



BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
01/16
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2016

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
Bericht von der JHV in Bremen	S. 6
Brief ans LBA zur geplanten Streichung der NfL II-25/09	S. 8
Nachweis der elektronischen Nachprüfung für Annex II Lfz.	S. 11
Update zum Part M	S. 12
Neues vom AEI	S. 17
Lufttüchtigkeit in der Zukunft, wohin geht der Weg?	S. 18
Unsere neue Homepage ist endlich online	S. 22
Neues vom LBA	S. 24
Jubiläen	S. 26
Internes	S. 27
Letzte Meldung	S. 30
Neulich	S. 31
Termine	S. 32

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail Adressen

Thomas Becker —> thomas.becker@bpvl.de
Rolf Mailänder —> rolf.mailaender@bpvl.de
Christian Tank —> christian.tank@bpvl.de



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Auf unserer letzten JHV in Bremen standen wieder die Wahlen zum Vorstand an. Olaf Kielstein, der über 13 Jahre im Vorstand mitgearbeitet hat, hat sich nicht mehr zur Wiederwahl als Sekretär gestellt. Als sein Nachfolger wurde Norbert Beuing gewählt. Der restliche Vorstand stellte sich der Wiederwahl und wurde vom Gremium für weitere 2 Jahre im Amt bestätigt.

Anfang Dezember erreichten uns Berichte darüber, dass das LBA erneut plant, die NfL II-25/09 zu streichen. Bereits 2011 war die Streichung der NfL im Gespräch, damals haben nicht nur wir, sondern auch der BBAL, viele Betriebe und Prüfer zahlreiche Kommentare hierzu an das LBA gesandt. Auch diesmal haben wir ein entsprechendes Schreiben ans LBA geschickt. Weitere Infos über den Stand findet ihr ab Seite 8

Ein weiteres großes Thema sind die Änderungen im Part M für die nicht gewerblich betriebenen Lfz. der General Aviation. Ist der Grundgedanke nachvollziehbar und macht in weiten Teilen auch Sinn, nimmt die Umsetzung inzwischen groteske Züge an. Nach den neuesten Plänen sollen die Erleichterungen nicht mehr an den tatsächlichen technischen Auslegungen der Lfz. festgemacht werden, sondern nach den Definitionen in den Basic Regulation. Danach würden plötzlich Flugzeuge mit Druckkabine, Einziehfahrwerken, Glascockpit und FADEC gesteuerten Triebwerken, sowie Hubschrauber mit 2 Turbinen, genauso behandelt wie ELA-1 Flugzeuge. Also eine TBM 700, PC12 oder eine Agusta A109 und EC135 gelten nach diesen Plänen dann nicht mehr als komplexe Luftfahrzeuge. Ein Bericht aus der Task Force findet ihr ab Seite 12

Endlich haben wir es geschafft und unsere neue Homepage fertiggestellt. Nach endlosen Meetings und Telefonkonferenzen haben wir Mitte Februar unsere neue Homepage freigeschaltet. Gleichzeitig haben wir unsere Mitgliederdatenbank neu aufgesetzt und hochgeladen. Auch das Forum ist jetzt wieder nutzbar, die alten Beiträge konnten wir allerdings nicht mit übernehmen. Wir hoffen, dass das Forum rege genutzt wird.

Euer Thomas Becker

Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2016

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

Samstag, den 30. April 2016

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 Vorsitzenden Thomas Becker, vorzugsweise per E-Mail. Bitte rechtzeitig melden, da wir nur ein begrenztes Kontingent an Zimmern zur Verfügung haben.



Bericht zur JHV am 17.10.2015 in Bremen (gekürzte Version)

29 Mitglieder waren der Einladung zur JHV gefolgt, darunter auch zwei Neumitglieder.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden, sowie der obligatorischen Wahl des Schriftführers, Feststellung auf ordnungsgemäße Einladung, Feststellung der Beschlussfähigkeit, Genehmigung der Tagesordnung, Bestimmung des Wahlleiters inkl. der Stimmzähler und Anträge der Mitglieder trug der Vorsitzende Thomas Becker, den Bericht des Vorstandes über die Arbeit des vergangenen Jahres vor.

Danach trug der Schatzmeister, Werner Alvermann, den Kassenbericht inklusive der Mitgliederentwicklung vor. Unser Konto ist ausgeglichen und wir konnten sogar wieder Rücklagen bilden.

Die Rechnungsprüfer Gunter Hemmel und Oliver Stahl bescheinigten anschließend dem Schatzmeister eine einwandfreie Kassenführung.

Es gab keine Fragen aus der Mitgliederversammlung zu den Berichten, sodass sofort danach der Vorstand einstimmig und ohne Enthaltung, durch die Versammlung entlastet wurde.

Im Anschluss konnten wir eine Präsentation von unserem Mitglied Mustafa Colak zum Thema EU VO 1536/2015 und dem neuen Annex V Part-T hören. Mustafa ist Lehrer an der Part-147 Schule von Türkisch Airlines, weshalb seine Präsentation mehr auf den Airlinerbetrieb ausgerichtet war.

In seinem vorgezogenen Bericht, erzählte uns Rolf Mailänder über seine Arbeit in den beiden EASA Arbeitsgruppen „Part M Task Force „ und „SSCC zur General Aviation“

Nach der Mittagspause berichtete Norbert Beuing über seine Arbeit im AEI und dem Annual Congress in Seattle. Es gab einige Turbulenzen, weil einer der norwegischen Verbände den Antrag gestellt hat, dass die die Verbände, die Mitglieder in den Vorstand des AEI entsenden, auch alle Kosten für ihre Mitglieder übernehmen sollen. Wir werden zukünftig damit konfrontiert, da wir 2 Mitglieder im Vorstand der AEI haben, es gibt aber zum Glück noch einen Ausweg. Norbert fühlte sich verantwortlich für den Ausgang der Abstimmung und wollte

sein Amt als AEI-Beauftragter zur Verfügung stellen, dies wurde aber von der Versammlung einstimmig abgelehnt.

Als nächstes wurde die geplante Satzungsänderung behandelt. Der Entwurf des Vorstandes zur Satzungsänderung wurde Punkt für Punkt durchgelesen und diskutiert. Es wurden einige Änderungen überarbeitet. Danach wurde über die neue Satzung abgestimmt. Die Satzungsänderung wurde einstimmig, ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung beschlossen.

Nach zwei Jahren standen wieder die Wahlen zum Vorstand an. Da Olaf Kielstein schon auf der vorletzten JHV in Essen bekannt gegeben hatte, dass er nicht mehr kandidieren möchte, musste ein Nachfolger gefunden werden. Thomas schlug Norbert Beuing als neuen Sekretär vor. Bei der nachfolgenden Wahl wurden die drei alten Vorstände Thomas Becker, Martin Gauding und Werner Alvermann in ihrem Ämtern für weitere zwei Jahre bestätigt sowie Norbert Beuing als neuer Sekretär gewählt.

Thomas würdigte Olafs Arbeit der letzten dreizehn Jahre im Vorstand und ließ dabei einige Highlights Revue passieren. Mit einer guten Flasche Wein und einem Blumenstrauß wurde Olaf aus dem Vorstand verabschiedet.

Oliver Stahl hatte ein Anliegen mit sogenannten Luftfahrtsachverständigen von Versicherungen.

Aktueller Fall: ein Flugzeug ist in Mannheim beschädigt worden, der zuständige Part-145 Betrieb ist in Baden-Baden. Der Sachverständige der Versicherung wollte das Lfz. für den Überführungsflug freigeben (wegen der Kosten). Der zuständige Prüfer wollte das Lfz. zur Instandhaltung auf dem Straßentransport nach Baden-Baden bringen lassen, oder vor Ort instand setzen lassen. Welche Befugnisse hat ein Sachverständiger wenn sich herausstellt, dass er gar keine Systemkenntnisse hat? In diesem Fall wollte die Versicherung den Transport bzw. die Fahrkosten für die Reparatur vor Ort, nicht bezahlen.

Zum Abschluss wurden noch die Termine für die offene Vorstandssitzung am 30.04.16 in Kassel und die JHV am 15.10.16 bekanntgegeben. Der Ort der JHV stand dabei noch nicht fest.

Hainer Langnickel bekam die goldene Verbandsnadel zur 25-jährigen Mitgliedschaft und eine Flasche guten Wein, bevor der Vorsitzende, Thomas Becker mit dem Schlusswort die JHV beendete.

Brief ans LBA zur geplanten Streichung der NfL II-25/09

Anlässlich der wieder einmal geplanten Streichung der NfL II-25/09 hat der BPvL Ende letzten Jahres einen Brief an den Leiter der Abteilung T, Herrn Thomas Burlage, geschrieben.

Gefährdung der Sicherheit in der Luftfahrt durch Streichung der NfL II-25/09

Sehr geehrter Herr Burlage

Der BPvL ist darüber informiert worden, dass im LBA über die Streichung der NfL II-25/09 beraten wird. Wir hatten bereits 2011 über dieses Thema gesprochen und gehofft, dass unsere damaligen Argumente ausgereicht hätten, die Erforderlichkeit der in der NfL aufgeführten regelmäßigen Nachprüfungen der elektronischen Ausrüstung zu untermauern.

Nicht nur in Deutschland, auch in Österreich, der Schweiz, Italien und weiteren EASA Staaten gehört die Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung seit vielen Jahren zu den nationalen Forderungen und wird jährlich durchgeführt.

Wir sehen die Gefahr auch nicht unbedingt bei den großen, gewerblich betriebenen Fliegern. Diese fliegen überwiegend mit neuesten Anlagen und scheuen sich auch nicht diese in ihre Instandhaltungsprogramme mit aufzunehmen und regelmäßig nachzuprüfen.

Problematisch sind all die kleinen Flieger in der General Aviation, die sich mit zum Teil Jahrzehntealten Ausrüstungen in demselben Luftraum bewegen wie die Großen.

Kein Geld für neue Geräte, kein Geld für die deshalb umso mehr notwendige Instandhaltung. Sie können nicht davon ausgehen, dass diese Klientel die Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung freiwillig in ihr Instandhaltungsprogramm aufnimmt, wenn sie dazu nicht verpflichtet ist.

Gerade die elektronische Ausrüstung fällt immer wieder bei den jährlichen Nachprüfungen durch Fehler und erforderliche Nacharbeiten auf. Hierbei spielt

es nicht unbedingt eine entscheidende Rolle, ob die Anlagen nun brandneu oder uralt sind.

Stellvertretend für viele Avionikbetriebe, übersende ich Ihnen im Anhang einen Erfahrungsbericht eines unserer Mitgliederbetriebe zu den Beanstandungen bei Luftfahrzeugen der General Aviation, wie sie bei den Nachprüfungen der elektronischen Ausrüstung häufig auftreten.

Der BPvL betrachtet die geplante Streichung der NfL II 25/09 als Rückschritt für die Sicherheit in der Luftfahrt. Ein bewährtes System soll, (zu wessen Nutzen eigentlich?), geopfert werden.

Nur die vollumfängliche, regelmäßige Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung durch hierfür ausgebildetes und zugelassenes Personal, stellt den lufttüchtigen Betrieb dieser Anlagen sicher.

Alle Instandhaltungsbetriebe investieren laufend und in erheblichem Umfang in die Aus- und Weiterbildung ihres Personals und in die für die Nachprüfungen erforderlichen Ausrüstungen und Unterlagen. Sollten die regelmäßigen Nachprüfungen nicht mehr verpflichtend durchgeführt werden, ist es fraglich, ob diese Investitionen weiterhin sichergestellt werden können oder ob es die vielen kleinen Betriebe, die heute diese Nachprüfungen durchführen dann überhaupt noch gibt.

Wer soll dann die noch notwendigen Instandhaltungen durchführen, wenn diese Betriebe nicht mehr existieren?

Sehr geehrter Herr Burlage, der BPvL schlägt deshalb eine gemeinsame Arbeitsgruppe zum Thema „Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung“ vor.

Wir haben die Experten aus der Praxis, die bereit sind zusammen mit Ihnen, die Thematik zu den Nachprüfungen der elektronischen Ausrüstung zu besprechen und Sie hierbei zu beraten.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unser Angebot zur Zusammenarbeit annehmen würden. Bitte sprechen Sie mit uns, bevor Sie uns mit einer Streichung der NfL vor vollendete Tatsachen stellen.

Der BPvL steht für alle Maßnahmen, die die Sicherheit in der Luftfahrt erhöhen. Wir melden uns zu Wort, wenn wir die Sicherheit in der Luftfahrt gefährdet sehen.

Mit freundlichen Grüßen

*Thomas Becker
Vorsitzender BPvL*

Der im Brief genannte Anhang ist allerdings so umfangreich, dass er hier nicht mit abgedruckt werden kann, er ist jedoch auf unserer Homepage, im Downloadbereich der Mitglieder, nachzulesen.

Nachdem der Brief zuerst unbeantwortet blieb, habe ich Herrn Burlage noch einmal per E-Mail kontaktiert.

In der Antwort E-Mail teilte mir Herr Burlage mit, dass das LBA derzeit aufgrund der im letzten Jahr veröffentlichten Änderungen der europäischen Regelungen (hier insbesondere Teil M) unter Berücksichtigung der seit 2013 bestehenden nationalen Rechtslage (LuftGerPV) neben der internen Dokumentation auch eine Reihe externer Veröffentlichungen (einschließlich NfL) prüft. Von dieser Prüfung sind auch die NfL II-25/09 und NfL II-26/09 (einschl. NfL II-15/10 u. NfL II-16/10) betroffen. Diese Prüfung ist intern noch nicht abgeschlossen.

Das LBA bittet deshalb noch um etwas Geduld und wird uns, über sich daraus ergebende Änderungen mit entsprechenden Erläuterungen, informieren.

Wir werden euch über dieses Thema weiter auf dem Laufenden halten.

Thomas Becker

Nachweis der elektronischen Nachprüfung für Annex II Lfz. nach dem 28.02.2016

Durch den Wegfall der nationalen LTB-Zulassungen zum 28.02.15 stellte sich die Frage, wie zukünftig die Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung an Annex II Lfz zu bescheinigen ist. Die Anfrage von unserem Mitglied, Christian Tank, ergab folgende Antwort des LBA's.

Sehr geehrter Herr Tank

Veröffentlicht sind

- a) NfL II 26/09 (revidiert mit NfL II 16/10) für Annex II Luftfahrzeuge und*
- b) NfL II 25/09 (revidiert mit NfL II 15/10) für die Luftfahrzeuge, die unter die VO 216 fallen.*

Für Luftfahrzeuge nach a) war von LTBs das LBA Form 22 Annex II"im Rahmen der Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung auszufüllen. Die letzte Verlängerung eines LTB konnte am 28.2.2013 erfolgen. Deren Genehmigung war längstens bis zum 28.2.2015 gültig, deren ausgestellte Nachprüfscheine" sind es maximal bis zum 28.2.2016. Ab 1.3.2015 gibt es keine LTBs mehr. Damit kommt die neue LuftGerPV ab diesem Zeitpunkt zur vollen Anwendung. Dieses verweist in weiten Teilen auf das Europäische Luftrecht. Entsprechend ist bereits jetzt die NfL II 26/09, respektiv das darin angegebene LBA Form 22 RTS," auch für Annex II Luftfahrzeuge bei erneuter Prüfung der elektronischen Anlage anzuwenden.

Ihre Anfrage ist mir Anlass, die NfL II 26/09 demnächst zurückziehen zu lassen.

Zusammenfassend: Für alle D-registrierten ist 1x jährlich das LBA Form 22 RTS, wie in NfL II 25/09 beschrieben, zu erstellen.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Carsten Konzock

Update zum Part M

Am 13+14.1.2016 fand in Köln eine weitere Sitzung der Task-Force Part M statt.

Es war allen klar, dass nicht-komplexe Flugzeuge im nichtgewerblichen Betrieb in den letzten 10 Jahren „überreguliert“ wurden. Part ML soll für diese Kategorie eine Erleichterung bringen, um Eigentümer und/oder Piloten wieder zu mehr Praxis zu bewegen.

In der Basic Regulation 216/2008 wird ein technisch komplexes Flugzeug (CMPA) definiert.

Darin heißt es:

Ein Flächenflugzeug

- ➔ mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5700 kg, oder
- ➔ zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19, oder
- ➔ zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens 2 Piloten, oder
- ➔ ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken, oder mit
- ➔ mehr als einem Turboprop-Triebwerk, oder

einem zugelassenen Hubschrauber

- ➔ für eine höchste Startmasse über 3175 kg, oder
- ➔ für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9, oder
- ➔ zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens 2 Piloten, oder

ein Kipprotor-Luftfahrzeug.

Leider habe ich mich mit meiner Ansicht aus vielen Jahren Praxis an eben solchen Flugzeugen nicht durchsetzen können, zumindest einige Muster aus der Gewichtskategorie unterhalb von 5700 kg auch als komplex zu betrachten, nicht durchsetzen können.

Einhergehend mit der Einführung des Part M Light, für nicht-komplexe Luftfahrzeuge im nichtgewerblichen Betrieb, werden auch die Anforderungen an die Be-

triebe neu geregelt. Dieser Part für die Betriebe wird wahrscheinlich Part CAO = Continuing Airworthiness Organisation genannt.

Er handelt sich hierbei um ein „combined approval“ für die Instandhaltung und Überwachung bzw. Durchführung des Airworthiness Reviews bezogen auf den Part ML.

Diese anerkannten Betriebe unterliegen dann nicht mehr einer Gewichtsbeschränkung sondern sind nur auf non-complex + non-CAT beschränkt.

- CAO.A.50 bis 70 wurde direkt aus dem Part MF übernommen.
- CAO.A.75 bis 85 wurde direkt aus dem Part MG übernommen

Das heißt, auch eine Single-Engine Turboprop im nichtgewerblichen Betrieb, kann dann nach Part ML instandgehalten werden.

Flugschulen werden künftig auch als nichtgewerblich betrachtet.

Die Anerkennung in der Genehmigungsurkunde wird nur noch allgemein unterteilt in

- Aeroplanes
- Helikopter
- Engines
- Komponenten
- Spezial (z.B. NDT)

mit jeweiligem Verweis auf: Maintenance und/oder CA = Continuing Airworthiness. Jeder Verweis kann auch einzeln genehmigt werden.

Damit sind die nationalen Behörden (NAA) weitestgehend raus, da bis auf die Genehmigung mit Accountable Manager, QM und Handbuch, kaum Änderungen der Genehmigung bedürfen, sondern nur noch **gemeldet** werden müssen, z.B. Änderung des SoW, Eröffnung einer Line-Station etc., sofern im Umfang der Urkunde (CAO.A.105(b)), welcher sehr allgemein gehalten ist.

Dafür muss im Handbuch jedoch ein Kontrollverfahren beschrieben werden und Audits werden weiterhin durch die NAA durchgeführt.

Eine Dokumentation muss nicht mehr vorgehalten werden, sondern nur über das Kontrollverfahren sichergestellt werden, dass bei Durchführung der Arbeiten die Unterlagen vorhanden sind.

Part 145-Betriebe erhalten die Genehmigung „Maintenance“ mit gleichen Privilegien und können die CA extra beantragen. Bestehende CAMOs erhalten die Genehmigung „Continuing Airworthiness“ (CA) und können Maintenance extra beantragen, dürfen jedoch nicht automatisch Instandhaltung durchführen.

Bezüglich der nationalen Forderungen der NAA der Mitgliedsstaaten wurde beschlossen, diese nur insoweit einzuführen, wie sie für den Betrieb unbedingt notwendig sind. Sämtliche NAA's wurden angeschrieben mit der Bitte, eine Zusammenstellung aller nationalen Forderungen zu liefern. Es haben bis jetzt nur 3 NAA !!!!!!! geantwortet.

Nochmal zusammengefasst:

- ➔ Part M-Luftfahrzeuge brauchen Part 145 + CAMO
- ➔ Part ML-Luftfahrzeuge brauchen nur Part CAO

Noch ein weiterer Unterschied:

CAO Betriebe mit CA brauchen kein SMS= Safety Management Systems einzuführen. Dieses kommt jedoch auf alle CAMO im Bereich Part M zu.

Eine Mitarbeiterin der EASA hatte uns dieses System bei der letzten Sitzung erklärt und ich halte dies für zusätzlichen, unnötig großen Aufwand. Um das abzudecken, wird in nächster Zeit ein Part CAMO eingeführt.

Da ich aber aus dem Bereich GA komme, habe ich vielleicht nicht die richtige Sichtweise.

Es steht jedem Eigentümer jedoch frei, sich entweder weiterhin für Part M oder aber für den Part ML zu entscheiden.

Im Part ML kann der Eigentümer eine „Self Declaration“ über das AMP machen oder der Part CAO-Betrieb mit Genehmigung CA kann dieses AMP genehmigen, ohne das die NAA einbezogen werden muss. *(siehe hierzu auch meine Ausführungen in der letzten Prüfer-Info).*

Was der Part ML jedoch beinhaltet, sind die sogenannten „Independent Mechanics“ die weder an einen Part 145-Betrieb noch an einen Part CAO-Betrieb gebunden sind, im Rahmen der überwachten Umgebung jedoch Arbeiten, wie Instandhaltung **und** Ausstellung eines ARC in Verbindung mit einer 100hrs/annual Inspektion durchführen dürfen.

In der nicht-überwachten Umgebung dürfen diese also das AR ausstellen, aber nicht verlängern. Allerdings müssen diese Mechanics eine Part 66 Lizenz und eine einmalige Genehmigung der NAA besitzen.

Welcher bürokratische Aufwand dafür nötig ist, kann ich zur Zeit nicht sagen.

Somit unterliegen diese „Independent Mechanics“ weder einem Audit der NAA noch wird irgendwie überprüft, ob die Minimum Standards bei Durchführung der Instandhaltung eingehalten werden.

Das Einzige, was sie von einem CAO-Betrieb unterscheidet, ist die Tatsache, dass sie ein AR nicht verlängern dürfen, sondern jedes Mal auch ein Physical Survey machen müssen mit anschließender Ausstellung einer Form EASA 15c für Luftfahrzeuge, die nach Part ML gewartet werden.

Meines Erachtens ein ganz klarer Wettbewerbsvorteil gegenüber einem Part CAO-Betrieb, der einen viel höheren Verwaltungsaufwand hat und auch die Genehmigung, Audits, Kalibrierung von Prüf- und Meßmitteln etc. bezahlen muss.

Für die Bescheinigung im Rahmen einer CAO-Anerkennung wird der Begriff des Certifying Staff B.1.L und B.2.L eingeführt. Auch die Hürden für den Einstieg in Bezug auf die notwendige Schulung werden drastisch gesenkt. Welche Auswirkungen das auf den Part 66 hat, kann ich jetzt noch nicht sagen.

Damit ist folgendes Szenario möglich und legal:

Ein Part CAO-Betrieb mit der Anerkennung „Aeroplanes“ holt sich einen Vertragsprüfer und **meldet** seiner NAA, dass er ab sofort Instandhaltung an einer TBM 700 macht, da dieses Flugzeug gemäß Basic Regulation als „Non-Complex“ eingestuft wird.

Dieses Flugzeug ist im Part 66 nicht fähig für einen Gruppeneintrag, sondern nur mit Type Rating als Eintrag zu erhalten. Auch für andere Flugzeuge, die in meinen Augen von der Instandhaltungsseite her als „Komplex“ zu betrachten sind, wie PC12, PA46-Meridian aber auch PA 60 Aerostar etc. wäre dieses Verfahren anwendbar.

Ich enthalte mich an dieser Stelle einer Bewertung dieses Sachverhaltes.

Es wurde auch festgelegt, dass Ballone, falls die Herstelleranweisungen befolgt werden und keine AD's bzw. Wiederholungs-AD's vorliegen, sowie alle TBO Anweisungen beachtet werden, kein AMP mehr brauchen. Zur Vereinfachung ein richtiger Schritt, da ansonsten ein "Part Balloon" erstellt werden müsste.

Soweit das Update zum jetzigen Zeitpunkt.

Nach Aussage von Anton Juan wird die Task Force Part-M nach Veröffentlichung der NPA, pünktlich zur AERO in Friedrichshafen, jedoch nicht aufgelöst, sondern besteht weiter, was ich nur befürworten kann.

Es hat sich bei den Diskussionen gezeigt, dass in vielen Punkten noch erhöhter Diskussionsbedarf besteht und die verschiedenen Gesichtspunkte in den Part ML und CAO einfließen müssen.

Ich halte euch auf dem Laufenden

Rolf Mailänder

„It was a political decision,,

Antwort von Juan Anton, EASA Maintenance Regulations Section Manager, auf die Frage, ob er der Meinung ist, dass diese Änderungen im Part M/ML der Sicherheit in der Luftfahrt dienlich sind.

www.airengineers.org



AEI Newsletter

Der AEI hat zum Jahreswechsel erstmals einen eigenen Newsletter herausgegeben. Er ist unter dem Namen „Released to Service“ ausschließlich online verfügbar. In dieser 26 Seiten starken Erstausgabe ist auch ein Bericht über unsere letzte JHV in Bremen und den Besuch vom Mustafa Colak, BPvL Mitglied und Schatzmeister im AEI. Der Newsletter kann auf der AEI Website gelesen, oder auch als PDF heruntergeladen werden.

Annual Congress 2016

Der nächste AEI Annual Congress findet vom 10.10.16 bis 14.10.16 in Reykjavik, Island statt. Nachdem ich letztes Jahr aufgrund der Kosten nicht mit zum Congress nach Seattle geflogen bin, werde ich wohl dieses Jahr wieder zusammen mit Norbert dabei sein.

Neues Passwort

Für den Zugang zum Mitgliederbereich der AEI-Website wurde ein neues Passwort vergeben. Unsere Mitglieder können es auf unserer Website im Mitgliederbereich unter AEI/Internes nachlesen.

Lufttüchtigkeit in der Zukunft, wohin geht der Weg?

Letzten Monat sollte ich einen Airworthiness Review an einem Hubschrauber machen, der vor über 10 Jahren das letzte Mal in unserer Firma war, seitdem ist er bei verschiedenen Part-145 Betrieben zur Instandhaltung gewesen.

Als ich die L-Akte geöffnet habe, war der letzte Eintrag tatsächlich aus dem Jahr 2009. Okay, der Halter hatte keine CAMO mit der Überwachung der Lufttüchtigkeit seines Hubschraubers beauftragt und macht alles selber, also ... wen wundert's, er macht gar nichts.

Bei den Historical Record Cards sah es nicht besser aus. Letzter gefundener Eintrag, der Overhaul am Hauptrotorkopf im Jahre 2009, seitdem keine Einträge mehr, obwohl mindestens 3mal die TT-Straps (Laufzeitteile) gewechselt worden sind.

Dasselbe beim Engine Log Book. Letzte eingetragene Inspektion im Jahre des Herrn 2004. Es wurden seitdem u.a. die Fuel Nozzle (Aufgrund einer AD-Note) und die FCU gewechselt. Eine Log Card für eine überholte Fuel Control war zwar eingehaftet, aber alles ohne Einbaudaten und Zeiten, das gleiche bei der Fuel Nozzle. Der Governor ist nach Aktenlage schon lange überzogen, eine dazugehörige Historical Record Card fehlte.

In den Bordunterlagen im Hubschrauber war ein gültiges, von einer CAMO ausgestelltes ARC, zusätzlich bekam ich per E-Mail noch einige Übersichten über die AD-Notes, Bulletins, Inspektionen sowie der laufzeitbegrenzten Teile. Nach diesen Listen war der Hubi tatsächlich in Ordnung.

Etwas irritiert habe ich den Kollegen des Part-145 Betriebes, der in den letzten Jahren die Instandhaltung und mit seiner zusätzlichen CAMO Zulassung, die Lufttüchtigkeitsprüfungen durchgeführt hat, kontaktiert. Die Antwort des Prüferkollegen auf die Frage, warum er die fehlenden Einträge in den L-Akten bei seiner Nachprüfung nicht beanstandet hat, hat mich dann doch etwas verwundert.

Er füllt keine L-Karten aus, weil dies seiner Meinung nach nicht zu seinen Aufgaben gehört. Dies wäre Aufgabe der CAMO. Er stellt Befundberichte aus, in denen alle Daten aufgeführt sind. Punkt.

Er beruft sich dabei auf die Aussage seines Betriebsprüfers seiner LBA Außenstelle. Nach dessen Aussage gibt es nirgendwo eine Vorschrift, die dem Part-145 Betrieb vorschreibt, entsprechende Einträge in den Lebenslaufakten vorzunehmen. (zur Info, in den Inspektionslisten für diesen Hubschrauber, wird dies explizit gefordert und mit Sicherheit auch jedes Mal unterschrieben)

Eine etwas seltsame Sichtweise, vor allem für einen Vertreter des LBA's.

Es geht aber noch weiter. Derselbe Prüfer, der die Instandhaltung in den letzten Jahren durchgeführt hat, hat auch den Airworthiness Review durchgeführt und das ARC ausgestellt.

Das hierbei verwendete Instandhaltungsprogramm stammte aus dem Jahre 2012 und ist nie revidiert worden. Auch wurde von ihm nie beanstandet, dass es unvollständig war. Es fehlte z.B. die Auflistung der Sondereinbauten mit den entsprechenden erforderlichen Instandhaltungen. Dies ist ihm mit Sicherheit aufgefallen, war ihm aber egal, da das IHP ja vom LBA genehmigt war.

Da der Halter keine CAMO hat, aber auch keinerlei Unterlagen und Nachweise führt, hat der Kollege für sich selber entsprechende Übersichten für die AD-Notes, Inspektionen und Laufzeiten angelegt. In diesen Listen sind auch die in den letzten Jahren gewechselten Teile mit Einbaudaten gelistet. Auf Basis seiner eigenen Unterlagen hat er dann die Nachprüfung durchgeführt und die Lufttüchtigkeit bescheinigt.

Auch hier hatte die LBA Außenstelle nichts einzuwenden gehabt. Im Gegenteil, die L-Akte/Airworthiness Review wurde sogar beim letzten LBA-Audit intensiv geprüft und nicht beanstandet.

Wir sind es ja eigentlich gewohnt, dass es einige LBA-Betriebsprüfer mit ihren Forderungen manchmal übertreiben, aber dass wir zukünftig keine Einträge in Historical Record Cards nach durchgeführten Instandhaltungen mehr machen brauchen und Listen einer CAMO, die für die Überwachung des Lfz. gar nicht zuständig ist, als ein Allheilmittel gelten, ist jetzt doch eine neue Hausnummer.

Warum berichte ich euch von diesem Fall?

Weil er in Teilen das widerspiegelt, was uns in Zukunft mit dem neuen Part ML erwartet. Der Halter ist zwar verantwortlich, macht aber nichts, weil das ja Geld kostet.

- ➔ Der Halter wird, um Kosten zu sparen, ein IHP selber deklarieren, auch wenn er keinen blassen Schimmer davon hat was dort alles hinein gehört,
- ➔ um weitere Kosten zu sparen wird er sich selber die Pilot Owner Maintenance in ungeahntem Umfang genehmigen,
- ➔ er wird sich Abweichungen zu den Herstelleranweisungen selber genehmigen, ohne sich über die Auswirkungen im Klaren zu sein,
- ➔ er wird, da er keinen Zugriff auf Herstellerunterlagen hat, nicht mitbekommen, wenn wichtige technische Änderungen veröffentlicht werden,
- ➔ er wird keine AD-Notes oder Bulletins für seine eingebauten STC's oder Modifikationen erhalten,
- ➔ da er all diese Voraussetzungen nicht erfüllt, wird er auch keine, oder nur veraltete Übersichten über seine AD's, Inspektionsintervalle und Laufzeitteile haben.

Er wird letztendlich irgendwann vom Himmel fallen, weil er bei seiner Bastelarbeit einen Fehler gemacht hat, Teile von OBI verbaut hat, sein Motor ausfällt, seine Steuerung klemmt, seine Instrumente ihm falsche Angaben machen oder er bei schlechtem Wetter plötzlich nicht mehr weiß wo er sich gerade im Luftraum befindet, weil die letzte Instandhaltung an der Funk/NAV Anlage auch schon wieder Jahre her ist, etc.

Wollen wir das wirklich?

Wer möchte an so einem Lfz. seinen Namen unter das ARC setzen?

Der Prüfer, der einmal im Jahr die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführen soll, hat nur drei Möglichkeiten.

- ➔ Er jagt solche Kunden vom Hof (falls er es sich leisten kann), oder
- ➔ er führt endlose Diskussionen mit dem Halter über die Notwendigkeit von bisher nicht, oder nur unvollständig durchgeführten Instandhaltungen, oder
- ➔ wie in diesem Fall, er führt selber eigene Listen, damit er wenigstens einen kleinen Überblick darüber hat, was alles gemacht worden ist und er entscheiden kann ob er es noch verantworten kann ein neues ARC auszustellen.

Er macht also genau dass, was früher die CAMO gemacht hat. Der Halter kann dabei aber nicht davon ausgehen, dass er diesen Service umsonst bekommt. Es wird eher noch teurer, denn selbst die kleineren Betriebe können es sich bei dem heutigen Kostendruck nicht mehr leisten, solche Dienstleistungen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Das ist Sparen am falschen Platz zu Lasten der Flugsicherheit.

Was ist bloß aus der vielgerühmten Sicherheit in der Luftfahrt geworden, auf die wir in der Vergangenheit in Deutschland immer so stolz gewesen sind? Früher haben wir mit dem Finger auf andere Nationen gezeigt, wenn mal wieder ein Flieger vom Himmel gefallen ist. Heute dürfen wir das nicht mehr.

**Wir haben unsere hohen Standards nicht gehalten,
wir schaffen sie gerade ab.**

Thomas Becker

Unsere neue Homepage ist endlich online

Nachdem unsere Homepage in der Vergangenheit Ziel massiver Cyber-Angriffe war, konnten wir unser Forum schon seit längerem nicht mehr nutzen und wir haben unsere Homepage komplett neu aufsetzen müssen. Aber jetzt ist es endlich soweit.

Nach langen Vorbereitungen haben wir unsere Homepage Mitte Februar online gestellt. Vorausgegangen war monatelange Arbeit zusammen mit unserer neuen Homepage-Betreuerin, Frau Müller. In vielen Sitzungen und unzähligen E-Mails haben wir an unserem neuen Internetauftritt gefeilt.

In diesem Zusammenhang haben wir auch unsere Mitgliederdatenbank überarbeitet und ein neues Forum integriert. Auch der Aufbau der Seite wurde grundlegend verändert und moderner gestaltet, von der alten Homepage ist eigentlich nur der Header übrig geblieben.

Die Mitgliederdatenbank ist mittlerweile hochgeladen worden, hierbei haben die Mitglieder, deren E-Mail Adresse wir hatten, eine Bestätigungs-Mail mit einem neuen Passwort erhalten. Um das Forum zu nutzen ist eine weitere Anmeldung, wie es in der Vergangenheit erforderlich war, nicht mehr nötig.

Es sollte sich jetzt jeder einmal mit seinen neuen Zugangsdaten einloggen und sein Profil auf korrekte Einträge hin prüfen. Im Gegensatz zur alten Mitgliederdatenbank könnt ihr hier nur noch eure Mustereinträge ändern, für alles andere müsst ihr euch an den Vorstand wenden.

Es ist wichtig, dass eure Profildaten stimmen, denn diese sind für die Verbandsarbeit erforderlich. Leider haben wir immer noch fast 30 Mitglieder, die ihre E-Mail Adresse noch nicht bekannt gegeben haben, aber auch Mitglieder, die schon ewig Mitglied im BPvL sind, aber noch nie ihre Daten aktualisiert haben.

Im Gegensatz zu früher sind im Mitgliederverzeichnis nur noch wenige Daten für die anderen Mitglieder sichtbar. Außer Namen, Art der Lizenz und den Mustereinträgen, die ihr im übrigen selber auf dem Laufenden halten könnt und sollt, ist nichts zu sehen. Alle weiteren Daten sind ausschließlich für den Vorstand sichtbar.

Falls ihr z.B. einmal einen Kollegen mit einer bestimmten Lizenz sucht, könnt ihr das schnell über die Suchfunktion herausbekommen.

Auch die Jobbörse ist jetzt aus dem Forum auf eine eigene Seite gewechselt. Hier können Mitglieder, die einen Job suchen, oder eine Stelle anbieten ihre Texte veröffentlichen lassen. Um Wildwuchs zu vermeiden, werden die Jobangebote ausschließlich vom Administrator online gestellt. Dieser, für unsere Mitglieder kostenlose Service, ist bereits jetzt schon gut angenommen worden.

Im Forum gibt es bereits einen Eintrag, aber bisher ohne eine Reaktion durch andere Mitglieder. Bitte nutzt das Forum für eure Themen. Ich bekomme es doch immer wieder durch Anfragen der Kollegen mit, dass es genug Themen gibt, die euch beschäftigen. Ihr habt jetzt wieder eine funktionierende Plattform, auf der ihr eure Themen posten und euch austauschen könnt. Nutzt es bitte.

Bis jetzt läuft die Homepage fehlerfrei und bis auf ein paar Kleinigkeiten hat auch alles geklappt. Es ist auch noch nicht alles fertig und wir arbeiten weiterhin daran einige Dinge zu verbessern. Die Seite wird mit der Zeit wachsen und mehr und mehr Themen anbieten, auch möchte ich einige Daten aus der Vergangenheit wieder online stellen, aber da wir auch die Software komplett umgestellt haben, ist hier viel Handarbeit gefragt und es dauert halt noch etwas.

Sollte jemand Fehler entdecken, oder Verbesserungsvorschläge haben, bitte beim Vorstand melden.

Viel Spaß beim Schmökern auf unserer neuen Homepage

Thomas Becker

Neues vom LBA

GA Roadmap

Das LBA hat auf seiner Website ein separates Fenster zum Thema „General Aviation Roadmap“ installiert, in dem verschiedene Hintergrundinformationen zum Stand der Gesetzgebung in der Allgemeinen Luftfahrt sowie zum „GA Roadmap Projekt“ der Europäischen Kommission / EASA zusammengefasst worden sind.

Diese hilfreiche Sammlung gibt einen kompletten Überblick über bereits durchgeführten, aber auch geplanten Änderungen der die General Aviation betreffenden Gesetze und Verordnungen.

Infoveranstaltung zur GA-Roadmap "voller Erfolg"

Am 08. März 2016 fand im großen Sitzungssaal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Informationsveranstaltung für die Allgemeine Luftfahrt statt, auf der die EASA Erleichterungen für diesen Adressatenkreis im Rahmen kürzlich erfolgter bzw. bevorstehender Luftrechtsänderungen präsentierte.

Die "GA Roadmap" hat zum Ziel, mehr auf die spezifischen Belange der Allgemeinen Luftfahrt einzugehen. Flankiert wurden die Präsentationen von Ausführungen der Repräsentanten des LBA, des DAeC und der AOPA.

Die Veranstaltung erhielt bereits im Vorfeld bei der Anmeldung großen Zuspruch, so dass die Anmeldeliste bereits nach 10 Tagen der ursprünglich geplanten drei Wochen geschlossen werden musste, da alle verfügbaren 150 Plätze vergeben waren. Teilnehmer waren vornehmlich Mitglieder der Luftsportvereine, aber auch Mitarbeiter aus Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben der Allgemeinen Luftfahrt, sowie von Ballonfahrtunternehmen.

Das Luftfahrt-Bundesamt wurde durch die Herren Schmutz (Referat T2) sowie Konzock und Sieder (Stabsstelle Behördenleitung) vertreten. Letzterer moderierte die Veranstaltung erfrischend locker, aber dennoch kompetent.

Präsentationen wurden zu folgenden Themenschwerpunkten mit Hinblick auf die Allgemeine Luftfahrt gehalten:

- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (selbsterklärtes IHP, neue Privilegien für Instandhaltungsbetriebe),
- neue Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal L, B2L, und B3,
- neue Möglichkeiten der Änderung am Luftfahrzeug,
- neue flugbetriebliche Regelungen nach der Einführung von Teil-OPS,
- Ausbildung und Lizenzierung von Piloten unter Teil-FCL.

Die Veranstaltung war in dieser Art einmalig und wie es Gespräche mit den Teilnehmern und E-Mails von diesen ergaben, ein voller Erfolg.

Die während der Veranstaltung gehaltenen Präsentationen sind auf unserer Seite zur GA Roadmap [News, Dokumente und Termine](#) am Ende der Seite unter "Dokumente" abrufbar.

Unter „News, Dokumente und Termine“ können z.B. alle Vorträge der gemeinsamen Informationsveranstaltung von EASA, LBA, DAeC und AOPA zu Themen der „GA Roadmap“ nachgelesen werden.

Quelle: LBA Website

Wer findet den Fehler?



Jubilare erstes Halbjahr 2016

10 Jahre Mitgliedschaft

Karl-Heinrich (Charly) Wiens

15 Jahre Mitgliedschaft

Jörg Etges
Rafael König

20 Jahre Mitgliedschaft

Lutz Schindler
Jörg Wittlinger
Marion Nikodem

25 Jahre Mitgliedschaft

Rainer Tröbs
Bernhard Huschle
Markus Goldschmidt

30 Jahre Mitgliedschaft

Gunter Hemmel
Wolfgang Lederle
Ulrich Wirtz

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

Thomas Becker
Vorsitzender

Internes

Unser Vorstand

Thomas Becker	Vorsitzender	thomas.becker@bpvl.de
Martin Gauding	stellv. Vorsitzender	martin.gauding@bpvl.de
Werner Alvermann	Schatzmeister	werner.alvermann@bpvl.de
Norbert Beuing	Sekretär	norbert.beuing@bpvl.de

Unsere Sachverständigen

Josef Breu	part-21@bpvl.de	Part 21
Christian Tank	part-66@bpvl.de	Part-66
Christian Tank und Norbert Beuing	part-145@bpvl.de	Part-145
Thomas Becker	part-m@bpvl.de	Part-M
Holger Dachsel	components@bpvl.de	Komponenten
Josef Breu	avionic@bpvl.de	Avionik

Unser AEI-Vertreter

Norbert Beuing	norbert.beuing@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, thomas.becker@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 2016

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, thomas.becker@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

Prüfer-Haftpflichtversicherung jetzt auch mit CAMO

Das Versicherungsbüro Peschke hat den Rahmenvertrag zur Prüferhaftpflichtversicherung auch für das Jahr 2016 verlängert. Gleichzeitig wurde der Leistungsumfang auf CAMO-Tätigkeiten erweitert.

Neue E-Mail Adressen

Im Rahmen der Neugestaltung der Homepage haben wir auch die E-Mail Adressen der Vorstände und einiger Mitglieder, die für den Verband tätig sind geändert. Zukünftig wird die E-Mail wie folgt aussehen: vorname.nachname@bpvl.de

Fehlende Mitgliedsbeiträge

Mehrere Mitglieder haben es immer noch nicht geschafft ihren Mitgliedsbeitrag für dieses Jahr zu überweisen. Die Kollegen kommen aus: Berlin, Coesfeld, Grünberg, Linnich, Ratingen, Waltrop und Wuppertal.



Neulich



Januar 2016

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 2016

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						

März 2016

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

April 2016

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	

30.04.
Offene Vorstandssitzung
Schäferberg, Kassel