BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
02/17

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2017

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 Vorsitzenden	S. 4
Einladung zur Jahreshauptversammlung in Gera	S. 5
Vorläufige Tagesordnung zur JHV	S. 6
Geraer Höhler - das unterirdische Labyrinth	S. 7
10 Jahre Vorsitz, ein Rückblick und Ausblick	S. 8-10
Ja, die Luftfahrt braucht noch Fluggerätemechaniker!	S. 11-15
Anwendbarkeit des CS-STAN auch für Annex II Flugzeuge	S. 16-17
Geprüfte/r Industriemeister/in – Fachrichtung Luftfahrtelektronik	S. 18-19
Crash einer großen Airline	S. 20-24
Neues vom LBA	S. 25
Jubiläen	S. 26
Internes	S. 27-29
Letzte Meldung	S. 30
Neulich	S. 31
Termine	S. 32

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker	thomas.becker@bpvl.de
Norbert Beuing	norbert.beuing@bpvl.de
Martin Gauding	martin.gauding@bpvl.de
Ulli Hauptmann	hauptmann@jade-hs.de
Oliver Stahl	202@stahl-lfz.de

Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Auch in dieser Ausgabe beschäftigen sich zwei Beiträge mit dem Thema Ausbildung. In Ergänzung zum Beitrag von Christian Tank in der letzten Prüferinfo, berichtet Oliver Stahl über seine Erfahrungen und seine Sichtweise zur Ausbildung von jungen Menschen, die in der Luftfahrt ihre Zukunft sehen. Mit der Weiterbildung zum Industriemeister Fachrichtung Luftfahrtelektronik befasst sich ein weiterer Beitrag von Martin Gauding.

Dieses Jahr stehen auf der JHV wieder Vorstandswahlen an. Nach 10 Jahren an der Spitze des BPvL werde ich mich in Gera zur Wiederwahl stellen. Es gibt immer noch Bemühungen der Industrie, das unabhängige Prüfwesen in der Luftfahrt abzuschaffen. In den letzten Jahren habe ich zusammen mit Norbert Beuing engen Kontakt zum AEI aufrechterhalten um gemeinsam gegen diese Bemühungen vorzugehen. Dieses Ziel will ich weiter im Namen des BPvL verfolgen. Einen Rückblick auf die letzten 10 Jahre und einen Ausblick auf die Zukunft lest ihr ab Seite 8.

Auf dem letzten AEI Annual Congress in Reykjavik haben wir uns um die Ausrichtung für den Annual Congress 2019 in Deutschland beworben. Es ist zwar bis dahin noch etwas Zeit, aber solche Großereignisse benötigen eine längere Vorbereitung. Auf der JHV in Gera wollen wir die Rahmenbedingungen festlegen und ein Organisationsteam benennen.

Aus aktuellem Anlass hat Norbert Beuing einen Beitrag zur Geschichte der Air Berlin verfasst. Seinen aufschlussreichen Bericht lest ihr ab Seite 20.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am

Samstag, den 21. Oktober 2017

ein. Beginn ist um 09:30 Uhr. Veranstaltungsort ist diesmal:

Pentahotel Gera
Gutenbergstr. 2A
07548 Gera

Das Hotel liegt nur wenige Gehminuten vom Stadtzentrum entfernt. Unter www.pentahotels.com ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Unter dem Stichwort „Jahreshauptversammlung BPvL“ können vergünstigte Zimmer (EZ und DZ) unter reservations.gera@pentahotels.com aus dem Abrufkontingent gebucht werden. Die Zimmer sind von Freitag, den 20.10. bis Sonntag, den 22.10.17 reserviert.

Nicht abgerufene Zimmer gehen am 01.10.17 wieder in den normalen Verkauf. Wer sich anmeldet, bitte auch eine kurze Info per E-Mail an thomas.becker@bpvl.de.

Vorläufige 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 2016/ 2017, Haushaltsplan 2018
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. AEI Annual Congress 2019
13. Vorstandswahlen
14. Diskussion zur NfL II 25/09
15. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
16. Verschiedenes

Geraer Höhler - das unterirdische Labyrinth

Für die Teilnehmer der JHV, die bereits am Freitag anreisen, haben wir eine Führung in den Geraer Höhler organisiert. Die Führung beginnt um 19:00 Uhr und dauert ca. 1 Stunde. Treffpunkt ist der Eingang zum „Historischer Geraer Höhler“ auf der Rückseite des Naturkundemuseums.

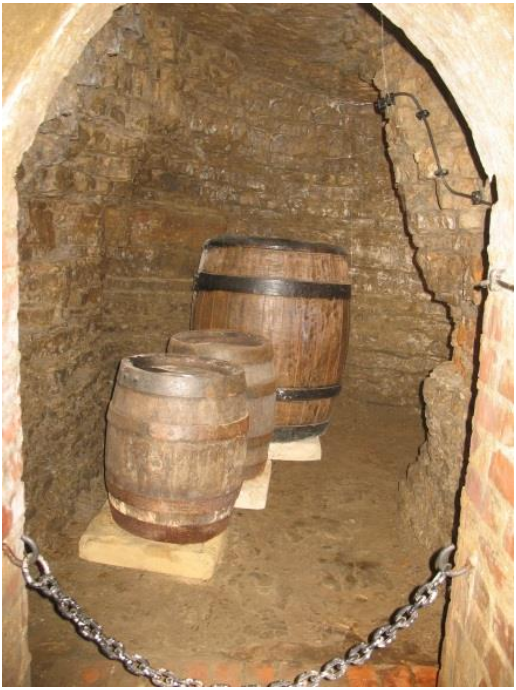
Nach der Führung ist noch eine kurze Bierverkostung mit Höhlerbier geplant bevor wir uns zum Ausklang des Abends im Hotel treffen.

Geschichte

Über 200 Höhler wurden vom 16. bis zum 18. Jahrhundert in den Berg unterhalb der Keller der Stadthäuser getrieben. Auf Grund der gleichbleibenden Temperatur und einer Luftfeuchtigkeit von fast 90 Prozent eigneten sie sich bestens zur Bierlagerung.

Die Höhler sind unterirdische Gänge mit Nischen mit einer Gesamtlänge von ca. 9 Kilometern. Sie sind nur ca. 1,80 Meter hoch und 1,30 Meter breit und liegen in einer Tiefe von 5 bis 12 Metern.

Auf einem Erkundungsgang durch Geras Unterwelt - die Historischen Geraer Höhler – erfahren die Gäste im Rahmen einer Führung Interessantes und Unterhaltsames zur Entstehung und Nutzung der Höhler sowie zum Bierbrauen in Gera.



Die Geraer „Unterwelt“ – Höhler (Foto: Hrouda)

Quelle: Gera Tourist Informationen Burgkeller

10 Jahre Vorsitz, ein Rückblick und Ausblick

Seit meiner Wahl zum Nachfolger von Ulli Wirtz als Vorsitzender des BPvL im Rahmen der JHV 2007 in Münster, hat sich der Schwerpunkt unserer Arbeit von den Problemen bei der Lizenzierung immer mehr in Richtung unserer täglichen Arbeit gewandelt. Part-ML, Part-CAO, ELA1, ELA2, Part-NCO etc. sind heute die bestimmenden Themen.

Da die uns betreffenden Regularien bei der EASA gemacht werden, sind wir inzwischen verstärkt über unseren Dachverband, dem AEI, in verschiedenen EASA Arbeitsgruppen in Köln vertreten. Für einzelne Themen haben wir in der Vergangenheit BPvL-interne Arbeitsgruppen gebildet, die unsere Anliegen ausarbeiten und uns damit bei den Behörden vertreten haben.

Unser 25-jähriges BPvL Jubiläum haben wir 2009 zusammen mit zahlreichen Gästen in Köln gefeiert. Seit dieser Zeit begleiten uns auch unsere Ehefrauen und Partnerinnen zu unseren Versammlungen. Hierbei kommt der kulturelle Teil ebenfalls nie zu kurz.

Zusammen mit dem Prüferverband der Lufthansa, der Vereinigung Luftfahrt, haben wir 2010 den AEI Annual Congress in Hamburg organisiert. Hier konnten wir internationale Gäste aus der ganzen Welt begrüßen. Für die Eröffnungsveranstaltung konnte der damalige LBA Präsident Herr Schwierczinski als Gastredner gewonnen werden.

Das regelmäßige Vorstandstreffen im Frühjahr haben wir in eine offene Vorstandssitzung umgewandelt, zu der alle Mitglieder kommen können. Zu diesen Treffen, dass immer im April in Kassel stattfindet, kommen inzwischen fast so viele Mitglieder wie zu unseren Jahreshauptversammlungen.

Immer noch ist unser schwacher Bekanntheitsgrad das größte Problem. Durch verschiedene Aktionen, wie einen neuen Internetauftritt, Anschreiben an verschiedene Firmen, Schaltung von Anzeigen in der Fachpresse etc. konnten wir die Mitgliederzahl einigermaßen konstant halten. Wir könnten noch mehr machen, aber dazu benötigt der Vorstand mehr Unterstützung durch seine Mitglieder.

Die alte Garde der Mitarbeiter im LBA wie Herr Wiegel, Herr Kleinbach, Herr Beck oder Herr Schmaljohann, die noch einen direkten Bezug zur Luftfahrttechnik und teilweise selber Prüflizenzen hatten, sind inzwischen im

Ruhestand. Nachgefolgt sind überwiegend studierte Verwaltungsangestellte ohne, oder mit sehr wenig praktischem Bezug zu unserer täglichen Arbeit. Dies ist nicht einfach für uns, wenn anstelle von flexiblen und praxisnahen Lösungen oftmals nur noch die reinen Paragraphen zählen.

Überhaupt ist der Verwaltungsaufwand seit Einführung der EASA förmlich explodiert. Kleine Unternehmen müssen annähernd den gleichen Aufwand betreiben wie die großen und ersticken schier an diesen Auflagen. Heute beschäftigen wir Heerscharen von Mitarbeitern, nur um diese Forderungen erfüllen zu können.

Darüber, wer das alles bezahlen soll, macht sich niemand Gedanken. Unsere Kunden, die letztendlich diesen zusätzlichen Aufwand im Stundensatz wiederfinden, fehlt hierzu ebenfalls das Verständnis. Ich kann jeden Piloten verstehen, der aus finanziellen Gründen das Fliegen an den Nagel hängen muss, oder seine Maschine ausflaggt.

Erschwerend kommt hinzu, dass jeder Betriebsprüfer so seine eigenen Vorstellungen davon hat, wie z.B. ein einfaches Handbuch auszusehen hat, was dann zum Riesenproblem werden kann, wenn der Betriebsprüfer wechselt. Es gibt hierzu unzählige Beispiele aus der Vergangenheit.

Auch die Tatsache, dass sich nicht alle nationalen Behörden an die EASA Regularien halten, bzw. unterschiedliche Auslegungen dazu haben, widerspricht dem europäischen Gedanken. Luftfahrttechnische Betriebe, die internationale Kunden bedienen, müssen nicht nur mit den unterschiedlichen nationalen Behörden klarkommen. In Deutschland haben wir es mit dem LBA Braunschweig und 6 Außenstellen zu tun, bei Flugschulen oder gewerblichem Flugbetrieb kann man sich auch noch mit 19 unterschiedlichen Regierungspräsidien und 9 Landesbehörden rumschlagen. Eine schier unlösbare Aufgabe. Wieviel wertvolle Arbeitszeit hierbei verbrannt wird hat jeder von uns schon selber erlebt. Wir würden uns hier, zumindest für Deutschland, vom LBA überwachte, einheitliche Regelungen wünschen.

Weitere 10 Jahre als Vorsitzender werden es wohl nicht werden, denn auch das Ende meiner aktiven Berufstätigkeit ist absehbar. Ich hoffe aber, dass dann ein Nachfolger bereitsteht, der den BPvL weiter im Sinne der BPvL Gründer von 1984 weiterführt, denn unser größtes Problem ist weiterhin präsent, die Absicht der Industrie das unabhängige Prüfwesen in der Luftfahrt abzuschaffen.

Die ganz Schlauen haben diese Forderung bereits in den TTIP Vertrag mit eingebaut. In der PI 2015-1 haben wir umfassend darüber berichtet. Zum Glück ist dieser Vertrag im Augenblick nicht aktuell, aber sobald sich die politischen Verhältnisse wieder ändern, wird dieser Vertrag mit Sicherheit wieder auf den Tisch kommen.

Für diesen Fall müssen wir weiterhin präsent sein und zusammen mit dem AEI und den uns gewogenen politischen Vertretern alles in unserer Macht Stehende tun, damit dieses Ziel niemals erreicht wird, denn dann ist die Sicherheit in der Luftfahrt nur noch abhängig vom Kommerz. Dann entscheiden Geschäftsführer nach Finanzlage, ob ein Flugzeug lufttüchtig ist oder nicht. Soweit dürfen wir es nicht kommen lassen.

THB

Ja, die Luftfahrt braucht noch Fluggerätemechaniker!

Und zwar mehr als je zuvor. Denn die Luftfahrzeuge werden immer mehr, immer komplexer und immer älter. Das hat natürlich einen steigenden Aufwand für Wartung, Reparatur und, nicht zu vergessen, Modifikationen zur Folge. Und genau dafür brauchen wir Fluggerätmechaniker in allen Fachrichtungen, nicht nur im nordwestlichen Niedersachsen.

Da es auf dem Markt so gut wie keine Fluggerätmechaniker gibt, unabhängig von der Fachrichtung, haben wir uns vor drei Jahren entschieden selber auszubilden, mit Erfolg. Unser Auszubildender hat diesen Sommer seine vorgezogene Abschlussprüfung abgelegt und mit Note 1 bestanden. Zwei weitere Auszubildende sind derzeit in unserem Unternehmen beschäftigt, wenn man bedenkt, dass wir gerade mal 12-14 Mitarbeiter sind, davon 5 allein in Büro, sieht man schnell, wie groß der Bedarf ist und wo die Reise hingeht.

Auch in unserem Landkreis gibt es keine Berufsschule, die den Unterricht für Berufe in der Luftfahrt anbietet, nicht einmal in unserem Bundesland Baden-Württemberg! Wir müssten unsere Azubis in das Nachbarland Rheinland-Pfalz schicken. Leider bin ich dort mit der Qualität des Berufsschulunterrichts nicht zufrieden, was zum größten Teil am Fachlehrermangel liegt. (lt. IHK Karlsruhe!

So kommt es, dass wir für jeden Auszubildenden einen Gastschulantrag in Bayern stellen. Glücklicherweise wird dem i.d.R. stattgegeben und unsere Azubis fahren einmal die Woche 280 km (einfach) für ein bis zwei Berufsschultage nach Augsburg zum Unterricht. Das ist zwar sowohl zeitlich als auch kostentechnisch ein erheblicher Aufwand, den der Betrieb zu 100% übernimmt, aber dafür bekommt der Azubi und letztendlich der Betrieb, die Ausbildung und das Wissen vermittelt, welches für den Beruf wichtig und wertvoll ist. Die Fachlehrer sind hoch qualifiziert, haben größtenteils praktische Erfahrung in der Luftfahrt und es gibt selten Unterrichtsausfälle zu beklagen.

Hier, im Südwesten Baden-Württembergs, gilt natürlich auch die Bundeseinheitliche Prüfungsordnung von 2013. Ergebnisse der AP1 (allg. Zwischenprüfung genannt) und AP2 (allg. Abschlussprüfung genannt) werden zusammengezählt und ergeben die Gesamtnote für den Facharbeiterbrief. Selbst wenn AP1 nicht so zufriedenstellend läuft, kann die Abschlussprüfung noch bestanden werden. Das System ist also gar nicht schlecht, es lehrt zugleich, eine konstante gute Qualität zu „liefern“. Die AP1 findet an dem sog. „Prüfungsfeld“ statt, über dessen Aufbau und Konstruktion kann man sicherlich verschiedener

Meinung sein, es ist aber ein geeignetes Objekt um Grundlagen der Verbindungs- und Umformtechnik der Luftfahrt zu erlernen.

Die Herstellung der Prüfungswand ist als Vorbereitung für die Prüfung gedacht, wer damit klarkommt, der kann auch die Prüfung AP1 meistern. In Betrieben, in denen die Azubis ausschließlich nur „mitlaufen“, wo der Auszubildende eine billige Arbeitskraft oder Handlanger ist, dort fällt es dem Azubi schwer, mit dem Prüfungsfeld etwas anzufangen. Ausbildung kostet Zeit und Geld, das ist vollkommen klar, aber nach der Neuordnung der Berufe der Luftfahrt 2013 weiß man im Vorfeld sehr genau wie die Ausbildung und die Prüfungen ablaufen. Betriebswirtschaftlich sind unsere Auszubildenden ein Kostenfaktor die gelegentlich zu einem positiven Betriebsergebnis beitragen. Ich persönlich betrachte das als Bonus, wenn dem so ist. In erster Linie kostet Ausbildung Zeit und Geld und wenn sich ein Betrieb dafür entscheidet, dann darf das auch so sein!

Prüfungswand für AP1 (Ansicht von vorne)

Neben unseren Auszubildenden bauen auch die Azubis befreundeter Betriebe ihre Prüfungswand bei uns. Dafür verbringen die jungen Menschen zwischen 4-8 Wochen bei uns im Betrieb. Ausschließlich die Materialkosten und Unterbringung in unseren Apartments werden von den befreundeten Betrieben erstattet. Im Gegenzug lehren die befreundeten Betriebe unseren Azubis Ihr Fachgebiet, z.B. Triebwerkskunde, Avionik, Line-Base Maintenance an GA Airplanes, Business Jets und Airlinern. Wir haben Ausbildungskooperationen mit unterschiedlichen Betrieben im In- und Ausland und unsere „Stifte“ sind eigentlich die ganze Zeit unterwegs, wie im wahren Leben - in der Luftfahrt! Dafür habe ich aber das Gefühl, dass unsere jungen Facharbeiter nach 3, bzw. 3 ½ Jahren fit für den Einstieg in das Berufsleben sind, auch wenn es noch ca. weitere 3-5 Jahre dauert um **selbständig** mittelschwere Aufgaben zu erledigen.

Prüfungswand für AP1
(Ansicht von hinten mit „Zwischenprüfung“ aus 2016)

Seit 2015 bietet unsere Abteilung „Materials“ die benötigten Materialien für die AP1 sogar als Kit zum Kauf an. Bei den Vorbereitungen zur AP1 2015, mussten wir erfahren, wie schwer es zum Teil ist die sog. Normteile für die jeweilige AP1 zu beschaffen und wir waren damals der einzige Betrieb, der die vollständige Stückliste lt. IHK Vorgabe bereitstellen konnte. Bereits im darauffolgendem Jahr haben wir mehr als 25 solcher Kits verkaufen können, damit wird kleinen Betrieben der Aufwand und Recherche erspart, viele Sonderteile einzeln zu bestellen.

Die Kritik an der Form der AP2 von Christian Tank würde ich nicht so stehen lassen. Unser letzter Auszubildender ist eher ein stiller, nachdenklicher Typ, der seine Arbeit konzentriert und gewissenhaft macht. Bis vor einem Monat hatten wir noch keine Erfahrung mit einer AP2 und trotzdem hat er seine Prüfung mit Note 1 verteidigt.

AP2 ist entweder ein selbstgewählter Arbeitsauftrag aus dem betrieblichen Ablauf, der von der IHK vorab genehmigt wird, oder eine von der IHK gestellte Aufgabe die als Prüfungsvorbereitung innerbetrieblich erledigt bzw. abgearbeitet wird. Die Dokumentation des innerbetrieblichen Arbeitsauftrags wird der IHK, bzw. dem Prüfungsausschuss vorgelegt. Die Prüfung besteht aus dem Fachgespräch zum Arbeitsauftrag und hat die zuvor eingereichte Dokumentation zur Grundlage. Der Prüfling hat sich also umfassend mit dem Thema beschäftigt, kennt seine Ausarbeitung und den Arbeitsauftrag und sollte in jedem Fall in der Lage sein, ein Fachgespräch darüber führen zu können. Diese Vorgehensweise entspricht den beruflichen Anforderungen eines Facharbeiters in vollem Umfang und die Bedenken der Bevorteilung von guten Selbstdarstellern halte ich für unbegründet.

Leider ist die Realität in Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen den Berufsschulen und dem LBA in vielen Fällen nicht mehr so wie von Christian dargestellt. Viele Schulen können die Anforderungen einer Part 147 Schulungseinrichtung nicht mehr darstellen und haben aus diesem Grund die CAT A Ausbildung eingestellt. Laut EASA Regularien dürfen lediglich Part 147 zugelassenen Betriebe Certifying Staff ausbilden, Berufsschulen sind ohne die Part 147 Zulassung nicht dazu berechtigt. Viele Berufsschulen können den steigenden Anforderungen nicht folgen und geben die Zulassung auf.

Unser Fazit ist: wer in Zukunft qualifiziertes Personal braucht, der bemüht sich bitte um eine gute Ausbildung und macht seinen Betrieb für den Nachwuchs so attraktiv wie möglich. Kleine und mittelständige Betriebe können sich mit der Industrie in Punkto Bezahlung in keiner Weise messen, aber Geld ist auch für junge Menschen nicht die Motivation Nr. 1, vielmehr spielen Arbeitsklima, Abwechslung und Arbeitsplatzsicherheit, genauso wie Aus- und Weiterbildung, nach wie vor eine große Rolle. Wir freuen uns über jede/n Bewerber/in, der/die den Beruf Fluggerätmechaniker FR Fertigungstechnik bei uns erlernen will.

Autor: Oliver Stahl
Stahl Aircraft & Materials GmbH
www.stahl-lfz.de

Anwendbarkeit des CS-STAN auch für Annex II Flugzeuge

Liebe Kollegen

Nachdem die EASA uns die Möglichkeit gegeben hat durch das CS-STAN im Bereich ELA1 und ELA2 Flugzeuge Veränderungen oder auch Upgrades an den von uns betreuten Flugzeugen vorzunehmen, ist einiges leichter geworden. Insofern ist die Absicht der EASA, wie sie damals schrieb, dass Vorkommen von „illegalen“ Einbauten oder Änderungen durch nicht kompetente oder autorisierte Personen zu minimieren, sicherlich aufgegangen.

In der aktuellen CS-STAN Version (Issue 2 / 30 March 2017) sind noch weitere Positionen hinzugekommen, die wir jetzt über den Vorgang CS-STAN abwickeln können. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass man das CS-STAN Verfahren in seinem MOE aufgenommen und vom Amt genehmigt bekommen hat.

Wie sieht es nun mit unseren Annex II Flugzeugen aus? Hier wurde ja fast alles an die EASA Gegebenheiten angelehnt. Ist es deshalb möglich, gewünschte Veränderungen am Flugzeug, auch hier mit dem EASA Verfahren CS-STAN abzuwickeln? Diese Frage kam bei uns im Betrieb immer wieder auf den Tisch. Christian Tank bat mich dieses doch einfach mal beim Amt zu klären.

Ich erreichte beim LBA Herrn Link, dem ich diese Frage stellte. Zu meiner Freude kam prompt die Antwort. Ja, der Umfang des CS-STAN kann ebenfalls auch für Annex II Flugzeuge angewendet werden. Um hier eine belastbare schriftliche Aussage zu erhalten, formulierte ich meine Anfrage jetzt auch noch einmal schriftlich (per E-Mail) an Herrn Link vom LBA. Mit seinem eingeholten Einverständnis folgt jetzt seine E-Mail Antwort an mich.

Ulrich Hauptmann

Hier die Antwort vom LBA

Sehr geehrter Herr Hauptmann,
vielen Dank für Ihre E-Mail.

Die Grundlagen für die Beantwortung Ihrer Frage finden sich in den §§ 3 und 9 der LuftGerPV
(https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftgerpv_2013/gesamt.pdf)

§9(1) LuftGerPV setzt einen Zeiger auf Teil-21 der EU Verordnung 748/2012 und aktiviert somit auch die Regeln für Standard Changes für Fälle, in denen Deutschland (das LBA) für die Musterzulassung zuständig ist (State Aircraft und die meisten Annex II Flugzeuge). Dies sind die Unterpunkte 21.A.90 und 21.A.90B von Teil-21. (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:224:0001:0085:DE:PDF)

Auch im §1(11) der 2. DV. LuftGerPV wird CS-STAN explizit als anwendbarer Standard erwähnt. (www.gesetze-im-internet.de/luftgerpv1998dv_2/__1.html)

Somit kann CS-STAN unmittelbar für solche Muster angewendet werden, bei denen Deutschland für die Musterzulassung zuständig ist.

Eine etwas andere Regelung findet sich für Einzelstücke im §3(1) LuftGerPV. Hier legt die zuständige Stelle (z.B. das LBA) Art und Umfang der Prüfung fest. Für die anzuwendenden Verfahren hat das LBA das Merkblatt 240.2 herausgegeben.
(www.lba.de/DE/Technik/Musterzulassungen/Einzelstuecke/Einzelstuecke_node.html;jsessionid=93586C86F1E54CBAE8363960A9922955.live21303)

Ich hoffe, Ihnen damit weitergeholfen zu haben. Für weitere Fragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen,
Andreas Link

Luftfahrt-Bundesamt
Dipl.-Ing. Andreas Link
Referat Musterzulassung
Projekte Flugzeuge, Drehflügler, Ballone, Luftschiffe

Geprüfte/r Industriemeister/in – Fachrichtung Luftfahrtelektronik

Seit 2014 bin ich Mitglied des Prüfungsausschusses „Industriemeister Luftfahrtelektronik“ der von der IHK Kassel/Marburg gestellt wird. Die Ausbildung findet in der Training Academy von Airbus Helicopter in Kassel statt. Der Vollzeitkurs besteht aus Soldaten die für diese Ausbildung von der Truppe freigestellt werden.

Hier eine Übersicht der Prüfungsfächer:

I. Prüfungsteil „Fachrichtungsübergreifende Basisqualifikationen“

1. Rechtsbewusstes Handeln
2. Betriebswirtschaftliches Handeln
3. Anwendung von Methoden der Information, Kommunikation und Planung
4. Zusammenarbeit im Betrieb
5. Berücksichtigung naturwissenschaftlicher und technischer Gesetzmäßigkeiten

II. Prüfungsteil „Handlungsspezifische Qualifikationen“

6. Handlungsbereich „Luftfahrtelektronik“
   a) Betriebstechnik
   b) Luftfahrtelektronik
      - Dienstleistung
      - Wartung

7. Handlungsbereich „Organisation“
   a) Betriebliches Kostenwesen
   b) Planungs-, Steuerungs- und Kommunikationssysteme
   c) Arbeits-, Umwelt- und Gesundheitsschutz

8. Handlungsbereich „Führung und Personal“
   a) Personalführung
   b) Personalentwicklung
   c) Qualitätsmanagement

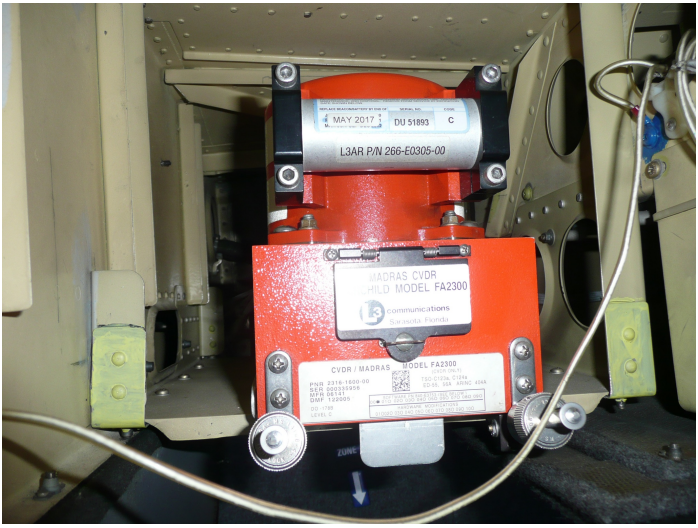
Die 770 Std für den Teil II „Handlungsspezifische Qualifikation“ sind schon sehr sportlich, da hier nicht nur die Luftfahrtelektronik im Vordergrund steht. Die Betriebswirtschaft ist hier eine sehr große Komponente, die den Teilnehmern in dieser Ausbildung einiges abverlangt.

IHK-Fortbildungsabschlüsse, die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung bundesweit erlassen werden, erhalten gleich bei der Veröffentlichung eine DQR Zuordnung. Hier ist der Bildungsabschluss „geprüfte/r Industriemeister/in – Fachrichtung Luftfahrttechnik und Luftfahrtelektronik“ mit dem Niveau 6 von Qualifikationen zugeordnet die mit dem Bachelorabschluss der Hochschulen auf derselben Stufe stehen.

Dies ist schon ein Erfolg im Bildungssystem und zeigt, dass für die Luftfahrt in Zukunft qualifizierte Fachkräfte zur Auswahl stehen. Das Wissen welches in dieser Weiterbildung vermittelt wird, ist schon sehr umfangreich.

Alle Achtung vor den Teilnehmern, die sind für diesen Bildungsweg entscheiden und sich mit der Prüfung für Ihren weiteren Berufsweg qualifizieren.

Martin Gauding



Crash einer großen Airline
oder das Dilemma der Air Berlin

Vor 14 Tagen war die Fliegerwelt noch in Ordnung, abgesehen von der umgreifenden Philosophie, wir sind die Billigsten und die Besten, so hatte jede Gesellschaft abgesehen von den Kämpfen um die besten Slots, die Reduzierung der Kosten und das vermehrte Auftreten der Billigairlines, doch irgendwo sein Auskommen. Bis dann, wie gesagt Anfang August die Bombe platzte, Air Berlin hat Eigeninsolvenz angemeldet. Für die, die es nicht kennen, bei der Eigeninsolvenz muss im Gegensatz zu Auflösung der Firma der Erhalt derselben im Vordergrund stehen, anders als bei der normalen Insolvenz führt die Firma die Geschäfte unter Aufsicht eines Sachwalters, nicht Insolvenzverwalters, weiter, dies jedoch im engen Kontakt mit einem sogenannten Gläubigerausschuss, wobei die Hauptgläubiger im Vorfeld bereits einer Eigeninsolvenz zugestimmt haben müssen. Der Gläubigerausschuss besteht z.Z. aus den Vertretern der Commerzbank, Vertretern der Kanzlei CMS Hasche Sigle und Vertretern der Eurowings als größtem Leaser von AB Flugzeugen. Soweit der rechtliche Hintergrund in Kürze.

Wie kam es nun dazu? Hatte Air Berlin nicht die finanzstarke ETIHAD an der Seite mit deren Versprechen, bis Ende 2018 die Airline weiter zu finanzieren? Noch im April soll die arabische Fluggesellschaft AB noch mit 250 Mio. Euro unterstützt haben. Und im August nun das Aus, keine weitere Unterstützung mehr. Zu denken gibt nur, dass dieses Verhalten von ETIHAD nicht den sonstigen Gepflogenheiten arabischer Vertragspartner entspricht, normaler Weise werden Verträge penibel genau eingehalten. Auf die Einstellung der Zahlungen seitens ETIHAD, kam ziemlich rasch nach der Insolvenzankündigung die Ankündigung der Bundesregierung, einen 150 Mio. Kredit zu bewilligen.

Wie kam es denn nun zu diesem Dilemma? Es wäre zu einfach, alles auf Managementfehler zu reduzieren, die Faktoren, die über das Wohl und Wehe einer Airline entscheiden, sind mannigfaltiger Art. Aber der Reihe nach.

AB wurde 1978 von dem amerikanischen Piloten Kim Lundgren gegründet. Sie wurde als Charterfluggesellschaft durch die FAA um State Oregon zugelassen, der Sitz der Air Berlin war in Miami, Florida. Dieser Schritt war unumgänglich, da bis zur Wiedervereinigung der deutschen Staaten 1990 der Einflug nach Berlin nur Gesellschaften der Siegermächte erlaubt war.

Der Erstflug der AB fand im April 1979 von Berlin Tegel statt, Ziel war Palma de Mallorca, das erste Drehkreuz der AB. Hier, und das sind sich die Luftverkehrsstrategen wohl einig, fand die erste Fehlentscheidung statt; man setzte eine Boeing 707 ein, ein zu diesem Zeitpunkt schon veraltetes und zu teures Flugzeug und vor allen Dingen, zu groß. Dazu kam später noch eine zweite 707. Als man 1981 diesen Fehler erkannte, tausche man diese Flugzeuge gegen zwei Boeing 737, ein für diesen Zweck optimaleres Flugzeug.

Mallorca war von Anfang an die Kerndestination der Air Berlin. Ab den späten 90er Jahren änderte AB das Strategiekonzept, sie machte als Chartercarrier es auch Einzelreisenden möglich, Tickets zu buchen, ähnlich wie nach dem Konzept der Linienfluggesellschaften. Später übernahm auch die LTU dieses System mit Erfolg. Der Clou von Air Berlin war, dass im Sommer täglich Mallorca angeflogen wurde, in der Regel auch von kleineren Flughäfen, die von den großen Airlines gemieden wurden. Eine Nische, die Erfolg und Wachstum versprach. Die Abhängigkeit von der Tourismusbranche, und somit streng saisonal, bedingt blieb jedoch und um dem entgegen zu wirken und den Markt zu erweitern etabliert AB den sogenannten City Shuttle mit Basis in Stansted. Ziel dieser Neuerung war, den Fuß in den Linienflugverkehr zu bekommen und den Billigfliegern wie Ryan Air oder Easyjet Konkurrenz zu bieten. Dieses Konzept wurde aber ein Schuss ins Blaue, nicht zuletzt, weil es an der Erfahrung des Linienverkehrs hapert, bei etablierten und erfahrenen Airlines wie die Konkurrenten der AB ein Kardinalfehler. Charterflug ist nun mal nicht Linienflug.

Aus diesem Grunde erwirbt Air Berlin im August 2006 die dba von dem Nürnberger Textilunternehmer Hans Rudolf Wöhrl. Dieser hatte die dba 2003 von der British Airways gekauft und dann unter Beteiligung der Fluggesellschaft Germania und entsprechenden Wetlease Verträgen es geschafft, die dba profitabel und zur drittgrößten Linienfluggesellschaft Deutschlands zu machen. Der Kauf von dba war für die Air Berlin ein wichtiger und kluger Schritt, sich das entsprechende Fachwissen und was noch bedeutsamer ist, wichtige Slots für den dahindümpelnden City Shuttle anzueignen. Aber bereits ein Jahr später verschwindet die Bezeichnung dba von den Flugplänen und im Jahre 2008 löst Air Berlin die dba ganz auf und integriert sie in die eigene Gesellschaft.

Im Jahr 2007 verleibt sich Air Berlin noch einen fetten Brocken ein, die LTU. Die Fluggesellschaft wurde 1955 als eine der ersten deutschen Fluggesellschaften gegründet und 2006 stieg ebenfalls Wöhrl mit einer

Mehrheitsbeteiligung bei der LTU ein. Im März 2007 übernahm die Air Berlin den bis dahin lupenreinen Chartercarrier und stelle sie sukzessive auf den Linienbetrieb um, um im interkontinentalen Markt mitspielen zu können. Dieses stellte sich für AB jedoch als ein riesiges Problem dar und war letztendlich ein gravierender Kardinalfehler. Bedingt durch ihre Größe und Struktur war die LTU nicht einfach in die viel kleinere Airberlin integrierbar. Unter anderem auch schon deswegen, weil die Air Berlin seit 2006 mit ca. 60 Flugzeugen nun in 2009 bereits 150 Flugzeuge operierte, inklusive einer beachtlichen Langstreckenkomponente. Ausschlaggebend war, dass sich in der Führungsstruktur der AB heftige Entscheidungs- und Kompetenzprobleme entwickelten die dann im Jahre 2011 dazu führten, das Joachim Hunold die Air Berlin verließ.

Air Berlin brauchte dringend Geld und somit ging sie ebenfalls 2011 eine sogenannte strategische Partnerschaft mit der arabischen Etihad ein. Diesen Geldsegen ließ sich Etihad jedoch teuer bezahlen, sie bestimmte von nun an mehr oder weniger die strategische Streckenplanung. Daraus resultierte, das AB den Flughafen in Abu Dhabi als Drehkreuz anfliegen musste, der lukrative Asienmarkt blieb ausschließlich Etihad vorbehalten, Air Berlin durfte sich fortan um den interessanten Markt in Nordamerika kümmern. Dadurch, dass Nordamerika ein lukrativer Markt war, war die Konkurrenz über dem Nordatlantik riesig groß und der Preiskampf hart. Alle Airlines, die Strecken nach Nordamerika flogen, unterboten sich mit Kampfpreisen; für Air Berlin fiel dabei nicht mehr viel ab. Dazu kommt durch die Aversion amerikanischer Fluglinien gegenüber den Golf Carriern; mit keiner dieser amerikanischen Airlines fliegt AB im Codesharing.

Als Folge dieses Yield (Erlös) Verfalls stornierte Air Berlin 2014 bei Boeing insgesamt 33 Bestellungen. Zwar spart sich Air Berlin die Bezahlung der riesigen Endsumme, da es in der Branche jedoch üblich ist, in diesen Fällen Abstands, bzw. Strafzahlungen zu leisten, wird auch AB nicht ganz ungeschoren davongekommen sein. Ob und wieviel, ist offen, zumindest die Anzahlung, die bei Bestellung fällig wird, dürfte weg sein.

Einen weiteren unsinnigen Deal, den Air Berlin abgeschlossen hat, war 2009 ein Leasing Vertrag mit TuiFly, der sich auf sage und schreibe 20 Jahre beläuft, eine in der Branche eher seltene Laufzeit.

Aber nicht nur die externen Faktoren führten zur Insolvenz von Air Berlin, auch interne Gründe führen die Airline in diese Bredouille.

Ein Problem, bei dem viel Geld verbrannt wird, stellen bei Air Berlin die Buchungssysteme dar; dort, wo etablierte Airlines mit einem funktionierenden Buchungssystem auskommen, sind es bei AB gleich mehrere, die der Airline jährlich mehrere hundert Millionen kosten. Trotz hoher Auslastung fährt Air Berlin seit 2008 nur rote Zahlen ein, unterbrochen in einem Jahr, als sie ihr Bonusprogramm an Etihad verkauften.

Weitere Probleme, mit denen sich Air Berlin im Moment herumschlagen muss, sind zum einen die verspätete Eröffnung des neuen Berliner Flughafens BER damit verbunden umfangreiche Verspätungen und Flugausfälle in Tegel.

Bereit 2012 war die Eröffnung von BER avisiert worden, Air Berlin startete daraufhin eine große Werbekampagne, kaufte Slots und verkaufte bereits unzählige Tickets. Wie die Eröffnung ausging, weiß heute jedes Kind. Blieb man also bei Tegel. Nun ist Tegel nicht die perfekte Umsteigestation, Air Berlin fertigt seine Passagiere gleich in zwei Terminals ab, Terminal A und C. Abgesehen mal von den Umständen des Gepäcktransports, für Umsteiger bedeutet dies in der Regel ein umständliches und zeitraubendes Intermezzo, wobei am Ende immer wieder das erneute Anstellen bei der Security steht. Zudem kam durch den Wechsel eines Groundproviders dazu, dass Passagiere oft stundenlang auf ihr Gepäck warten mussten.

Aus all diesen Problemen am Boden entstand ein neues weiteres Problem. Das chaotische Szenario am Boden führte dazu, dass Verspätungen bis in die Nachtsperre hinein vermehrt auftraten, mit der Folge von Flugausfällen und Verspätungen in den Rotationen. Die durch die Flugausfälle entstandenen Schäden belaufen sich auf mehrere Mio. Euro im Monat; Geld, das man sich gut hätte sparen können; auch die Verlagerung der Langstrecken von Tegel nach Düsseldorf werden die Situation nicht nachhaltig ändern.

Zum Schluss hat Air Berlin auch den Konkurrenzkampf gegen die Lufthansa verloren. Durch den Zukauf von dba und LTU im Liniensegment wurde die Air Berlin zur Nummer 2 in Deutschland und zu einem ernstzunehmenden Gegner der Lufthansa. Diese verlor an ihren Hubs in München und Frankfurt nicht unerhebliche Umsteiger. Aber die Lufthansa reagiert prompt; mit ihren Konzernpartnern führte sie neue Billigtarife ein und flog manche Strecken in direkter und bewusster Konkurrenz zu AB, was schlussendlich dazu führte, dass der Yield bei Air Berlin deutlich einbrach.

Aber nicht nur die Lufthansa brachte die Erlöse der AB auf ein Minimum, auch die Low Cost Airlines griffen das traditionelle Kerngeschäft der AB an, die Kernziele auf den Balearen und Kanaren gerieten immer mehr unter Kostendruck durch bessere strategische Ausrichtung der Konkurrenten.

Last but not least darf bei allen Betrachtung nicht vergessen werden, wovon kostenmäßig alle deutschen Airlines betroffen sind, die Luftverkehrssteuer. Diese Steuer bedeutet im Konkurrenzkampf mit allen anderen internationalen Airlines eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der deutschen Gesellschaften.

Während ausländische Airlines lediglich die wenigen Abflüge begleichen müssen bedeutet das für AB und anderen deutschen Airlines mit Hauptsitz in der Bundesrepublik eine ungleich höhere Kostenbelastung vor dem gleichen Hintergrund. Mittlerweile jedoch sind Politiker aller Couleur auf diesen Missstand aufmerksam geworden, mal sehen, ob sich da was tut.

Ob die Air Berlin nun als Ganzes an Wöhrl oder die Condor verkauft, oder ob sie in Stücke filetiert wird und dann an verschieden Airlines geht, muss man abwarten. Die Lufthansa wird die Air Berlin nicht an einem Stück kaufen können, weil kartellrechtliche Grundsätze dagegensprechen. Besser wäre es vielleicht. Auf alle Fälle muss in den nächsten Tagen Klarheit herrschen, das alleine schon verlangen die tausenden Mitarbeiter der Air Berlin, die zurzeit auf heißen Kohlen sitzen und einer ungewissen Zukunft entgegensehen. Vor diesem Hintergrund ist aus der von der Bundesregierung gewährte Sofortkredit zu sehen, juristische Einsprüche dagegen seitens Ryanairs oder Germania sollte jeder für sich vor diesem Hintergrund bewerten.

Norbert Beuing

Neues vom LBA

LBA-Informationen zum Umgang mit HATA-Lizenzen

Mit NfL 2-318-17 informiert das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) über den Beschluss der EU-Kommission hinsichtlich des Umganges mit Lizenzen von Technischem Personal (Lizenz nach Teil-66), die auf Zertifikaten der Hellenic Aviation Training Academy (HATA, ehemalige Genehmigungsnummer EL.147.0007) beruhen.

Der Beschluss der EU-Kommission über die nicht wirksame Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihrer Durchführungsvorschriften in Bezug auf die Urkunden, die von der HATA ausgestellt wurden, und die Teil-66-Lizenzen, die auf der Grundlage dieser Urkunde erteilt wurden, erging am 19. Dezember 2016.

Das LBA bittet alle Lizenzinhaber nach Teil-66, deren Lizenz auf der Grundlage von Zertifikaten des ehemaligen nach Teil-147 genehmigten Ausbildungsbetriebes "Hellenic Aviation Training Academy " erteilt wurden, und Organisationen, die betreffende Lizenzinhaber einsetzen, sich umgehend direkt mit der zuständigen Behörde in Verbindung zu setzen, die die jeweilige Lizenz nach Teil-66 erteilt hat.

Quelle: LBA Homepage

Anmerkung:
Es ist engagierten Kollegen unserer im AEI organisierten Prüferverbände zu verdanken, die die illegalen Machenschaften der HATA aufgedeckt und der EASA gemeldet haben. Auf dem letzten AEI Annual Congress in Reykjavik wurden wir bereits über Details informiert. Hier hat die länderübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des AEI super funktioniert.

Unser Dank geht an den AEI, der durch diese gemeinsame Aktion einen großen Beitrag zur Sicherheit in der Luftfahrt geleistet hat.

Jubilare zweites Halbjahr 2017

10 Jahre Mitgliedschaft
Klaus Amerkamp, Joachim Harder, Jochen Roßkopf,
Bernhard Abel, Reinhold Ruß,
Wennemar Frye, Christian Suthe

15 Jahre Mitgliedschaft
Dirk Siepmann, Peter Seibt,
Holger Möhrke, Harald Bär,
Michael Weddeling, Detlef Flintz

20 Jahre Mitgliedschaft
Detlef Ahrens

25 Jahre Mitgliedschaft
Bernhard Brost,
Heinrich Nieschulz,
Anton Hornung,
Wolfgang Emde,
Stephan Wahl,
Jens Weinreich,

30 Jahre Mitgliedschaft
Dieter Muskulus,
Reiner Hofmann,
Hans Apfel

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

Thomas Becker
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 zugängig 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 zugängig gemacht werden können.

□ ja □ nein

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

Letzte Meldung

Lufthansa-Flugzeuge werden nur noch im Ausland überholt.
Nachdem in Hamburg nach sechs Jahrzehnten das letzte Dock für die Flugzeuginstandhaltung dichtgemacht worden ist, werden die Flugzeuge zukünftig nur noch an ausländischen Standorten wie Budapest, Sofia oder Manila überholt. Angeführt wurden wirtschaftliche Gründe. Schwer nachvollziehbar, bei einem EBIT von über 11 % für Lufthansa Technik in 2016.

Technical Implementation Procedure for Airworthiness and Environmental Certification (TIP)
Von vielen unbemerkt ist die TIP zwischen FAA und EASA seit 2012 in Kraft. Diese Vereinbarung regelt die Anerkennung von Einrüstungen in N-registrierte Lfz. nach deren Auslieferung beim Hersteller und gilt auch für nicht-US-Produkte. Bei Einfuhr in die EASA entfällt hierbei die aufwändige Nachzertifizierung von STC-Einrüstungen, für die es keine EASA Zulassung gibt. Dies gilt für alle STC's, die nach in Kraft treten der TIP eingerüstet worden ist. Für ältere Einrüstungen können vor dieser Zeit bestehende Bi-nationale Vereinbarungen herangezogen werden.

Nicht nur die Anerkennung von FAA STC's, auch die mit FAA Form 337 freigegebenen Änderungen können mit Bezug auf die TIP bei der Einfuhr freigegeben worden sind. Hier gibt es aber keine Einschränkung bezüglich des Einbaudatums. Auf insgesamt 168 Seiten sind alle möglichen Anerkennungsverfahren für die Einbauten beschrieben. Die TIP kann auf der EASA Website nachgelesen und auch heruntergeladen werden.

Becker Avionics sucht Avioniker als Ausbilder in Eritrea
Becker Avionics East Europe aus Tschechien baut eine Avionikwerkstatt in der Stadt Asmara in Eritrea auf. Hierzu werden Ausbilder (Prüfer im Ruhestand) gesucht, die bereit sind vor Ort jungen Menschen die Reparatur von Funk/NAV-Geräten beizubringen. Als Ausbildungsgeräte werden neue Avionik-Ausbildungsbänke aus deutscher Produktion angeschafft.

Ansprechpartner ist Herr K. Ben Ammar. Interessenten erreichen ihn unter info@becker-east.com.

Neulich

Termine

2017

21.10.2017	Jahreshauptversammlung in Gera
31.10. – 04.11.	AEI Annual Congress Lissabon

2018

05.04. – 08.04.	AERO Friedrichshafen
21.04.	offene Vorstandssitzung Kassel