BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
01/13

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: April 2013

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 offenen Vorstandssitzung in Kassel	S. 05
Bericht zur Jahreshauptversammlung in Dresden	S. 06
Das neue Luftrecht	S. 11
Bericht zum 40.AEI-Jahreskongress 2012 auf Malta	S. 14
Situationsbericht zu den Gurten	S. 17
Mitgliederdatenbank	S. 19
Einladung zum Prüferstammtisch	S. 19
Neues von der EASA	S. 20
Kommentare zur EASA NPA 2012-17	S. 21
Prüfer zum Jubiläum gesucht	S. 23
Neues vom LBA	S. 24
Jubiläen	S. 26
Internes	S. 27
Letzte Meldung	S. 30
Neulich	S. 31

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

Thomas Becker	=> thb@bpvl.de	=> THB
Norbert Beuing	=> nb@bpvl.de	=> NB
Dieter Schlemann		=> DS
Holger Möhrke	=> hm@bpvl.de	=> HM

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Ade du schöne Prüflizenz. Seit dem ersten März 2013 ist es amtlich. Der klassische Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 2 hat aufgehört zu existieren.

Weiterhin geben wird es den Prüfer Klasse 1, 3, 4 und 5. Die Klasse 1 ist aber zukünftig nur noch für die Nachprüfung von Luftschiffen vorgesehen, die Klasse 3, ebenfalls ein Auslaufmodell, wird wohl langfristig von der Part-66 B3 Lizenz abgelöst werden. Wann sich die EASA mit einer Part-66 Lizenz für Komponenten beschäftigen wird, steht noch nicht fest, zumindest solange wird es die Klasse 4 noch geben. An der Klasse 5 als reine Lizenz für Luftsportgerät ist die EASA nicht interessiert, hier dürfte es wohl keine Änderungen geben.

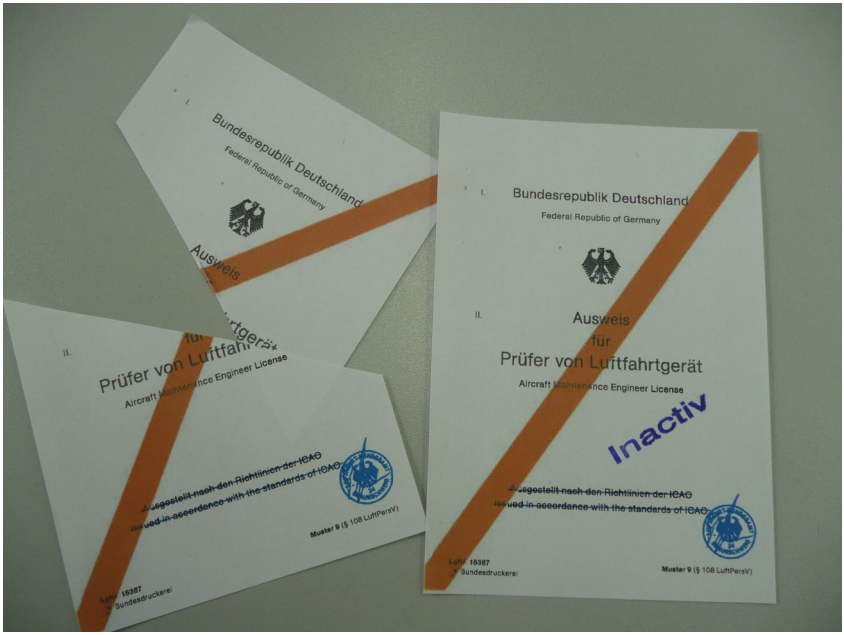
Auch wenn jetzt Annex II Lfz. mit einer Part-66 Lizenz freigegeben werden dürfen, ist diese Freigabe lediglich auf die Instandhaltung beschränkt. Stückprüfungen oder Freigaben von selbstentwickelten Reparaturen, wie wir sie früher mit unserer Klasse 1 Lizenz freigegeben haben, wird es mit einer EASA Lizenz nicht mehr geben.

Das hörte sich vor 10 Jahren bei der Einführung der EASA noch ganz anders an, ich erinnere hier nur an die immer wieder versprochenen Grandfather Rights, von denen das LBA heute nichts mehr wissen will und bei denen man nur noch versuchen kann, diese auf dem Klagewege zurück zu bekommen.

Die Kommentierungsphase zur Vereinfachung des EASA Part-M für die General Aviation ist mit verhältnismäßig wenigen Kommentaren zu Ende gegangen. Die Euphorie und die restlos ausgebuchten EASA Veranstaltungen im Vorfeld zu dieser NPA ließen eigentlich auf eine größere Anzahl von Kommentaren hoffen. Eine erste Bilanz hat Juan Anton (EASA) bereits auf der letzten BBAL Tagung Ende Februar dieses Jahres gezogen. Detaillierte Infos findet ihr in einem der heutigen Beiträge.

Nachdem die EASA 2010 bereits einen vergeblichen Versuch unternommen hatte, eine AD-Note bezüglich instandgesetzter Gurte zu veröffentlichen, hat sie das Thema nie wirklich fallen gelassen. Es wurde im Hintergrund weiter an einer AD -Note gearbeitet und die Luftfahrt Anfang des Jahres mit einer, wenn auch abgeschwächten Version, einer AD-Note überrascht. Viele Operator und Halter sind verunsichert, ob ihre von in Deutschland zugelassenen Part-145 Instandhaltungsbetrieben reparierten oder überholten Gurte jetzt wieder ausgetauscht werden müssen. Deshalb gab es bereits eine erste Revision zur AD. Einen Situationsbericht von unserem Mitglied Dieter Schlemann könnt ihr im Innenteil lesen.

Euer Thomas Becker



Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2013

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

Samstag, den 4. Mai 2013

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

Waldgasthof Schäferberg
Wilhelmsthalerstr. 14
34314 Espenau bei Kassel

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.

THB

Bericht zur Jahreshauptversammlung am 20.10.2012 in Dresden

Beginn der Jahreshauptversammlung um 10:00 Uhr mit 35 Mitgliedern.

1. Eröffnung und Begrüßung
Der Vorsitzende Thomas Becker begrüßt alle anwesenden Mitglieder. Er zeigt sich erfreut über die hohe Teilnehmerzahl der JHV sowie die anwesenden neuen Mitglieder.

2. Wahl des Schriftführers
Christian Suthe stellt sich als Schriftführer zur Verfügung.

3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
Thomas Becker stellt fest, dass die Einladungen zur JHV satzungsgemäß, spätestens 4 Wochen vor dem heutigen Termin, verschickt wurden und somit ordnungsgemäß erfolgt sind.

4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
Thomas Becker stellt bei der hohen Anzahl von Teilnehmern die Beschlussfähigkeit gem. Satzung fest.

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

6. Anträge der Mitglieder
Es gibt keine Anträge der Mitglieder.

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

Auszüge aus dem Jahresbericht:

- Die Zusammenarbeit mit der AEI war in diesem Jahr recht ruhig, da es kaum gemeinsame Themenbereiche gab.
- Bei der offene Vorstandssitzung in Kassel am 14.04.2012, waren die EASA Task Force zum Part-M und die neue EU VO 1149/2011 zum Part-66 die beherrschenden Themen.

- Die Prüferinfo wurde in den vergangenen Jahren immer umfangreicher, die Kosten konnten aber dank des Einsatzes von Werner und seiner Frau, sogar leicht gesenkt werden.
- Die Klage dreier Prüferkollegen gegen das LBA, wegen Nichtverlängerung der nationalen Lizenz, wurde vom Gericht abgelehnt. Es geht in die zweite Instanz.
- Der Kontakt zum LBA Sachgebiet 22 ist in letzter Zeit recht ruhig gewesen, da es immer weniger LuftPersV Lizenzen gibt.

Der komplette Jahresbericht steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

8. Kassenbericht 2011/2012, Haushaltsplan 2013

Unser Schatzmeister Werner Alvermann trägt den Kassenbericht 2011/2012 und den Haushaltsplan 2013 vor.

- Mitgliederentwicklung
- Beitragseinnahmen – konstant
- Die Einnahmen und Ausgaben halten sich die Waage.

9. Bericht der Rechnungsprüfer

In Abwesenheit des Rechnungsprüfer Gunter Hemmel bestätigen Josef Breu (als Vertretung) und Oliver Stahl die gute Arbeit des Schatzmeisters und empfiehlt diesen zu entlasten.

10. Aussprache zu den Berichten

Es gibt keine weitere Aussprache zu den Berichten.

11. Entlastung des Vorstandes

Der Wahlleiter Norbert Beuing stellt den Antrag, den gesamten Vorstand 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.

Nach der Kaffeepause begrüßt Thomas Becker unsere neu hinzugekommenen Gäste, Frau Kamala Sharma vom Bundesministerium für Verkehr Bau und Städteentwicklung und Herrn Benno Schmaljohann vom LBA (Leiter des Referats T1).

12. Diskussion mit Herrn Schmaljohann (LBA) über die Probleme mit Betriebsprüfern

Als Einstieg in die Diskussion, stellt Christian Tank anhand einer Power Point Präsentation seinen Leidensweg bei der Genehmigung seiner Handbücher (MOE, TBH, CAME) vor.

Seit 2006 steht er im ständigen Kontakt zu seiner Außenstelle zum Thema Handbücher. In dieser Zeit hatte er schon mehrere Betriebsprüfer mit den unterschiedlichsten Ansichten zu den Handbüchern gehabt. So kommt es, dass seine Handbücher bis heute noch nicht abschließend genehmigt sind. Es wurde ihm auch schon die Betriebsschließung aufgrund angeblich fehlerhafter Handbücher angedroht.

Herr Schmaljohann zeigte sich betroffen über die Vorgehensweise der zuständigen Außenstelle. Ohne aber auch die andere Seite angehört zu haben, wollte er sich, verständlicherweise, dazu nicht äußern.

Herr Schmaljohann stellte uns in einer Präsentation die Situation im LBA und deren Außenstellen vor. Hier sind stichpunktartig Auszüge aus der Präsentation.

- Sich immer schneller ändernde und komplexer werdende EASA Vorschriften, auf die das LBA keinen Einfluss hat, belasten die Arbeit im LBA.
- Häufig abwanderndes Personal in den Außenstellen und ein ständiger Personalmangel sind kontraproduktiv. Es dauert bis zu drei Jahre, bis ein neuer MA im LBA in seine Aufgaben eingewiesen ist.
- Die Stellenvergabe liegt letztendlich in der Entscheidung des Bundeshaushalts, es gibt aber berechtigte Hoffnung, dass in Kürze zusätzliche Stellen für das LBA bereitgestellt werden.
- Standardisierung der Arbeitsabläufe (Qualitätsverbesserung durch 4 Augen Prinzip, Stichwortkatalog für Audits, Daten der Betriebe in Echtzeit im Internet, Betriebsbegehung mit I-Pad sind einige Beispiele, mit denen das LBA auf die neuen Herausforderungen reagiert.

- Verbesserung des Wissen Management (Darstellung für Zuständigkeiten und Arbeitsabläufe am PC, LBA Wikipedia für LBA Mitarbeiter- Aktuelle Normen und Links zu internationalen Vorschriften + Stichwortsuche).
- Reduzierung der Zuständigkeit der Außenstellen-Mitarbeiter auf zwei Vorschriftenbereiche (z.B. Part-145 und Part-M oder Part-145 und Part-21).

13./14. Präsentation von Holger Möhrke zur EASA Task Force Part-M

Da Holger Möhrke seine Teilnahme kurzfristig absagen musste, übernimmt Thomas Becker die Präsentation und leitet die anschließende Diskussion.

Die komplette Präsentation steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

15. Probleme in der Technik von ….., Reaktion auf unseren Bericht in der letzten Prüferinfo

Thomas Becker berichtet über verschiedene Reaktionen. Viele Techniker begrüßten den Bericht als schon lange überfällig. „Endlich schreibt mal jemand, wie es hier wirklich zugeht“, wird ein Techniker zitiert.

Eine Firma glaubte sich in dem Bericht wieder zu erkennen. Es wurden Mitarbeiter genötigt, ein vorgefertigtes Schreiben an den BPvL zu unterschreiben, in dem die in unserem Bericht geschilderten Vorgänge als unwahr und überzogen dargestellt, verurteilt wurden.

Ein anderer Brief flatterte dann einige Zeit später ins Haus, indem eine Stellungnahme vom BPvL gefordert wurde und eine rechtliche Prüfung angekündigt wurde.

Erschreckend zu diesem Thema ist, dass sich nach der Veröffentlichung der Prüferinfo, weitere Mitglieder / Kollegen / Freunde gemeldet haben, die berichteten „ich dachte zuerst, du schreibst über unsere Firma“. Das stimmt nachdenklich!

Bevor wir in die Kaffeepause gehen, verabschiedet Thomas unsere Gäste mit einem herzlichen Dank für ihr Kommen, ihr Interesse an den Themen sowie die offenen Worte, verbunden mit dem Angebot zur weiteren Zusammenarbeit. Beide sind jederzeit willkommene Gäste beim BPvL.

16. Wahl der Rechnungsprüfer

Die Rechnungsprüfer Gunter Hemmel und Oliver Stahl stellen sich erneut zur Wahl. Sie werden einstimmig wiedergewählt.

18. Verschiedenes

Es werden die folgenden Themen angesprochen und teilweise diskutiert:

- Thomas Becker spricht die Werbung auf der BPvL Homepage an. Für die geplante Werbung auf der Heli-Online Website hat er 4 vorbereitete Werbebanner mitgebracht. Die Versammlung entscheidet sich für einen davon. Die Werbung wird kurzfristig für 3 Monate geschaltet.
- Als neuer Webmaster für unsere Homepage wird Martin Gillmeister vorgestellt.
- Thomas Becker stellt die Frage, ob die Ausrichtung des BPvL noch die richtige ist. In den Anfängen hat sich der BPvL nur um unsere Lizenzen gekümmert. In den Jahren sind aber eine Menge neue Aufgaben dazu gekommen. Wenn wir in dieser Richtung weiter machen wollen, werden diese Aufgaben aber nicht mehr vom Vorstand alleine bearbeitet werden können. Jeder ist aufgefordert sich bis zur offenen Vorstandssitzung in Kassel einmal Gedanken darüber zu machen, wie er den Vorstand bei seiner Arbeit unterstützen kann.
- Die offene Vorstandssitzung in Kassel findet am 04. Mai 2013 statt.
- Die nächste Jahreshauptversammlung findet am 12.10.2013 in Essen statt. Thorsten Chmielewski stellt sich als Organisator zur Verfügung.
- Die Jahreshauptversammlung 2014 soll in Richtung Norden gehen. Es wird Bremen vorgeschlagen, aber noch nicht darüber entschieden.

19. Schlusswort des Vorsitzenden

Unser erster Vorsitzender Thomas verabschiedet sich von uns und bedankt sich für eine interessante Versammlung und die zahlreich erschienenen Mitglieder.

Die Sitzung endete um 16:30 Uhr.

gez. Christian Suthe

Das neue Luftrecht

Am 25.02.2013 ist das neue Luftrecht im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Mit der Veröffentlichung wurde die neue Verordnung zum 01.03.2013 in Kraft gesetzt. Gleichzeitig wurde die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 03.08.1998, zuletzt geändert durch Artikel 6, außer Kraft gesetzt.

Die Änderungen betreffen die folgenden Verordnungen:

- LuftGerPV; Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät
- LuftVZO; Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
- LuftBO; Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
- LuftPersV; Verordnung über Luftfahrtpersonal
- LuftKostV; Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

LuftGerPV

Aufgrund der umfangreichen Änderungen wurde die gültige LuftGerPV außer Kraft gesetzt und durch eine komplett neue ersetzt. Durch die Anpassung an die EASA Regularien ergeben sich für uns im Bereich der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung gravierende Änderungen.

Konnte der Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 1 im Bereich der Herstellung noch als Stückprüfer tätig sein, ist diese Aufgabe jetzt an entsprechend zugelassenen Organisationen übertragen worden. Der Prüfer kann mit seiner Lizenz nur noch im Bereich der Instandhaltung tätig werden.

Im dritten Abschnitt der neuen LuftGerPV Gem. §12 wird beschrieben, dass alle Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Luftfahrtgerät gem. LuftVZO §1 Nr. 1-6 und 9-11 nur noch nach EU VO 2042/2003 durchgeführt werden. Auf diese Arbeiten wird in der neuen LuftGerPV gar nicht weiter eingegangen. Die LuftGerPV beschäftigt sich nur noch mit der Nachprüfung von Luftsportgeräten.

LuftVZO
Die LuftVZO wurde unwesentlich verändert. Hier wurden überwiegend die neuen Zuständigkeiten eingearbeitet sowie in verschiedenen Bereichen das Wording angepasst.

Lediglich mit der Änderung des §21 wurde Bezug auf die veränderte LuftGerPV genommen. Hiernach dürfen Part-66 Certifying Staff auch Lfz. freigeben, die nicht unter den Regelungsbereich der EASA fallen. Gruppenberechtigungen sind bei Flugzeugen auf 5700 kg und auf einmotorige Drehflügler beschränkt.

Das heißt, eine Polizei EC135, für die bisher eine zusätzliche LuftPersV Lizenz benötigt wurde, darf jetzt, eine entsprechende Part-66 Lizenz vorausgesetzt, ebenfalls mit dieser freigegeben werden, und B2 Prüfer, die den Eintrag „Airplane“ haben, dürfen zukünftig alles was fliegt und nicht schwerer als 5700kg ist, nachprüfen.

Die erste wirkliche Vereinfachung der neuen Verordnung.

LuftBO
Die §§ 5-9, die sich früher mit der Instandhaltung, Wartung, Überholung, Große Reparatur und der Durchführung der Instandhaltung beschäftigt haben wurden ersatzlos gestrichen. Ebenso sind die § 11 Prüfflüge, §12 kleine Änderung, §13 große Änderung, §15 Betriebsaufzeichnungen, §16 Technisches Betriebshandbuch und §17 Technische Dienste der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen nicht mehr Bestandteil der LuftBO.

Der §14 wurde wie folgt geändert: (2) Ein durch die Lufttüchtigkeitsanweisung betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Termin außer für Zwecke der Nachprüfung oder Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind. Lufttüchtigkeitsanweisungen, welche durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit nach dem Verfahren des Artikels 52 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 amtlich veröffentlicht wurden, sind unmittelbar gültig und bedürfen keiner Veröffentlichung nach Satz 1.

Hier verweise ich allerdings auf die Veröffentlichung auf der LBA Homepage, wonach wegen fehlender amtlicher Veröffentlichung bei der EASA, EASA AD -Notes bis auf weiteres mit einem LTA Deckblatt veröffentlicht werden.

LuftPersV

Die Änderungen betreffen überwiegend die unsere Lizenzen tangierenden Paragraphen, beginnend mit dem zweiten Abschnitt der LuftPersV.

Im §104 wurden die Hinweise auf Erfahrung bei der Herstellung gestrichen, jetzt gilt nur noch gewonnene Erfahrung bei der Instandhaltung. Durch den Wegfall des Prüfers Klasse 2 sind die Voraussetzung für den Prüfer Klasse 1 mit denen der ehemaligen Klasse 2 ergänzt worden.

Im §108 werden die einzelnen Prüferklassen, die Umschreibung der Klasse 2 für Luftschiffe sowie die Umschreibung der anderen noch gültigen Prüflizenzen in Part-66 Lizenzen beschrieben.

In §109 kann man nachlesen, dass die Gültigkeit der Lizenzen von 24 Monaten auf jetzt 5 Jahre verlängert worden ist, und unter welcher Voraussetzung die Lizenz verlängert werden kann.

Im §111 wurde der Sammeleintrag von Mustern auf die Lizenz der Klasse 3 beschränkt.

In der Anlage 1 wurde der Ausweis „Prüfer von Luftfahrtgerät“ ersatzlos gestrichen.

LuftKostV

Die Änderungen zur LuftKostV betreffen nur einige Anpassungen an die EASA Regularien, eine Erhöhung der Gebühren hat es hier nicht gegeben.

THB

www.airengineers.org

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

"We Keep Them Flying... Safely"

Bericht zum 40. AEI-Jahreskongress 2012 auf Malta

Vom 31.10. – 03.11.2012 fand in La Valletta, Malta, die diesjährige Jahreskonferenz der AEI statt. Teilgenommen haben 34 Delegierte von 16 Organisationen. Die längsten Anreisen hatten dabei die Kollegen der ALAEA (Australian Licenced Aircraft Engineers Association) und die Kollegen der AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Association) aus Nordamerika.

Neben den üblichen Themen wie Genehmigung des letzten Protokolls, Kassenbericht, Entlastung des Vorstandes gaben jedoch einige Berichte der AEI Arbeitsgruppen Anlass zu ausgiebigen Diskussionen. Der Bericht der ATAC (AEI-Technical Affairs Comitee) bezüglich der steigenden Anzahl der SAFA-Inspektionen in den EASA-Mitgliedsländern wurde von den Mitgliedern begrüßt, dient dieses doch der Sicherheit des Luftverkehrs. Wenn im Jahre 2011/2012 bei über 11.000 SAFA Inspektionen Defekte an über 1900 Luftfahrzeugen festgestellt wurden, die eine Behebung vor dem Weiterflug notwendig machten, so gibt diese Zahl doch zu denken, vor allem dann, wenn vor dem Hintergrund steigender Inspektionszahlen die sogenannten D-Findings (minor findings) die geringste Anzahl seit 2006 aufweisen.

In diesem Zusammenhang wurde darüber diskutiert, dass in vielen Ländern Fluggesellschaften dazu übergehen, die Vorflugkontrolle durch nicht ausreichend technisch geschultes Personal wie z.B. dem verantwortliche Piloten durchführen zu lassen. Die australischen Kollegen haben durch eine Untersuchung bei einigen tausend Logbucheinträgen festgestellt, dass nur ca.12% der Eintragungen auf Flugplätzen gemacht wurden, auf denen keine technische Unterstützung vor Ort war, im Gegenzug dazu aber ca. 88 % Eintragungen auf Plätzen durchgeführt wurden, wo lizenzierte Techniker gegenwärtig

waren. Da auftretende Fehler und Defekte sich nicht danach richten, ob der anzufliegende Platz technische Unterstützung bietet oder nicht, gibt diese Zahl schon Anlass zum Nachdenken.

Auch unsere schwedischen Kollegen berichteten von diesen Vorfällen, wenn, wie geschehen, es keine technische Unterstützung auf den Zielflughäfen mehr gab. Inwieweit dieses Verhalten auf andere Airlines zu übertragen sein könnte, sei dahingestellt und dies, dass ergab die Diskussion, seien ausschließlich Fehlentscheidungen des Managements.

Im weiteren Zusammenhang wurde bemängelt, dass viele, zum Teil namhafte Airlines dazu übergehen, nur noch in wenigen Fällen Occurrence Reports an die nationalen Luftfahrtbehörden weiter zu leiten. Das führt zu einem verfälschten Bild über den Sicherheitsstandard, getreu dem Motto, wo nichts gemeldet wird, ist auch alles gut.

Alle Airlines in der EASA Zuständigkeit müssen über ein entsprechendes Reporting-Verfahren verfügen, nur bei deren Anwendung wird häufig unterschiedlich verfahren. Schlimm wird es dann, wenn engagierte Mitarbeiter derart unterschlagene Occurrences von sich aus an die Behörden weiterleiten; auf dem Kongress wurden Beispiele von Mobbing, Strafverfolgung und sogar Entlassungen berichtet.

Dieses Problem der sogenannten Whistleblower war bereits auf den vergangenen Kongressen zentrales Thema. Selbst Berichte, die an die Behörden gesandt werden, werden häufig gefiltert oder in der Schilderung des Umstandes auf ein unspektakuläres Maß formuliert. Zum Glück erlauben viele NAA`s einen direkten Versandt von Reports an sie, in vielen Ländern läuft das aber immer über die Firma, in Frankreich z. B. führen direkte Reports an die NAA unweigerlich zum Verlust des Arbeitsplatzes.

Dem Kongress wurden Beispiel aufgezeigt, wie weltweit agierende Airlines ihre Meldepflicht unterlaufen, beziehungsweise NAA´s ihre Aufklärungspflicht verletzen. So etwas, so erklärten die australischen Kollegen, würde am nächsten Tag auf den Titelblättern der führenden Tageszeitungen stehen, und man sollte sich überlegen, ob dies für Europa nicht auch ein gangbarer Weg wäre.

Anlass zur Sorge gibt den AEI Mitgliedern auch die jetzt bestehende Arbeitsgruppe der EASA, die sich mit der Problematik des e-learning oder distance-learning befasst. Die AEI befürchtet, dass die Ausbildung, die nur noch am PC stattfinden soll, auf einen Mindeststandart zurückgefahren werden soll. Man denke in diesem Zusammenhang auf die Thematik des B1/B2 Support Staff zurück, über die früher schon berichtet wurde. Erklärtes Ziel der Luftfahrtindustrie ist es jedenfalls, die Ausbildung auf ein gerade noch akzeptables Mindestmaß zurückzufahren, wobei es noch keine klare Zielabgrenzung gibt.
IATA und ICAO haben bereits reagiert: vor dem Hintergrund des steigenden Luftverkehrs nebst vielen neuen Flugzeugen will man den daraus entstehenden Personalmangel

bei den Technikern durch ein sogenanntes „competency based training“ auffangen. Man will das technische Personal spezialisieren, aber nicht mehr lizenzieren. Sozusagen eine spezialisierte, auf bestimmte Task´s bezogene verkürzte Ausbildung. Die Tragweite eines derartigen Vorschlages scheint den Autoren nicht bewusst zu sein, kein Wort wird nämlich dazu verloren, wie man den noch hohen Standard des Personals aufrechterhalten will. Offensichtlich geht es auch bei dieser Maßnahme nur um weitere Kostenersparnis auf Kosten der Sicherheit. Ein Mitglied des Kongresses brachte dieses Problem auf den Punkt: Man kann einem Affen das Fahrradfahren beibringen, aber niemals, wie man es repariert.

Ein weiteres Thema, dass zu Diskussionen führte, war die verstärkte Auslagerung der C und D Checks, vor allem in Drittländer. Ziel ist wie immer, Kosten sparen zu wollen. Problem dabei sind jedoch, die unübersichtlichen und teilweise nicht kontrollierbaren Qualifikationen der an der Instandhaltung beteiligten Personen; dieses konstatiert sogar die EASA.

Verschiedene Airlines gehen dazu über, B1-Certifying Staff mit einem Kurs über bestimmte Avionikbereiche zu trainieren um vorgegebene Task zu erledigen, zu denen ihnen aber im Grunde das detaillierte Wissen fehlt. Dieses Verfahren liegt aber offensichtlich daran, dass die Regularien des EASA Part 66 (Seite 161) falsch interpretiert werden. Manche NAA´s sind sogar dazu übergegangen, B1-Lizenzen ohne Einschränkungen herauszugeben, was zu der Interpretation führt, als B1 wäre alles erlaubt. Die AEI wird auf ihrer Website FAQ´s veröffentlichen, die sich genau mit diesem Thema beschäftigen.

Interessant war eine Präsentation der großen amerikanischen Gewerkschaft AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Assosiation). Diese Gesellschaft ist so strukturiert, dass alle Funktionsträger Mechaniker sein müssen. Eines der Hauptziele der AMFA ist die Bekämpfung des Outsourcings. Sie vertreten ihre Mitglieder bei der FAA, wenn es darum geht, die Lizenz zu verlieren. Ganz erstaunlich ist, dass die AMFA beim NTSB, der amerikanischen Flugunfallbehörde so integriert sind, dass keine Flugunfalluntersuchung ohne anwesende Spezialisten der AMFA beginnt. Hierzulande undenkbar.

Die nächste Hauptversammlung der AEI findet im November in Melbourne / Australien statt. Es wird wieder ein umfangreiches Arbeitspaket geben, denn die Kluft zwischen dem Verständnis von Flugsicherheit und den Ausgestaltungen der Airlines sowie der Behörden diesbezüglich ist recht groß. Wir alle sind gefragt, immer wieder den Finger in die Wunde zu legen, wenn wir von Verstößen gegen die Flugsicherheit hören; stille sein und wegschauen ist der falsche Weg.
NB

Situationsbericht zu den Gurten

Wegen der allgemeinen Unsicherheit bei den Flugzeuggurten hier eine Situationsbeschreibung. Da Flugzeuggurte ETSO-Teile sind, betrifft die nachfolgende Beschreibung nicht nur Gurte, sondern alle ETSO-Teile.

Die Instandhaltung von Flugzeuganschnallgurten (Komponenten) muss (seit September 2003) in Europa nach der Verordnung (EU) 748/2012 Abschnitt - Reparaturen durchgeführt werden. Dazu wird nach Verordnung (EG) 2042/2003 ein Instandhaltungsbetrieb benötigt.

Zur Instandhaltung von Flugzeuganschnallgurten werden nach Verordnung (EG) 2042/2003 Part.145.A.45 die behördlich zugelassenen Instandhaltungsunterlagen von den Inhabern der Musterzulassung benötigt. Zur Nutzung dieser Unterlagen benötigt der Betrieb eine Vereinbarung mit dem Inhaber der Musterzulassung. Diese Unterlagen müssen immer auf dem aktuellen Stand sein. Ein DOA-Betrieb wird dann nicht benötigt. Dieses gilt auch für Unterlagen von den Inhabern der Musterzulassungen aus den USA. Die Herausgabe der Instandhaltungsunterlagen wird von den Inhabern der Musterzulassung aber verweigert.

Sind keine Instandhaltungsunterlagen vorhanden, wird, da es sich bei den Gurten gem. Verordnung (EU) 748/2012, Art. 6 um ETSO-Artikel handelt, gem. Verordnung (EU) 748/2012 Abschnitt - Reparaturen, auch noch ein Entwicklungsbetrieb benötigt (DOA).

Eine DOA-Genehmigung würde uns ca. EURO 100.000,00 kosten und das Verfahren bis zur Erlangung der Genehmigung würde ca. 1 bis 1 1/2 Jahre dauern. Nur - mit einer DOA kann niemand eine kostendeckende Gurtinstandsetzung durchführen, denn dann würde ein Gurt ca. bis zu EURO 4000,00 kosten. Wir halten eine DOA für überflüssig.

Werden FAA genehmigte Instandhaltungsunterlagen eines US-Betriebes, der nicht Inhaber der Musterzulassung ist verwendet, sog. Eigenentwicklungen, wird auch ein DOA-Betrieb verlangt. Zur Nutzung dieser Unterlagen benötigt der Betrieb auch eine Vereinbarung mit dem Inhaber dieser Eigenentwicklungen. Diese Unterlagen müssen immer auf dem aktuellen Stand sein.

Ein US-Betrieb, der nicht Inhaber der Musterzulassung ist, kann für seine Eigen-

entwicklung eine FAA-Genehmigung erhalten und dann über das bilaterale Abkommen eine EASA-Anerkennung erhalten. Dieser Betrieb kann dann ein Dual Release ausstellen. Mit diesem Dual Release dürfen die so instand gesetzten Gurte in Europa in den Flugzeugen eingebaut werden. Eine DOA benötigt dieser Betrieb nicht. Diese Betriebe dürfen für EUROPA alle Gurte nach Muster instand setzen, auch die in Europa als ETSO-Artikel geltenden Gurte, die wir nur über eine DOA-Genehmigung machen dürfen (aber wegen der Kosten und Kompliziertheit nicht machen können).

Genau das was in Europa nicht erlaubt ist und von der EASA verfolgt wird und zum Widerruf der Genehmigungen in ganz Europa geführt hat, wird bei US-Betrieben akzeptiert. Ein US-Betrieb, der über eine genehmigte Eigenentwicklung verfügt, muss für seine Gurte auf 16 g-Sitze auch einen Vergleichstest vorweisen, siehe ANM-115-05-10 vom 10. Aug. 2005 mit §25.562. Auf dem Label kann man einen solchen Gurt und Genehmigung nicht erkennen. Es kann und wird von niemandem kontrolliert. Die Bestimmungen bestehen nur auf dem Papier.

Es gibt weltweit 320.000 Flugzeuge der General Aviation, plus 22.000 der Airlines, **von denen dürfen die US-Firmen alle Gurte instand setzen und wir in Europa keine.** Aber wir leben hier und bezahlen hier Steuern. Die US-Firmen sollen es ja bitte sehr auch weiterhin machen dürfen, aber wir müssen es unter gleichen Bedingungen auch machen dürfen – nicht mehr und nicht weniger. In den USA interessiert es niemanden ob die Teile TSO oder ETSO sind oder nicht, alle Teile dürfen ohne DOA nach Muster instand gesetzt werden.

Europa ist ausgeschlossen.

Wegen der fehlenden Instandhaltungsunterlagen und wegen des fehlenden Entwicklungsbetriebs (DOA) hätte uns das LBA 2004 (und die Behörden in den anderen Ländern in Europa) keine Genehmigung (Urkunde) erteilen dürfen. Es hätte verlangen müssen, dass die Instandsetzung nach Muster aus dem QSH entfernt wird und dass genehmigte Instandhaltungsunterlagen von den Inhabern der Musterzulassung vorgelegt werden oder dass ein DOA-Betrieb angemeldet und installiert wird. Es wurden aber allerorten 2004 die JAA-Genehmigungen neu als EASA-Genehmigungen automatisch erteilt. Bis 2008 wurden die Genehmigungen nicht beanstandet (und darüber ist die EASA böse). Nach JAR 145.45 waren die Genehmigungen auch legal. Infolgedessen wurden vom LBA (und Europaweit) alle Genehmigungen widerrufen. Wir wehren uns noch.
DS

Mitgliederdatenbank

Unsere Mitgliederdatenbank ist die Basis für die Führung des Vereins durch den Vorstand. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass die Datenbank auch vollständig und inhaltlich richtig ist.

Es gibt langjährige Mitglieder, deren Daten noch aus der Zeit der Anmeldung stammen und nie aktualisiert wurden. Hier wäre ein Update erforderlich. Auch hatte der Antrag auf Mitgliedschaft im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 kein Feld für das Geburtsdatum.

Wir verwenden heute überwiegend die E-Mail für die Kommunikation mit den Mitgliedern. Nur wessen E-Mail Adresse uns bekannt ist, kann z.B. von den Newslettern profitieren, da diese ausschließlich per E-Mail verschickt werden.

Ich bitte jeden, der es noch nicht gemacht hat, sich auf unserer Homepage im Mitgliederbereich anzumelden und seine Daten zu aktualisieren. Zumindest eine E-Mail Adresse würde schon helfen, um entsprechende Anfragen verschicken zu können.

Alternativ könnt ihr auch eine Kopie eurer Prüflizenz per E-Mail zuschicken, wir ändern dann die entsprechenden Daten.

THB

Prüferstammtisch

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

Dienstag, den 23.04.2013 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

Neues von der EASA

Am 20.03.13 hat die EASA ein Schreiben zum Thema „Release to Service“ für Lfz. die nicht in den Regelungsbereich der EASA fallen, veröffentlicht. Die EASA sieht ein Problem in der Tatsache, dass immer wieder „nicht-EASA-Lfz“ mit Bezug auf den Part 145.A.50 freigegeben werden.

In dem Schreiben werden zwei mögliche Varianten beschrieben, wie ein Lfz. aus einem Staat außerhalb der EASA, freigegeben werden kann.

Die EASA macht in diesem Schreiben noch einmal deutlich, dass ein RtS nur für Lfz. ausgestellt werden darf, die unter die Basic Regulations fallen, alles andere ist illegal und verstößt gegen EASA Regularien. Die Behörden sind aufgefordert worden solche Praktiken beim nächsten Audit als Finding festzustellen.

Das ganze Schreiben findet ihr auf der EASA Website unter:
http://easa.europa.eu/rulemaking/faq/commission-regulation-2042-2003-continuing-airworthiness.php
THB

Kommentare zur EASA NPA 2012-17

Die Kommentierungsphase zur NPA ist am 29.01.2013 abgelaufen. Die EASA hat bereits eine kurze Zusammenfassung der Kommentare auf der BBAL JHV bekanntgegeben. Hier ein kurzer Überblick über diese Zusammenfassung.

Insgesamt wurden 335 Kommentare abgegeben, davon kamen 142 von Behörden und 193 aus der Industrie.

Insgesamt findet die NPA eine breite Zustimmung bei allen Kommentatoren. Erwartungsgemäß sind die Vorschläge aber unterschiedlich bewertet worden. Die Kommentare reichen von Zustimmung bis zur Ablehnung einzelner Punkte, wobei hier kein großer Unterschied zwischen den Kommentaren der Behörden und denen aus der Industrie zu finden ist.

Vorschlag 1:
Die Möglichkeit eine Maintenance Organisation mit der Erstellung und Genehmigung eines Instandhaltungsprogrammes (IHP) zu beauftragen wurde von allen befürwortet. Lediglich einige Behörden hatten weitere Vorschläge zur Umsetzung gemacht.

Vorschlag 2:
Die Möglichkeit für den Halter sein eigenes IHP zu erstellen und zu genehmigen hat erwartungsgemäß die meisten Kommentare gebracht. Von totaler Ablehnung bis zur Befürwortung war alles dabei. Allerdings sind die Ablehnungen aus dem Bereich der Behörden und der Industrie eindeutig in der Überzahl. Auch der BPvL hat dieses Ansinnen als inakzeptabel abgelehnt.

Vorschlag 3:
Die Einführung eines Minimum Inspection Programms (MIP) wurde ebenfalls unterschiedlich bewertet. So möchte z.B. das LBA die MIP als verbindlich einführen und gleichzeitig die Regelung im AMC Material verankert sehen, um den Genehmigungsprozess zu beschleunigen und um es um nationale Anforderungen ergänzen zu können. Einige Kommentatoren sehen die TC-Holder in der Pflicht solche Programme zu erstellen, wiederum andere sehen hier überhaupt keinen Bedarf und befürchten, dass die Sicherheit in der Luftfahrt darunter leiden wird.

Vorschlag 4:
Die Kommentare zur Einführung einer Vorlage für ein individuelle MP sind im Grundsatz ähnlich wie zum Vorschlag zur Einführung des MIP. Befürworter und Ablehner halten sich hier in etwa die Waage.

Vorschlag 5:
Die Möglichkeit für Instandhaltungsbetriebe, den Airworthiness Review zusammen mit der Annual Inspection durchzuführen und gleichzeitig ein ARC auszustellen stößt auf breite Zustimmung. Hier haben einige Behörden noch Forderungen zur Umsetzung gestellt, die sich aber allesamt im überschaubaren Rahmen bewegen.

Vorschlag 6:
Der Vorschlag, dass ein Part-F Betrieb für bestimmte Arbeiten keinen Hangar braucht, wenn andere entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, wurde wenig kommentiert. Lediglich unser LBA sieht hier eine Notwendigkeit für einen Hangar und fordert in den Entscheidungsprozess mit eingebunden zu werden.

Vorschlag 7:
Die Einführung einer Richtlinie um neue Type Ratings aufzunehmen, ähnlich wie das indirekte Genehmigungsverfahren der CAMO zeigt, die doch unterschiedliche Sichtweise einiger Behörden. Der Vorschlag wird vom LBA abgelehnt, während Frankreich und Holland sogar die Erweiterung auf ELA2 und auf Maintenance Betriebe fordern. Von der Industrie kam hier die ungeteilte Zustimmung.

Alles in allem kann man sagen, dass sich der BPvL mit seinen Kommentaren in guter Gesellschaft befindet. Es bleibt zu hoffen, dass die Task Force in seinen anstehenden Meetings die Kommentare ernst nimmt und vor allem auch akzeptiert und umsetzt. Das Missverhältnis in der Task Force zugunsten der Pilotenverbände lässt befürchten, dass es anders ausgehen könnte. Auf unserer offenen Vorstandsitzung am 04.05. in Kassel, wird uns Holger bereits über erste Tendenzen berichten.

Die gesamte Zusammenfassung ist im Mitgliederbereich nachzulesen.

THB

Prüfer zum Jubiläum gesucht

Hier eine Suche in eigener Sache. Im nächsten Frühjahr ist es 20 Jahre her, dass ich die Prüferschule in Kassel besucht habe. Mit einigen der damaligen Lehrgangskollegen habe ich heute noch Kontakt, aber leider nicht mehr mit allen. 20 Jahre sind allemal Grund genug sich noch einmal an alter Wirkungsstätte zu treffen. Zur Vorbereitung suche ich die folgenden Prüfer.

Wer kennt noch die folgenden Kollegen und kann einen Kontakt herstellen?

- Draeger, Olaf (war im hohen Norden zuhause)
- Gorecky Klaus (war bei ECD)
- Härtel, Carsten (war damals bei Malter)
- Klehr, Rainer (kam aus dem Rheinland, Air Service Greven)
- Reddersen Jens (Bundespolizei)
- Rose, Ralf (Hannover Flytec GmbH)
- Simon, Willy (Bautzen, könnte auch schon Rentner sein)
- Wendt, Thomas (wohnte mit Peter Bohlender zusammen)
- Wywiorski, Boris (Heli Flight GmbH)

THB

Pilot Owner Maintenance

Neues vom LBA

NfL II-56/84 aufgehoben
Nach fast 30 Jahren Problemen mit der NfL ist diese jetzt endlich aufgehoben worden. Wer sich noch daran erinnern kann, so war nicht nur die JAA sondern auch gerade diese NfL der Anlass zur Gründung des BPvL. Über Jahre hinweg hatten wir immer wieder mit den unterschiedlichen Auslegungen der NfL durch die verschiedenen LBA Sachbearbeiter zu kämpfen. Zusätzlich noch die Auslegungen der ominösen Ausbildungsrichtlinien im Heft 10 des BMV, welche über Jahre immer wieder als Ausrede für so manche willkürliche Entscheidungen herhalten musste. Diese Richtlinien, die nie offiziell veröffentlicht wurden und erst seit 2011, im Zusammenhang mit einer der vielen Klagen gegen das LBA auch auf der LBA Homepage nachgelesen werden können. Wer jetzt glaubt, die Einsicht der Verantwortlichen hätte zur Aufhebung der NfL geführt, weit gefehlt. Dies ist dem neuen Luftrecht zu verdanken. Wir sind mal gespannt, was jetzt als zusätzliche „national requirement“ kommt.

In diesem Zusammenhang wurde sich einer weiteren Altlast entledigt. Die NfL II 53/92, mit der die 6 Bände vom TÜV Rheinland als Ausbildungsunterlagen für den Prüfer von Luftfahrtgerät vorgeschrieben wurden, ist jetzt ebenfalls Geschichte.

Neue Verordnung auf der LBA Homepage
Das LBA hat seine Homepage für den Bereich des Technischen Personals überarbeitet. Dort sind jetzt u.a. auch Verlinkungen zur neuen LuftGerPV, LuftPersV und LuftVZO zu finden.

Verkehrszulassungen
Auch der Bereich „Betrieb“ hat im März, für den Bereich Verkehrszulassungen, überarbeitete Antragsformulare ins Netz gestellt, bitte beachten.

LBA auf der AERO 2013
Das Luftfahrt-Bundesamt beteiligt sich vom 24. bis 27. April 2013 an der AERO 2013 in Friedrichshafen. Ihr findet das LBA in der Halle A 5, auf dem Stand 310 zusammen mit dem BMVBS, BFU und weiteren.

LTA's

Mit der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrtgerät, über das Luftfahrtpersonal und die Kosten der Luftfahrtverwaltung vom 15. Februar 2013, bekanntgegeben im Bundesanzeiger am 25. Februar 2013, in Kraft getreten am 01. März 2013, wurde § 14 Abs. 2 LuftBO wie folgt ergänzt:

Lufttüchtigkeitsanweisungen, welche durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit nach dem Verfahren des Artikels 52 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 amtlich veröffentlicht wurden, sind unmittelbar gültig und bedürfen keiner Veröffentlichung nach Satz 1.

Diese "automatische" Übernahme von Lufttüchtigkeitsanweisungen der EASA läuft wegen der fehlenden amtlichen Veröffentlichung momentan ins Leere. Bis auf Weiteres wird das LBA deshalb alle Lufttüchtigkeitsanweisungen der EASA weiterhin per Deckblatt-LTA übernehmen. Zukünftige Verfahrensänderungen werden in den NfL bekannt gegeben.
(Text übernommen von der LBA Homepage)

THB

Unser Dampfer auf der Elbefahrt während der JHV in Dresden

Jubilare erstes Halbjahr 2013

10 Jahre Mitgliedschaft
Heiko Wiese
Norbert Sandelmann
Eckhard Möhle

15 Jahre Mitgliedschaft
Max Saller
Christof Tereick

20 Jahre Mitgliedschaft
Wolfgang Seifert
Wolfgang Helbig
Herbert Fischbach
Michael Möhle
Joseph Mertens
Joseph Bosmans
Bernd Reifenscheid

25 Jahre Mitgliedschaft
Wilhelm Tank

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

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

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

Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im BPvL e.V.

Name: .....

Vorname: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Geburtsdatum: .....

Telefon: .....

E-Mail: .....

Firma: .....

LuftPersV: Nr.: …… Klasse …… Fachrichtung:……..……

Part-66 Nr.: ……..… Cat: A □, B1 □, B2 □, B3 □, C □

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten zum verbandsinternen Austausch genutzt werden und anderen Mitgliedern zugängig gemacht werden können.

□ ja □ nein

Datum: ..... Unterschrift: .....

Der Mitgliedsbeitrag beträgt **€ 50.-** pro Jahr.

Nach Aufnahme in den Berufsverband erhalten Sie eine Beitragsrechnung unseres Schatzmeisters, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt. Ihre 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.

Bitte dem Antrag eine Kopie der Prüflizenz beilegen.

Stand: März 2013

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

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

Änderungsmitteilung

Meine folgenden Daten haben sich geändert:

Anschrift □ Telefon □ E-Mail □ Arbeitgeber □ Lizenz □

Name: .....

Vorname: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Geburtsdatum: .....

Telefon: .....

E-Mail: .....

Firma: .....

LuftPersV: Nr.: …….. Klasse …… Fachrichtung:……

Part-66 Nr.: …….....… Cat: A □, B1 □, B2 □, B3 □, C □

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten zum verbandsinternen Austausch genutzt werden und anderen Mitgliedern zugängig gemacht werden können.

□ ja □ nein

Datum: ..... Unterschrift: .....

Letzte Meldung

Paul Wagner gestorben
Unser Mitglied Paul Wagner ist am 22.12.2012 im Alter von 64 Jahren verstorben. Paul war fast 10 Jahre Mitglied im BPvL. Er hat bis zuletzt beim Piloten-Service Rieger in Straubing gearbeitet.

Peschke Prüferhaftpflichtversicherung
Der Rahmenvertrag zur Prüferhaftpflichtversicherung ist auch für das Jahr 2013 verlängert worden. Antragsformulare und weitere Infos wie immer im Mitgliederbereich oder direkt bei Herrn Klaus Zeh unter k.zeh@peschke-muc.de

Privatkino fliegt mit
Die Lufthansa testet ein neues Unterhaltungsprogramm namens „my media-world“ auf der Kurz- und Mittelstrecke. Kunden können mit WLAN-fähigen Notebook, Tablets oder Smartphones während des Fluges kostenlos digital Filme sehen, Radio hören oder in Zeitschriften blättern. Bei guter Resonanz soll das Angebot ab 2014 mitfliegen.

Datenbank für gestohlene Avionikgeräte
Hat jemand Kenntnis davon, ob es irgendwo eine Datenbank über gestohlene Avionkgeräte gibt? Bisher kenne ich es nur so, dass manchmal der Hersteller mit Info Letter oder das LBA mit NfL über Details informiert, wenn Komponenten aus Luftfahrzeugen gestohlen worden sind. Wer eine entsprechende Website oder Datenbank kennt soll sich bitte beim Vorstand melden.

Fehlende Mitgliederbeiträge
Trotz Zahlungserinnerung haben wieder einmal 9 Mitglieder ihren Beitrag für 2013 noch nicht überwiesen. Einer davon steht schon das zweite Mal in der Kreide. Die Herren stammen aus Saarbrücken, Weeze, Eching-Viecht, Montabaur, Berlin, Billigheim, Essen, Wuppertal und Unterschleißheim. Vielleicht klappt’s ja auf diesem Wege.

THB

Neulich

A REAL PILOT

An old Marine Pilot sat down at the Starbucks, still wearing his old USMC flight suit and leather jacket and ordered a cup of coffee.

As he sat sipping his coffee, a young woman sat down next to him. She turned to the pilot and asked, ‘are you a real pilot?'

He replied, "Well, I've spent my whole life flying planes, first Stearmans, then the early Grummans.... flew a Wildcat and Corsair in WW II, and later in the Korean conflict, Banshees and Cougars.

I've taught more than 260 people to fly and given rides to hundreds, so I guess I am a pilot, and you, what are you?"

She said, "I'm a lesbian. I spend my whole day thinking about naked women. As soon as I get up in the morning, I think about naked women. When I shower, I think about naked women. When I watch TV, I think about naked women. It seems everything makes me think of naked women."

The two sat sipping in silence.

A little while later, a young man sat down on the other side of the old pilot and asked: "Are you a real pilot?"

He replied, "I always thought I was, but I just found out I'm a lesbian."

Januar 2013

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

Februar 2013

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

März 2013

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

23.04.
Stammtisch Hügelsheim

24.04.—27.04
AERO Friedrichshafen

April 2013

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 2013

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		

04.05.13
Offene Vorstandssitzung in Kassel

Juni 2013

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

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