BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
02/12

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	S. 02
Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
Einladung zur Jahreshauptversammlung in Dresden	S. 04
Vorläufige Tagesordnung zur JHV	S. 05
Besuch bei den Elbe Flugzeugwerken Dresden	S. 06
Besuch bei der ECD Training Academy in Kassel	S. 07
Gurte und die EASA, eine „never ending story“	S. 10
EASA Task Force Part-M General Aviation	S. 12
Einladung zum Prüferstammtisch	S. 14
Probleme mit dem LBA und seinen Außenstellen	S. 15
Registrierung von Hand Held ELT‘s	S. 18
Neues von der EASA	S. 19
Probleme in der Technik eines großen Luftfahrtunternehmens	S. 22
Neues vom LBA	S. 25
Mobbing vs. Burnout	S. 26
Jubiläen	S. 30
Internes	S. 31
Letzte Meldung	S. 34
Neulich	S. 35

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

Thomas Becker	=> thb@bpvl.de	=> THB
Norbert Beuing	=> nb@bpvl.de	=> NB
Martin Gauding	=> mg@bpvl.de	=> MG
Holger Möhrke	=> hm@bpvl.de	=> HM

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Die heutige Ausgabe der Prüferinfo ist von den Themen her wieder einmal breit gestreut. Es hat sich einiges angesammelt, über das es sich zu berichten lohnt. Wir sind aktuell mit verschiedenen Baustellen beschäftigt, EASA Task Force Part- M, Probleme in der Technik eines großen Luftfahrtunternehmens, Probleme mit dem LBA im Tagesgeschäft, ein bisschen Avionik und natürlich unser Engagement im AEI versprechen eine kurzweilige Prüferinfo.

Nachdem die letzte offene Vorstandssitzung in Kassel wieder einmal mit einem neuen Teilnehmerrekord aufwarten konnte, schickt sich die bevorstehende JHV in Dresden an ein weiteres Highlight zu werden. Bis heute haben sich schon über 30 Mitglieder, die meisten davon mit Partner, für die JHV angemeldet. Einige verbinden dies gleich mit einem Kurzurlaub und haben ihren Aufenthalt bereits verlängert. Auch der Besuch der Elbe Flugzeugwerke dürfte dazu beigetragen haben.

An der Front der neuen LBA Gesetzgebung, Änderung des Luftrechts, ist es im Augenblick recht ruhig. Dafür tut sich umso mehr im Bereich der EASA. In den Berichten von Norbert zu EASA Workshops und Holgers Bericht zur Part-M Task Force sind einige Einzelheiten aufgeführt. Da wir davon ausgehen, dass die geplante Part-M NPA zum Termin unserer JHV bereits veröffentlicht sein wird, wird dies eines der Themen bei der JHV sein.

Die Probleme in der Technik bei einer großen deutschen Airline ist ein weiteres neues Thema, dessen sich der BPvL angenommen hat. Ein erster Bericht hierzu ist Teil dieser Prüferinfo. In Dresden wird das Thema weiter behandelt werden. Ich hoffe dazu auch einen der betroffenen Prüfer von dieser Airline in Dresden zu haben, damit wir von seinen Problemen bei der Arbeit aus erster Hand erfahren.

Euer Thomas Becker

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2012

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „Jahreshauptversammlung“ am

Samstag, den 20. Oktober 2012

ein.

Beginn ist um 10:00 Uhr. Veranstaltungsort ist diesmal die:

Sächsische Landeszentrale für politische Bildung
Schützenhofstr. 36
01129 Dresden

Übernachten werden wir im Hotel:

Bergwirtschaft Wilder Mann
Großenhainerstr. 243
01129 Dresden

Unter der Internetadresse http://www.bergwirtschaft-wildermann.de/unser-hotel/anfahrt/ ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Es haben sich bereits im Vorfeld über 30 Mitglieder angemeldet, die teilweise schon einige Tage vorher anreisen, sodass das Hotel schon fast ausgebucht ist. Wir haben aber noch einmal 10 Zimmer als Abrufkontingent reserviert. Weitere Anmeldungen bitte bis zum 18.09.12 per E-Mail direkt an mich.

Für diejenigen, die bereits am Freitag anreisen haben wir nachmittags einen Besuch bei den Elbe Flugzeugwerken und Abends ein erstes Treffen in geselliger Runde im Wilden Mann eingeplant. Für die mitreisenden Partner ist am Samstag wieder ein Damenprogramm organisiert.

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Vorläufige Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung des BPvL am 20.10.12

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl eines Schriftführers
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2011/2012, Haushaltsplan 2013
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung der Vorstandes
12. LBA Vortrag zu einem aktuellen Thema
13. Mittagspause ca. 13:00 Uhr
14. Wahl der Rechnungsprüfer
15. Bericht von Holger Möhrke zur Task Force Part-M
16. Diskussion zur NPA Part-M
17. Probleme in der Technik von ……..
18. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
19. Verschiedenes
20. Schlusswort des Vorsitzenden
21. Ende der JHV ca. 16:00 Uhr

Besuch bei den Elbe Flugzeugwerken

Die EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH in Dresden ist ein Dresdner Traditionsunternehmen des Flugzeugbaus und heute ein Zentrum für die Umrüstung von Airbus-Passagierflugzeugen in Fracht- und Tankflugzeuge mit dazugehöriger Wartung. Das Tochterunternehmen des Luftfahrtkonzerns EADS beliefert Airbus außerdem mit Faserverbundplatten für Flugzeuginnenverkleidungen.

Unser Mitglied Holger Möhrke hat für uns eine Besichtigung der Elbe Flugzeugwerke organisiert. Wir treffen uns am Eingang

19.10.12 um 17:00 Uhr
Grenzstrasse 1
01109 Dresden

Die Elbe Flugzeugwerke befinden sich unmittelbar neben dem Flughafen Dresden. Eine Anfahrtsbeschreibung findet ihr unter:
http://www.efw.eads.com/efw/germany/de/contacts/anfahrt.html

Besuch bei der Eurocopter Training Academy in Kassel

Im Zusammenhang mit unserer offenen Vorstandssitzung in Kassel am 14.04.12 haben wir es endlich geschafft der letztjährigen Einladung zur Besichtigung der erweiterten Eurocopter Training Academy nachzukommen.

Der neue Accountable Manager der Academy Herr Dr. Georg Haindl hat es sich nicht nehmen lassen, uns zusammen mit seinen Ausbildungsleitern Rainer Hofmann und dem Leiter des Projektes Werftsimulation Arnim Baldig zu begrüßen. Nach einem kleinen Begrüßungssnack wurde uns die Academy von Dr. Haindl zunächst anhand einer Power Point Präsentation vorgestellt.

ECD bietet die gesamte Palette der Techniker- und Pilotenschulung an. Während die Typengebundene Pilotenschulung in Donauwörth und die Anfängerpilotenschulung in Baden-Baden durchgeführt wird, wird in Kassel die technische Ausbildung von der luftfahrttechnischen Grundlagenschulung bis zur Ausbildung des freigabeberechtigten Personals angeboten. Als weitere Schulungsmaßnahmen werden Wartung- und Management Training sowie auf den Kunden abgestimmte Qualifizierungsprogramme angeboten.

Im Anschluss an die Präsentation wurden wir durch die Werkstätten und Lehrsäle geführt. Interessant waren die verschiedenen Abschlussarbeiten, die von ehemaligen Absolventen der Elektronikkurse erarbeitet wurden und in einer Art Funktions-Galerie ausgestellt waren.

Einen komplett neuen Schritt hat die ECD Training Academy in Kassel mit der „simulierten Werft“ beschritten. In dem neuen großen Hangar und benachbarten Shops können auf über 1000 m² an originalen Luftfahrzeugmustern (Flugzeug u. Hubschrauber) oder Baugruppen, komplette Wartungsabläufe trainiert werden. Dabei müssen die angehenden Luftfahrttechniker/Prüfer nicht nur die komplette Material – und Personalplanung übernehmen, es können auch, wie in einem Simulator Verfahren und Fehler eingespielt werden, die im wirklichen Arbeitsalltag eines Luftfahrttechnischen Werftbetriebes vorkommen.

360 ° Foto des Training Hangars

Ältere Prüfer unserer BPvL-Besuchergruppe konnten sehr schnell erkennen, dass sich in den letzten Jahren die Art der Ausbildung grundlegend verändert hat. Wurde früher überwiegend im Frontalunterricht geschult, hat heute auch hier die duale Ausbildung Einzug gehalten. Modernste Ausbildungshilfen, vernetzte Ausbildungsplätze und Werkstätten von denen mancher Betrieb nur träumen kann erlauben hier Ausbildung auf höchstem Niveau.

Die im Anschluss durchgeführte Diskussion über die zukünftige Ausbildung des luftfahrttechnischen Personals musste leider Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit etwas kürzer ausfallen. Zum Abschluss bedankte sich unser Vorsitzender noch mit jeweils einer Flasche Schwarzwälder Rotwein für die interessante Führung, bevor wir uns alle zu unserer offenen Vorstandssitzung, auf den Weg zum Hotel Schäferberg machten.

Neues vom AEI

www.airengineers.org

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

"We Keep Them Flying... Safely"

AEI Annual Congress auf Malta

Der diesjährige AEI Annual Congress findet Ende Oktober in Valetta auf Malta statt. Organisator der Veranstaltung ist die Association of Airline Engineers Malta (AAE). Norbert wird zusammen mit mir an dem Congress teilnehmen. Neben Wahlen von einigen Vorstandsmitgliedern ist die Agenda wieder voll mit Themen aus den Bereichen Part-66 / -145/ -M. Auch werden wieder einige Workshops stattfinden und über die zukünftige Ausrichtung des AEI diskutiert werden.

General Secretary Report 2012

Der Halbjahresbericht des Generalsekretärs des AEI, Fred Bruggeman, kann auf der AEI Website im Mitgliederbereich nachgelesen werden. Zugangsdaten sind auf unserer Homepage, ebenfalls nur im Mitgliederbereich.

THB

Gurte und die EASA, eine „never ending story“

Hier der E-Mail Verkehr zwischen einem unserer Mitglieder und der EASA zum Einbau von in den USA reparierten Gurten. Anlass der Anfrage war, dass einige Firmen und Eigner glauben, das alles was aus den USA kommt eingebaut werden darf. Bei der nächsten Nachprüfung kommt dann das große Erwachen.

Anfrage bei der EASA

Sehr geehrte Damen und Herren,

etliche Firmen aus der EU senden ihre Flugzeuganschnallgurte zum reweb (repair) in die USA. Die im Anhang abgebildeten Gurte aus einer Cessna Citation wurden den Angaben zufolge in den USA von der Fa. Aircraft Belts repariert. Hersteller der Gurte sind die Firmen Davis Aircraft und Pacific Scientific, USA. Sie sind beide Erstausrüster für dieses Flugzeug.

Wir können auf den Labels nicht erkennen, ob die Fa. Aircraft Belts über eine EASA-Anerkennung verfügt. Teilen Sie uns bitte mit, ob diese Gurte in einem in Europa zugelassenen Flugzeug eingebaut und verwendet werden dürfen.
Mit freundlichen Grüßen

Antwort der EASA

Sehr geehrter Herr …….,

Generell dürfen Bauteile nur in EU registrierte Flugzeuge eingerüstet werden, wenn entweder ein EASA Form 1 vorliegt oder wenn ein FAA Form 8130-3 (dual release) von einem durch die EASA autorisierten Betrieb ausgestellt wurde.

Für den genannten Fall der Firma Aircraft Belts USA liegt derzeit keine EASA Autorisierung für ein berechtigtes Ausstellen einer Form 8130-3 vor.

Durch ein alleiniges Begutachten der Beschriftung auf Sicherheitsgurten lässt sich allerdings nicht feststellen, inwieweit diese den gültigen Regularien entsprechen. Es liegt allein in der Verantwortung des installierenden Betriebs so-

wie der nationalen Luftfahrtbehörde diese Prüfung vorzunehmen und ggf. geeignete Korrekturmaßnahmen einzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen,

EASA Communications & External relations

Die Antwort ist übrigens von der EASA ebenfalls ans LBA Referat T1 geschickt worden.

Mir ist mindestens ein Fall bekannt, bei dem dieses Jahr, ein Hubschrauber im Rahmen eines Audits vom LBA stillgelegt worden ist, weil in USA überholte Gurte eingebaut waren, die nur mit einer FAA Form 8130-3 zertifiziert waren. Das Thema gilt im übrigen nicht nur für Gurte, sondern für alle Bauteile, die in den USA bearbeitet worden sind. Ohne Dual Release kein Einbau in im EASA Raum registrierte Luftfahrzeuge.

1. Approving National Aviation Authority/Country: FAA/United States

2. **AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE**
FAA Form 8130-3, AIRWORTHINESS APPROVAL TAG

3. Form Tracking Number: 991004326

4. Organization Name and Address: Parts Manufacturing Corporation, 6210 Wing Avenue, Anyplace, TX 22212 (PQ2469SW)

5. Work Order/Contract/Invoice Number: W6271

6. Item:	7. Description:	8. Part Number:	9. Eligibility: *	10. Quantity:	11. Serial/Batch Number:	12. Status/Work:
1	Actuator	69A321	PW400	1	3297	New

13. Remarks:

SAMPLE

14. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to:
☒ Approved design data and are in a condition for safe operation.
☐ Non-approved design data specified in Block 13.

19. ☐ 14 CFR 43.9 Return to Service ☐ Other regulation specified in Block 13
Certifies that unless otherwise specified in Block 13, the work identified in Block 12 and described in Block 13 was accomplished in accordance with Title 14, Code of Federal Regulations, part 43 and in respect to that work, the items are approved for return to service.

15. Authorized Signature: Mary Smith
16. Approval/Authorization No.: 761104
20. Authorized Signature:
21. Approval/Certificate No.:
17. Name (Typed or Printed): Mary Smith
18. Date (m/d/y): 8/1/00
22. Name (Typed or Printed):
23. Date (m/d/y):

User/Installer Responsibilities

It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the part/component/assembly.

Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority ac cepts parts/components/assemblies from the airworthiness authority of the country specified in Block 1.

Statements in Blocks 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

FAA Form 8130-3 (6-01) *Installer must cross-check eligibility with applicable technical data. NSN: 0052-00-012-9005

Einzige Ausnahme sind Neuteile, diese dürfen mit FAA Form 8130-3 eingebaut werden, wenn diese auf der linken Seite unterschrieben ist.

THB

EASA Task Force Part M for General Aviation

Im November 2011 hat Thomas Becker freudig verkündet, dass wir über den AEI einen Platz in dieser Task Force besetzen können. Auf unserer offenen Vorstandssitzung in Kassel haben sich weitere Kollegen bereit erklärt in der entsprechenden Arbeitsgruppe mitzuarbeiten und mich bei den Meetings zu unterstützen.

Am 16. Dezember kam dann die offizielle Teilnehmerliste für die Task Force von der EASA:

- **Austro Control** (Austrian CAA)
- **DGAC** (French CAA)
- **AEI** (Aircraft Engineers International)
- **EAS** (Europe Air Sports)
- **ECOGAS** (European Council of General Aviation Support)
- **EGAMA** (European General Aviation Manufacturer Association)
- **EGM** Association (European Gliders Manufacturer Association)
- **EHA** (European Helicopter Association)
- **GAMA** (General Aviation Manufacturer Association)
- **IAOPA** (International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations)
- **LAMA-Europe** (Light Aircraft Manufacturer Association – Europe)
- **EASA/Certification**
- **EASA/Standardisation**

Es ist, glaube ich, unschwer zu erkennen, wo hier der Schwerpunkt liegt, nämlich auf der Seite der Betreiber.

Das erste Meeting fand am 6. und 7. Feb. 2012 statt. Es stand schnell fest, dass alles in zwei Phasen abgearbeitet werden soll.

Phase 1 für Änderungen an Forderungen, die (aus Sicht der Betreiber) nur hohe Kosten verursachen aber dabei keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bieten.

Dies betrifft im Besonderen die Instandhaltungsprogramme und den Airworthiness Review für ELA 1 Lfz., die nichtgewerblich eingesetzt werden. Hierzu wird es dieses Jahr noch eine NPA geben.

Phase 2 für alle anderen Änderungen, deren Abarbeitung mehr Aufwand bedeutet und später in einem zweiten Schritt abgearbeitet werden sollen.

Diskutiert wurde ein „generic maintenance program“ für ELA 1, getrennt nach Segelflug, Motorsegler, Fläche, Ballone etc. Auch die Auslegung des Begriffes „recommended“ wurde diskutiert, dann wieder die Definition „Commercial Operation“, als Basis für die grundsätzliche Erfordernis einer CAMO. Hierzu soll die EASA eine verbindliche Auflistung der Einsatzarten mit Beispielen geben, da es in verschiedenen EU VO unterschiedliche Auslegungen hierzu gibt.

Das zweite Meeting fand am 15. und 16. März 2012 statt.

Bei diesem Treffen wurde über das Maintenance Programm, seine Genehmigung und Änderungen diskutiert. Hier konnten sich (leider) die Betreiber mit der Idee durchsetzen, dass es die Möglichkeit geben soll, dass das Maintenance Programm durch den Halter selbst erstellt und genehmigt werden soll.

Als weiteres Thema wurde der Airworthiness Review bearbeitet. Hier soll es Erleichterungen in der Form geben, dass auch Part-145 und Part-F Betriebe im Rahmen ihrer Annual Inspection den Airworthiness Review ebenfalls mit durchführen dürfen. Dies ist ein gangbarer Weg, den wir uneingeschränkt mitgehen können.

Am dritten Meeting am 22. und 23. Mai konnte ich aus betrieblichen Gründen leider nicht teilnehmen.

In diesem wichtigen Meeting wurden die Weichen für die geplante NPA gestellt. Nachdem wir das Minutes of Meeting zu diesem Treffen erhalten haben, haben wir zwar noch unsere Position zu einigen Punkten schriftlich nachgereicht, diese wurden aber nicht mehr im Entwurf zur NPA berücksichtigt.

Der Entwurf zur NPA ist uns vor zwei Wochen, mit der Bitte um letzte Kommentierung, zugesandt worden. Wir werden ihn nicht noch einmal kommentieren, da wir davon ausgehen, dass unsere Eingaben wieder nicht berücksichtigt werden. Hier müssen wir auf die Veröffentlichung der NPA warten und sie dann massiv kommentieren. Hierzu werden wir zu gegebener Zeit, in einem separaten Newsletter aufrufen.

Zum Abschluss möchte ich sagen, dass in dieser Arbeitsgruppe neben uns, nur die DGAC und Teile der EASA, den Blick nicht nur auf „das Geld“ richten, wie kann ich die Kosten für die Piloten, Eigentümer und Vereine reduzieren.

Am Ende steht zu befürchten, dass dann die **„PILOT OWNER MAINTENANCE“** erweitert wird.

HM

Prüferstammtisch

Der Prüferstammtisch zur Vorbereitung der JHV in Dresden findet für den Bereich Baden-Airpark am

Mittwoch, den 10.10.2012 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.

Euer Thomas Becker

Probleme mit dem LBA und seinen Außenstellen

Es gibt zurzeit 31 Staaten, für die die EASA-Regularien Anwendung finden. Das heißt, es gibt 31 Möglichkeiten, die Regularien trotz vorhandener AMC und GM unterschiedlich auszulegen. In Deutschland legen wir hier noch einmal einen drauf. Dank unseres LBA‘s mit seinen 6 Außenstellen, kommen noch einmal mindestens 7 weitere Möglichkeiten dazu. Das setzt allerdings voraus, dass es in den Außenstellen auch eine einheitliche Meinung gibt. Leider gibt es aber auch hier weitere Individualisten, die die Genehmigung eines Handbuches oder ein Audit in den Bereich des Glückspiels verlegen.

Wer als verantwortlicher Leiter oder Quality Manager in einem Part-145 Betrieb oder in einem kleinen Luftfahrtunternehmen arbeitet kann davon ein Lied singen. Unkalkulierbare Bearbeitungszeiten, ungewisser Ausgang selbst bei anscheinend einfachen Dingen gehören hier teilweise schon zur Tagesordnung. Ein Handbuch, das zum wiederholten Male nicht genehmigt wird, weil immer wieder neue Wünsche des Betriebsprüfers erfüllt werden müssen, treibt manchen Antragsteller an den Rand der Verzweiflung.

Besonders ärgerlich ist es, wenn beim Wechsel des Betriebsprüfers, dieser das genehmigte Handbuch seines Vorgängers nicht mehr akzeptiert und am liebsten den Betrieb einstellen lassen würde, wenn es nicht innerhalb kürzester Zeit nach seinen Wünschen umgeschrieben wird. Für diese Forderungen gibt es überhaupt keine Rechtsgrundlage, im Gegenteil. Der Betrieb hat hier einen verbrieften Anspruch auf Rechtssicherheit, das heißt, wenn ein LBA Betriebsprüfer wechselt, darf das keine Änderung der Handbücher nach sich ziehen. Änderung der Handbücher sind nur bei groben Fehlern (z. B. der alte Sachbearbeiter hat etwas gravierendes übersehen) oder Änderung der Rechtsgrundlagen zulässig. Ein Wechsel des Betriebsprüfers alleine begründet keine Änderung der Handbücher (Rechtssicherheit). In diesem Fall verursacht der Betriebsprüfer nur nicht zu vertretende Kosten, die den Betrieb unnötig belasten.

Als sich der Leiter eines Part-145 Betriebes einmal beschwert hat und dabei die reibungslose Bearbeitung solcher Themen bei anderen Außenstellen als Beispiel nannte, wurde ihm sinngemäß gesagt: „*Es ist Ihnen freigestellt ihren Betrieb in*

den Einzugsbereich einer anderen Außenstelle zu verlegen, dann bleibt mein Bereich sauber". Hierzu kann ich nur sagen, dieser Betriebsprüfer hat seinen Auftrag nicht verstanden und hat in einer Außenstelle an dieser Position nichts mehr zu suchen.

In einem anderen aktuellen Fall, wird das Handbuch für ein kleines Unternehmen, trotz professioneller Hilfe, seit über einem Jahr nicht genehmigt, weil dem Sachbearbeiter immer wieder neue Ideen dazu einfallen. Jeder seiner Briefe endet dabei mit dem Satz: „dieser Brief erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit", will heißen, das nächste Mal fällt mir bestimmt wieder etwas Neues ein was mir nicht passt. Bedenklich nur, dass dasselbe Handbuch bei einem anderen Unternehmen seit Jahren (von einem anderen Betriebsprüfer) genehmigt ist.

Hier einige weitere Stilblüten mancher Betriebsprüfer:

- Es wurde verlangt, dass Triebwerke, die zur Instandhaltung ausgebaut und direkt danach wieder ins selbe Lfz. eingebaut werden, erst durch eine Prüfer Klasse 4 freigegeben werden müssen. Die jahrelange Praxis, diese Arbeiten zusammen mit der Instandhaltung am Lfz. freizugeben wurde plötzlich untersagt. Der Betrieb hatte noch nie einen Klasse 4 Prüfer und konnte durch diese ungerechtfertigte Forderung Verträge mit Kunden nicht einhalten.
- Es wurde moniert, dass beim Hinweis auf die bei der Instandhaltung verwendete Dokumentation die Nennung des Manuals, des Ausgabedatums und des Revisionsstandes nicht ausreichen würde. Vielmehr sollten zusätzlich das Kapitel, der Paragraph, die Seite und der Absatz des Manuals aufgeführt werden, und das bitte schön bei jedem Punkt auf dem Befundbericht.
- Einer CAMO wurde untersagt den Physical Survey im Rahmen des Airworthiness Review außerhalb der betriebseigenen Werkstätte durchzuführen weil kein Verfahren im Handbuch dazu existiert und es keine Betriebserweiterung dafür geben würde. Hier hat der Betriebsprüfer die Forderungen von Part-145 und Part-M mächtig durcheinander gebracht.

✈ Ein Part-145 Betrieb musste seine Line Station schließen, weil diese angeblich nur durch Luftfahrtunternehmen betrieben werden dürfen.

Eine beliebte Ausrede der Betriebsprüfer ist dabei der Verweis auf die EASA-Regularien, die so etwas angeblich fordern. Wenn man aber nach dem Paragraphen fragt, in dem das denn stehen soll, herrscht oftmals Stillschweigen. Man kann sich manchmal des Eindruckes nicht erwehren, dass es beim LBA Mitarbeiter gibt, die mehr Kraft und Ideenreichtum dazu aufbringen den Betrieben Knüppel zwischen die Beine zu werfen, als die Betriebe in ihrer Arbeit zu unterstützen, was ihre eigentliche Aufgabe ist.

Früher gab es hier ein Nord-Süd Gefälle, heute fangen die Probleme meist dort an wo erfahrene LBA Mitarbeiter in den Ruhestand gehen und durch junge studierte Leute ersetzt werden. Der Mangel an praktischer Erfahrung macht sich hier leider besonders bemerkbar. Ein Umstand, der dem Führungspersonal im LBA zu denken geben sollte.

Wer an solch einen Betriebsprüfer gerät, dem kann ich nur raten, diese Vorgänge an das Standardisation Office der EASA zu schicken. Diese Dienststelle ist zuständig für Fälle, in denen EASA-Regularien durch nationale Behörden falsch ausgelegt werden oder zusätzliche mit den EASA Regularien nicht zu vereinbarende Forderungen aufgestellt werden. Es gibt regelmäßige Treffen der nationalen Behörden bei der EASA, wo solche Fälle besprochen werden. Bei Bedarf werden das AMC bzw. das GM entsprechend ergänzt.

Dies sind nur einige Beispiele hierfür, wie es einem ergehen kann. Glücklicherweise sind dies die Ausnahmen, die meisten Sachbearbeiter und Betriebsprüfer beim LBA verstehen ihren Job und unterstützen die Betriebe im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Trotzdem darf nicht darüber hinweg gesehen werden, dass Betriebsprüfer, die so handeln wie in den vorangestellten Beispielen aufgeführt, die Existenz der Betriebe und Arbeitsplätze gefährden. Das Schlimme dabei ist, dass es jeden treffen kann, auch Betriebe, die seit Jahrzenten unfallfrei Instandhaltung durchführen und wegen einem uneinsichtigen Betriebsprüfer, oder einem evtl. fehlenden Stück Papier an den Rand der Existenzgefährdung gedrängt werden.

THB

Registrierung von Hand Held ELT‘s

Auszug aus dem Bericht eines Mitgliedes

An einem Samstagnachmittag erhielt ich einen Anruf der SAR Leitstelle aus Münster, ein ELT hat ausgelöst, das LFZ steht in Norderney zwischen 70 weiteren Luftfahrzeugen. Ob ich helfen könnte?

Man hatte nur den 15 hex Code ausgelesen, nach Aktivierung eines Laptop mit entsprechender SW, erhielt ich zumindest die Serial Nummer, allerdings ohne Registrierung. Ich habe die Prüfberichte aktiviert, unsere EDV hat eine Suchmaschine, über die Serial Nummer erhielt ich das LFZ Kennzeichen. Das ELT war als portable eingetragen. Telefonnummer suchen und den Piloten dringend zum LFZ bitten, die Luftaufsicht war schon vor Ort.

Was ich nun sagen will, das LBA hat zwei Möglichkeiten:

- Festeinbau und Registrierung des LFZ, oder
- Registrierung der Serial Nummer und den dazugehörigen 24 Std. Kontakt.

Ich habe mir nun schon seit langer Zeit angewöhnt auch die „portable“ ELT mit in den Prüfbericht „als nicht geprüft“ incl. der Batterie Daten mit aufzunehmen, obwohl das LBA erklärt „portable ELT“ werden als nicht nachprüfbar erklärt und brauchen nicht aufgeführt zu werden.

In diesem Fall waren die Querverbindungen aber sehr von Vorteil und die SAR Leitstelle war sichtlich erstaunt über die professionelle Hilfe.

Eine grundsätzliche Verpflichtung zur Aufnahme auch der portable ELT in die Prüfaufzeichnungen würde hier vielleicht helfen

THB

Neues von der EASA

Am 27. und 28.06.2012 fanden in Köln zwei EASA Work-Shops zu den Themen Part 66 / Part 147 und zur NPA 2010-09 „contracting of airworthiness management activities“ statt.

Im Bereich Part 66 gab es einige deutliche Änderungen, so zum Beispiel die Einführung der neuen B3 Lizenz (66.A.03), die Arbeiten und die Ausstellung eines CRS an Kolbenflugzeugen ohne Druckkabine bis zu 2000 Kg MTOW erlauben. Das schließt alle Arbeiten an der Struktur, den Triebwerken sowie mechanischen und elektrischen Systemen ein. Im Bereich der Avionik ist die Tätigkeit ähnlich wie bei komplexen Lfz. auf Arbeiten beschränkt, die mit sogenannten „simple test“ auf ihre Funktionalität geprüft werden und kein Trouble-Shooting beinhalten.
Eingeführt wird in diesem Zusammenhang die neue Definition der Aircraft-Groups unter 66.A.05, wie folgt definiert ist:

Gruppe 1:

- Complex motor powered aircraft
- Multiple engine helicopter
- Flugzeuge mit einer maximum operating altitude von mehr als FL290
- Luftfahrzeuge mit fly-by-wire Systemen
- Luftfahrzeuge, die ein entsprechendes Typ-rating benötigen, dass durch die EASA festgelegt wurde.

Gruppe 2:

- Untergruppe 2a: Flugzeuge mit Single Turbo-Prop Engines
- Untergruppe 2b: Hubschrauber mit nur einer Turbine
- Untergruppe 2c: Hubschrauber mit einem Kolbenmotor

Gruppe 3:

- Alle Kolbenflugzeuge, die nicht unter die Gruppe 1 fallen.

Hinsichtlich der B2 Lizenzen hat sich folgende Änderung ergeben. Eine B2 Lizenz erlaubt dem Inhaber die Erstellung eines CRS und Tätigkeit als B2-Support Staff unter folgenden Voraussetzungen:

- Wartungsarbeiten an avionischen oder elektrischen Systemen, und elektrische oder avionische Wartungsarbeiten innerhalb mechanischer oder Triebwerksysteme, die zur Überprüfung der Funktionalität nur einen Simple Test benötigen.
- Erstellung eines CRS nach einfachen planmäßigen Line-Maintenance Arbeiten und einfache Fehlerbehebung die gemäß 145.A.35 festgelegt sind und mit denen der Lizenzinhaber vertraut ist.

Eine wichtige Änderung wurde noch im Absatz 66.A.25 eingefügt, indem festgelegt wurde, dass alle Prüfungen und Module einer Ausbildung innerhalb von 10 Jahren nachzuweisen seien. Dieses Zeitlimit gab es in der alten Regelung nicht. Weitere Änderungen gab es bei der Durchführung von Ratings, die im Wesentli-

chen die Änderungen der Neugruppierung der Aircraft Definitionen betrafen.

Der zweite Tag des Work-Shops betraf die Vergabe von CAMO Aktivitäten, die in der alten Regulierung sehr eingeschränkt waren. Die Intention der EASA Arbeitsgruppe war, möglichst zielgerichtete Beiträge der Teilnehmer zu der Präsentation zu bekommen. Fakt war, dass die Diskussionsbeiträge die ganze Spannbreite von Ablehnung bis Zustimmung wiedergab.

Als Resümee dieses Work-Shops kam man zu folgenden Aussagen:

- Die Luftfahrtindustrie sieht es grundsätzlich als positiv an, wenn für CAT Operator die Möglichkeit geschaffen wird, bestimmte Continuous Airworthiness Aktivitäten an andere CAMO´s oder Organisationen zu vergeben.
- Die Arbeitsgruppe will die Möglichkeit ausloten, Dokumente zu erstellen, die, ähnlich wie beim CRS, den CAMO´s die Möglichkeit eröffnet, die Einhaltung der Lufttüchtigkeitsanforderungen nachzuweisen, bzw. nachgewiesen zu bekommen.
- Eine weitere Untervergabe von CAMO Aktivitäten auf einen zweiten Level durch die Vertragsnehmer wird es nicht geben.
- In Hinsicht auf die Verantwortung der einzelnen Akteure wird die Arbeitsgruppe aufgefordert, klare Regeln bezüglich der Vergabe von CAMO Aktivitäten zu definieren.
- Des Weiteren will die EASA überprüfen, inwieweit diese Untervergabe von CAMO-Aktivitäten mit den zurzeit auszuarbeitenden Grundsätzen des SMS verknüpft werden kann.

Also noch nicht viel Neues an dieser Front. Mal abwarten, was diese Problematik noch bringt. Offensichtlich, und das ist auch wohl das wichtigste bei dieser Thematik, ist es gelungen, die Airlines dahingehend zu sensibilisieren, CAW Task nur auf einen Vergabelevel zu begrenzen; dieses war auch die Basismeinung hierzu bei der AEI.

NB

Probleme in der Technik eines großen Luftfahrtunternehmens

Wir wurden bereits letztes Jahr auf massive Probleme bei der Instandhaltung vor allem im Bereich der Base-Maintenance bei einem großen Luftfahrtunternehmen informiert.

Da es auch der Geschäftsleitung nicht verborgen geblieben ist, dass die Stimmung im gesamten Unternehmen nicht die Beste ist, wurden alle Mitarbeiter per Rundschreiben aufgefordert sich hierzu zu äußern und Missstände zu nennen. Einige Techniker haben diese Möglichkeit wahrgenommen und haben einen langen und ausführlichen Brief an die Chefetage geschrieben. Für das daraus resultierende Gespräch mit dem Accountable Manager hatte der BPvL einen Brief beigesteuert, in dem er den am Gespräch beteiligten Kollegen unterstützt hat. Verbesserungen der Situation haben sich daraus aber nicht ergeben.

Unter zunehmenden Kostendruck wurden inzwischen verschiedene Maßnahmen ergriffen um aus den roten Zahlen zu kommen. Natürlich war die Technik als großer Kostenfaktor massiv betroffen. So wurde z. B. die Nachtschicht und die Sonntagsarbeit in der Base abgeschafft und Personal von der Base in die Line oder anderweitig versetzt. Wenn der Flugbetrieb gleichzeitig eingeschränkt worden wäre, hätte das sogar klappen können, aber da weiter geflogen wurde wie bisher, hat sich am Arbeitsaufwand nichts geändert. Dass das in die Hose gehen muss, kann einem jede Hausfrau vorrechnen.

Als die Probleme in der Technik immer größer wurden und sich die viele Mitarbeiter um die Sicherheit der Lfz. immer mehr Gedanken gemacht haben, haben diese wieder einen Brief geschrieben. Dieser alarmierende Brief, der von ca. 50 Technikern unterschrieben wurde, ist im Frühjahr dieses Jahres an den CEO der Technik geschickt worden. Auch dieses Schreiben hat nichts erreicht, im Gegenteil, es wurde lediglich mitgeteilt, dass die Geschäftsleitung die Probleme nicht als so gravierend einschätzt und das deshalb an der derzeitigen Situation nichts geändert werden wird. Der Betriebsrat ist in diesem Fall leider auch keine Hilfe,

da er überwiegend mit Kollegen aus der Verwaltung besetzt ist, die mit den Problemen in der Technik nicht viel anfangen können.

Damit ihr euch mal ein ungefähres Bild davon machen könnt, von welchem Umfang wir hier sprechen hier ein paar Beispiele, wie es dort nach unserem Kenntnisstand, heute zugeht:

- Es wird zu viel Personal eingesetzt, welches nicht über die benötigte Ausbildung oder Lizenzen verfügen. Qualifizierte Techniker wurden versetzt und durch billigere weniger qualifiziert MA ersetzt.
- Die zur Verfügung stehende Zeit für geplante Arbeiten ist schon im Planungsstadium zu niedrig angesetzt, sodass am Ende nur noch alles zusammengeschmissen wird und die Auslieferung der Flieger verzögert wird, oder Maschinen mit Open Items die Werft verlassen. Die Liegezeitenpläne sind nur noch auf dem Papier schön anzusehen und wurden den geänderten Rahmenbedingungen nicht angepasst.
- Es werden Verfahren abverlangt, ohne dass diese schriftlich verfasst sind. Wenn es moniert wird, kommt die Antwort, dass das der Cat-C machen soll.
- Wenn die Base Leitung kundtut, dass die Anweisungen des MOE nicht bindend sind und die AMM nur Richtlinien beinhalten, so muss man sich fragen, wie diese Amateure die Eignungsprüfung durch das LBA bestanden haben.
- Für mehrere Base Docks steht oftmals nur ein Prüfer zur Verfügung, fällt der auch noch aus, gibt's keinen Ersatz. Die Arbeit muss aber weiter gehen. Es wird dann der Prüfer der nächsten Schicht genötigt, die Arbeiten der letzten Schicht mit abzuschreiben.
- In der Line wurden Komponenten wie Fahrwerke, APU's oder Klimaanlagen ausgetauscht, ohne dass diese Arbeiten von einem B1 freigegeben wurden. Die Arbeiten werden einfach zur Base-Maintenance erklärt, von sogenanntem Support Staff abgezeichnet und letztendlich durch den Cat-C im Büro released.
- Die ständige Androhung zur letztendlichen Schließung der Base Mainte-

nance führt zur Verunsicherung der gesamten Mannschaft.

- Bei den ständigen Reibereien mit der Base-Leitung, hervorgerufen durch all diese Unzulänglichkeiten, werden die Kollegen massiv beschimpft und verdächtigt kriminell zu sein. Von Human Factors scheint hier noch niemand was gehört zu haben.
- Qualifizierte Mitarbeiter wechseln aus der Base oder verlassen das Unternehmen, wenn sich ihnen eine Möglichkeit dazu ergibt.

Wenn man das alles hört, stellen sich mir folgende Fragen:

- Wer möchte in so einem Umfeld arbeiten?
- Wer glaubt, dass die Qualität der Arbeiten in diesem Umfeld gut ist?
- Und letztendlich, wer möchte auf den Weg zu seinem nächsten Urlaub zusammen mit seiner Familie, in einem Flieger dieser Airline sitzen?

Da sich trotz mehrerer Schreiben und Gesprächsangeboten aus der Technik an die Geschäftsleitung nichts getan hat, sind einige Mitarbeiter an den BPvL herangetreten. Wir sind gefragt worden, ob wir uns nicht mit dem LBA in Verbindung setzen können, um diese Missstände an offizieller Stelle vorzubringen.

Die Verzweiflung der Kollegen war in den Briefen und in den Gesprächen die wir mit ihnen geführt haben spürbar, die Angst ist da, dass eines Tages etwas passieren könnte, vor dem alle schon lange gewarnt haben, aber niemand an verantwortlicher Stelle hat wirklich zugehört. Hier wird offensichtlich Kommerz vor Sicherheit gelebt.

Dieser Bericht soll der erste Schritt dazu sein, den Ball ins Rollen zu bringen. In Dresden werden wir uns damit beschäftigen müssen, denn das Thema ist zu wichtig, als das es im Verborgenen behandelt werden sollte.

THB

Neues vom LBA

DE.66.10000 vergeben

Das Luftfahrt-Bundesamt hat am 23. April 2012 die 10.000 Teil-66-Lizenz erteilt. Die Lizenz mit der Nummer DE.66.10000 wurde Jan Wendelberger von der Firma ACC COLUMBIA Jet Service GmbH aus Hannover im Luftfahrt-Bundesamt feierlich überreicht.

Neuer LBA Präsident

Jörg-Werner Mendel leitet seit dem 01. Mai 2012 das Luftfahrt-Bundesamt. Am 26. April 2012 führte Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), den 49 jährigen Juristen in sein Amt ein und verabschiedete den bisherigen Amtsinhaber Ulrich Schwierczinski.

Änderungen bei Teil-66 Lizenzen

Das Luftfahrt-Bundesamt stellt ab 1. August 2012 auf Grund der geänderten Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 seine Genehmigungspraxis für die Erteilung von Lizenzen nach Teil-66 um. Unter anderem können Anträge auf Erteilung / Änderung / Erweiterung einer Teil-66 Lizenz zukünftig nur bearbeitet werden, wenn bei Antragstellung alle fachlichen Voraussetzungen zur Erteilung der Lizenz erfüllt sind.

Seit dem 01.08.2012 kann außerdem die neue Teil-66 Lizenzkategorie B-3 für nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse bis 2000 kg beantragt werden.

THB

Mobbing vs. Burnout

und womit man noch Geld verdienen kann...

Jeder kennt die kleinen Streitigkeiten am Arbeitsplatz und hin und wieder auch Zeiten wo man nicht weiß wo einem der Kopf steht. Manchmal kann dies auch schon mal heftige Schmerzen in der Nackengegend auslösen.

Diese Probleme sind in allen Bereichen des beruflichen Alltags Normalität geworden und keine Branche ist davor geschützt.

In jedem Betrieb gibt es einen, der den anderen das Leben schwer macht, einen der alles darf und einen der den ganzen Tag nichts macht aber die Lohnerhöhung gepachtet hat. Eine Person, die man nicht greifen kann, weil alles an ihr abrutscht und die keine Skrupel kennt, sich mit fremden Federn schmückt und die immer nur an sich denkt.

Darf ich vorstellen Fr. Mobbing.

Dazu kommt der Druck von oben und den Druck den man sich selbst macht. Jeder kennt die Worte „wir müssen, du musst, ich muss“, das alles ganz schnell und zu einem günstigen Preis, anschließend wird immer noch verhandelt und gemeckert. Der Ehrgeiz einer der Besten zu sein oder sogar der Beste zu sein, macht ja Spaß, wenn’s funktioniert. Der Ehrgeiz ist unser Antrieb alles zu schaffen und neues auszuprobieren. Man merkt erst, wenn’s irgendwo zwickt, dass es etwas zu weit gegangen ist. Ein Großauftrag in der Firma, noch eine Schulung am Wochenende und zu Hause wird am Abend das Dach neu gedeckt. Manche haben dann noch Frau und Kind, die etwas Beachtung fordern.

Und plötzlich liegt er da,…der Kommissar, „grad mal vierzig…..der Arme…..letztes Jahr“.

Darf ich vorstellen Hr. Burnout.

Ich habe schon sehr viel Erfahrung und habe einige Versuche unternommen solche Sachen zu verhindern oder ihnen auszuweichen. Manche dieser Schwierigkeiten will man gar nicht abschaffen, den anderen kann man nicht aus dem Weg gehen. Aber es gibt schon einige Unternehmen, die sich mit diesen Themen auseinandersetzen und Ihre Hilfe mit diversen Therapien und Seminaren anbieten.

In meiner Firma wurden einige Mitarbeiter zu solch einem Seminar auf freiwilliger Basis geschickt, bei dem uns allen in Licht auf gehen sollte. Das Seminar fand ein paar Kilometer entfernt von unserer Firma statt, in einem Hotel mit guter Küche und mit entspannender Begleitung durch einen Sportorthopäden.

Der Tagesablauf begann jeden Morgen mit einer Meditation und endete auch mit einer.

Die Themen wie "die Anleitung des Lebens", "die Brille durch die jeder sieht" und wie das alles so kommt, ging allen Teilnehmern sehr Nahe und die Veranstalter waren auch sehr nett, glaubwürdig und erfahren.

Zwischendurch wurden die Sitzungen immer wieder durch Freizeit und Behandlungen durch den Masseur aufgelockert. Die Reise zurück in meine Kindheit hat mir nichts ausgemacht, die Briefe, die ich an meine Eltern aus der Kindheit heraus schreiben sollte, nervten schon etwas, aber kurz gesagt war das für uns alle mal eine wertvolle Erfahrung.

Es folgten einige Einzelgespräche, wo jeder mehr über sich erfahren sollte und durch die ich jetzt weiß, dass ich kein Pflegefall bin und meine alles gut im Griff zu haben, dies natürlich zum Vergleich zu den Menschen, von denen wir da noch so hörten.

Alles in allem war das ganze Wochenende keine rausgeschmissene Zeit, da waren und sind wir uns alle einig.

……und nun der Preis:

Pro Person ca. 4.000,-, ...AHA....Soso!?....OK?!..... für die vier Tage.

Wir haben noch lange nach diesem Managerseminar Gespräche geführt und haben uns allen geschworen das Gelernte umzusetzen. Aber wie lange hält das an und man fragt sich, ob man dieses Geld nicht anders einsetzen kann um das komplizierte Miteinander zu optimieren und vielleicht schaut man mal an sich herunter und überlegt, ob man selbst was tun oder ändern kann.

Wie wäre es, wenn man mal etwas von seinen Aufgaben abgibt, an den Kollegen, dass dieser genauso viel erlernt, was bisher vielleicht eher ein Dorn im Au-

ge war. Eine Entschädigung liegt dann klar auf der Hand,…….man könnte dann auch mal ungestört Urlaub machen.

Die Frau, die immer so unfreundlich ist, vielleicht mal zu einem offenen Gespräch einladen, vielleicht klappt's dann auch besser mit der Buchhaltung.

Viele Faktoren sind oft von jedem selbst abhängig, aber leider auch nicht alle, da jeder Mensch anders erzogen wurde und unterschiedlich beeinflusst, seine Persönlichkeit gebildet hat. Das ist schon nicht leicht.

Was denkt denn wohl der Chef, wenn wir Ihm sagen dass er mehr davon hat Verständnis zu zeigen, anstatt zu treiben?

Ein gutes Betriebsklima hat folgende Nachteile:

- Die Angestellten kommen gerne zur Arbeit
- Es wird nicht mehr so viel gelästert
- Keiner verschwendet seine Kraft und Zeit mit Auseinandersetzungen
- Die Leute unterstützen sich gegenseitig, schulen sich sogar kostenlos und gegenseitig
- Plötzlich ist keiner mehr krank
- Man löst schwere Probleme zusammen, damit steigt der Zusammenhalt
- Und noch vieles mehr…….
- (dieses Jahr kommt auch die Zicke aus der Buchhaltung zur Weihnachtsfeier und lächelt sogar)

Mobbing ist das Problem miteinander klar zu kommen, gerade in schweren Zeiten, in denen der Überlebensdruck die Anforderungen an jeden Einzelnen bestimmt. Konkurrenzkampf ist Normalität und wird oft gefördert, bis aus den Starken letztendlich die Schwachen werden. Wo sind die dann? Wo sind wir dann?

Burnout ist die Ausrede für Überforderung. Meistens kommt dies nicht nur von Chef direkt, sondern die Ziele die man sich selbst steckt, machen den Anfang.

Ich denke dieses Thema ist groß genug um damit Bände zu füllen und dieser Text ist nur ein Denkanstoß.

Jeder ist verantwortlich und hat ohne Hilfsmittel die Macht etwas zu tun.

Auch wenn‘s schwer fällt, es zahlt sich für uns alle aus, auch für den Chef, der die Dollars zählt.

MG

Jubiläen

10 Jahre Mitgliedschaft

Dirk Siepmann
Peter Seibt
Holger Möhrke
Harald Bär
Michael Weddeling
Detlef Flintz

15 Jahre Mitgliedschaft

Detlef Ahrens

20 Jahre Mitgliedschaft

Bernhard Brost
Josef Hart
Heinrich Nieschulz
Wolfgang Bender
Karl-Heinz Sternberg
Anton Hornung
Wolfgang Emde
Jens Weinreich
Richard Deutschmann
Siegfried Prill

25 Jahre Mitgliedschaft

Dieter Muskulus
Reiner Hofmann
Hans Apfel

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

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Internes

Unser Vorstand

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

Unsere Regionalvertreter

Christian Tank	Nord	ct@bpvl.de
Ulrich Wirtz	West	uli@bpvl.de
Steffen Herrmann	Ost	steffen@bpvl.de
Gunter Hemmel	Süd	gh@bpvl.de

Unser 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

What Really Happened Aboard Air France 447

Unter dem Link: http://www.popularmechanics.com/technology/aviation/crashes/what-really-happened-aboard-air-france-447-6611877 kann das ins englische übersetzte Protokoll des CVR nachgelesen werden.

Es ist ein erschütterndes Dokument über das Chaos im Cockpit und das Versagen der Besatzung welches letztendlich zum Absturz von Air France 447 führte.

Part-66 Handbuch nun verfügbar

Das neue Handbuch zum Part-66 incl. CD kann nunmehr bei der EASA unter http://easa.europa.eu/technical-publications bestellt werden. Der Preis incl. CD beträgt 18 €, die CD alleine kostet 12 €.

Das Handbuch beinhaltet die konsolidierte Fassung des Part-66 einschl. der EU VO 1149/2011 zusammen mit allen AMC und den GM. Die Texte auf der CD sind über Hyperlinks verknüpft, was die Suche erheblich vereinfacht.

Ein kostenloser Download wie beim Part-145 und Part-M Handbuch sind leider nicht mehr möglich.

Bilder vom Mars
Etwas „Off Topic“, aber allemal interessant sind die Bilder vom Mars Rover Curiosity. Fotos und Videos in HD Qualität gibt es unter: http://www.nasa.gov/mission_pages/msl/multimedia/gallery-indexEvents.html

THB

Neulich

Der dünnste Draht der Welt

Die Österreicher entwickelten den dünnsten Draht der Welt. Als dieser fertig war wollten sie wissen, welchen Durchmesser er hat. Der Draht ist aber so dünn, dass sie ihn nicht messen können.

Sagt der eine Österreicher: "Schicken wir ihn eben nach Deutschland.
... Die sind hoch technologisiert. Die können ihn vielleicht messen."

Sagt der andere: "Nein, die Blöße geben wir uns nicht. Schicken wir ihn erst mal nach Amerika. Die sind auch hoch entwickelt."

Also packen sie den Draht in eine Kiste und legen einen Zettel bei, ob sie den Durchmesser messen können. Nach 2 Wochen kommt die Kiste wieder.

Der Kiste liegt ein Antwortzettel bei. 'Leider können wir diesen Draht nicht messen. Zu dünn.'

Darauf sagt der eine Österreicher wieder: “Müssen wir ihn doch nach Deutschland schicken.“ Sagt der andere: „Nein, wir schicken ihn nach China. Dort werden doch auch Mikrochips hergestellt. Die können ihn bestimmt messen.“

Gesagt getan. Sie legen wieder einen Zettel bei, ob sie den Draht messen können. Es dauert wieder ca. 2 Wochen, dann kam die Kiste wieder. Auf der Antwort steht: 'Leider können wir diesen Draht nicht messen. Er muss zu dünn sein'.

Sagt der eine Österreicher: “Jetzt bleibt uns nur noch Deutschland.“
Sagt der andere: “Hmm. Na gut. Schicken wir ihn nach Deutschland.“
Also den Draht wieder ihn eine Kiste und nach Deutschland geschickt. Aus lauter Frust haben sie vergessen, einen Zettel beizulegen, was sie eigentlich wollen.

Es dauert 2 Wochen, 3 Wochen, 4 Wochen, keine Kiste. Nach 6 Wochen kommt die Kiste wieder. Es liegt ein Zettel bei:
Also wir wussten ja nicht, was wir mit diesem Draht machen sollten.
Also haben wir mal ein Gewinde drauf geschnitten, ein Loch durchgebohrt und "Made in Germany" draufgefräst.

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					

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		

September 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

ILA Berlin 11.09. — 16.12.

Oktober 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				

BPvL JHV Dresden 20.10.

AEI Annual Congress Malta
31.10. — 03.11.

November 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		

Dezember 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