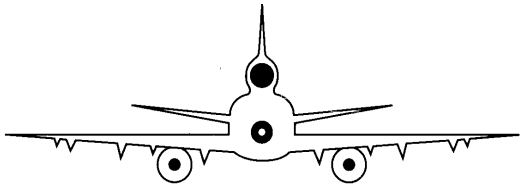

BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
02/13

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 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. 2
Impressum	S. 3
Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 4
Einladung zur Jahreshauptversammlung in Essen	S. 5
Vorläufige Tagesordnung zur JHV	S. 6
Wissenswertes zur JHV	S. 7
RAMP Tester für kleines Geld	S. 8
Neue Versicherungen für den BPvL	S. 10
Einführung des 8.33 kHz Kanalraster in die General Aviation	S. 11
Part-M General Aviation Task Force	S. 15
Neues vom AEI	S. 17
Der lizensierte Flugzeugprüfer	S. 18
Beitragsanpassung	S. 24
Neues von der EASA	S. 25
Der neue Flughafen Kassel Calden	S. 26
Neues vom LBA	S. 28
Von unserem südlichen Nachbarn	S. 29
Jubiläen	S. 30
Interna´s	S. 31
Letzte Meldung	S. 34
Neulich	S. 35
Termine	S. 36

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail Adressen

Thomas Becker	->	THB	thb@bpvl.de
Martin Gauding	->	MG	mg@bpvlde
Holger Möhrke	->	HM	hm@bpvl.de
Ulli Hauptmann	->	UH	avionik@wilhelm-tank.de
Rafael König	->	RK	rk@bpvl.de

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Die nächste JHV steht an, diesmal in Essen. Leider mussten wir aufgrund einer großen Messe in Düsseldorf auf den 12.10.13 ausweichen, da schon ein Jahr vorher alle Hotels ausgebucht waren. Die Versammlung verspricht, aufgrund der Themen und der eingeladenen Gäste wieder eine kurzweilige Veranstaltung zu werden. Ein interessantes Rahmenprogramm rundet das Wochenende in Essen ab. Alle bisherigen Anmeldungen planen auf jeden Fall den Besuch am Freitagabend im Zollverein mit ein.

Nach insgesamt 6 Treffen der General Aviation Part-M Task Force und der Veröffentlichung der NPA scheint es etwas ruhiger geworden zu sein. Ein Update von Holger M. lest ihr ab Seite 15.

Das neue EASA SSCC (Safety Standards Consultative Committee) hatte ihr erstes Kick-Off Meeting in Brüssel. Leider konnte unser Mitglied Peter L. aus terminlichen Gründen nicht teilnehmen. Zeitgleich hatte die GAMA (General Aviation Manufacturers Association) mit Sitz in Brüssel (die Lobby lässt grüßen) zu einem Treffen eingeladen, bei dem das gemeinsame Vorgehen in dem SSCC besprochen werden sollte. Es wird also nicht einfach, die Befürworter für die Abschaffung der EASA-Überwachung der General Aviation auf Kosten der Flugsicherheit, formieren sich.

Von der Änderung des Luftrechtes zum 01.03.2013 waren einige Abteilungen des LBAs anscheinend so überrascht, dass sie bis Ende Juni gebraucht haben, die Umsetzung der neuen Gesetzte in Form von NfL II zu veröffentlichen. Ein Unding, die Betriebe und Prüfer so lange im Ungewissen zu lassen. Da waren einige Mitarbeiter der Außenstellen flexibler und standen den Betrieben in dieser *"rechtlosen"* Zeit oftmals helfend zur Seite. An dieser Stelle auch einmal ein Dank an die jeweiliger LBA-Mitarbeiter.

Euer Thomas Becker

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2013

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur diesjährigen Jahreshauptversammlung am:

Samstag, den 12. Oktober 2013

ein.

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

Hotel Petul Am Zollverein
Distelkamp 1
45141 Essen-Stoppenberg

Unter der Internetadresse www.petul.de ist die genaue Lage und eine Anfahrts-beschreibung zu finden.

Für diejenigen, die bereits am Freitag anreisen haben wir am frühen Abend einen Besuch im Industriemuseum Zollverein mit anschließendem Treffen in geselliger Runde eingeplant.

Thomas Becker
1. Vorsitzender

THB

Vorläufige Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung des BPvL am 12.10.13

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 2013, Haushaltsplan 2014
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung der Vorstandes
12. evtl. Vortrag BMVBS zum neuen Luftrecht
13. Mittagspause ca. 13:00 Uhr
14. Vortrag Frau Bethke zu Luftfahrtversicherungen
15. Abstimmung über die Anpassung des jährlichen Mitgliedsbeitrages
16. Vorstandswahlen
17. Wahl der Regionalvertreter
18. Verschiedenes
19. Schlusswort des Vorsitzenden
20. Ende der JHV ca. 16:00 Uhr

Wissenswertes zur JHV in Essen

Übernachtungskosten Hotel Petul:
EZ incl. Frühstück: 65,- €
DZ incl. Frühstück: 89,-€
Kostenloses W-LAN und Parkplätze

Zu unserer JHV haben wir folgende Gäste eingeladen:

BMVBS	Frau Kamala Sharma
LBA Außenstelle Düsseldorf	Herrn Lutz Arand
Allianz Versicherung	Frau Anke Bethke

Vorstandswahlen
Nach über 10 Jahren als Sekretär im Vorstand möchte Olaf seinen Posten dieses Jahr zur Verfügung stellen. Es wird also ein neuer Sekretär gesucht. Wer Interesse daran hat, sollte sich für Detailfragen, vorab mit mir in Verbindung setzen.

Rahmenprogramm zur JHV
Freitagabend ab 17:00 Uhr: Besuch des UNESCO-Welterbe Zollverein Essen. Führung durch die Geschichte des Kohlebergbaus, anschließend gemütliches Beisammensein im Casino des Zollvereins mit einmaligem Ambiente. Essen a la Carte. Die Kosten der Führung übernimmt der BPvL, das Essen zahlt jeder selbst.

Treffpunkt am Eingang zum Zollverein, Gelsenkirchener Straße 181 in 45309 Essen.

Samstag ab 10:00 Uhr, für die mitreisenden Partner:
Geplant ist die Besichtigung der Villa Hügel und des Volkwang Museums. Wer dann noch Zeit und Lust hat kann sich im Einkaufs Palast am Limbecker Platz.

Samstagabend ab 19:00 Uhr für alle die noch eine Übernachtung planen
Ein Programm ist noch nicht entschieden, hängt auch davon ab, wie viele Mitglieder noch eine Nacht in Essen dranhängen werden.

Ich danke Thorsten Ch. für die Unterstützung bei der Planung der JHV.

RAMP Tester für kleines Geld

Wie jeder Avioniker, bin natürlich auch ich immer auf der Suche nach hilfreichen Tools zur Unterstützung unserer Wartungs- und Serviceaufgaben. Gerade die häufige Situation mal eben schnell schauen, ob das VOR, ILS, GS oder das DME funktioniert bei einem Kundenflugzeug ist im Normalfall immer mit dem Aufbau der Messeinrichtung verbunden. Ob mit NAV AP401, ATC600 oder IFR4000/6000 - für einen schnellen Überblick braucht man dann immerhin schon zwei Geräte. So ein kleines „Allrounder Testsystem“ wäre hier Hilfreich. Solche Ansätze hat es ja früher auch schon mal gegeben.

Bei meiner Suche durch das Internet bin ich auf ein RAMP System gestoßen, welches beim Lesen der Funktionen mich absolut hellhörig machte. Ich fand bei der Firma Sun Avionics folgendes:

We manufacture the AV-10 aircraft ramp tester - an affordable, multifunctional, lightweight and portable instrument that generates test signals to perform accurate functional checks of your avionics equipment. An invaluable tool for pilots, flight schools, FBO's and aircraft repair facilities.
The AV-10 aircraft ramp tester tests the following aircraft systems:
1. VOR
2. ILS (localizer, glideslope, markers)
3. DME
4. ADF-NDB
5. MODE A/C/S 1090ES ADS-B TRANSPONDER

Ich habe mich daraufhin mit der Firma, welche ihren Sitz in Titusville (Florida) hat, in Verbindung gesetzt und konnte einen angenehmen Kontakt herstellen. Bei meinem letzten Florida Urlaub habe ich die Firma besucht und mir das Gerät vor Ort angesehen und ausprobiert. Es ist klein und handlich. Es funktionierte einwandfrei und somit habe ich eines erworben. Hier in Deutschland nehme ich dieses Gerät absolut gerne mal eben schnell zur Hand um nicht gleich die „großen Geschütze“ aufbauen zu müssen.

Wie man auf der Abbildung sieht, kann man sich das Gerät einfach auf dem Schreibtisch stellen und leicht auf dem Weg zum Flieger mitnehmen. Klar, es ist kein Ersatz bei der Nachprüfung für die bisherigen Testsysteme und hat auch nicht das erwartete Industriedesign, aber es kann überwältigend viel und ist echt sein Geld wert.

ABOUT CALIBRATION

The AV-10 has been designed using today's most advanced electronics. Sun Avionic's custom designed digital circuitry resides in a large gate array. The chip contains Sun's proprietary micro-computer and what would have been a couple of PC boards full of parts only a few years ago. The AV-10 design is digital where all timing and RF frequencies used in the unit are derived from one high precision crystal oscillator that is compensated to +/- 2.0 parts per million over 0 to 50 deg C.

The AV-10 is supplied with a statement of calibration document and a cal sticker that attests that factory calibration was done and it will meet its published specifications. There are no user adjustable parts in the unit all calibration is in firmware.

Of course, anything can and will break. If you suspect a problem, check another aircraft to see if the problem persists. Make sure batteries are good (unit may act up as batteries fail). Check that a line of sight RF path exists between the AV-10 and the aircraft antenna. Try turning the unit off for a few seconds. Read the operating manual for the aircraft equipment to be sure it's set up correctly. Contact Sun if needed and we will attempt to help.

Weitere sehr ausführliche Informationen zu diesem nur 995,-$ kostenden Gerät findet man unter: http://www.sunavionics.com

Vielleicht habe ich ja euer Interesse geweckt. Mehr sollte es auch nicht sein. Das Gerät kann man sich jederzeit bei uns in der Firma ansehen.

UH

Neue Versicherungen für den BPvL

Durch einen aktuellen Fall im letzten Jahr haben wir gemerkt, dass eine Rechtsschutzversicherung alleine zum Schutz des BPvL nicht mehr ausreicht. Durch die zunehmende Klagefreudigkeit in Deutschland kamen wir nicht umhin, eine Vereinshaftpflichtversicherung und eine Vermögenshaftpflichtversicherung abzuschließen.

Wir haben uns auf dem Markt umgeschaut und verschiedene Angebote eingeholt. Einziger Anbieter, speziell für den Bereich der Luftfahrt, ist die Allianz, bei der wir ja schon seit vielen Jahren den Rahmenvertrag für unsere Prüferhaftpflichtversicherung über das Versicherungsbüro Peschke abgeschlossen haben.

Letztendlich fiel die Wahl auf das Versicherungsbüro Anke Bethke, die verschieden Versicherungen speziell für die Luftfahrt anbietet. Nach den üblichen Vorbereitungen konnten beide Versicherungen im Rahmen der AERO in Friedrichshafen unterschrieben werden.

Wir haben Frau Bethke zu unserer JHV in Essen eingeladen. Sie wird dort über verschiedene Luftfahrtversicherungen und über einen neuen Pannenschutzbrief für Piloten informieren.

THB

Einführung des 8.33 kHz Kanalraster in der General Aviation

1. Allgemein

Dieses Dokument nimmt Bezug auf die geltenden Vorschriften für die General Aviation um die Einführungszeiträume sowie deren Forderungen zur Ein- / Umrüstung auf 8.33 kHz Geräte für Luftfahrzeug Betreiber, darzustellen.

Bei der Verordnung No. 1079/2012 handelt es sich um eine Luftraum Regelung. Das bedeutet, dass alle Flüge mit Luftfahrzeugen welche als General Air Traffic im ICAO EUR Luftraum durchgeführt werden, betroffen sind.

2. Forderungen gemäß Regulation (EU) No. 1079/2012

2.1. Artikel 4 – Kompatibilität

- Ab dem 17. November 2013 haben Betreiber von Funkstellen sicher zu stellen, dass neu in Betrieb zunehmende Funkgeräte über ein 8.33 kHz Kanalraster verfügen.

- Die Mitgliedstaaten haben sicherzustellen, dass spätestens am 31. Dezember 2017 alle Funkstation über ein 8.33 kHz Kanalraster verfügen mit Ausnahme von Bodenstationen welche von Air Navigation Service Provider (z.B. DFS) betrieben werden.

- Zusätzlich zum 8.33 kHz Kanalraster muss ein Funkgerät die Möglichkeit haben 25 kHz Kanäle zu rasten.

- Der Leistungsstandard von 8.33 kHz Geräte muss den Forderungen gemäß ICAO Annex 10 Volume III, Part 2 entsprechen.

- Die Frequenzanzeige muss 6-stellig sein um einen Kanal eindeutig zu identifizieren.

- Ausnahme besteht, wenn die fünfte und sechste Stelle eine Null ist. Dann reicht die Darstellung von 4 Stellen.

2.2. Artikel 5 - Auflagen des Operators

- Ein Operator darf ein Luftfahrzeug über FL195 nicht betrieben, wenn die Funkausrüstung nicht über ein 8.33 kHz Kanalraster verfügt.

- Ab dem 1. Januar 2014 darf ein Operator Flüge unter IFR in den Lufträumen der Klasse A,B oder C in den jeweiligen Mitgliedstaaten nur durchführen, wenn die Funkausrüstung über eine 8.33 kHz Kanalrasterung verfügt.

- Ab dem 1. Januar 2014 darf ein Operator Flüge unter VFR in Gebieten welche ein Kanalraster in 8.33 kHz betreiben nur durchführen, wenn die Funkausrüstung über eine 8.33 kHz Kanalrasterung verfügt.

- Ab dem 1. Januar 2018 darf ein Operator Flüge in Lufträumen in der ein Funkgerät vorgeschrieben ist nur durchführen, wenn die Funkausrüstung über eine 8.33 kHz Kanalrasterung verfügt.

2.3. Artikel 9 - Regelungen für State Aircraft

- Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass Transport-Luftfahrzeuge welche über FL195 betrieben werden über Funkstationen mit 8.33 kHz Kanalraster verfügen.

- Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass Luftfahrzeuge außer Transport-Luftfahrzeugen, welche über FL195 betrieben werden, über Funkstationen mit 8.33 kHz Kanalraster verfügen.

- Bis 31. Dezember 2015 müssen die Mitgliedstaaten welche eine Verschiebung der Umrüstung wegen Beschaffungsauflagen beantragt haben sicherstellen, dass Luftfahrzeuge außer Transport Luftfahrzeugen welche über FL195 betrieben werden über Funkstationen mit 8.33 kHz Kanalraster verfügen.

- Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass neu zum Betrieb eingeführte Luftfahrzeuge ab dem 1. Januar 2014 über 8.33 kHz Kanalrasterung verfügen.

- Ab dem 1. Januar 2014 müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass Funkstation welche umgerüstet werden über 8.33 kHz Kanalraster verfügen.

- Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass alle staatlichen Luftfahrzeuge bis spätestens 31. Dezember 2018 über die 8.33 kHz Kanalrasterung verfügen.

- Luftfahrzeuge welche wegen Beschaffungsauflagen nicht bis zum 31. Dezember 2018 umgerüstet werden können sind der Kommission unter Angabe eines Datums der Fertigstellung bis zum 30 Juni 2018 mitzuteilen. Dieser Termin sollte nicht später als der 31. Dezember 2020 sein.

Luftfahrzeuge welche bis 31. Dezember 2025 außer Dienst gestellt werden, sind von den 8.33 kHz Forderungen nicht betroffen (Ausnahme oberhalb FL195)

3. Forderungen gemäß FSAV

3.1. Flugsicherungsausrüstung für Flüge nach IFR

Für Flüge nach IFR müssen Luftfahrzeuge ausgerüstet sein mit:

- zwei UKW-(VHF) Sende-/Empfangsgeräten, wobei für Flüge im oberen Luftraum (oberhalb FL245) diese Geräte für den Betrieb im 8.33 kHz Kanalraster geeignet sein müssen.

- Das bedeutet, dass für IFR Flüge oberhalb FL245 eine Funkausrüstung mit zwei 8.33 kHz Geräten erforderlich ist.

3.2. Flugsicherungsausrüstung für Flüge nach VFR

Für Flüge nach VFR müssen Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler, Segelflugzeuge etc. ausgerüstet sein mit:

- einem UKW-(VHF) Sende-/Empfangsgerät, das mindestens die für den Flug erforderlichen Frequenzen aus dem Bereich von 118.000 bis 139.975 MHz umfasst.

✈ Da sich die Frequenzen der Lufträume A,B und C im Zuge der 8.33 kHz Umstrukturierung ändern, ist davon auszugehen, dass VFR Flüge im Luftraum C ebenfalls von der 8.33 kHz Regelung betroffen sind sofern 8.33 kHz Betrieb stattfindet.

4. Forderungen nach AIP

Die Forderungen der AIP in Bezug auf die VHF Ausrüstung sind von der FSAV übernommen, mit Ausnahme der Ausrüstungspflicht für 8.33 kHz oberhalb FL245. In der AIP ist seit dem 15. März 2007 die Ausrüstungspflicht für 8.33 kHz oberhalb FL195 vorgeschrieben.

Der Geltungsbereich umfasst Luftfahrzeuge welche im deutschen Luftraum betrieben werden.

5. Referenzen

Regulation (EC) No. 1079/2012
Regulation (EC) No. 1265/2007
FSAV AIP

RK

Vorher

Nachher

Part-M General Aviation Task Force

Hallo Kollegen, Thomas hat mich gebeten ein kurzes Update zum Stand der Part - M General Aviation Task Force zu schreiben.

Ich werde also versuchen Euch kurz das zu beschreiben, was nach nunmehr 6 Treffen, wie geplant zum Ende September, in die Kommentierung gehen soll.

Was haben wir bei den Treffen diskutiert:

- Kann und soll der Pilot/Eigentümer bis ELA 2 Flugzeuge selber sein IHP schreiben und genehmigen? Es kam die Frage: „Why do we need the Minimum Maintenance Plan“? (Hintergrund, einige Mitgliedsstaaten setzen “recommended = Mandatory”)
- Kann es ein „Standard Minimum Maintenance Programm“ für ELA 1 als Anhang zum Part M geben?
- Kann und soll der Airworthiness Review durch einen CS Part 66 mit gemacht werden können?
- Kann und sollen der Part 145/MF Betrieb ohne zusätzliche Part-M Zulassung, IHPs erstellen und genehmigen, sowie den Airworthiness Review durchführen dürfen?
- Kann die „Pilot Owner Maintenance“ ausgeweitet werden und wenn ja, wie?
- Wie muss ein Ort aussehen an dem Instandhaltung gemacht werden darf (z.B. reicht eine Garage)?
- Kann man die FAR 43 Appendix D in Europa wie in den USA anwenden (gewünscht z.B. von der AOPA Schweden)?
- Wie definiert sich der Begriff „Commercial“?

Was steht jetzt auf dem Papier und soll in die Kommentierungsphase?
Kurz gesagt eine ganze Menge auf 127 Seiten. Es geht um all die Fragen die oben angesprochen wurden.

- Minimum IHP anzuwenden 1x pro Jahr und oder 100 Fh
- Personal im Part 145 oder MF auch für Airworthiness Review und Erstellen von Instandhaltungsprogrammen. *Problematisch sehe ich hierbei die Idee, dass der Betrieb der den Airworthiness Review mit einem vom Halter erstellten Instandhaltungsprogramm macht, beurteilen soll, ob dieses IHP für die Fortschreibung der Lufttüchtigkeit ausreichend ist.*

- Wie sag ich‘s meinem Kunden: „Du hör mal, dein Programm ist nicht ausreichend“, ohne dass er sich einen anderen Betrieb sucht?
- Vorlage für ein Aircraft Maintenance Programm. *Ich bezweifle leider das hier alles wirklich ehrlich ausgefüllt wird, und was wenn? Kommt dann wieder der böse Prüfer der doch nur Geld verdienen will?*

Hier nochmal zur Erinnerung, wer alles in der Task Force vertreten ist:

- IAOPA International Council of Aircraft Owner and Pilot Association
- ECOGAS *European Council of General Aviation Support*
- EAS Europe Air Sports
- EGAMA European General Aviation Manufacturers Group
- GAMA General Aviation Manufacturers Association
- LAMA-Europe Light Aircraft Manufacturers
- ESM European Sailplane Manufactures
- AEI Aircraft *Engineers* International
- Behörden: Austro Control, DGAC France, EASA

Macht Euch bitte selbst ein Bild davon, in welche Richtung die Tendenzen gehen.

Vielleicht sehe ich alles viel zu schwarz, vielleicht habe ich zu wenig Erfahrung im Umgang mit Piloten aus der GA die eine Cessna 172 oder was auch immer fliegen, aber die Aussage:

„Die Gefahr, dass bei einem Absturz eines solchen Luftfahrzeuges Dritte zu Schaden kommen ist sehr gering. Der Pilot fliegt mit dem so gewarteten Flugzeug ja meist nur allein“.

macht mir persönlich, bei der Vielzahl an Luftfahrzeugen der GA am Himmel, Angst.

Also bis zur JHV in Essen.
HM

AEI Veröffentlichungen
Der AEI hat dieses Jahr mehrere Press-Release, Newsletter und interessante Berichte aus der Luftfahrt herausgegeben, diese sind alle auf der AEI –Website veröffentlicht.

Ein sehr interessanter Bericht von John Higgins vom englischen Verband ALAE behandelt den Helios-Absturz und die Folgen für den angeklagten Prüfer, der zuletzt an der Maschine gearbeitet hat.

Der Bericht hat den treffenden Titel "**This could happen to anyone of us**", und damit hat er leider Recht.

Sieben lange Jahre Prozesse mit langjährigen Haftstrafen, Berufungsverfahren und dem glücklichen Ende für unseren Kollegen. Andere Verantwortliche aus dem Luftfahrtunternehmen sind ebenfalls zu langjährigen Haftstrafen verurteilt worden, deren Berufungsverfahren stehen noch aus.

Nur wer schon einmal an einer Maschine gearbeitet hat, die kurze Zeit später verunglückt ist kann nachvollziehen, was danach auf einen Prüfer alles zukommt.

THB

Hier die deutsche Übersetzung eines langen, aber nicht langweiligen Berichtes vom AEI. Der Bericht kann auf der AEI Website in mehreren Sprachen abgerufen werden.

Der lizenzierte Flugzeugprüfer

Warum der lizenzierte Flugzeugprüfer wichtig ist

Lizenzierte Flugzeugprüfer sind Techniker, denen von einem Unternehmen eine Zertifizierungsaufgabe aufgrund ihrer spezialisierten Ausbildung, Kompetenz und Erfahrung für die Bestätigung des ordnungsgemäßen Zustandes der Systeme, die am Flugzeug gewartet werden müssen, wie z. B. Maschinen, Hydraulik, Autopilot, Kommunikationsgeräte, Radar, usw., zugewiesen wurde. Grundlage dafür ist eine entsprechende Lizenz, welche von den jeweiligen zuständigen Luftfahrtbehörden erteilt wird.

Der lizenzierte Flugzeugprüfer ist der alleinige Sicherheitsbeauftragte für das am Boden befindliche Flugzeug. Der lizenzierte Flugzeugprüfer wird seine Unterschrift nur auf eine Wartungsfreigabebescheinigung (Certificate of Release to Service = CRS) setzen, wenn er sich 100 % sicher ist, dass das Flugzeug allen Sicherheitsstandards entspricht und somit sicher für den Flugbetrieb ist. Die Service-Freigabebescheinigung (CRS) ist eine rechtliche Erklärung, die ein Flugzeug für weitere Flugtätigkeiten nach der Instandhaltung freigibt. Sie weist dem ausstellenden Techniker die vollständige Verantwortung für die Qualität der Wartungsarbeiten die unter das CRS fallen zu.

Die Einsetzung von zertifiziertem Personal mit der Berechtigung ein Flugzeug wieder für den Flugbetrieb freizugeben und mit seiner Unterschrift die Qualität der durchgeführten Arbeit zu bescheinigen, sind zwei Bestimmungen, die weltweit Anwendung finden. Ebenso wie den Einsatz eines kompetenten „Gatekeepers“ stellt diese Vorgehensweise sicher, dass die Verantwortlichkeit zurückverfolgt und den entsprechenden Personen zugewiesen werden kann. Dies wird als notwendig erachtet, da der Bereich der Flugzeuginstandhaltung für alle Beteiligten mit einem hohen Risiko verbunden ist.

Die Tätigkeit eines lizenzierten Flugzeugprüfer ist eine der effektivsten Möglichkeiten kommerziellem Druck und der daraus resultierenden Herabsenkung der Sicherheit entgegen zu wirken.

Warum Wartung wichtig ist

Es gibt eine enge Verbindung zwischen den Wartungsstandards und der allgemeinen Sicherheit. Um den allgemeinen Sicherheitsstandart zu gewährleisten, ist eine qualitativ hochwertige Wartung essenziell.

Die „International Civil Aviation Organisation“ (ICAO) hat Minimum-Standards für die Flugtauglichkeit und die Betriebssicherheit für ein Flugzeug im Flugbetrieb festgelegt. Hierfür hat der lizenzierte Flugzeugprüfer eine sehr zeitintensive und fachbezogene Ausbildung absolviert, damit seine Qualifikation den Anforderungen der ICAO entspricht.

Warum sich die Luftfahrttechnik von den anderen Sektoren in der Industrie unterscheidet

Das hohe Sicherheitspotential ist der Hauptgrund warum die Luftfahrttechnik sich von den anderen Sektoren in der Branche unterscheidet. Natürlich ist die Sicherheit auch in anderen Transportbereichen von großer Bedeutung, doch das Versagen eines wichtigen Teils im Flugzeug während eines Fluges kann zu größeren katastrophalen Auswirkungen führen als in anderen Verkehrsbereichen. Der lizenzierte Flugzeugprüfer ist deshalb eine Schlüsselfigur bei der Sicherstellung, dass das Flugzeug flugtauglich und sicher für seinen nächsten Flug ist.

Training und Anerkennung des „lizenzierten” Flugzeug Prüfers

Die nationale Luftfahrtbehörde (National Aviation Authority=NAA) eines jeden einzelnen Landes ist primär dafür zuständig, dass der lizenzierte Flugzeug-Wartungsingenieur gemäß den erforderlichen Standards ausgebildet wird. Dies erfordert, dass das Fachwissen des Technikers in Bezug auf Flugzeuginstandhaltung unabhängig vom jeweiligen Arbeitgeber genau geprüft und eingestuft wird. Nur nachdem der Techniker erfolgreich alle von der nationalen Luftfahrtbehörde vorgegebenen Prüfungen abgelegt hat erhält er eine Lizenz.

Die Lizenz ist zu diesem Zeitpunkt noch inaktiv, der Flugzeugprüfer muss noch eine flugzeugspezifische Weiterbildung, das sogenannte „Type Training“, durchlaufen und dabei substantielles Fachwissen vorweisen. Nach erfolgreichem Abschluss des „Type Training“ und wenn darüber hinaus die nötige Erfahrung vorgewiesen werden kann, wird die Lizenz wieder bei der nationalen Luftfahrtbehörde eingereicht, damit diese das Training zur Kenntnis nimmt. Ist diese zufriedengestellt, dass alle Weiterbildungsanforderungen erfüllt sind, erweitert sie die Lizenz um den betreffenden Flugzeugtyp.

Doch der Prozess ist immer noch nicht vollständig abgeschlossen. Der lizenzierte Flugzeugprüfer muss noch eine vom Arbeitgeber spezifische interne Bewertung und ein Kompetenzprogramm durchlaufen, bevor ihm letztlich eine Autorisierung erteilt wird, welche ihn als Inhaber einer Lizenz ermächtigt die Flugtüchtigkeit von Flugzeugen zu bestätigen.

Kann die Branche ihre hohen Standards und ihren guten Ruf in Bezug auf Sicherheit ohne lizenzierten Flugzeug Prüfer aufrechterhalten?

Kurz gesagt: Nein, sie kann es nicht. Es ist bekanntlich eine schwierige und konkurrenzstarke Branche und Fluglinien stehen unter einem enormen Kostendruck. Da die Flugzeuginstandhaltung normalerweise hinter geschlossenen Türen stattfindet, ist gerade sie ein leichtes Ziel für Kosteneinsparungen. Die Kostenreduzierung kann viele Formen annehmen, doch muss nicht extra erwähnt werden, dass nur wenige Maßnahmen sowohl dem Passagier als auch der Sicherheit zu Gute kommen.

Darüber hinaus übt die Luftfahrt-Branche auf die Behörden einem enormen Druck aus die Sicherheitsvorschriften in der Wartung zugunsten des Kostenprofits zu ändern. Diese Regelungen werden letztlich ihre Priorität in der Kürzung der Kosten sehen und nicht in der Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards. Da die „International Civil Aviation Organisation“ schon einen Zusammenhang zwischen den Wartungsstandards und der Sicherheit bewiesen hat, wird jegliche Lockerung der Regularienüberwachung zu einem erhöhten Risiko im Luftverkehr führen. Dass die Luftfahrt in den letzten Jahren immer sicherer geworden ist, ist nicht alleine der Verdienst der Industrie, sondern auch der geltenden Sicherheitsstandards sowie der Luftfahrzeugprüfer, durch welche die Standards eingehalten wurden.

Die Luftfahrt-Branche ist sich bewusst, dass der lizenzierte Flugzeugprüfer sehr wirksam bei der Aufrechterhaltung der Standards und den Sicherheitswartungsniveaus agiert, doch betrachten nicht wenige ihn als unnötige finanzielle Bürde. Der Unkostenfaktor für ein Unternehmen durch qualifizierte Flugzeugprüfer steht in keinem Verhältnis zu den Unterhaltskosten eines Luftfahrtzeuges und erst recht nicht zu einem vermeidbaren Zwischenfall. Wir reden hier von Menschenleben und nicht nur von Material.

Gerade kürzlich wurde von der Luftfahrt-Branche ein Versuch gestartet, die Einbindung und den Einfluss des lizenzierten Flugzeugprüfers beim Wartungsprozess massiv zu reduzieren, indem sie in unangemessener Weise versucht hat, die Anpassung der Luftfahrt-Regularien, die die Verantwortlichkeiten des Prüfers festlegen, zu beeinflussen. Nachdem dieser Versuch fehlgeschlagen ist, werden nun erneut Regularien seitens der „European Aviation Safety Agency" (EASA) vorgestellt, die der Luftfahrt-Branche eine weitere Möglichkeit verschaffen, die effektivste Methode der Sicherheit auch weiterhin aufrecht zu erhalten.

Zurzeit gibt es zwei Möglichkeiten, Personal zu autorisierten ein Flugzeug für den Flugverkehr freizugeben:

- ✈ Der unabhängige (staatliche) geprüfte lizenzierte Flugzeugprüfer – dieser kann mit der z. T. außerhäuslich erworbene Qualifikation bei jedem Flugunternehmen eingesetzt werden.

- ✈ Der Mitarbeiter, der intern ausgebildet und vom Arbeitgeber geprüft wurde, doch nicht zwingend notwendig eine unabhängige Qualifikation aufweisen muss. Er kann seine intern erworbenen Möglichkeiten, ein Flugzeug zu zertifizieren, nicht in einem anderen Unternehmen nutzen.

Allgemeinen ist es bekannt, dass Option 1 den besten Schutz gegen Standardabweichungen bietet und somit konsequenterweise den höchsten Sicherheitsgrad gewährleistet. Dies hängt mit der Unabhängigkeit der Lizenz, sowie den „Benchmark-Standards" zusammen, die angewandt werden, bevor die jeweilige Lizenz an eine Person vergeben werden kann.

Die 2. Option sollte theoretisch in der Lage sein, ein ähnlich hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Ein Unternehmen, das seine Sicherheitsverantwortung ernst nimmt, wird sicherstellen, dass Einzelpersonen gut ausgebildet sind und das diese nicht unter Druck gesetzt werden, einem nicht flugtüchtigen Flugzeug

Flugtüchtigkeit zu bescheinigen.

Jedoch hat die Erfahrung deutlich gezeigt, dass solche Systeme lückenhafte Sicherheitsniveaus aufweisen, denn interne Systeme haben oftmals im Verhältnis zu unabhängigen Standards keinen Vergleich und lokale Unterschiede können die Sicherheitslevel beträchtlich variieren. Außerdem wird die Unabhängigkeit verringert, da die Einzelperson intern autorisiert wurde, und die Autorisierung jederzeit von der Firma aufgehoben werden kann. Deswegen bestehen ernstzunehmende Zweifel, dass das firmeninterne Autorisierungssystem die Auswirkungen des Drucks durch Kollegen sowie menschliche Faktoren oder wirtschaftliche Betrachtungen in Bezug auf den Mitarbeiter, welcher aufgrund seines Angestelltenverhältnisses vom Unternehmen abhängig ist, ausreichend berücksichtigt.

Dies wurde bereits bei Untersuchungen von Flugzeug-Unfällen als entscheidender Faktor hervorgehoben. Ein Bericht über einen Vorfall, der in einer Beinahe-Katastrophe resultierte, lautet:

„Es ist nicht ausreichend, Wartungspersonal mit Autorisierungsrechten auszustatten und zu erwarten, dass dieses sich streng an die Autorisierungsvorgaben halten, während jeglicher externer Druck und Faktoren, die auf das Wartungspersonal am Arbeitsplatz ausgeübt werden, ignoriert werden; dies würde eine totale Ignoranz der menschlichen Faktoren bedeuten. Das Vertrauen auf ein gewisses Prozedere und die Annahme, dass Menschen sich stets an dieses halten, ist unrealistisch und kann, über einen längeren Zeitraum, zu einer graduellen Verschiebung der Norm weg von der Best Practice führen, denn Menschen reagieren nun einmal auf die eindrücklichsten Einflüsse und den Gruppenzwang um sie herum.“

Der Weg nach vorne

Die Zukunft macht eine koordinierte Herangehensweise mit einem Team erforderlich wenn die aktuellen hervorragenden Sicherheitslevels aufrechterhalten werden sollen. Da sich die Luftfahrttechnik in Richtung einer globalen, standardisierten Entwicklung bewegt, ist es an der Zeit, dass die Branche verantwortlicher mit Themen wie Wartung und Sicherheit umgeht.

Die Luftfahrt-Branche sollte dem lizenzierten Flugzeugprüfer ihre rückhaltlose Unterstützung anbieten denn er bleibt die unterschätzte Kraft im Kampf um die

Sicherheit in der modernen Luftfahrt. Solange sich das Flugzeug am Boden befindet, sind rund um die Uhr lizensierte Flugzeugprüfer oft die einzige Schnittstelle zwischen einem sicheren und einem unsicheren Flug. Sie sind die finalen Behüter der Sicherheit und haben das öffentliche Vertrauen, das sie genießen, zu Recht verdient. Fluglinien sollten anfangen, dies zu akzeptieren und zu respektieren, anstatt den Status des lizenzierten Flugzeugprüfers zu untergraben und somit die Sicherheit zu gefährden. Dies alles geschieht im Namen der Kosteneinsparungen um kurzfristige Profite zu sichern.

Sollten die Fluggesellschaften die Sicherheit als ihre oberste Priorität betrachten, dann sollten diese der vom Staat ausgestellten Lizenz ihre unumstößliche Unterstützung zukommen lassen. Damit unterstützen sie die Berechtigung, dass die Lizenz weiterhin dem lizenzierten Flugzeugprüfer vorbehalten ist und nicht dem Unternehmen selbst.

Für Weiteres Informationen:

Aircraft Engineers International (AEI),
Post Box 5
2450 AA Leimuiden,
Netherlands

Tel: +31 655 930 175
Email: Aircraft-Engineers@airengineers.org
Web: www.airengineers.org

Beitragsanpassung

Mit Einführung des Euro im Jahre 2002 haben wir letztmalig den Mitgliedsbeitrag angepasst. Damals haben wir die Umstellung von D-Mark auf Euro genutzt um den Jahresbeitrag in Höhe von 90,- DM auf 50.- € aufzurunden.

Seitdem sind wir dank der Mitgliederentwicklung, konsequentem Sparen und guter Haushaltsführung mit unseren jährlichen Einnahmen ausgekommen. Die Preisentwicklung der letzten Jahre hat es aber zunehmend schwerer gemacht, die Kosten der Vereinsführung zu stemmen, sodass wir auch schon an unsere Rücklagen gehen mussten.

Eine Beitragsanpassung ist also unumgänglich. Wir hatten das Thema bereits auf unserer offenen Vorstandssitzung im Mai in Kassel diskutiert und die Notwendigkeit einer Beitragsanpassung wurde von allen Teilnehmern bestätigt, lediglich über die Höhe der Anpassung wurde diskutiert.

Die Befürworter von 10€ bzw. 20 € hielten sich die Waage, da beide Seiten gute und für alle nachvollziehbare Gründe aufzeigen konnten. Letztendlich muss die Beitragsanpassung auf der nächsten JHV in Essen, vom Gremium beschlossen werden.

THB

Neues von der EASA

EASA Fees and Charges

Seit dem 01.06.13 gilt die neue Gebührenordnung der EASA. Die letztjährigen Preise des Part I, II und III des Anhangs zur Regulation 593/2007, wurden pauschal um 2,6% angehoben.

Kroatien ist neues EASA Mitglied

Mit Eintritt in die EU am 01.07.2013, ist Kroatien das neueste vollwertige EASA Mitglied geworden. Insgesamt arbeiten damit jetzt 32 europäische Staaten nach EASA Regularien.

EASA 4-Jahresplan

Die EASA hat Ende August den neuen 4-Jahresplan veröffentlicht. In dem Plan wird festgelegt, welche Regularien bis 2017 überarbeitet oder neu aufgestellt werden sollen. Insgesamt sind über 200 Themen in der Planung. Der 4-Jahresplan kann auf der EASA Website nachgelesen werden.

Der neue Flughafen in Kassel

Wir haben einen schönen neuen Flughafen. Schon das zweite mal. Die Fertigstellung sogar pünktlich. Wir haben auch ein neues Firmengebäude, alles sehr modern und optimiert.

Ich habe von einem Piloten erfahren, der schon am Flugplatz Kassel/Waldau diente, das dieses ganze Drumherum, damals schon so war, vielleicht nicht so intensiv, aber das ganze "für und wider" gab es damals schon, in ähnlicher Form.

Die Planung eines neuen Flugplatzes begann vor Jahren. Es wurde gestreikt und alles in den Medien diskutiert. Irgendwann kam der erste Spatenstich.

Aller Anfang ist schwer.

Nun häufen sich die Berichte was so alles schief läuft. Ein Anflug wurde abgebrochen, wegen Nebel und das ILS war nicht in vollen Umfang betriebsbereit. Das zweite Mal wegen einer Mooney die mit einem "Platten" auf dem Taxiway liegen blieb. Flüge die abgesagt wurden, weil die Maschinen nicht ausgelastet waren. Und ein aktuelles Gerücht, dass der Windrechner nicht funktionierte und der Flugbetrieb deshalb am Samstag gesperrt war.

Mich nerven die Medien, die das ganze Ausschlachten und alles immer noch etwas schlimmer machen. Da beobachte ich ein Filmteam mit der Medienbeauftragten der Flughafen GmbH, wie Sie die hilfsbereit, zuversichtlich und begleitend diesen Leuten zu Verfügung steht. Am nächsten Tag gibt es einen Bericht wie leer die Schalter sind und das es keine Auslastung gibt.

Das ist leider nicht die ganze Wahrheit. Aber man macht ja gern noch Geld mit dem Schaden anderer. Es gibt aber noch andere Probleme.

Es gibt zahlreiche ansässige Firmen und Betriebe die durch diesen Neubau auch sehr belastet werden, viele von denen waren gerade aus dem gröbsten raus, als Sie gezwungenermaßen am neuen Flughafen, auch wieder von vorn anfangen mussten.

Unser Umzug war auch mit sehr viel Arbeit verbunden, es waren mehrere Überstunden nötig, wie auch das eine und andere Wochenende. Ich bemerkte noch ein paar Wochen danach eine hohe Anspannung in unserem Team, da sich jeder an das neue Gebäude gewöhnen musste.

Mittlerweile glaube ich schon, dass wir eine gute Chance haben und auch das der neue Flughafen eine Zeit braucht, bis alles richtig in Gang kommt. Natürlich nicht, wenn er künstlich sabotiert wird und dies nicht nur allein durch die Medien.

Ich denke auch, dass die Politiker, die eine oder andere Überraschung für uns bereithalten und dass es viele zweifelhafte Projekte gibt oder gerade in Planung sind.

Meine Meinung ist: "Jetzt steht er da, dann macht auch was draus".

Der Flughafen soll wieder geschlossen werden, weil es sich nicht lohnt.....Aha!?!?.....das kenn ich schon, dann bauen wir in zehn Jahren noch einen am anderen Ende von Calden City, da haben wir noch Platz.

Ich schlage vor, der ist nur für Politiker mit One Way Tickets, mit dem Ziel ganz weit weg, ist dann auch egal, ob dies vom Steuerzahler bezahlt wird.

MG

Neues vom LBA

An alle Herstellungsbetriebe, Instandhaltungsbetriebe und CAMOs
Das Luftfahrt-Bundesamt plant, demnächst eine aktuelle Liste der in Deutschland genehmigten Betriebe (Herstellungsbetriebe, Instandhaltungsbetriebe, CAMOs) im Internet zu veröffentlichen. Diese Liste wird aus einer Datenbank generiert. Diese Datenbank sieht ein Feld vor, das zu markieren ist, wenn der Betrieb einer Veröffentlichung zugestimmt hat. Wenn Sie die Veröffentlichung wünschen, müssen Sie dieser **"aktiv"** zustimmen.

In diesem Fall, möchten wir Sie bitten, auf diese E-Mail bis zum **06.09.2013** mit folgendem Satz zu antworten:

"Wir sind damit einverstanden, dass Name, Adresse, Telefon- und Faxnummer, E-Mail-Adresse (sofern verfügbar), Genehmigungsstandorte sowie Arbeitsumfang aller unserer Genehmigungen auf der Internetpräsenz des Luftfahrt - Bundesamtes veröffentlicht werden."

Diesen Satz finden Sie in ähnlicher Form auch auf den auf der LBA-Homepage (http://www.lba.de/DE/Formulare/Formulare_node.html) veröffentlichen Antragsformularen (EASA Form 2, EASA Form 50, EASA Form 51).

Sie können Ihre Zustimmung zur Veröffentlichung jederzeit widerrufen.

Instandhaltungsprogramm bei der Verkehrszulassung
Neuerdings reicht es nicht mehr aus ein genehmigtes IHP bei der Verkehrszulassung einzureichen, nein, es muss auch vorher in der LBA-Datenbank eingetragen sein. T4 sieht sich nicht in der Lage diese Daten selber einzutragen und verlangt einen Sichtvermerk der zuständigen Außenstelle. Die Außenstellen sollen dann auch gleich die IHPs in die Datenbank eintragen.

Somit ist der Zeitvorteil beim indirekten Genehmigungsverfahren wieder zum Teufel, wenn ich doch zuerst wieder meine Außenstelle mit einbinden muss.

THB

Von unserem südlichen Nachbarn

Lufttüchtigkeitsanweisungen

Wir dürfen Sie darüber informieren, dass seit dem 12. April 2013 aktuelle Lufttüchtigkeitsanweisungen im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer (ÖNfL) – Teil 1 - Kapitel 3: „Luftfahrzeuge und Luftfahrtgeräte“ online abrufbar sind.

Dies umfasst alle Lufttüchtigkeitsanweisungen, die seit dem 1. Jänner 2009 von Austro Control veröffentlicht wurden. Berücksichtigt sind jene Baumuster, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Lufttüchtigkeitsanweisung bereits im Österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen gewesen sind.

Bitte beachten Sie, dass die Zustellung der Lufttüchtigkeitsanweisungen per Briefpost eingestellt wird.

Emergency Airworthiness Directives, bei denen die Umsetzung dieser Maßnahmen eine sehr kurze Compliance Time (Befolgungszeitraum) haben, bzw. manchmal auch die Anweisung „before next flight“ beinhalten, werden weiterhin vorab per Fax an die betroffenen Halter versendet.

Bitte beachten Sie, dass Sie eine Liste aller Lufttüchtigkeitsanweisungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) für EASA-Produkte und für Produkte aus Drittstaaten auf folgender Webseite veröffentlicht wird:
http://ad.easa.europa.eu

Der ACG Newsletter kann auf der ACG Homepage kostenfrei gebucht werden
THB

Jubilare zweites Halbjahr 2013

10 Jahre Mitgliedschaft
Dietmar Wiegand
Ralf Kaldenbach
Michael Dombrowski

15 Jahre Mitgliedschaft
Fritz Dörnhöfer
Edgar Bock
Michael Besold
Frank Eckert
Udo Dumke

20 Jahre Mitgliedschaft
Holger Diefenbacher
Wolfgang Rieger

25 Jahre Mitgliedschaft
Hans-Hermann Troschel

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

Fettleibige zahlen mehr
Bei der Fluggesellschaft Air Samoa muss in Zukunft nicht nur das Gepäck, sondern auch der Fluggast auf die Waage. Die Airline des Südsee-Inselstaats Samoa berechnet den Ticketpreis nach dem Körpergewicht jedes Passagiers.
Das System „Je leichter der Passagier, desto niedriger der Preis" stoße vier Monate nach seiner Einführung auf eine positive Resonanz. Laut einem Bericht der Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Genf sind in städtischen Gebieten der Südseeinsel Samoa 75 % der Bevölkerung fettleibig.

Prüferstammtisch abgesagt
Der Prüferstammtisch am Baden-Airpark wird mangels Interesse der Mitglieder leider nicht mehr durchgeführt.

Zahl der Berechtigungen „Certifying Staff" in den letzten 10 Jahren explodiert
Laut einer Statistik des LBA haben sich in den letzten 10 Jahren die Berechtigungen von Certifying Staff von 3.629 Ende 2003 auf 19.505 Ende 2012 mehr als verfünffacht. Die Berechtigungen Prüfer von Luftfahrtgerät sind im selben Zeitraum von 3.125 auf lediglich 4.255 angestiegen.

Da ein Kollege mehrere Berechtigungen haben kann, können aus den Zahlen allerdings keine Rückschlüsse über die Anzahl der Personen gezogen werden.

Neue BPvL Flyer und Pins
Der heutigen Prüferinfo haben wir ein paar Flyer und einen Pin beigelegt. Die Flyer bitte in euren Firmen auslegen, wer noch mehr braucht, bitte melden.

Mitgliederdatenbank
Auf unseren Aufruf an die langjährigen Mitglieder, in der letzten Prüferinfo, ihre Mitgliederdaten über unsere Homepage zu aktualisieren oder alternativ eine Kopie/Scan der Prüflizenz zu schicken, hat sich genau **ein Mitglied** angesprochen gefühlt.

THB

Neulich

Juli 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				

August 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	

September 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						

11.10.13
Besichtigung Zollverein

12.10.13
JHV in Essen

Oktober 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				

November 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	

20.11.—23.11.13
AEI Annual Congress
Melbourne

Dezember 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						

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