

BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
01/14
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2014

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 offenen Vorstandssitzung in Kassel	S. 5
Auszug aus dem Sitzungsprotokoll zur JHV in Essen	S. 6
Beitrag zur Zwangsschließung des LTBs Schlemann	S. 11
Ausrüstung mit 8,33 kHz-fähigen Funkgeräten im nicht-gewerblichen IFR-Flugbetrieb	S. 14
50 Jahre nach Lehrbeginn	S. 15
EASA-Workshop zu den Cessna SIDs	S. 20
Neues vom AEI	S. 24
Bericht vom AEI Annual Congress in Melbourne	S. 25
Beitragsanpassung	S. 27
Neues von der EASA	S. 28
LBA unterstützt die Reform der dualen Ausbildung	S. 29
Jubiläen	S. 30
Internas	S. 31
Letzte Meldung	S. 34
Neulich	S. 35
Termine	S. 36

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail Adressen

Thomas Becker	->	thb@bpvl.de
Holger Möhrke	->	hm@bpvl.de
Norbert Beuing	->	nb@bpvl.de
Dieter Schlemann	->	info@schlemann-belts.de
Dr. Michael Erb	->	erb@aopa.de



Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Das letzte Jahr endete mit einer guten und einer schlechten Nachricht. Die schlechte Nachricht zuerst. Nach 25 Jahren als Instandsetzungsbetrieb für Luftfahrzeuggurte musste unser Mitglied Dieter Schlemann aufgrund eines Gerichtsurteils seinen Betrieb schließen. Details zu diesem traurigen Vorgang findet ihr in einem Brief von Dieter ab Seite 11.

Die Gute Nachricht war die Tatsache, dass die EASA die Decision 2013/025/R am 19.12.13 zurückgezogen hat, was wiederum das LBA dazu veranlasste auf seiner Homepage zu erklären, dass bis auf Weiteres nach den zwischenzeitlich für ungültig erklärten NfL II 70/99 und 95/00 praktiziert wird. Auch wenn sich der eine oder Verband diesen Erfolg auf seine eigene Fahne schreiben möchte, war es wohl eher dem Umstand zu verdanken, dass sich diesmal ausnahmsweise alle Verbände einig waren und gemeinsam an allen Fronten gegen diese unsinnige Verordnung vorgegangen sind. Man sieht hierbei eindrucksvoll, wenn sich alle einig sind, kann man auch bei der EASA etwas bewegen. Mal sehen, ob dieses Beispiel Schule macht, denn es gibt noch reichlich unsinnige Verordnungen auf europäischer wie auf nationaler Ebene, die wir gerne gekippt hätten.

Ein Thema welches uns schon letztes Jahr beschäftigt hat und auch weiter beschäftigen wird ist die Umstellung der Funkgeräte auf 8,33 kHz. Am 24.03.14 hat es endlich eine Veröffentlichung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) gegeben, in der die Ausrüstung für den nichtgewerblichen IFR-Betrieb geregelt ist. Für den Geldbeutel der Halter sicherlich ein positives Signal, ob es allerdings im Sinne der Sicherheit in der Luftfahrt vernünftig ist, muss jeder für sich selber entscheiden.

Unser Kollege Bernd Krämer hat 50 Jahre nach seiner Lehre einen Bericht verfasst, der die Zeit seiner Lehre bei Lufthansa beschreibt. Anlass war ein Treffen mit seinen ehemaligen Kollegen aus der Lehrzeit. Den ersten Teil seines Berichtes lest ihr ab Seite 16. Den zweiten Teil gibt es dann in der nächsten Prüferinfo.

Euer Thomas Becker

Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2014

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

Samstag, den 10. Mai 2014

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

**Waldhotel 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.



Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung.
2. Wahl des Schriftführers und der Stimmenzähler
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2012/ 2013, Haushaltsplan 2014
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. Vortrag von Frau Bethke und Herrn Beck zum Thema
Luftfahrtversicherungen
13. Diskussion und Abstimmung über die Anpassung des jährlichen
Mitgliedsbeitrages
14. EASA SSCC, Bericht aus der Arbeitsgruppe
15. nFL II 50/13 Ergänzungsgenehmigung zu Part 145 und Part M
16. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
17. Vorstandswahlen
18. Wahl der Regionalvertreter
19. Verschiedenes

Beginn der Jahreshauptversammlung um 10:00 Uhr mit 28 Mitgliedern und zwei Gästen.

Punkt 1.

Der Vorsitzende Thomas Becker begrüßt alle anwesenden Mitglieder und die Gäste Frau Bethke und Herrn Beck. Die eingeladenen Gäste vom BMVBS und vom LBA haben leider abgesagt.

Punkt 6.

Anträge der Mitglieder:

- ➔ Nur Spritkosten für Berechtigte vom BPvL als Erstattung, warum nicht die Kilometerpauschale? (Oliver Stahl)
- ➔ Vorstellung „Digitaler Stempel“ bei nächster offenen oder Jahreshauptversammlung (Oliver Stahl)
- ➔ Genereller Vorschlag spezielle Verfahren vorzustellen, im Rahmen der offenen oder Jahreshauptversammlung (Ullrich Hauptmann)

Punkt 7.

Jahresbericht des Vorstandes, vorgetragen von Thomas Becker. Der gesamte Jahresbericht steht im Mitgliederbereich der Homepage zur Verfügung.

Punkt 8.

Werner Alvermann trägt den Kassenbericht 2012/2013 und den Haushaltsplan 2014 vor.

- ➔ Mitgliederentwicklung
- ➔ Beitragseinnahmen – konstant
- ➔ Reise zum AEI Congress in Melbourne, Kosten teilweise aus den Rücklagen
- ➔ Hinweis auf nötige Beitragsanpassung

Punkt 9.

Oliver Stahl sprach als Rechnungsprüfer, und bescheinigte dem Schatzmeister gute Arbeit und empfahl diesen zu entlasten.

Punkt 10

Vorschlag die offene Vorstandssitzung nach Paderborn zu verlegen (Charly Wiens), man sollte die Idee aufgreifen (Norbert Beuing), Gründe –Kassel nicht mehr Mitte Deutschland und die Frage, wie viele Mitglieder haben wir im Osten von Deutschland?

Punkt 11.

Der Wahlleiter Gerhard Kürten stellt den Antrag den Vorstand und den Schatzmeister zu entlasten. Die folgende offenen Abstimmung ergab bei „0“ Gegenstimmen und „0“ Enthaltungen die einstimmige Entlastung des Vorstandes.

Der Wahlleiter dankte dem Vorstand nochmal für die hervorragende Arbeit im zurückliegenden Jahr.

Punkt 12.

Der gesamte Präsentation von Frau Bethke und Herrn Beck ist beim Vorstand und auf der Homepage nachzulesen, daher hier nur einige Stichpunkte:

- ➔ Prüfer Haftpflicht (Rahmenvertrag mit BPvL),
- ➔ Beiträge nach Tätigkeit gestaffelt,
- ➔ Wer angestellt ist, ist durch den Arbeitgeber versichert,
- ➔ Haftung nicht unterschätzen,
- ➔ Freelancer schließen besser eine eigene Haftpflicht ab oder machen Sie zum Bestandteil des Vertrages
- ➔ Haftung und Versicherung ums Flugzeug
- ➔ Haftung Luftfrachtführer im nicht gewerblichen innerdeutschen Verkehr
- ➔ Unfallversicherung – Hinweis: viele Versicherungen schließen Luftfahrt aus!
- ➔ Kaskoversicherung
- ➔ Pilotenschutzbrief (Fr. Bethke)

Thomas Becker ergänzt folgendes:

- ➔ Prüfer sind nicht automatisch über ihre persönliche Haftpflicht versichert
- ➔ Jeder sollte seine private Unfallversicherung auf Ausschlüsse prüfen
- ➔ Betriebskasko sollte Werkstattflüge mit abdecken

Punkt 13.

Einigkeit herrscht über die Notwendigkeit einer Anhebung, allerdings wurde die Höhe des neuen Beitrags diskutiert.

70 € werden genannt, damit nicht schon bald die nächste Erhöhung nötig wird.

Am Ende sahen viele Mitglieder **60 €** als ausreichend und angemessen an, dieser Beitrag sollte 5-6 Jahre stabil bleiben können.

Die Abstimmung am Ende der Diskussion ergibt mit 27 „ja“ Stimmen und 1 Enthaltung die Zustimmung der Erhöhung auf **60 €**.

Punkt 14.

Der gesamte Bericht von Peter Lampe wird auf unserer Homepage veröffentlicht.

Punkt 15.

Es gab eine Einladung an alle Antragsteller nach Braunschweig. Teilgenommen haben auch alle LBA Außenstellen, außer Berlin.

Die Einleitung hat Herr Wichmann vom Referat T5 gemacht, dann hat Herr Jauring übernommen.

Aussagen vom LBA:

- ➔ Es gibt keine Vorgaben über Inhalt, Aufbau und Umfang des Handbuchs, aber
- ➔ 1 ½ Seiten als Handbuch Anhang sind zu wenig, 50 Seiten sind zu viel.
- ➔ Weniger als 1 % der eingereichten Anträge sind richtig!
- ➔ Nationale Regularien sollen sich deutlich von denen der EASA abheben

Frage: wie soll man mit Augenbinde ins Schwarze treffen?

Kosten der Genehmigung: Berechnung auf Ergänzung und nicht auf Änderung, 500€ oder eher 14000 €?

Es gibt ein Protokoll von Werner Scholz zu diesem Treffen. Der Verein will prüfen ob wir dieses Protokoll benutzen und veröffentlichen dürfen.

Punkt 16.

Nur Spritkosten für Berechtigte vom BPvL als Erstattung, warum nicht die Kilometerpauschale? (Oliver Stahl)

Sollten wir hier als Grundlage die Bundesreisekostenordnung nehmen?

Olaf Kielstein weist auf die Problematik hin, dass wir auf der einen Seite den Jahresbeitrag erhöht haben und gleichzeitig die zu erstattenden Reisekosten anheben wollen.

Thomas Becker

Die Kosten sind immer schon da, sie wurden bisher nur nie komplett eingereicht. Die Mitglieder investieren schon Ihre Zeit und sollen dann nicht auch noch drauflegen. Z.B. Peter reicht nur das Ticket ein, oder Norbert macht oftmals gar keine Abrechnung.

Auftrag an den Vorstand:

Das Thema zur nächsten offenen Vorstandssitzung ausarbeiten und dann zur Abstimmung für die nächste JHV vorbereiten.

Vorstellung „Digitaler Stempel“ bei nächster offenen oder JHV (Oliver Stahl)

Vorschlag spezielle Verfahren im Rahmen der offenen oder Jahreshauptversammlung vorzustellen (Ullrich Hauptmann). Möglich wären auch entsprechende Beiträge in der Prüfer Info.

Alle Mitglieder sind aufgerufen durch Präsentationen auf interessante Neuigkeiten aufmerksam zu machen oder Kontakte zu Präsentanten herzustellen, die dann zu den Versammlungen eingeladen werden können.

Punkt 17.

Olaf Kielstein möchte nach langjähriger Tätigkeit als „Sekretär“ dieses Amt nun abgeben. Thomas Becker, Martin Gauding und Werner Alvermann stellen sich dagegen zur Wiederwahl.

Nach Frage an die Mitglieder auf Vorschläge zur Nachfolge für Olaf und eine kurze Aufgabenbeschreibung ohne Rückmeldungen, gelingt es Olaf zu einer weiteren Amtszeit zu überreden. Die Wahl des Vorstandes erfolgt dann offen und mit Handzeichen.

Der Vorstand wird einstimmig und ohne Enthaltungen wieder gewählt und nimmt diese Wahl auch an.

Punkt 18.

Bei den Regionalvertretern hört Steffen Herrmann auf. Die drei anderen Regionalvertreter Christian Tank, Ulrich Wirtz und Gunter Hemmel stehen zur Wiederwahl. Der Posten des Regionalvertreterers „Ost“ bleibt erst einmal unbesetzt.

Die anschließende offene mit Handzeichen durchgeführte Wahl endet mit 0 Neinstimmen und 0 Enthaltung mit einer einstimmigen Wahl der drei Regionalvertreter, die die Wahl auch annehmen.

Punkt 19.

Hans- Herrmann Troschel wird für seine 25 jährige Mitgliedschaft mit dem goldenen Verbandsabzeichen geehrt.

Die nächste offene Vorstandssitzung findet am 10. Mai 2014 in Kassel statt.

Die nächste JHV findet am 18.10.2014 in Bayern statt. Ort und Einzelheiten folgen.

Für die JHV in 2015 werden Bremen, Aachen und Speyer vorgeschlagen.

HM

Aus, es ist dramatisch aus

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund eines Gerichtsurteils müssen wir unseren Betrieb einstellen. Bitte lesen Sie nachfolgende Situationsbeschreibung für Flugzeuggurte.

Bisher konnten wir uns sechs Jahre lang der Schließung unseres Betriebes durch das LBA erwehren, aber durch das jetzige Gerichtsurteil vom Niedersächsischen Obergericht erteilte uns das Schicksal. Das OVG als letzte Instanz, hat unseren Antrag auf Zulassung der Berufung abgelehnt und damit endet zwangsweise nach 25 Jahren unsere Genehmigung zur Gurtinstandsetzung.

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, ein Entwicklungsbetrieb benötigt (DOA). Eine DOA-Genehmigung würde uns ca. EURO 100.000 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 und ungeeignet. Die Instandsetzung mit einer DOA wird identisch durchgeführt wie ohne einer DOA. Es gibt da keinen Unterschied.

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 Eigenentwicklung 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 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. Die Europäer in Europa sind ausgeschlossen. Die Nationalstaaten sind mit dieser ETSO-Bestimmung alle sehr unglücklich, aber niemand kann das ändern. Unglaublich. Die EU schafft die Arbeit ab. Wie lange müssen wir uns den Unsinn noch ansehen?

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 das 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. Nach JAR 145.45 waren die Genehmigungen auch legal.

Infolgedessen wurden vom LBA (und Europaweit) alle Genehmigungen widerrufen. Wir konnten uns sechs Jahre lang der Schließung durch ein Gerichtsurteil erwehren, doch jetzt erteilte uns das Schicksal. Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht hat unseren Antrag auf Zulassung der Berufung abgelehnt und damit endet zwangsweise nach 25 Jahren unsere Gurtinstandsetzung.

Wir verabschieden uns hiermit auf das Herzlichste von Ihnen, unseren Kunden und bedanken uns hiermit nochmal für das uns jahrelang entgegengebrachte Vertrauen. Sollten sie Alternativen zu Ihren Gurten suchen, dann können Sie sich an die Firma Schroth in Arnsberg wenden.

Für die Privathalter gibt es aber noch einen Lichtblick, denn die EASA strebt für Gurte eine Standardreparatur durch die Herausgabe einer CS an. Mangels einer CS kann aber die Vorschrift 21.A.431B noch nicht angewandt werden. Die CS wurde uns für Ende 2015 angekündigt.

Mit freundlichen Grüßen
Dieter Schlemann

LTB Schlemann GmbH
Harburger Str. 118
D-27356 Rotenburg/ Wümme
Tel.: ++49 (0) 4261/ 960380
Fax: ++49 (0) 4261/ 960381
E-Mail: info@schlemann-belts.de
Internet: www.schlemann-gurte.de

Anmerkung von Thomas Becker

Wenn man sich vor Augen hält, welche Maßstäbe die EASA an unsere Betriebe stellt, im gleichen Atemzug aber FAA Betrieben unter den selben Regularien erlaubt, hiervon wieder abzuweichen, kann man die europaweite Unzufriedenheit mit der Arbeit der EASA nur allzu gut verstehen.

Ich hoffe, dass es uns allen gemeinsam gelingen wird, weiteren EASA-Unsinn zu verhindern, damit es in Zukunft überhaupt noch möglich ist eine funktionierende General Aviation in Europa aufrecht zu erhalten. Die Rücknahme der EASA Decision zu den TBO war ein erster kleiner Erfolg, der aber nur deshalb gelungen ist, weil alle Parteien am gleichen Strang gezogen haben. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn sich auch im Fall der Gurtinstandsetzung die starken Verbände wie GAMA, EAS und IAOPA eingesetzt hätten, denn die Zeche zahlen wieder wir alle.

Es ist schade, dass aufgrund politischen Willens, ein renommierter und funktionierender Betrieb schließen muss und hierdurch Arbeitsplätze in Deutschland vernichtet werden.

Ausrüstung mit 8,33 kHz-fähigen Funkgeräten im nicht-gewerblichen IFR-Flugbetrieb

Übergangsregelung schafft Klarheit bis zum Inkrafttreten der überarbeiteten FSAV

Für die Ausrüstung mit 8,33 kHz-fähigen Funkgeräten im Luftverkehr nach Instrumentenflugregeln (IFR) gilt derzeit neben der nationalen Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) auch die europäische Verordnung (EU) Nr. 1079/2012. Das Nebeneinander der beiden Verordnungen führte zu einer auslegungsbedürftigen Rechtslage. Die FSAV befindet sich zurzeit in Überarbeitung. Bis zum Inkrafttreten der überarbeiteten FSAV gilt daher folgende Regelung:

§ 3 Absatz 1 Nr. 1 1. Halbsatz der geltenden Fassung der FSAV ist vor dem Hintergrund europäischer Vorschriften wie folgt zu interpretieren. Nicht-gewerblich betriebene Luftfahrzeuge müssen im IFR-Flugbetrieb im Luftraum C mit einer Sprechfunkausrüstung bestehend aus einem Funkgerät mit 8,33 kHz-Kanalraster und mit einem weiteren Funkgerät mit 8,33 kHz- oder 25 kHz-Kanalraster ausgestattet sein. Dabei darf das 25 kHz-Funkgerät in Lufträumen, in denen mit einem Kanalraster von 8,33 kHz gefunkt wird, nur zur Nutzung der Notfrequenz (121,5 MHz) und der Hilfsfrequenz für Such- und Rettungsmaßnahmen (123,1 MHz) verwendet werden. Diese Auslegung ergibt sich vor allem vor dem Hintergrund der Verordnung (EU) 965/2012 bzw. der Vorgängervorschrift VO (EWG) 3922/91, die zwei Funkgeräte explizit nur für kommerziell betriebene Luftfahrzeuge fordern und im Übrigen nicht eindeutig sind.

Vorsorglich wird frühzeitig darauf hingewiesen, dass bis zum 01. Januar 2018 ohnehin alle betriebenen Funkgeräte 8,33 kHz-fähig sein müssen. Aus diesem Grunde ist eine Umrüstung bereits ab dem jetzigen Zeitpunkt zu empfehlen. So vermeidet man, aufgrund von Lieferzeiten, Lieferengpässen oder dem Zeitaufwand für die technische Umrüstung, in zeitliche Schwierigkeiten zu geraten.

Quelle: Homepage des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung

Es wäre schön, wenn sich die EASA dazu hinreißen ließe, eine für alle Mitgliedsstaaten gültige Verordnung zu erlassen.

Fünfzig Jahre nach dem Lehrbeginn

Die Lehrlingsgruppe FM 63/2 erinnert sich. Zusammengefasst von Bernd Krämer

Dieter Vollmer und Hans Günther Brahm hatten die Idee. Alle achtzehn Lehrlinge (so hieß das damals) unserer Gruppe ausfindig machen und ein Treffen zu organisieren, das wäre doch was. Wie lange die Beiden gesucht haben weiß ich nicht. Aber das heutige Zeitalter hat jede Menge Kommunikation und Fragemöglichkeiten wie Internet und über Fliegerei und „hast du mal was gehört von....“ Das hat dann eher lang als kurz viele Informationen zu Tage gebracht. Auch e-mailing hat dabei geholfen. Von den Lehrlingen wurden fünfzehn ausfindig gemacht, zwei waren schon gestorben und den letzten zu finden war ziemlich unmöglich; so schien es. Dann ging die „Mailerei“ mit den alten neu gefundenen Kollegen los.

Am 1. April wollte man sich treffen, also, fünfzig Jahre danach. Hat nicht ganz geklappt. Aber am achten Mai fanden unsere Macher einen Tisch mit einem wunderschönen Ambiente. Wir hatten alle anzutreten im BLOCK-BRÄU an den Landungsbrücken. Ein Seemannskäppi hat Dieter nicht gefordert und auch keinen Schlips, wie es während unserer Lehrzeit bei besonderen Anlässen gang und gebe war. Ich glaube, alle waren gespannt, wer wen noch erkennt. Dieter hatte viele Fotos aus unserer Lehrzeit zusammen gesammelt.



Nun ja, fünf vor halb war ich da und Tisch elf war schnell gefunden. Drei Menschen saßen schon dran. Die Frage, wer ist wer, war schnell geklärt, und der Rest unserer Gruppe war auch bald da und hat kundgetan, wer er ist.

Selbst Holger, der Verlorengeliebte hat über drei Ecken vom Treffen gehört und war natürlich auch mit dabei. Ziemlich schnell waren wir uns einig, dass unsere Ausbildung in der damaligen Zeit sehr umfassend und gut war. Spezialisten heranzuziehen war nicht das Ziel, sondern weitreichendes Basiswissen wurde uns damals beigebracht. Die Lufthansa war damals der Meinung, dass eine gute Grundlage das „Troubleshooting“ effizienter macht. Dazu gehörten auch neben der Berufsschule cirka 30 Wochen theoretische Grundlagenlehrgänge.

Doch nun zurück zu unserem 50 Jahrtreffen. Das Kramen in unserer Lehrlingsgeschichte ging los. Döntjes wurden erzählt. Zum Beispiel war vielen noch meine Esperanto Geschichte im Kopf. Das war mir gar nicht mehr bewusst. Ich konnte mich allerdings daran erinnern, dass wir die geliebten Pflanzen unseres Dreherei Chefs mit MEK feucht gehalten haben. Das mochten sie allerdings gar nicht.



Wochenbericht Nr. 15 vom 5.8 bis 18.8 63 1.79 13.74

Aufgabe	Stunden	Beurteilung
Fertigen des Niederhalters	8	8
Fertigen des Niederhalters Feilen Passarbeit (Zwischenlehrarbeit)	6 1/2 1 1/2	8
Baden	6	
Zwischenlehrarbeit Unterhaltung über den Urlaub	7 1	8
Zwischenlehrarbeit Fertigen des Niederhalters	7 1/2 6 1/2	8
frei		

Arbeitsbericht über: Das Fertigen einer Passarbeit

Aufgabe: Mir wurde die Aufgabe gestellt, eine Passung zu fertigen.

Fertigkeiten: Feilen, Körnen, Bohren, Sägen.

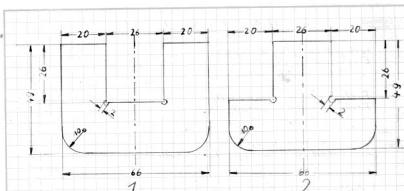
Schwierigkeiten: Es war nicht leicht, die Passung senkrecht zu feilen.

Arbeitsgänge: Werkstücke aufgraten. Auf Maß feilen. Anreisen. Körnen, Bohren und Aufbohren. Die Passung feilen. Radian feilen. Beschriften.

Unfallvorbeugung: Bevor man Frühstück oder Mittag macht soll man immer die Hände waschen!

Werk- und Meßzeuge: Versach. Feilen, Hammer, Körner, Bohrer 2mm, Säge, Höhenrissler, schieblehre, Millimeterbühel, Hauer-Winkel.

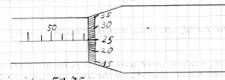
Berichtsheft, wöchentliche Plage



Teil	Benennung	Bohrweite	Werkstoff
1+2		50x5x70mm	St 37

Maßstab: 1:1 Feilen, Fe 3arbeit

Zur Schraublehre:
Die Schraublehre hat gegenüber der Schiebellehre einen großen Vorteil: sie misst bis auf ein Hundstehel Millimeter Genauigkeit. Die Hauptteile der Schraublehre sind die Spindel, ihr Gewinde hat eine Steigung von 0,5 mm, das fahrende Maßrad und die zur der Spindel verbundene Meßbügel, der Messung der Maßhöhe auf 0,02 gleiche Teile gefüllt. Eine Umdrehung der Spindel bewirkt eine Bewegung von 0,5 mm. Diese 0,5 mm sind aber noch in 50 Teile unterteilt. Man erreicht so eine Genauigkeit von 0,01 mm.

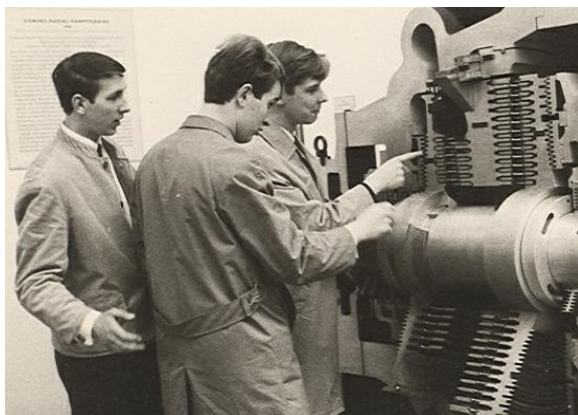


Ablesegröße: 5,175 mm

Gezeichnet von: Bernd Kroschel
Geprüft von: K. Wamels
12.8.63 Jochen

Erstes Lehrjahr, alles war neu

Und weiter sollen die Geschichten gehen.



Dabei fällt mir wieder ein, auch anhand der alten Fotos, dass uns LH und Schule recht oft auf Reisen geschickt haben. München, London u.a.



Very british



London macht uns schlapp

Hier eine Kostprobe zu unserem Ausbilder Hr. Kocks:

Auf dem Sunderhof, wo immer der gewesen sein mag, waren wir in der ersten Zeit unserer Lehre für 1-2 Wochen von LH "kaserniert", um dort auf die Ausbildungsgemeinschaft eingestimmt zu werden. So will ich es mal wohlwollend formulieren. Auf den Bildern sieht man, dass auch Ausbilder des ersten Lehrjahres dabei waren. Unserer ist auch darauf zu sehen, der Name könnte Kocks o.ä. gewesen sei. Wir haben ihn kaum für voll genommen und uns auf die Schenkel geschlagen, als er mal mit seinem abgegessenen Essentablett in Gedanken aus der Kantine kam und es erst ein gutes Stück auf dem Weg zur Lehrwerkstatt bemerkte. Vielleicht erinnern die anderen ja noch mehr Einzelheiten, auch zum Sunderhof.

Ich habe mal nachgeschaut, der Sunderhof im Seevetal bei Hittfeld war CVJM Tagungszentrum. Wann und wie lange weiß ich auch noch nicht. In meinen Berichtsheften habe ich es nicht gefunden.

Wolfgang Dupke hat in seinen Erinnerungen tief gekramt. Na ja; fünfzig Jahre sind vergangen. Aber seine Mail hat auch meine Synopsen beflügelt. Er meint, es gab dort eine Simultanschachpartie. Gegner war der damalige Betriebs- und Flugtauglichkeitsarzt Dr. Baark oder Bark. Er besuchte uns gemeinsam mit der Sekretärin von „Papa Höltje“



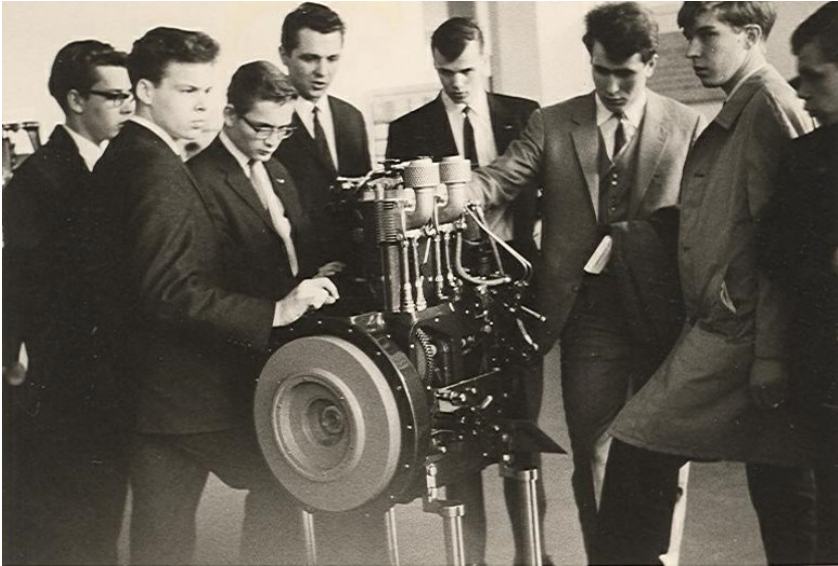
Fliegen ohne Speed und Leistung



Auch noch am Boden

Unsere Lehre begann in der Lehrwerkstatt. Diese befand sich hinter den vier Flugzeughallen. Im Erdgeschoss gab's die Dreherei und die Schmiede. Zur Schmiede gehört die Geschichte vom Adventskranz. Dieses gute Stück fing Feuer durch die Unachtsamkeit von Holger Reinicke. Man soll halt nicht einen aktiven Schweißbrenner in Richtung Decke halten. Der Kranz hat dadurch geleuchtet; allerdings nur kurz. Dafür gab's aber von Meister Busse einen Anschiss. Herr Busse war noch ein typischer alter Handwerks- und Lehrmeister und wir haben viel von ihm gelernt. Seine tollen Sprüche hat er oft benutzt. Z.B. „Das ist doch sensibel, - also simpel“. Es waren bestimmt noch mehr da, vielleicht fällt euch noch was ein. Einige seiner Sprüche waren allerdings nicht ganz familiengerecht, zum Beispiel „Die Säge und den Schwanz gebraucht man immer ganz“. Er verdrehte auch gerne Wörter und die neue Worte benutzte er dann.

Werkzeug testen haben wir einmal freiwillig gelernt. Was für einen Vortrieb hält so ein Spiralbohrer aus? Zwei, drei verschiedene Durchmesser und den Vorschubhebel gedrückt. Der eine oder andere Bohrer hielt die Tortur aus. Die anderen überlebten nicht; na ja, in der Werkzeugausgabe gab es Nachschub.



So mussten wir ernst und intensiv lernen wenn der Lehrer, Hr. Rathenberg, etwas erklärt.

Noch `ne kleine Story: Im Schulungsgebäude gab es zwar Telefone, aber diese waren nur für den internen Gebrauch freigeschaltet, und so ein „Mobil Phone“ lag noch in Ferner Zukunft. Bei den LH Telefonen musste man eine „0“ vorweg wählen um ein Amt zu bekommen. Die internen Telefone konnte man ab und zu überlisten. Fünf oder achtmal „0“ überforderte manchmal die elektronische Denkmaschine und man hatte ein Amt. Achim Bieber hatte dann mal die Mutter einer früheren Klassenkameradin angerufen und sich sehr radebrechend als „Senòr Gonzalez de Kastagnetten“ gemeldet und die Mutter informiert, dass ihre Tochter einen Auswanderungsantrag nach Spanien gestellt hat um dort zu heiraten. Natürlich kam einiges Entsetzen aus dem Hörer.

Den zweiten Teil von Bernds Geschichte gibt es in der nächsten PI

EASA-Workshop zu den Cessna SIDs

Am 13. März fand in Köln ein von der EASA organisierter Workshop zum Thema der Mandatory Supplemental Inspection Documents (SIDs) für die 100/200er Baureihe von Cessna statt.

Der ganztägige Workshop war mit geschätzt deutlich über 100 Teilnehmern sehr gut besucht, auch viele Werftbetriebe und Flugzeughalter wollten sich darüber informieren, wie sie denn die SIDs angesichts der europäischen und nationalen Vorschriftenlage umzusetzen haben. Auch die Luftfahrtbehörden waren zahlenmäßig sehr gut vertreten, die FAA der USA, die finnische, die österreichische und die irische Luftfahrtbehörde gaben sich zu erkennen. Leider waren Vertreter des LBAs nicht anwesend, die die Veranstaltung mit Missachtung strafte. Dabei hätten sich die deutschen Teilnehmer für Hinweise darauf, wie ihre Behörde mit den SIDs umgehen will, sicherlich dankbar gezeigt.

Den Auftakt der Veranstaltung machte Cessna, deren Vertreterin Beth Gamble wertvolle technische Hintergrundinformationen zu den SIDs gab. Die Anzahl der Flugstunden, die Form des Schutzes des Flugzeugs am Boden (Hangar oder draußen) und die klimatischen Bedingungen am Standort des Flugzeugs haben einen starken Einfluss auf die Korrosion eines Flugzeugs. Angesichts des Durchschnittsalters unserer GA-Flotte von ca. 40 Jahren ist Verschleiß natürlich ein Thema, das ernst genommen werden muss. Nicht erst, wenn ein Flugzeug 50 Jahre alt ist, 15.000 Flugstunden gesammelt hat und seit der Auslieferung ausnahmslos in salzig kalter Meeresluft ausharren musste.

Anschließend hat Dan Withers von der FAA vorgetragen, wie die US-Behörde Daten sammelt um Probleme empirisch zu belegen und gezieltes Risiko-Management zu betreiben. In den USA, dem Heimatland von Cessna, in dem auch die meisten GA-Flugzeuge betrieben werden, hat die Luftfahrtbehörde demnach kein Problem damit die SIDs lediglich zu empfehlen. Allerdings behält man gemeinsam mit Cessna ein Auge auf drei spezifische Korrosions-Problemfälle, wie etwa bei den Wing-Spars der Cessna 210, hier kann es durch-

aus zur Veröffentlichung von verpflichtenden "Airworthiness Directives" kommen.

Die EASA ließ danach ihre Mitarbeiter Eric Sivel, Marco Capaccio, Juan Anton, Richard Minter und Mark Kieft sprechen, die nochmals im Detail erläuterten, warum sie die Durchführung der SIDs empfehlen, aber nicht in allen Fällen für zwingend erforderlich halten. Mit dieser Begründung wurde im Januar 2014 auch von der EASA das Safety Information Bulletin 2014-01 veröffentlicht, das ein Abweichen von den Cessna SIDs auf der Basis einer substantiierten Begründung erlaubt. Zudem plant die EASA, nach den bisher gemachten Erfahrungen auch deutliche Vereinfachungen der Wartungsvorschriften für leichte Flugzeuge der Klassen ELA1 (bis 1,2 Tonnen MTOM) und ELA2 (bis zwei Tonnen). Sie sehen eine Abkehr von den derzeit starren Instandhaltungsprogrammen, die von einer Behörde genehmigt werden müssen, wieder hin zu mehr Entscheidungsrechten und Verantwortung für die Flugzeugbetreiber und Werften vor. Allerdings wird dieser Korrekturprozess vermutlich noch einige Jahre dauern und somit für die aktuellen Cessna SIDs zu spät kommen.

Die EASA machte auch klar, dass die Entscheidung für oder gegen die Durchführung Cessna SIDs im Einzelfall letztlich bei den nationalen Luftfahrtbehörden liegt, und dass es in den EASA-Mitgliedsstaaten offenbar gänzlich unterschiedliche Einstellungen und Interpretationen gibt. Auf ein Schreiben an alle 27 EASA Mitgliedsstaaten, wie sie denn mit den SIDs umgehen wollen, haben ganze 14 Staaten geantwortet:

Mit einem "Nein" zu Entscheidungsfreiräumen für die Betreiber haben Zypern, Tschechien, Spanien und Deutschland geantwortet. Großbritannien, Island, Polen, Frankreich, Schweden und die Niederlande hingegen wollen den Flugzeugbetreibern weitgehende Entscheidungsfreiheiten einräumen. Griechenland und Belgien fordern wiederum, dass das Nichtbefolgen der SIDs im Aircraft Maintenance Programme aufgenommen und begründet wird, die Schweiz und Kroatien akzeptieren auch eine Begründung des Flugzeugbetreibers.

Die EASA machte klar, dass es aus ihrer Sicht für eine nationale Luftfahrtbehörde nicht legal möglich ist, die Durchführung der SIDs für alle Flugzeuge vorzuschreiben, hierdurch würde gegen EU-Recht verstoßen. Die EASA räumte aller-

dings auch ein, dass ihr die Hände weitgehend gebunden sind, dass sie die unkooperativen Mitgliedsstaaten nicht verklagen kann. Klagen müssten schon die betroffenen Flugzeugbetreiber.

Michael Erb trug dann für die europäische AOPA vor, wie sich die Problematik aus Sicht der Flugzeugbetreiber darstellt. In den USA ist das Problem offenbar zur Zufriedenheit der FAA, von Cessna und den Flugzeugbetreibern gelöst. Ganz anders sieht es in Europa aus. Seit der ersten Kontaktaufnahme der AOPA mit der EASA zum Thema am 16. August 2012 sind inzwischen 575 Tage vergangen, ohne dass man bislang europaweit einheitlich klären konnte, wie das Problem gelöst werden kann. Zwar hat die EASA sehr schnell schon einen Tag nach der AOPA-Anfrage im Sinne des im Januar veröffentlichten Bulletins geantwortet, jedoch haben einige nationale Behörden wie das LBA von Beginn an gegen diese EASA Entscheidung gearbeitet und dabei den Dialog mit der EASA, den Flugzeugbetreibern und den Werften gleichermaßen gescheut.

Durch dieses Informations-Vakuum ist eine Situation der Unsicherheit entstanden, in der einige Werften versuchen ihre Kunden unter Druck zu setzen, „wenn die Freigabe für Arbeiten über den Betrag von X Euro nicht kommt, dann verliert ihr Flugzeug umgehend die Lufttüchtigkeit!“. Von einigen Werften werden auch Flat-Rates zu absurden Beträgen von 10.000 Euro angeboten. Andere Werftbetriebe mit CAMO setzen sich hingegen für ihre Kunden ein und genehmigen in Eigenverantwortung Instandhaltungsprogramme, in denen die Durchführung der SIDs für nicht notwendig erklärt wird.

Angesichts der offensichtlichen Ungleichbehandlung des Themas in Europa prüfen die AOPAs zudem auch ein gezieltes Ausflaggen in solche Staaten, die kundenorientierter mit der Problematik umgehen. Michael Erb stellte auch klar, dass kein Flugzeugbetreiber das Thema Korrosion bei seinem Flugzeug ignorieren wird, niemand will, dass sein Flugzeug im Fluge auseinanderbricht. Aber niemand will unnötig Geld ausgeben und offensichtlich korrosionsfreie Flugzeuge mit einem Riesenaufwand unsinnig auseinandernehmen lassen.

In anderen Staaten werden Flugzeugbetreiber und Werftbetriebe mit ihrer großen Expertise in die Entscheidungsfindung eingebunden, in Deutschland und anderen Staaten Europas leider nicht.

Abdruck mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Michael Erb, Geschäftsführer AOPA -Germany



Greetings to all AEI Affiliates

In April 2014 in Las Vegas, Nevada, America an International Aerospace Maintenance Competition will be taking place, it will involve over 30 teams and up to 200 engineers / technicians / mechanics from all parts of the world. The website link below gives preliminary information and contact details for the organisers, come along and join the worldwide fraternity of aircraft professionals showing the world how it's done the right way, first time.

<http://aerospacemaintenancecompetition.com/>

See you in Vegas !!!

Paul Cousins

FEDERAL PRESIDENT

A.L.A.E.A

Australian Licenced Aircraft Engineers Association

fedpres@alaea.asn.au

Bericht zum AEI Congress 2013 in Melbourne

Der diesjährige Kongress fand in der Zeit vom 20. bis 23. Nov. 2013 in Melbourne, Australien statt. Teilgenommen haben 35 Mitglieder aus 11 Organisationen. Die weiteste Anreise hatten wohl die Europäer, immerhin rund 20 Stunden in der Luft. Wer Business fliegen konnte, war ein wenig besser dran, als sich in einer vollen Maschine in Eco zu zwängen.

Der Kongress startete mit den üblichen Prozeduren, Verlesung des letzten Protokolls, Besprechung der Tagesordnung, Zählkommission, Berichte der einzelnen Vertreter usw.

Interessant sind für uns natürlich die Sachthemen und Workshops, die Aufschluss geben, was in der weiten Welt der Luftfahrt passiert und wie sich Probleme mittlerweile anhäufen. Basis ist dabei die EASA, sollte man doch wissen, dass selbst Non-EU Staaten wie z.B. die Türkei und Australien sich den EASA-Regularien annähern, zum Teil schon deren Strukturen angepasst haben.

Thematisch war der Kongress noch von den Vorgaben des Kongresses 2012 in Malta geprägt, bei dem sehr viele Themen und Vorhaben angestoßen wurden (Ausführlicher Bericht darüber in der Prüferinfo 1/2013)

Eindeutiges Sorgenkind der AEI war auch auf diesem Kongress die zu beobachtende Tatsache, dass die EASA und speziell verschiedene Nationale Luftfahrtbehörden ihrer Aufsicht – und Kontrollpflicht nicht mehr nachkommen, oder nachkommen können. Dieses resultiert im Wesentlichen aus zwei Gründen; zu einen erlauben die aktuellen EASA Vorgaben eine deutlich umfangreichere „Selbstregulierung“ der Luftfahrtindustrie, zum anderen ist in vielen Ländern die finanzielle und personelle Ausstattung der Luftfahrtbehörden nicht auf einem Stand, der eine effiziente Kontrolle der Luftfahrtunternehmen gewährleistet.

Vor diesem Hintergrund ist zu beobachten, dass bei vielen Luftfahrtunternehmen sich eine gewisse Eigendynamik entwickelt, die der AEI Sorge um die Kontinuität der Luftfahrtsicherheit machen. Als Beispiel sei die NPA 2013-01, „SMS“ Safety Management System genannt, bei der die AEI ziemliche Bedenken hat. Zum einen begrüßt sie natürlich jede Maßnahme, die der Flugsicherheit dient, andererseits gehen die Bedenken dahin, dass diese NPA nicht den Erfolg bringt, den man sich davon erhofft. In diesen Kontext gehört auch die alte, aber immer noch aktuelle Forderung nach der Unabhängigkeit der Luftfahrt-Ingenieure und Certifying Staff, weg von der Entscheidungsabhängigkeit zum Unternehmen.

Europaweit werden immer wieder Certifying Staff entlassen, die entsprechende Vorkommnisse reporten oder durch Entscheidungen nicht im Kielwasser der Unternehmen schwimmen.

Als Folge dessen ist eines der Programme der AEI, was auch in Melbourne beschlossen wurde, verstärkt in die Öffentlichkeit zu gehen und die eigene Web-Side dementsprechend mit Informationen anzureichern. Außerdem sollen Plattformen wie Facebook, Twitter, LinkedIn etc. verstärkt genutzt werden. Ein Artikel in Facebook hat in sehr kurzer Zeit mehrere Hundert Nutzer erreicht.

Ein weiteres Thema, dass zu umfangreichen Diskussionen führte, war die unterschiedliche Arbeitszeitbelastung in den verschiedenen Ländern. Ich hatte in einem früheren Artikel bereits darüber berichtet, wo in einer europäischen Maintenance Organisation manche Mitarbeiter 65 Tage an einem Stück mit mehr als 10h täglich gearbeitet haben. Interessant in diesem Zusammenhang ist ein CAA Paper 2002/06 mit dem Titel „Work Hours of Aircraft Maintenance Personnel“. Der Inhalt dieser 85seitigen Ausarbeitung der CAA-Safety Regulation Group würde in unserem Land jeden Arbeitsrechtler auf die Barrikaden treiben, im Einflussbereich der CAA scheinen Schichtzeiten von 12h normal zu sein.

Die AEI hat in diesem Zusammenhang 2013 eine Präsentation „Aircraft Engineers and Fatigue“ erstellt. Die Europäische Kommission hat eine sogenannte „Working Time Directive“ herausgegeben, die sich an die deutsche Gesetzgebung annähert. Restriktiv ist diese Richtlinie in Bezug auf die Dauer von Nachtschichten; die Richtlinie gibt strikt vor, dass eine Nachtschicht nicht länger als 8h betragen soll, sagt aber nicht, wie viele Nachtschichten am Stück gemacht werden dürfen. Hier besteht noch Regelungsbedarf, zu dem die AEI u.a. eine Vorlage erstellen will. Für Interessierte, diese Directive ist zu finden unter EUROPEAN COMMISSION > EMPLOYMENT; SOZIAL AFFAIRS & INCLUSION>....>WORKING CONDITIONS

In den Arbeitsgruppen wird beobachtet, dass die Luftfahrtindustrie mehr und mehr die Majorität gewinnt und dementsprechend ihre Interessen durchsetzen kann. Die Verbände, wie AEI geraten dabei immer mehr ins Hintertreffen. Nichtsdestoweniger ist ihre Teilnahme wichtig, um der Luftfahrtindustrie nicht das ganze Spielfeld zu überlassen.

Nach wie vor ist die AEI in vielen Arbeitsgruppen der EASA tätig. Dieses erzeugt natürlich auch einige Probleme; die Arbeitsgruppen finden ausnahmslos in

Köln oder Brüssel statt, für viele AEI Mitglieder ein Problem, was zum einen in der Entfernung und zum anderen bei den entstehenden Kosten liegt. Obwohl die Anfahrten und Hotelübernachtungen von der AEI übernommen werden, bleibt doch immer noch ein Betrag, der von den Delegierten selber übernommen wird. Abgesehen von der geopferten Freizeit und der langen Anreise sind diese finanziellen Add-On's für viele der aus anderen Ländern kommenden Mitglieder keine Kleinigkeit. Die AEI beklagt, dass es immer schwieriger wird, entsprechende Delegierte für solche Vorhaben und Arbeitsgruppen zu finden. Dieses Problem soll bis zur Hauptversammlung 2014 (Paris) bearbeitet werden.

Greven, 04.03.2014
Norbert Beuing

Beitragsanpassung

Nach über 10 Jahren wurde auf der JHV in Essen eine moderate Beitragsanpassung von 10€ / Jahr beschlossen. Der neue Jahresbeitrag beträgt somit ab diesem Jahr 60€. Erfreulicherweise wurde dies von allen Mitgliedern akzeptiert und niemand hat dies zum Anlass genommen aus dem BPvL auszutreten. Hierfür vielen Dank.

THB



Neues von der EASA

Certification Memorandum (CM)

Neben den bekannten AMC und GM gibt es bei der EASA das weniger bekannte Tool „Certification Memorandum (CM)“. Sie sind nicht verbindlich, sollen nicht die AMC oder GM ersetzen, sondern dienen lediglich als zusätzliche Hilfe bei der Interpretation von EASA Regularien.

Die EASA hat letztes Jahr das CM (EASA Proposed CM – 21.A – K – 001) zum Thema „Einbau von neuen Teilen oder Zubehör ohne Form One in European Light Aircraft (ELA)“ veröffentlicht. Eine Arbeitsgruppe soll dieses Thema bearbeiten und in einer NPA veröffentlichen. Ein weiterer Versuch Teile aus dem Baumarkt legal in den Flieger einzubauen. Die Vorgaben der CM sind eindeutig und selbst durch Betriebe fast nicht zu erfüllen, ich bin mir aber sicher, dass einige gewiefte Genossen alles versuchen werden diese zu umgehen. Gefährlich für den Prüfer, der zukünftig einen Flieger „equipped by OBI“ nachprüfen muss.

THB

Neues vom LBA

LBA unterstützt die Reform der dualen Ausbildung

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat mit seiner Fachexpertise die zum 01.08.2013 in Kraft tretende Reform sowohl der dualen Ausbildung zum Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerinnen als auch zum Fluggerätelektroniker/-innen maßgeblich mit unterstützt.

Die Modernisierung der Ausbildungsordnungen für Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerinnen und Fluggerätelektroniker/Fluggerätelektronikerin war erforderlich geworden, um die geforderten Grundlagenkenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal gemäß der europäischen Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Anhang III (Teil-66), Anlage I vollständig in die duale Ausbildung für die genannten Berufe zu integrieren. Hierdurch ist die Anerkennung der Gleichwertigkeit der entsprechenden Berufsausbildung mit den Anforderungen von Teil-66 an das geforderte Grundwissen für die Erlangung einer Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal der Kategorie A (CAT A) vollumfänglich gegeben. Bislang konnte die CAT A-Lizenz, die zur Freigabe von Flugzeugen oder Hubschrauber nach Line Maintenance berechtigt und in Deutschland ausschließlich vom Luftfahrt-Bundesamt ausgestellt wird, nach der Berufsausbildung nur mit einer entsprechenden Zusatzqualifizierung an einer nach Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigten Ausbildungsorganisation erworben werden.

Die Integration der Forderungen aus Teil-66 in die Ausbildungsinhalte ist ein wichtiger und zukunftsweisender Schritt, um in Deutschland das duale Ausbildungssystem für den Bereich der Luftfahrt zu erhalten und zu fördern. Ohne die Neuordnung drohten die Ausbildungsberufe der Luftfahrt mittelfristig durch die europäischen Lizenzierungsvorschriften für Freigabeberechtigtes Personal verdrängt zu werden und die Branche das in Deutschland seit langem gewohnt hohe Niveau an qualifizierten Fachkräften zu verlieren, begründet das zuständige Fachreferat T2 des LBA sein Engagement.

Die Anpassung der dreieinhalbjährigen Berufsausbildung erfolgte im Auftrag der Bundesregierung unter der Federführung des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) gemeinsam mit den Sozialpartnern und den Sachverständigen aus der schulischen und betrieblichen Praxis.

Mit der Veröffentlichung am 03. und 12. Juli 2013 im Bundesgesetzblatt kann die Reform der beiden Ausbildungsberufe zum 01. August 2013 in Kraft treten.

Quelle: Luftfahrt-Bundesamt; Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Jubilare erstes Halbjahr 2014

10 Jahre Mitgliedschaft

Uwe Seeling
Kay Kraatz
Dirk Hasselbrink

15 Jahre Mitgliedschaft

Roland Zimmermann
Helmut Rodenberg

20 Jahre Mitgliedschaft

Gerhard Kürten
Jochen Petermann
Dirk Feldmann
Michael Martinek
Ralf Radszuweit

25 Jahre Mitgliedschaft

Frank Dick
Heinz-Gerd Straatmann
Rüdiger Karl
Gerhard Gsänger

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	wenera@bpvl.de
Olaf Kielstein	Sekretär	oki@bpvl.de

Unsere Regionalvertreter

Christian Tank	Nord	ct@bpvl.de
Ulrich Wirtz	West	uli@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 zugänglich gemacht werden können.

ja nein

Datum: Unterschrift:

Der Mitgliedsbeitrag beträgt € 60.- 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 2014

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 zugänglich gemacht werden können.

ja nein

Datum: Unterschrift:

Letzte Meldung

LBA Aktionstag "L-Akte" auf der AERO

Im Mittelpunkt unseres diesjährigen Messeauftrittes steht am Freitag, 11. April 2014, 09:00 bis 18:00 Uhr, unser Aktionstag zum Thema "L-Akte. An diesem Tag haben Sie als Halter eines Luftfahrzeugs die Möglichkeit, den Experten des LBA Fragen zur Führung der Luftfahrzeugdokumentation, zum Beispiel zur LTA- oder Betriebszeitenübersicht, oder zu den Instandhaltungsaufzeichnungen zu stellen. Auch stehen wir Ihnen für alle Informationen zu den Anforderungen an das Führen der Luftfahrzeugdokumentation zur Verfügung. Gerne können Sie auch Ihre Unterlagen mitbringen, die Sie mit einem unserer Fachleute direkt besprechen können.

Quelle: LBA Homepage

Mitglieder gesucht

Uns sind wieder 2 langjährige Mitglieder abhanden gekommen. Wer weiß, wo sich folgende Kollegen aufhalten und kann einen Kontakt herstellen?

- ➔ Markus Kraus aus Billigheim, ehemals Flugzeugservice Schwäbisch Hall
- ➔ Dirk Feldmann aus Weeze, ehemals Westflug Aachen

THB

Neulich

Auf einer Autobahn irgendwo in Russland



Januar 2014

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 2014

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 2014

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						

09.04—12.04.
AERO in Friedrichshafen

April 2014

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 2014

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	

10.05.2014
Offene Vorstandssitzung
Waldhotel Schäferberg in Kassel

Juni 2014

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