittlerweile auch die Politik dafür zu interessieren scheint.

Einige andere Themen über die bereits über den Bericht des ATAC Meetings in London in der letzten BPvL Info berichtet wurden, waren weitere Schwerpunkte des Kongresses. Hierbei wurde unter anderem die Nichteintragung von Defekten durch Piloten, der Missbrauch der MEL, die unterschiedlichen Arbeitszeitregeln in der EU und deren Missbrauch behandelt.

Ein wichtiger Punkt, der auf der Konferenz noch intensiv besprochen wurde, war die sogenannt ITQI (International Transport Qualifying Initiative) in der IATA und ICAO versuchen, der steigenden Entwicklung im Luftverkehr und der Überalterung des Personals bei Fluggesellschaften und Maintenance Organisationen entgegen zu wirken. Die einzige Lösung, die in diesem Papier angeboten wird, ist ein sogenanntes „competency based training“. Dabei wird aber nicht davon gesprochen, inwieweit der hohe

Ausbildungsstandard auf einem akzeptablen Level beibehalten werden kann. Auch ist nichts darüber gesagt, welche Erfahrungen die so trainierten Mechaniker haben müssen.

Offensichtlich ist den Verantwortlichen bei IATA und ICAO nicht klar, welche negativen Auswirkungen ein derartiger Rückschritt für die Qualität der Wartung haben kann. Es zeigt sich, dass die unter UN-Flagge firmierende neutrale IATA als Hauptorganisation der Airlines sich deutlich durch diese vor ihren Karren spannen lässt, um wiedermal die Kosten drücken zu können.

Man kann einem Affen das Fahrradfahren beibringen, aber nicht, wie man es instandhält.

Diesen Spagat versucht offensichtlich diese gemeinsame Initiative zu überbrücken, ohne zu erkennen, dass mangelhafte Vorkenntnisse und unzureichende Qualifikationen zu desaströsen Auswirkungen führen können.

Eine Möglichkeit, die die AEI diesen Auswüchsen entgegensetzen könnte, ist eine verstärkte Präsens in den EASA-Workgroups, zu deren meisten sie ein Entsenderecht hat. Es erweist sich jedoch als schwierig, Kollegen aus Island, Australien oder Malta in diese Arbeitsgruppen nach Köln zu entsenden, organisatorisch, wie auch finanziell. Als ortsnahe Organisation sollte der BPvL überlegen, inwieweit wir hier behilflich sein könnten.

Norbert Beuing

Neues vom AEI

www.airengineers.org

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

"We Keep Them Flying... Safely"

AEI Press Release October 2011
Der AEI Press Release zum Annual Congress in Istanbul kann auf der AEI Website nachgelesen werden.

AEI-Bericht "From the Secretary General January 2012"
Der aktuelle Bericht des AEI Generalsekretärs Fred Bruggeman ist veröffentlicht und kann auf der AEI Website im Mitgliederbereich nachgelesen werden.

AEI bei der EASA
Am 26.01.12 hat ein weiteres Treffen zwischen dem AEI und dem Direktor der EASA Mr. Goudou stattgefunden. Der aufgrund der angesprochenen „heißen Eisen" überaus interessante Bericht ist ebenfalls im Mitgliederbereich der AEI Website nachzulesen.

Neues Passwort für den AEI Member-Bereich
Für den Mitgliederbereich der AEI Website gibt es ein neues Passwort. Für unsere Mitglieder ist es auf unserer Website ebenfalls im Mitgliederbereich hinterlegt.

⇗EASA Part-M Task Force ⇖

Wie bereits im letzten Newsletter berichtet, ist unser Mitglied Holger Möhrke in der EASA Task Force zum Thema „Part-M“ vertreten. Er nimmt dort den Platz für den AEI ein.

Um noch einmal kurz in Erinnerung zu rufen, worum es hierbei geht: Der Part-M soll für die nichtgewerbliche General Aviation, aufgrund jahrelanger massiver Forderungen der verschiedenen Verbände der Piloten und Hersteller, ausgedünnt werden. Die Forderungen sind ganz klar, diese Verbände wollen am liebsten überhaupt gar keine EASA-Regularien für ihre Flieger. Angeführt werden hierfür fast ausschließlich finanzielle Gründe.

Unsere Aufgabe wird es sein dafür zu sorgen, dass das Ganze nicht aus dem Ruder läuft und der Betrieb von nichtgewerblichen Kleinfliegern zur Wildwestfliegerei á la FAA verkommt. Einige Regularien halten auch wir für die Kleinflieger für überzogen und werden hier auf Änderungen drängen, aber ein Betrieb im rechtsfreien Raum ohne vernünftige Instandhaltung wird es mit uns nicht geben.

Das erste Treffen hat bereits Anfang Februar stattgefunden. Da dies keine „One Man Show“ sein soll, ist Holger hierbei auf unsere Unterstützung angewiesen. Den ersten Bericht haben wir bereits per E-Mail an einige Kollegen verteilt, von denen wir wissen, dass sie in der General Aviation tätig sind und um Vorschläge gebeten. Da unsere Datenbank, zumindest in Bezug auf die Mustereinträge, sehr dünn ist, haben nur einige wenige diese Infos bekommen. Wer also Interesse hat, die Arbeit von Holger zu unterstützen, sollte sich mit mir in Verbindung setzten, damit ich ihn mit in den Verteiler aufnehmen kann. Es geht hier um Eure Arbeit und Kunden, also beteiligt Euch.

Alle Berichte werden wie immer im Mitgliederbereich unserer Homepage veröffentlicht.

THB

Bericht von Bernd, Teil 2

UNFÄLLE; muss das sein??
Und dann auch noch in der sicheren Fliegerei.

Woran liegt es? Immer wieder liest man es in der Zeitung oder nimmt es über Radio und Fernsehen war. In meinem Berufsleben war ich ab und zu recht nahe dran und einige Gedanken zum Thema möchte ich mal niederschreiben. Ursachen und Gründe sind vielfältig und fast immer müssen es mehr als eine/einer sein. Falsch bewerten und dann falsch handeln kommt meist dazu. Piloten können das sehr gut. Aber auch Mechaniker, Flugzeugprüfer, Ingenieure und Entwickler sind nicht gefeit.

Ein typischer Weg wäre z.B.: Der Mechaniker vergisst bei der Reparatur eine Schraube; diese Schraube ist wichtig, der Entwickler hat keine Redundanz vorgesehen, der Prüfer hat das Fehlen nicht bemerkt, das Flugzeug kommt in eine unnormale Fluglage und der Pilot reagiert falsch.

Und schon kann es Tote und Verletzte geben. Dem Piloten fehlt Ausbildung und Training, der Mechaniker hat an seine Freundin gedacht, technische Probleme kommen dazu. Ausbildung und kontinuierliches Training können helfen, Unfälle zu vermeiden. Wichtig ist es, in einer kritischen Situation die Ruhe zu behalten, denn dann kann man besser denken.

Übrigens, der Ansatz „IST JA NICHT SO WICHTIG“ ist total verkehrt. Bei jeder Reparatur müssen die Beteiligten sich darüber im Klaren sein, dass ihr Handeln wichtig sein kann. Also; safety first!! Ein Kunde will sicher gut behandelt sein, aber er kauft Sicherheit. Die Taler sind wichtig aber nicht alles.

Die LTA´s und die Service Bulletins sind Reaktionen auf vorhandene Probleme, aber sie sind aller meistens nicht gemacht um Geld zu verdienen sondern um Kosten zu vermeiden und Leben zu verlängern.

Ein Unfall, den ich leider begleitet habe verlief folgendermaßen:
Das Kundenflugzeug, eine Cessna 421 C flog fast jede Nacht von Hamburg nach Rotterdam. Frische Zeitungen sollen transportiert werden. Dieses mal war die Cessna auch wieder randvoll. Die Kabine trug das maximal mögliche Gewicht. Die Kraftstofftanks waren randvoll. Die Crew kannte den Trip und das Flugzeug. Alles kein Problem. Aber dann ging es los.

Der Copilot saß links, er sollte lernen. Take off war normal. In 600 bis 1000 ft starb das linke Triebwerk. An sich kein Problem aber der Propeller ging nicht in Segelstellung. Also mehr Widerstand und darum weniger Speed aber noch ok. Controller informiert. Das Flugzeug wurde gedreht und der Landeanflug wurde begonnen. Alles gutgemacht und unter Kontrolle, aber Stress. Full Power, Low Speed. Dann kam der endgültige Fehler. Wie bei einem normalen Flug wurde das Fahrwerk ausgefahren, also noch mehr Widerstand und damit STALL. Runterfallen, Flugzeug zerstört, Brand und zwei Tote. Tja, gut gemacht aber zu viele Fehler. Auf dem Bauch landen hätte eine Reparatur nötig gemacht aber es hätte zwei Beerdigungen verhindert.

Fall zwei ist eine Geschichte. Ein Halter hat schon länger eine Cessna 185, einmotorig, sechssitzig, Spornrad und 285 HP Motor. Er kannte sein Flugzeug. Eines Tages wollte er mit zwei Gästen einen Rundflug machen.
Die Damen saßen drin, das Triebwerk sollte loslegen. Es kam aber beim Anlassen nicht über den oberen Totpunkt. Ist `ne Krankheit bei diesem Triebwerkmuster. Der Pilot krabbelt aus dem Cockpit und über die Strebe und dreht von hinten am Propeller. Die Zündung ist nicht ausgeschaltet und der Mixture Hebel nicht in off Position. Der Motor springt an, das Flugzeug fängt an zu Rollen und der Pilot hängt zwischen Strebe und Fahrwerk. Zum Glück war eine Tankstelle im Weg und beendete den Trip.

Das Flugzeug war kaputt, der Pilot war verletzt und die Damen kamen heil aber sehr erschrocken davon. Unsere Firma bekam den Reparaturauftrag; gut für uns. Nun geht es weiter. Beim zweiten Werkstattflug war eine Pilotin am Ruder und ich saß daneben.

Daneben ging auch die Landung. Wir hatten Seitenwind. Soll man (Frau) wohl können. Das Aufsetzen war nicht gut, wir waren wieder in der Luft. Etwas verquer und die Pilotin wollte durchstarten. Also Vollgas. Aber das bedeutet ein hohes Drehmoment (285 HP). Die rechte Tragfläche hatte Bodenberührung und war dann wieder in der Luft. Die linke hat´s nachgemacht aber nicht wieder in die Luft. Der Propeller hat den Boden noch etwas gepflügt und dann war es leise. Nur der Wind und das Funkgerät waren zu hören. Das Schlechte dabei: Flugzeug kaputt; das Gute, wir, die Besatzung, fast ganz heil. Nun kommt noch das Ende dieses Flugzeuges.

Nach erneuter Reparatur wurde es letztendlich verkauft und ging nach Süddeutschland um wieder Fallschirmspringer nach oben zu transportieren. Nach einiger Zeit kam der letzte Flug. Nach dem Absetzen der Springer wollte der Pilot schnell wieder unten sein. Also Gas raus, Flugzeug auf die Nase stellen und im Leerlauf mit maximaler Geschwindigkeit nach unten. Und das mag das Triebwerk nicht. Es blieb stehen und wieder arbeiten wollte es auch nicht. Der Pilot bekam die Situation nicht unter Kontrolle und so endete der Flug mit Zerstörung und Tod.

Für heute reicht es. Aber denkt mal drüber nach.

BK

Schaltet die Handys aus

„Leute macht die Handy's aus„

Vom 30.01.2012 bis zum 01.02.2012 war ich zur G1000 Schulung von Garmin eingeladen worden. Ich hatte schon lange darauf gewartet, da sich bei uns die Arbeiten häuften seit dem die Piper Flugzeuge mit den Garmin Glascockpits ausgeliefert werden. Ich habe weit vor dem Training schon einige Erfahrung mit der Fehlerbehebung gemacht und war voller Hoffnung, dass alle meine Fragen die mir die Herstellerunterlagen nicht beantworten konnten, hierbei behandelt und beantwortet werden.

In den meisten Fällen werden die Produktschulungen der Hersteller als kleine Verkaufsberatung gehalten, diesen Eindruck hatte ich bei Garmin

aber nicht. Mike Berryhill und Anthony Johansen waren sehr nett, kompetent und hilfsbereit. Es gab viele Berichte und Beiträge aus verschiedenen Ländern und auch von Garmin gab es einige Informationen zu bekannten Fehlern und die verschiedenen Wege diese zu beheben.

Etwas das nicht direkt mit der G1000 Schulung zutun hatte machte mich neugierig.

Eine wichtige Information die auch nicht unbekannt ist, aber meiner Meinung nach sehr unterschätzt wird, ist das Benutzen von Mobiltelefonen im Flugzeug, bzw. das eingeschaltete Gerät. Das Handy wird gern in der Hosentasche oder in der Jacke vergessen, wo es versucht, sich während des Fluges immer wieder in das nicht mehr erreichbare Netz einzubuchen und das mit voller Leistung. Auch das sehr beliebte IPAD hat ein GSM Modul, welches wenn die Funktion nicht deaktiviert ist, Störungen verursachen kann.

Dieses kann beim G1000 zum „RED X“ führen (Ausfall der Horizont und Heading Information). Das Bauteil GRS77 ist davon betroffen und „hängt sich auf“ wenn die Strahlung aus dem Handy mit voller Leistung die elektronischen Bauteile des Flugzeugs stört.

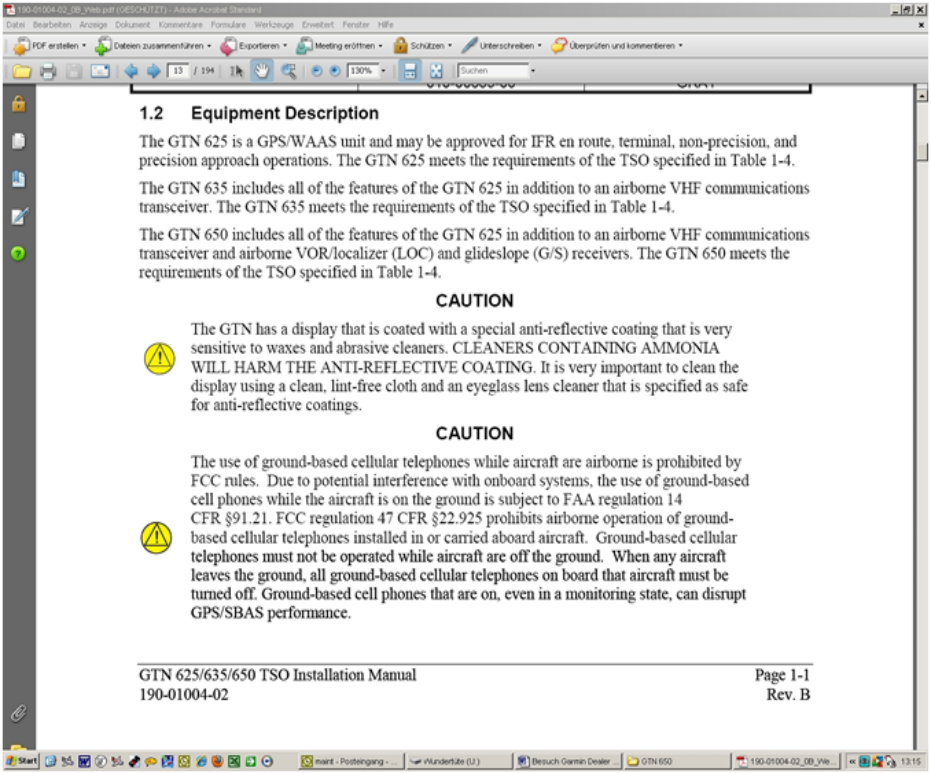
Ich habe in diesem Fall schon selbst Beobachtungen gemacht, die sich leider nur teilweise nachvollziehen lassen. Ich habe bemerkt, dass z.B. der Transponder auf eine gesendete SMS antwortet, d.h. man sieht es an der blinkenden „Reply“ Anzeige am Transponder. Dies ist aber nicht in jedem Flugzeug zu beobachten.

Viele kennen den beliebten „Fehler zwischen den Kopfhörern“, manche von diesen abenteuerlichen Geschichten sind evtl. auf das eingeschaltete Handy, oder auch deren Funkmasten und ähnliche Anlagen zurück zu führen.

Wenn es bei Garmin angesprochen wird, dass es zu Ausfällen kommen kann, dann wird es bei anderen Herstellern und Geräten nicht anders sein.

Nicht ohne Grund wird in der kommerziellen Fliegerei das Einschalten des Mobil Telefons oder ähnlicher Geräte während des Fluges untersagt.

Laut Garmin sollte ein Hinweis im POH zu finden sein, dies kann ich aber nicht bestätigen und ich habe lange in verschieden Modellen danach gesucht. Ich habe durch Zufall in einem TSO Installation Manual für das Garmin GTN 650 folgendes gefunden:



1.2 Equipment Description

The GTN 625 is a GPS/WAAS unit and may be approved for IFR en route, terminal, non-precision, and precision approach operations. The GTN 625 meets the requirements of the TSO specified in Table 1-4.

The GTN 635 includes all of the features of the GTN 625 in addition to an airborne VHF communications transceiver. The GTN 635 meets the requirements of the TSO specified in Table 1-4.

The GTN 650 includes all of the features of the GTN 625 in addition to an airborne VHF communications transceiver and airborne VOR/localizer (LOC) and glideslope (G/S) receivers. The GTN 650 meets the requirements of the TSO specified in Table 1-4.

CAUTION

The GTN has a display that is coated with a special anti-reflective coating that is very sensitive to waxes and abrasive cleaners. CLEANERS CONTAINING AMMONIA WILL HARM THE ANTI-REFLECTIVE COATING. It is very important to clean the display using a clean, lint-free cloth and an eyeglass lens cleaner that is specified as safe for anti-reflective coatings.

CAUTION

The use of ground-based cellular telephones while aircraft are airborne is prohibited by FCC rules. Due to potential interference with onboard systems, the use of ground-based cell phones while the aircraft is on the ground is subject to FAA regulation 14 CFR §91.21. FCC regulation 47 CFR §22.925 prohibits airborne operation of ground-based cellular telephones installed in or carried aboard aircraft. Ground-based cellular telephones must not be operated while aircraft are off the ground. When any aircraft leaves the ground, all ground-based cellular telephones on board that aircraft must be turned off. Ground-based cell phones that are on, even in a monitoring state, can disrupt GPS/SBAS performance.

GTN 625/635/650 TSO Installation Manual — Page 1-1
190-01004-02 — Rev. B

Ich bin sicher, dass sich dieses Thema in Zukunft stärker als sonst bemerkbar macht, nur schade dass die Hersteller von Fluggerät so selten darauf hinweisen.

Ein Beispiel:

Eine PA 32 Saratoga mit Glascockpit fliegt IFR von Flughafen A nach Flughafen B. Nach dem Start in IMC, draußen ist alles Weiß, das Handy versucht grade eben noch das Kochrezept der Großmutter zur Freundin zu schicken, da fällt plötzlich die Anzeige für ATTITUDE und HDG aus, der Autopilot verabschiedet sich mit einem klagendem Piepsen und ein paar Warnanzeigen machen klar das irgendwas nicht stimmt, gefolgt von dem schrillen Warntönen der digitalen Avionikwelt. Der Pilot war grade dabei, sich seine, aus dem Netz gesaugten Enroute Karten vom Rücksitz zu holen.

Spätestens jetzt wird unserem Piloten so einiges klar:

Das Digitale gibt es nicht ohne das Analoge im „Standby“ und die ausgedruckten Charts vom Polen Server hätte man sich auch als „electronic charts“ von Jeppesen holen können, das MFD geht ja noch.

Hoffentlich stimmt der Stby-Horizont…….wie lange hält die Batterie davon eigentlich,……. hab ich nach dem Öl geguckt und wo ist dieser verdammte Schutz vom Staurohr……

Manchmal läuft es genauso ab, liebe Grüße euer

Martin Gauding

Neues vom LBA

NfL II 2/12
„Bekanntmachung über die Aussetzung von Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ ist am 12.01.12 veröffentlicht worden. Sie ersetzt die NfL II 65/11. Die NfL behandelt das Thema Freigaben von ELA-1 Flugzeugen mit der neuen B3 Lizenz, die ab 01.08.12 gelten soll. Das LBA bittet darum bis auf weiteres von Anträgen auf die neue B3 für ELA-1 Flugzeuge abzusehen.

NfL II 6/12
„Bekanntmachung über die Instandhaltung und Prüfung älterer Luftfahrzeuge“ ist am 12.01.12 veröffentlicht worden. Sie ersetzt die NfL II-50/00 zum selben Thema.

Neue Form 19.1 veröffentlicht
Das LBA hat eine überarbeitete EASA Form 19.1 „Antrag zur Erteilung, Änderung und Verlängerung der Teil-66 Lizenz für freigabeberechtigtes Personal (AML)“ veröffentlicht.

Prüferstammtisch

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

Mittwoch, den 28.03.2012 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

Umfrage zu den Stempeln

Im Januar letzten Jahres haben wir eine Umfrage zur Verwendung von Stempeln in den Betrieben durchgeführt. Zusätzlich zu der Verteilung in Form des Newsletters, wurde die Umfrage auch an den Verband der Luftfahrtsachverständigen und an den BBAL mit der Bitte um Weiterleitung an seine Mitglieder geschickt, außerdem wurden noch ca. 100 weitere Betriebe per E-Mail angeschrieben.

Leider haben sich nur 30 Betriebe in denen BPvL Mitglieder arbeiten an der Umfrage beteiligt, weitere 12 Betriebe haben auf direktes Anschreiben hin geantwortet. Das entspricht einer Rückmeldungsquote von etwas unter 20%. Fast alle Betriebe die geantwortet haben sind aus dem Bereich der General Aviation.

Eine detaillierte Auswertung habe ich noch nicht vornehmen können, hierzu fehlte mir bisher schlichtweg die Zeit. Hier vorab eine kurze Zusammenfassung nach der ersten Sichtung:

- Es gibt keine einheitliche Regelung zur Verwendung von Prüferstempeln
- Lediglich in den LTB's mit nationaler Anerkennung findet das alte LBA System weiterhin Verwendung und ist fast überall gleich
- Nur Braunschweig und zwei weitere Außenstellen fordern überhaupt eine Regelung über die Verwendung von Stempeln im MOE
- Es gibt Betriebe die überhaupt keine Stempel mehr verwenden bis hin zu Betrieben die in Stempeln ersaufen
- Der Trend geht eindeutig in Richtung Firmenstempel und weg vom persönlichen Prüferstempel
- Welche Dokumente gestempelt werden wird ebenfalls überall unterschiedlich gehandhabt

THB

Jubiläen

10 Jahre Mitgliedschaft

Bill Kleinbrahm
Michael Kunze

15 Jahre Mitgliedschaft

Olaf Kielstein
Harald Zimmermann
Klaus-Dieter Müller
Mario Heß

20 Jahre Mitgliedschaft

Rainer Fiedler
Albert Irsara
Gerhard König
Gerhard Neef
Helmut Müller
Wolfgang Hanses
Christian Tank
Burkard Noll
Bruno Ziegert
Josef Schmitt

25 Jahre Mitgliedschaft

Josef Malter
Jochen Corcilius
Klaus Siegmanski
Hans Werner Krüger

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	Christian Tank	**ct@bpvl.de**
West	Ulrich Wirtz	**uli@bpvl.de**
Ost	Steffen Herrmann	**steffen@bpvl.de**
Süd	Gunter Hemmel	**gh@bpvl.de**
AEI–Vertreter	Norbert Beuing	**nb@bpvl.de**

Letzte Meldung

Bernd Riepe gestorben

Unser Mitglied Bernd Riepe ist am 19.11.2011 im Alter von 64 Jahren verstorben. Bernd war im Unternehmen Flugzeugreparatur Damme GmbH über viele Jahre als Prüfer beschäftigt. Er war seit 1986 Mitglied im BPvL. Wir haben Bernds Familie unser Beileid ausgedrückt.

Masterarbeit vorgestellt

Letztes Jahr haben sich einige Mitglieder an einer Umfrage im Zusammenhang mit der Masterarbeit von Marco Giovanoli, zum Thema „Fatigue monitoring to improve productivity and safety in aviation maintenance“ beteiligt. Marco hat uns seine fertige Masterarbeit zur Verfügung gestellt. Sie kann im Downloadbereich unserer Homepage nachgelesen werden.

Peschke Prüferhaftpflichtversicherung

Der Rahmenvertrag zur Prüferhaftpflichtversicherung ist auch für das Jahr 2012 verlängert worden. Antragsformulare und weitere Infos wie immer im Mitgliederbereich oder direkt bei Herrn Klaus Zeh unter k.zeh@peschke-muc.de

Webmaster gesucht

Für die Betreuung unserer Homepage hat sich bisher immer noch kein Mitglied bereit erklärt. So müssen wir jetzt für das Herunterladen und Installieren eines Updates für unsere Mitgliederdatenbank einen Programmierer beschäftigen und natürlich auch bezahlen. Schade, das Geld könnten wir sinnvoller für die Verbandsarbeit verwenden.

Fehlende Mitgliederbeiträge

Trotz Zahlungserinnerung haben wieder einmal 11 Mitglieder ihren Beitrag für 2012 noch nicht überwiesen. Die Herren stammen aus Bad Sobernheim, Billigheim, Dinslaken, Echingen-Viecht, Essen, Malsch, Mühlheim a. M., Nürnberg, Ratingen, Weeze und Würselen. Vielleicht klappt’s ja auf diesem Wege.

THB

⇨ Neulich ⇦

Ich bat den Himmel um ein Zeichen

Werden wir im nächsten Jahr eine Lohnerhöhung bekommen?

Und der Himmel gab mir ein Zeichen

Danke Himmel für diese klare Antwort!

März 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	

April 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						

Mai 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			

14. April 2012
Offene Vorstandssitzung
in Kassel.
Details siehe Seite 04.

Juni 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	

Juli 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 August 2012
Redaktionsschluss
für die nächste
Prüfer Info 02-12

August 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		

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