

BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info

01/17

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 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

| | |
|--|-------|
| Impressum | S. 3 |
| Vorwort des Vorsitzenden | S. 4 |
| Einladung zur offenen Vorstandssitzung in Kassel | S. 4 |
| Bericht von der JHV in Speyer | S. 5 |
| Bericht zur Sitzung der EASA SSCC-GA in Köln | S. 9 |
| Brauchen wir noch Fluggerätmechaniker? | S. 12 |
| Die neuen Part-ML, -CAO, -CAMO, -NCC, -NCO, -SPO | S. 16 |
| Bericht vom AEI Annual Congress in Reykjavik | S. 19 |
| “The time machine” oder Neues vom Part ML | 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

Norbert Beuing norbert.beuing@bpvl.de

Rolf Mailänder rolf.mailaender@bpvl.de

Christian Tank christian.tank@bpvl.de



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Heute haltet ihr die erste Ausgabe der Prüferinfo 2017 in den Händen. Ich hoffe es nicht die letzte. Wer den Bericht zur letzten JHV liest wird verstehen warum.

Die Entwicklung der geplanten Erleichterungen für die General Aviation schreitet voran. Leider wird hier wieder einmal das Pferd von hinten aufgezäumt, wie ihr in den Berichten von Rolf aus den beiden EASA Arbeitsgruppen nachlesen könnt. Eines der größten Hindernisse ist die Basic Regulation. Die EASA ist sich darüber im Klaren, dass hier etwas passieren muss, gibt es inzwischen doch ca. 1800 Änderungsanträge für die EU/VO 0216/2008. So werden alle jetzt beschlossenen Änderungen mit der nächsten Revision der Basic Regulation mit Sicherheit wieder neu überarbeitet werden müssen.

Auch die AEI hat im letzten Jahr Höhen und Tiefen erlebt. Der Bericht von Norbert vom AEI Annual Congress aus Reykjavik informiert darüber was alles passiert ist.

Die Ende 2015 angekündigte Streichung der NfL II 25/09 ist bis heute nicht vollzogen worden. So einfach wie es anfangs erschien ist es anscheinend doch nicht zu realisieren. Argumentiert wurde mit den geänderten Voraussetzungen aufgrund geänderter EASA Regularien. Allerdings haben auch die anderen Länder mit denselben EU-Verordnungen zu leben ohne dass hier die Notwendigkeit der Änderung der jeweiligen nationalen Regularien geplant ist. Die EASA hat sich des Themas angenommen, sodass wir in absehbarer Zeit mit einer EASA-weiten Regelung rechnen können. Das LBA wäre gut beraten bis dahin alles so zu lassen wie es jetzt ist. Nähere Infos erhaltet ihr im Bericht über die neuen Part NCO, NCC und SPO.

Es gibt fast keinen Betrieb der keine Fachkräfte sucht. Der Markt ist leer, Fluggerätemechaniker und Prüfer sind heute Mangelware. Trotzdem verzichten immer mehr Betriebe darauf selber auszubilden. Warum das so ist, könnt ihr in einem besorgniserregenden Bericht von Christian lesen.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

Samstag, den 22. April 2017

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.

Auszug aus dem Bericht zur JHV. Der gesamte Bericht kann auf unserer Homepage im Mitgliederbereich nachgelesen werden

Bericht über die Jahreshauptversammlung am 22.10.2016 in Speyer

Die letzte Jahreshauptversammlung fand am 22.10.2016 in Speyer statt. Den Weg ins Hotel Löwengarten hatten 23 Mitglieder gefunden. Nach der Eröffnung und Begrüßung der Teilnehmer durch den Vorsitzenden Thomas Becker, der Wahl des Schriftführers und den üblichen Formalien informierte Thomas das Gremium in seinem Jahresbericht des Vorstandes

Thomas begann mit dem Hinweis auf die in Kassel gegründete Arbeitsgruppe, die sich in Zusammenarbeit mit dem BBAL wegen der Problematik mit der beabsichtigten Streichung der NfL II-25/09 für eine tragbare Lösung beim LBA einsetzen soll. Die bereits Ende 2015 von der Behörde angekündigte Streichung der NfL II- 25/09 war bis zum Zeitpunkt der JHV noch nicht erfolgt.

Des Weiteren berichtete Thomas über die tatkräftige Hilfe des BPvL bei der Umsetzung zweier Projekte bei der AEI. Zum einen hat die AEI einen Werbefilm erstellt und ins Netz gestellt, in dem es um die Beibehaltung und Wichtigkeit von „Licensed Engineers“, in unserem Sprachgebrauch Certifying Staff, bzw. Prüfer von Luftfahrtgerät geht. Dieser Film kann auf der AEI Web-Site angesehen werden.

Zum anderen waren Thomas und Norbert wesentlich an der Übersetzung von FAQ`s, die sich ebenfalls mit der Bedeutung von Certifying Staff und deren Tätigkeit und Problemen befasst, beteiligt sowie an einem Statement der EASA zu den Release to Service, in dem klar unsere seit Jahren bestehende Meinung offiziell bestätigt wurde. Dieses Statement sowie die FAQ`S sind ebenfalls auf der AEI Website nachzulesen. Hierfür hat die AEI mit unserer Unterstützung jahrelang gekämpft, bis in die höchsten Ebenen der EASA, mit dem jetzt durchschlagenden Erfolg.

Unser Kollege Rolf Mailänder hatte Kontakt zum Verband der Luftfahrtsachverständigen aufgenommen und war schon zu einer deren Veranstaltungen eingeladen worden. Der Verband der Luftfahrtsachverständigen ist nach seinen Aussagen an einer engeren Zusammenarbeit mit dem BPvL interessiert. Auf alle Fälle sollte dieser Kontakt intensiviert werden.

Ein schweres Geschütz fuhr Thomas bezüglich der Prüferinfos auf. Alle Mitglieder haben wohl bemerkt, dass im Jahr 2016 lediglich eine Prüferinfo erstellt worden ist. Thomas beschwerte sich, und das zu Recht, über die mangelnde Bereitschaft der Mitglieder, Artikel zu verfassen oder zumindest Themen vorzuschlagen. Thomas ist es auf alle Fälle leid, sich allein die Nächte um die Ohren zu schlagen (über Tags geht er ja wie jeder von uns einer gegelten Arbeit nach) um eine Prüferinfo zu erstellen.

Liebe Kollegen, dieses sollten wir uns zu Herzen nehmen, alle! Themen und Anlässe gibt es in diesen Zeiten genug und wir sollten uns schon befeißigen, Thomas in dieser Hinsicht zu unterstützen. Immerhin ist die Prüferinfo neben unserer Website unser Aushängeschild, da sie auch von Verbandsexternen gelesen wird. Ich habe jetzt für diesen langen Artikel ca. 2 Std. gebraucht, ein kleiner Artikel mit ein paar Zeilen ist doch zeitmäßig der Rede kaum wert.

Schon oft ist dieses Thema angesprochen worden und jeder sollte sich darüber im Klaren sein, das Verbandsarbeit nicht auf den Schultern von ein, zwei oder drei Leuten allein liegen kann.

Werner Alvermann stellt in seinem Kassenbericht die finanzielle Situation für 2015/2016 dar und gibt einen Ausblick auf das Budget 2017. Die finanzielle Situation des Verbandes befindet sich in ordentlichem Rahmen und nach Verlesung der Berichte der Kassenprüfung wurde ihm einstimmig Entlastung erteilt. Auch der gesamte Vorstand erfuhr einstimmige Entlastung.

Gunter Hemmel und Oliver Stahl wurden (in Abwesenheit) für ein weiteres Jahr als Kassenprüfer mangels anderer Bewerber wiedergewählt.

Anschließend referierte Herr Eckart, Leiter der LBA-Außenstelle Stuttgart, über die Aufgaben und Struktur einer Außenstelle. Selbst für die Kollegen, die regelmäßig mit den Außenstellen zu tun haben, waren einige Dinge, die Herr Eckart erläuterte, auch neu. Eine rege Diskussion gab es zur NfL 2-292-15, in der es darum geht, dass Ausnahmegenehmigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger erteilt werden und die mit Turboproptriebwerken ausgestattet sind. Strittig ist dabei die Zuteilung dieser Flugzeuge zu den sogenannten Non-Complex Aircraft, was erhebliche Auswirkungen u.a. auf die Qualifikation der mit diesem Typ befassten Techniker hat.

Nach der Mittagspause brachte Norbert Beuing seinen Bericht über das Geschehen in der AEI sowie über den Kongress in Reykjavik. *Der ausführliche Bericht darüber ist auch in dieser Prüferinfo.*

Ein sehr lebhaft diskutierter Bericht, der sich mit der beabsichtigten Streichung der NfL II-25/09 befasst, wurde von Hinni Bilkslager und Josef Breu vorgetragen. Bereits im vergangenen Jahr wurde der BPvL diesbezüglich durch ein Schreiben aktiv, das Thomas an den dafür zuständigen LBA-Referatsleiter geschickt hat, in dem er auf die Probleme hinwies, die eine Streichung der NfL mit sich bringen würde. Darüber hinaus wurde auf der letzten offenen Vorstandssitzung beschlossen, dass eine Arbeitsgruppe sich dieses Themas annimmt und gemeinsam mit dem BBAL, die ebenfalls Vorbehalte gegen eine Streichung der NfL haben, das Gespräch mit dem LBA suchen. Dieser Termin hat im Juni dieses Jahres stattgefunden. Dabei wurde eine weitere Zusammenarbeit vereinbart. Das Thema wird uns auf alle Fälle noch eine Weile beschäftigen.

Ein weiterer Bericht folgte von Rolf Mailänder über seine Arbeit im EASA SSCC-GA (Safety Standards Consultative Committee for General Aviation) und in der Part M Task Force. Rolf berichtet von der Dominanz der Industrievertreter in diesen Arbeitsgruppen, die im Grunde die Beschlusslage beherrschen. Dazu kommt, dass die EASA die Unterlagen, die teilweise mehrere hundert Seiten stark sind, recht kurzfristig verschickt, sodass eine vernünftige Vorbereitung zwangsläufig unterbleibt. Er berichtet, dass die EASA eine Umstrukturierung, bzw. Neukonfigurierung der SSCC Arbeitsgruppe beabsichtigt. Auch in der Part M Task Force sind die Strukturen unpassend besetzt, was auch mittlerweile bei der EU Kommission angekommen ist und diskutiert wird. Weiterhin berichtet Rolf, dass wohl ab 2018 neue B1L / B2L Lizenzen zu erwarten sind.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wird über die Verwendung unserer Geldspende an die AEI diskutiert; zur Erinnerung auf der JHV 2015 hatten wir beschlossen, eine Spende zu leisten. Der AEI benötigte eine größere Summe, da eine Klage gegen die EASA beim EuGH anstand. Insgesamt sind durch Spenden 48.000€ von nur 6 Verbänden zusammengekommen. Wie auch im AEI Bericht in dieser Prüferinfo beschrieben, hat die EASA eingelenkt, sie wollte es nicht auf einen Prozess ankommen lassen. Die Anwaltskosten haben daher nur einen geringen Teil ausgemacht. Der AEI stellt die Restsumme zur Verfügung, bittet aber

darum, die Summe für zukünftige ähnliche Situation festzulegen. Diesem Wunsch entsprach die JHV einstimmig. Norbert Beuing hatte bei der letzten AEI Konferenz den Vorschlag unterbreitet, die Konferenz 2019 in München stattfinden zu lassen und trug dies der JHV vor. Nach eingehendem Meinungsaustausch wurde diesem Vorhaben zugestimmt.

Zum Schluss der Tagung ehrte der Vorsitzende den Kollegen Bernd Krämer für seine 25-jährige Mitgliedschaft und überreichte ihm dafür die goldene Verbandsnadel zusammen mit einer Flasche Wein.

Zu guter Letzt, die nächste offene Vorstandssitzung findet am 22.04.2017 in alter Manier in Kassel statt, zu der auch, wie immer, alle interessierten Mitglieder recht herzlich eingeladen sind. Informationen darüber findet man in der aktuellen Prüferinfo.

Die diesjährige JHV findet am 21.10.2017 in Gera statt, näheres nach der anstehenden offenen Vorstandssitzung in Kassel.

Norbert Beuing

Bericht zur Sitzung der EASA SSCC-GA am 01.12.2016 in Köln

An diesem Donnerstag fand die wohl letzte Sitzung vor der Umstrukturierung der SSCC-GA statt. Die neue Struktur mündet in einem „Sectorial Committee“, bei dem wir in dem Bereich Maintenance & Engineering vertreten sind.

Wie bereits bei der letzten JHV angesprochen, möchte ich allen noch einmal den Sinn dieser Gruppe nahebringen. Auch ich war zu Anfang nicht gänzlich im Bilde, was die Aufgabe ist.

Diese Gruppe ist NICHT Teil des Rulemaking-Prozesses. Vielmehr werden den verschiedenen Teilnehmern aus den Interessensbereichen die Ergebnisse oder Aktivitäten der einzelnen Arbeitsgruppen/Task Forces vorgestellt und es besteht die Möglichkeit, Kommentare direkt an den Leiter der Task Force abzugeben und die weitere Vorgehensweise zu beeinflussen.

Hier nun die Highlights der letzten Sitzung:

1. Für Ende 2017 ist die Einführung eines Part 21L betreffend Light Aircraft geplant. Eine neue Task Force zur Erstellung von AMC/GM ist geplant, dies wird auch Auswirkungen auf die Bauvorschriften CS 23 haben.

Das Interessante an der Geschichte ist die Begrenzung auf MTOW von ELA 2 Flugzeugen, also auf 2000 kg.

2. Für Light Aircraft werden bei Neubau auch Inflight-Recording Systeme angedacht. Hintergrund ist der Gedanke, durch Überwachung Piloten von unnötigen Risiken abzuhalten. Die Anwendung wird für Segelflugzeuge nicht gelten, jedoch für alle Ballone. Eine NPA wird im 1. Quartal 2017 erwartet. Es soll auch keine Nachrüstung der bestehenden Flotte geben. Geräte gibt es auch noch keine.

Das Interessante ist hier die Begrenzung auf MTOW 2250 kg.

Anmerkung

Diese beiden Punkte machen die Einführung von besseren Regeln für leichte Flugzeuge nun vollends verwirrend.

Nochmal:

bis 2000 kg: Part 21L

bis 2250 kg: Inflight Recording

bis 2730 kg: Part ML (wie bereits mehrfach geschildert)

Somit haben wir schon 3 Gewichtsklassen, die sich alle mit Light Aircraft beschäftigen. Soweit zur Standardisierung.

Ich habe das Gefühl, hier wird das Pferd vom Schwanz her aufgezäumt. Natürlich ist es sinnvoll, für kleine Flugzeuge einfachere Regeln zu erstellen, nur hat jede Arbeitsgruppe ihre eigene Definition von „kleinere Flugzeuge“ im Kopf. Hier hätte man zuerst eine Definition von „Light Aircraft“ erstellen sollen und hätte sich dann um eine zugehörige Regel gekümmert. Bis heute gibt es keine einheitliche Definition. Größtenteils einig ist man sich nur, dass eine Einteilung nach MTOW wohl nicht sinnvoll ist, macht aber trotzdem weiter.

Die gleiche Verwirrung herrscht bei der Definition „Complex/Non-Complex“ und es wird meist nur die Basic Regulation 216/2008 herangezogen. Diese Regulation wird im Augenblick überarbeitet. Die Qualität der bestehenden Regelung äußert sich in ca. 1800 Änderungswünschen, die mit zu berücksichtigen sind.

3. Weitere Themen in der Kurzfassung

- Neue Regeln für Ballone und Segelflieger.
- Definition CPB = commercial passenger ballooning wird erstellt.
- Eine Arbeitsgruppe beobachtet die Entwicklung auf dem Avionikmarkt um Sicherheitsverbesserungen als Empfehlung zum verbindlichen Einbau weiterzuleiten.
- Update FAA STC. Hier wird sich einiges tun. EASA möchte bei „Low Risk“ den Einbau von FAA-STC als „Minor Change“ gelten lassen. Low Risk gilt für CS-VLA + CS 23 (also bis 5,7 t MTOW) + STC erfüllt die Kriterien als Basic STC gemäß FAA-EASA TIP. FAA-EASA TIP = Technical implementation procedure (ein gemeinsames Abkommen)

Aus Arizona hat man sich von der Website der ADOA Gründe für den Minor Change geholt, z.B.

- STC ist schon lange eingeführt und genehmigt
- STC Halter will oder kann keine Validierung durchführen
- STC ist ein Basic STC (siehe oben)
- Keine AD's etc vorhanden
- Zugriff auf Continued Airworthiness Instruction und weitere Unterlagen (design data)

Einführung der neuen Regelung: 01.01.2017

Die FAA führt gerade ein Medical Class 3 ein. Dies ist mehr oder weniger eine Erklärung als ein Zertifikat. Dies nimmt man als Anlass auch in Europa das Medical neu zu definieren. Dass immer mehr Fliegerärzte aufgeben oder über zu große Verwaltungsvorschriften klagen, wird bei diesem Ansatz nicht berücksichtigt.

Nach langen Diskussionen bevorzugt die SSCC-GA sich dem Beispiel der UK anzunähern und für den nichtgewerbsmäßigen Bereich nur eine Erklärung mitzuführen anstatt in regelmäßigen Intervallen zum Fliegerarzt zu gehen um ein Zertifikat zu erhalten. Es gab noch 2 weitere Vorschläge seitens der Arbeitsgruppe bezüglich LAPL und PPL. Diese wurden jedoch nicht berücksichtigt, da die Gültigkeit bei Überflug einer Staatsgrenze zu kompliziert wird.

Ich halte Euch auf dem Laufenden
Rolf Mailänder

Brauchen wir noch Fluggerätmechaniker?

Diese Frage stellt sich, wenn man die Entwicklung der Ausbildung im Raum nordwestliches Niedersachsen beobachtet. Ich hoffe in anderen Regionen ist es anders.

Im Laufe der letzten ca. 5 Jahre haben bei uns 4 Betriebe, darunter auch die Luftwaffe, die Ausbildung eingestellt. Dadurch gingen ca. 15 Ausbildungsplätze verloren. Über 10 Jahre betrachtet werden somit ca. 80 Fluggerätmechaniker, Fachrichtung Instandhaltungstechnik, weniger ausgebildet. Nur die Fachrichtung Fertigungstechnik ist durch die örtlichen Industrieunternehmen stark vertreten. Unsere Azubis sitzen, meist als einzige Instandhalter, in kompletten Klassen mit Fertigungstechnikern.

In unserem Landkreis gibt es schon länger keine Berufsschule mehr, die entsprechenden Unterricht anbietet. Die nächste Schule ist ca. 40 km vom Betrieb entfernt. Unter den regionalen Gegebenheiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln allerdings nicht unter zumutbaren Bedingungen zu erreichen, was einen 16jährigen Azubi u. U. vor große Probleme stellt.

Wie kommt es zu dieser Situation? Neben anderen Gründen für die Einstellung der Ausbildung, kommt die Neuordnung der Ausbildungsberufe im Bereich Fluggerätmechaniker im Jahre 2013 erschwerend hinzu. Früher gab es eine Zwischenprüfung und eine Abschlussprüfung. Wer die Zwischenprüfung „versiebt“ wusste, dass er für die Abschlussprüfung noch einiges tun musste. Weitere Auswirkungen hatte die Sache nicht. Jetzt heißt die „Zwischenprüfung“ Abschlussprüfung Teil 1 (AP1) und trägt mit 30% zur Gesamtnote bei.

Um die AP1 mit akzeptablem Ergebnis bestehen zu können, ist eine längere Vorbereitung erforderlich. Unsere Auszubildenden können diese 5-wöchige Vorbereitungsphase in einem befreundeten Industrieunternehmen absolvieren, allerdings nicht ganz kostenfrei, was hinsichtlich des Material- und Betreuungsaufwandes auch verständlich ist.

Auch sind wir als „Kleinbetrieb“ nicht in der Lage die für die jeweilige Prüfung erforderlichen Bauteile und Komponenten zu beschaffen, die von Prüfung zu Prüfung variieren können. Somit sind wir wieder auf den guten Willen des Industriebetriebes angewiesen.

Die Prüfung selbst findet an einem normierten Hautfeld (siehe Bild 1) statt, an dem die oben erwähnten Bauteile nach Vorgabe montiert werden müssen. Auch hier sind wir wieder auf externe Quellen angewiesen, da wir nicht alle notwendigen Verfahren in unserem Betrieb darstellen können, um Flugzeugteile zu fertigen. Wie schon erwähnt, bilden wir Instandhaltungstechniker aus, keine Fertigungstechniker! Auch andere Betriebe haben ähnliche Probleme dieses Hautfeld zu beschaffen, nach meinen Informationen lässt sogar Lufthansa für Hamburg diese Baugruppe extern herstellen.

Nach der AP1 ist allerdings auch die nächste Berufsschule nicht in der Lage für einzelne Auszubildende den Unterricht zu gewährleisten. Wie bereits erwähnt, sind unsere Azubis oft die einzigen Instandhaltungstechniker. Bedingt durch die Neuordnung weicht der Unterricht im zweiten Teil der Ausbildung allerdings inhaltlich von der Fertigungstechnik ab, was somit eine eigene Klasse notwendig machen würde. Also ist ein Schulwechsel notwendig und die Auszubildenden können die Vorgaben nur durch Teilnahme am Blockunterricht in Bremen erfüllen. Somit heißt es „pendeln“ (2 x 100 km am Tag) oder sich eine Unterkunft vor Ort zu suchen. Hierbei muss der Betrieb die Mitarbeiter natürlich unterstützen, da von der Ausbildungsvergütung sonst nichts mehr übrigbleibt.

Der praktische Teil der Abschlussprüfung (AP2) der 3,5-jährigen Ausbildung besteht oft aus einem Projekt im Betrieb, das von der IHK genehmigt werden muss und ca. 7 Stunden Aufwand für die Durchführung erfordert. Z.B. ist eine eigenständige Arbeitsvorbereitung und anschließende Ausführung einer 100h-Kontrolle am Triebwerk einer Cessna 172 mit entsprechender Dokumentation als Prüfungsumfang anerkenbar. Die Dokumentation als eine Art Präsentation wird dann als Ergebnis eingereicht.

Die eigentliche Prüfungsleistung besteht aber aus dem Vortrag der Präsentation vor dem Prüfungsgremium mit anschließender Befragung des Prüflings zu dem gewählten Thema. Der Zeitrahmen der Prüfung wird ca. 1 – 1,5 h betragen, Genaueres erfahre ich in ca. 2 Monaten, wenn unser erster Azubi nach dem neuen System geprüft wurde.

Die Gefahr, die ich hier sehe, ist, dass durch die Art der Bewertung die „Selbstdarsteller“ in ein besseres Licht gestellt werden und die vielleicht etwas schüchterneren aber qualifizierten Prüflinge ein schlechteres Ergebnis einfahren. Vielleicht liegt es aber im Trend der Zeit, dass die Arbeit „mit dem Mund“ gemacht wird.

Ein Vorteil des Ausbildungssystems ist, dass durch Abstimmung zwischen Berufsschulen und LBA alle Module für den CAT A in die Ausbildung integriert werden konnten und bei bestandener Prüfung und entsprechender anschließender Praxiszeit der Fluggerätmechaniker seine EASA-Lizenz beantragen kann. Für kleine Betriebe kann das allerdings nur als „Eintrittskarte“ fungieren, da hier erst eine B1 oder B2-Lizenz wirklich von Wert ist.

Bei uns, wie in den meisten kleineren Betrieben, arbeiten die Azubis ab dem ersten Ausbildungstag mit. Bei entsprechender Qualifikation sind sie auch schon vor Abschluss der Ausbildung Leistungsträger im Betrieb. Da Ausbildung kein Selbstzweck ist, halte ich das auch für legitim. Zusätzlich sind natürlich die Arbeitszufriedenheit und das Erfolgserlebnis für den Auszubildenden höher, wenn er mit zufriedenen Kunden zu tun hat, als wenn nur Übungsstücke für die Schrottonne produziert werden.

Das Ergebnis der Ausbildung sind meist universell einsetzbare Fluggerätmechaniker, die auch jederzeit in der Industrie unterkommen können. Jemanden aus der Industrie im Kleinflugzeugbereich unterzubringen dürfte ungleich schwieriger sein.

Wenn der Betrieb jetzt scharf rechnet und die Ausbildungsvergütung und die neu entstandenen Kosten für die Ausbildung ins Verhältnis setzt zu den verringerten Anwesenheitszeiten der Azubis, kommt man ganz schnell auf einen Stundensatz, der einem fertig ausgebildeten Mechaniker entspricht.

Somit stellt sich die Frage: Wozu ausbilden? Oder als langfristige Konsequenz:
Brauchen wir noch Fluggerätmechaniker?

CT

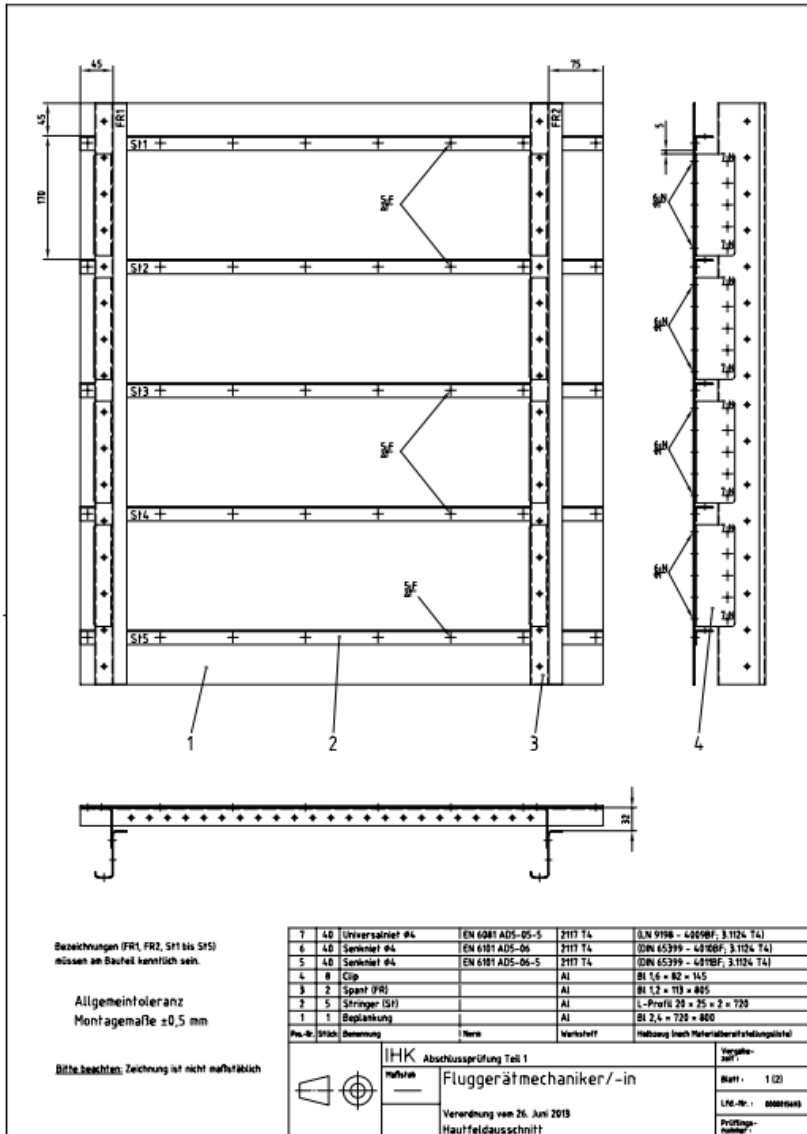


Bild 1: Hauffeld für API

Die neuen Part-ML, -CAO, -CAMO, -NCC, -NCO, -SPO

Am Samstag, den 04.03.17 fand die JHV des BBAL in Speyer statt, zu der ich zusammen mit Rolf Mailänder als Gast eingeladen war. Am Vormittag fand eine sehr interessante Infoveranstaltung statt, zu der auch Herr Schweizer vom LBA referierte.

Eröffnet wurde die Veranstaltung durch Herrn Kurt Dahmann. So wie unser Kollege Rolf Mailänder für unseren Dachverband „AEI“, ist Herr Dahmann für den BBAL-Dachverband „ECOGAS“ in verschiedenen EASA Arbeitsgruppen vertreten.

Er referierte über 2 Stunden über seine Arbeit in den EASA Arbeitsgruppen. Seine Kernaussage war: „der direkte Einfluss auf die europäische Gesetzgebung über die Mitarbeit in den EASA Arbeitsgruppen funktioniert“.

Eines der größten Probleme, trotz umfangreichem AMC und GM Material, sind immer noch die unterschiedlichen Auslegungen der EASA Regularien durch die nationalen Behörden. In Deutschland leiden wir zusätzlich darunter, dass es neben dem LBA in Braunschweig noch die 6 Außenstellen und 27 Regierungspräsidien gibt. Nicht nur jede Behörde, sondern auch die einzelnen Mitarbeiter legen die EASA-Regularien scheinbar willkürlich und unterschiedlich aus, wobei die größten Probleme die Regierungspräsidien darstellen, da die Fachkompetenz dort gegen „Null“ geht.

Der Part ML wird, sofern die EU-Kommission zustimmt, voraussichtlich im vierten Quartal 2017 als Gesetz veröffentlicht werden. Mit dem Part ML wird dann auch der Part-CAO (ausschließlich für nicht-gewerbliche Flieger) und der Part-CAMO eingeführt werden.

Bei der Revision des Part-M wird der Subpart MF wegfallen und Part-MG wird durch den neuen Part-CAMO ersetzt. Mit der Part-CAMO Zulassung wird der Bereich Lufttüchtigkeit des Part-CAO mit abgedeckt, allerdings sind die Voraussetzung sehr hoch, inkl. geplantem SMS. Ob ein Betrieb eine Part-CAO oder Part-CAMO Zulassung möchte ist dann eine unternehmerische Entscheidung.

Bereits seit letztem Jahr eingeführt sind die neuen Part-NCC, Part-NCO und Part-SPO. Interessant für uns sind die Pläne der EASA die elektronische Ausrüstung inkl. deren Instandhaltung in diese Parts zu integrieren. Dadurch würden die unterschiedlichen nationalen Regularien entfallen.

Die nationalen Behörden waren im Vorfeld von der EASA aufgefordert worden ihre nationalen Regelungen zur elektronischen Ausrüstung zu melden. Die Ausrüstung, die von allen Staaten gefordert ist (z.B. ELT, Transponder etc.) sollten sofort verpflichtend übernommen werden, andere Ausrüstungen durch weitere Verhandlungen definiert werden.

Nach einem Jahr hatten gerade einmal 5 Behörden geantwortet, sodass dieser Plan bis zur Veröffentlichung der Parts nicht mehr umgesetzt werden konnte. Die EASA hat die nationalen Behörden Anfang dieses Jahres ermahnt endlich zu liefern.

Ein weiteres Thema waren die Erleichterungen durch die neue CS-STAN und die NfL 2-271-16 sowie die TBO-Abweichungen gem. NfL 2-292-16 für ATO's.

Es ist nicht möglich, in IHP's im indirekten Genehmigungsverfahren TBO-Abweichungen selbst definieren. Vielmehr sollen sich die CAMO's eine entsprechende Verfahrensanweisung genehmigen lassen, die eine Vorlage in Form einer Tabelle mit entsprechenden Daten enthalten soll. Eine solche Tabelle existiert bereits im LBA und kann dafür verwendet werden.

Herr Schweitzer vom LBA stellte vor seiner Präsentation zuerst die neue LBA Struktur vor. Das LBA hat in den letzten Jahren seine MA auf 650 aufgestockt.

Danach sprach er über die neuen selbsterklärten Instandhaltungsprogramme. Entgegen früheren Befürchtungen ist es nicht erlaubt, dass sich der Halter bei der Selbsterklärung umfangreiche Pilot Owner Maintenance (POM) genehmigen darf. Vorgeschrieben wird bei der Selbsterklärung ein Minimum Inspection Programm (MIP), das sich stark an das FAA MIP anlehnen soll. POM im Umfang dieses MIP wird es bei dieser Form des IHP nicht geben. POM wird es nur noch für Arbeiten gemäß EU 1321/2014, Anhang VIII geben.

Im Anschluss an die Präsentationen wurde lebhaft über das Für und Wider der vorgestellten Änderungen diskutiert. Dabei wurden die neuen Independent Certifying Staff als behördlich legitimierte Bedrohung für die etablierten Betriebe gewertet. Diese werden als billiger Konkurrenz gesehen, da sie zwar die gleichen Leistungen im nicht-gewerblichen Betrieb anbieten dürfen, aber nicht dieselben Forderungen und Auflagen erfüllen müssen wie die zugelassenen Part-MF Betriebe. Einzige Voraussetzung ist eine Part-66 Lizenz.

Handbuch, kalibrierte Werkzeuge, Dokumentationen oder Anforderungen an den Arbeitsplatz sind für den Independent Certifying Staff zwar einzuhalten, es fehlt aber die Kontrolle durch das LBA, diese wäre nur über ACAM-Team Kontrollen möglich. Gerade die kleineren Part-MF Betriebe werden diese Konkurrenz zu spüren bekommen. Es wird befürchtet, dass zukünftig auf der grünen Wiese 4 bis 5 Flieger an einem Samstag nachgeprüft und für kleines Geld freigegeben werden.

Dieses Ungleichgewicht ist der Forderung nach Kostenreduzierung in der GA geschuldet und politisch so gewollt. Die Halter wird's freuen, die Sicherheit in der Luftfahrt bleibt dabei wieder einmal auf der Strecke.

Im Rahmen der Diskussionen mit Herrn Schweitzer wurden einige Probleme bei der Zusammenarbeit mit dem LBA angesprochen.

Ein großes Thema welches immer wieder für Ärger sorgt ist die schleppende, oft wochenlange Bearbeitung von Flugzulassungen oder Verkehrszulassungen. Es wurde wieder einmal deutlich, dass zum einem das Referat T4 personell unterbesetzt ist, zum anderen die Mitarbeiter viel zu unflexibel sind, sich nur an Verwaltungsvorschriften festhalten und keine Rücksicht auf die zum Teil immensen wirtschaftlichen Verluste nehmen, die den Unternehmen durch die langen Bearbeitungszeiten entstehen. Wer heute ein neues Flugzeug kauft, muss es zwar vom ersten Tag an finanzieren, kann es aber aufgrund der viel zu langen Bearbeitungszeiten erst nach Wochen in seinem Unternehmen einsetzen. Das es auch anders geht wurde am Beispiel von Zulassungen für die großen Luftfahrtunternehmen wie Lufthansa oder Air Berlin deutlich. Hier geht es anscheinend deutlich schneller.

THB



Auszug aus dem Bericht zum AEI Annual Congress. Der gesamte Bericht kann auf unserer Homepage im Mitgliederbereich nachgelesen werden

Bericht zur AEI Jahreskonferenz in Reykjavik vom 10. – 13.10.2016

An der letztjährigen Konferenz der AEI in Reykjavik, Island nahmen 38 Teilnehmer aus 13 Verbänden weltweit teil.

Wie schon in den vergangenen Jahren waren Ereignisse und Vorfälle in der Luftfahrt, vor allem die massive Unterlaufung bestehender Sicherheitsstandards in der Maintenance mancher Airlines Hauptaugenmerk der Konferenz.

Fred Bruggeman, zu dem Zeitpunkt noch Secretary General der AEI und Delegierter in verschiedenen Gremien der EASA und BPvL-Mitglied schilderte ausführlich die Probleme, die er mit der EASA hatte. Fred ist, wer ihn kennt, ein Kollege, der Probleme beim Namen nennt und dies recht unverblümt und ohne Respekt auf die Stellung des Gegenübers.

Dies ist bei der EASA unangenehm aufgestoßen, wer lässt sich schon gerne seine Fehler und Versäumnisse vorwerfen und endete in der Konsequenz damit, das Fred als „persona non grata“ angesehen wurde und die EASA deswegen die Zusammenarbeit mit der AEI aufgeben wollte.

Erst Freds Rücktritt aus den EASA-Gremien und ein entsprechendes Schreiben des AEI Vorstandes an den Direktor der EASA führten zu einer deutlichen Verbesserung und zur Wiederaufnahme der Gespräche, mehr noch, die EASA möchte die AEI als Gesprächspartner für bestimmte Vorhaben auf Augenhöhe.

Das hat unter anderem schon dazu geführt, dass der Direktor der EASA, ein eindeutiges Bekenntnis zur Partnerschaft mit der AEI bekräftigt hat und ebenso auf der Erhaltung eines unabhängigen starken Prüfsystems abstellt. Dieses Statement ist sowohl auf der EASA Seite, als auch auf der AEI Seite im „Release to Service“ Sommerausgabe in allen Sprache zu lesen. Nach langen Jahren der Bemühungen ein großer Erfolg für die AEI.

Aufgrund der gestiegenen Aufgaben überlegt der Vorstand der AEI, die Aufgaben des Secretary General auf zwei Ämter zu verteilen. Die Entscheidung darüber wird aber voraussichtlich erst 2017 getroffen.

In einem weiteren Punkt erläutert Fred Bruggeman die negativen Auswirkungen von TTIP und CETA auf die Luftfahrt Maintenance. Einer der wesentlichen Punkte dieser Vereinbarungen, die über Wikileaks bekannt wurden, sind die Forderungen, die luftfahrtbehördliche Aufsicht über die Base-Maintenance zu streichen; ein Vorgang, der das unabhängige Prüfwesen überflüssig machen würde. Bereits bei einem ersten AEI Meeting 2016 in Brüssel wurden diese Auswirkungen diskutiert, anschließend hat die AEI mehrere europäische Verkehrsministerien angeschrieben, ohne jedoch ein Feedback zu bekommen.

Der Präsident der AEI, Robert Alway, legt nochmals allen Beteiligten nahe, alle Kraft in die Verhinderung derartiger Vorhaben zu legen, geht es letztendlich doch um den Abbau des unabhängigen Prüfwesens in Europa und letztendlich auch um den eigenen Arbeitsplatz; abgesehen mal davon, welche Signalwirkung dieses auf die anderen Luftfahrtnationen auf der Welt hätte. Er bedankt sich insbesondere beim BPvL, der die Arbeit umfangreich unterstützt hat, sei es durch Mitarbeit in den EASA Workgroups als auch bei den übrigen Projekten.

In diesem Sinne wurde ein umfangreicher Report auf die AEI-Website eingestellt, der den Titel trägt: „Why the licensed Aircraft Engineer is important“. Dieser Report wurde in 9 Sprachen übersetzt, u.a. auch in Deutsch. Sehr interessant zu lesen. Auch bei der Ausarbeitung dieses Reports stand der BPvL dem AEI beratend zur Seite.

In die gleiche Richtung zielt auch ein kurzer Film, der ebenfalls von der AEI in Auftrag gegeben wurde und auf die Website gestellt wurde. Obwohl der Werbeeffect für die AEI erkennbar ist, steht jedoch die Bedeutung der licensed engineers im Vordergrund.

Aber auch weitere erfolgreiche Aktionen kann der AEI auf seine Fahnen schreiben. In einem Fall ging es um umfangreichen Prüfungsbetrug an unterschiedlichen Part-147 Schulen. Von unseren türkischen Kollegen wissen wir, dass ein Mechaniker die Prüfung mit 14 Modulen und ca. 700 Fragen in 7 Tagen erledigt hat, mit dem Ergebnis 100% richtig. Der Mechaniker kannte alle Fragen; es war nur eine Frage des Geldes, die Lizenz zu bekommen.

Die griechischen und bulgarischen nationalen Luftfahrtbehörden haben ca. 1000 Part-66 Lizenzen für türkische Mechaniker basierend auf High-School Diploma ausgestellt. Diese Diplome wurden offensichtlich nicht überprüft, viele sind augenscheinlich am Heim-PC entstanden.

Nachdem die AEI davon Kenntnis erhielt, konsultierte sie die EASA mit diesen Erkenntnissen. Die EASA wurde daraufhin tätig, einige Lizenzen wurden bereits entzogen.

Interessant in diesem Zusammenhang ist der Beschluss der EFTA-Überwachungsbehörde Nr.36/17/COL vom 10.02.17 mit der aufgrund dieser Vorkommnisse allen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten die befristete Auflage gemacht wird, alle Part-66 Lizenzen, die aufgrund von Anerkennungsurkunden des griechischen Part-147 Unternehmen „Hellenic Aviation Training Academy“ ausgestellt wurden, neu zu bewerten.

Auch einige Änderungen an der AEI-Satzung wurden vorgenommen. Dem Antrag auf Verteilung der Arbeit des Secretary General auf 2 Personen wurde einstimmig stattgegeben. Weiterhin wurde beschlossen, dass es in Zukunft individuelle Mitgliedschaften geben soll, jedoch, nach Einwand des BPvL, ohne Stimmrecht. Weiterhin wurde im Executive Board die Funktion des Administrative Executive Officer eingeführt sowie das EB um ein Mitglied erweitert, dessen Aufgaben das EB selber bestimmt. Alle Anträge wurden nach ausgiebiger Diskussion einstimmig beschlossen.

Der vorletzte Tag des Kongresses war geprägt durch eine Vielzahl von Vorträgen. Einen sehr emotionalen Bericht brachte unser Kollege Tommy

Olsen vom norwegischen Verband NHF. Er berichtete über den Hubschrauberabsturz einer EC225 seiner Firma CHC mit 13 Toten und die Auswirkungen dieses Unglückes auf die Mechaniker und übrigen Kollegen. Tommy hat dieses Geschehen von Anfang an mitverfolgen müssen. Bei diesem Unfall hatte sich der Hauptrotor im Fluge komplett vom Rumpf getrennt, auf einem Amateurvideo ist dieses sehr eindrucksvoll zu sehen. Airbus als Hersteller des Typs hat sich bei der Flugunfalluntersuchung in der Zusammenarbeit mit den Untersuchungsbehörden nach Angaben von Tommy Olsen nicht gerade mit Ruhm bekleckert.

AEI Vice President, Ola Blomquist, gab einen beeindruckenden Bericht über die Aktivitäten und Beteiligungen der AEI als Major Stakeholder ab. Die AEI ist in mehreren EASA Komitees an höchster Stelle, u.a. im EASA Advisory Board sowie bei der FAA, der australischen CAA und weiteren nationalen NAA's über verschiedene Mitgliederverbände vertreten. Ola zeigt die aktuellen und zukünftigen Themen auf, mit denen sich der AEI beschäftigt, bzw. beschäftigen wird. Der AEI ist die einzige Organisation, die sich u.a. über ihre Mitgliederverbände um die Belange der Techniker in allen Arbeitsbereichen kümmert. In allen Workgroups der EASA dominiert die Luftfahrtindustrie und die wichtigsten Themen sind stets die Operation und das Handling der Flugzeuge, die Maintenance und die Belange der beteiligten Mitarbeiter werden kaum beachtet. Da steht die AEI häufig allein auf weiter Flur. Aber gemäß der alten Weisheit, wer kämpft, kann verlieren, wer nicht kämpft, hat schon verloren, wird der AEI weiter den Finger in die Wunde legen, auch wenn es manchmal ein Kampf gegen Windmühlen ist.

Ein weiterer interessanter Vortrag wurde von Julian Hall, neuer Head of Maintenance and Production Department der EASA gehalten. Julian Hall selber ist auch heute noch lizenzierte Prüfer. Er stellte in seinem Vortrag die aktuellen Arbeitsgruppen und die neuen zukünftigen Themen der EASA vor und gab dem Auditorium Tipps zur Kommentierung der geplanten Änderung, z.B. bei den Basic Regulations, deren Kommentierungsphase Anfang 2017 endet. Julian Hall verfügt über einen Stab von 60 Mitarbeitern plus Unterstützungspersonal aus den verschiedenen nationalen Behörden. Er begrüßt und unterstützt die Zusammenarbeit mit der AEI und erwartet ein umfangreiches Feedback von den Mitgliedern, zusammengefasst und gebündelt über das AEI Board.

Ein Thema, was den Kongress noch beschäftigte, war die Verwendung der Gelder, die zwecks einer Klage beim europäischen Gerichtshof von den Mitgliedsverbänden gespendet wurden. Auch der BPvL hatte sich mit einer nicht unerheblichen Summe daran beteiligt. Da es aber nicht mehr zu einer Klage kommt, weil nach einem entsprechenden Schreiben des beauftragten Anwalts an die EASA diese einknickte und die geforderte Stellungnahme von der EASA veröffentlicht wurde, steht die gesammelte Summe zur Verfügung.

Auf unseren Vorschlag hin, der auch so akzeptiert wurde, soll jeder Verband, der gespendet hat, selber entscheiden, was mit seinem anteiligen Betrag geschehen soll. Die Beträge, auf deren Rückzahlung Verbände verzichten, soll auf einem zweckgebundenen Sperrkonto angelegt werden, und für ähnliche Vorhaben Verwendung finden.

Am letzten Tag der Konferenz, an dem Thomas und ich wegen der Flugverbindung nicht mehr teilnehmen konnten, wurde die Wahl des EB und des Präsidenten durchgeführt, nachdem Robert Alway seinem Posten als Präsident zur Verfügung gestellt hatte. Zum neuen AEI Präsident wurde Paul Gousins vom Australischen Verband gewählt.

Der nächste Kongress 2017 findet in Lissabon statt, 2018 ist noch offen und 2019 ist geplant, den Kongress während der Oktoberfestzeit nach München zu holen.

Norbert Beuing



**MIT JEDEM TAG STEIGT DIE WAHRSCHEINLICHKEIT,
DASS DIE KLINGONEN ALS ERSTE DIE LANDERECHTE
AUF DEM BERLINER FLUGHAFEN BEKOMMEN.**

“The time machine” oder Neues vom Part ML

Während der letzten Sitzung zur Entwicklung der AMC zum Part ML, sind wir auf ein Problem gestoßen, das wir bis jetzt nicht endgültig beantwortet haben.

TBO=Time Between Overhaul

Diese Zeiten werden vom Hersteller (TC-Holder) oder in SB, SI o.ä. veröffentlicht und festgelegt. Besonders im Fokus stehen hier die Kolbenmotoren, die überwiegend ohne Fleet-TBO betrieben werden.

Meist wird “Flight time” oder “accumulated hours” als Grundlage herangezogen. Keiner weiß jedoch richtig, was damit gemeint ist, da weder TC-Holder noch Motorenhersteller eine Vorgabe machen.

In den USA, woher die meisten Flugzeuge kommen, ist in jedem Flugzeug ein Hobbs-Meter eingebaut. Dies ist ein rein elektrischer Stundenzähler. Bei Einfuhr in die EU wird dieser aber meist ausgebaut, da er nicht vorgeschrieben ist und verwendet wird.

Dokumentiert wird in der EU nur die Zeit zwischen Abflug und Ankunft im Bordbuch (reine Flugzeit). In gewerblichem Betrieb wird zusätzlich noch die Blockzeit im Tec-Log verwendet.

Und selbst wenn ein Hobbs-Meter (z.B. für Flugschulen oder Vercharterer) nachgerüstet wird, so kann es angeschlossen werden an:

- Elektrischer Hauptschalter
- Öldruckschalter (am häufigsten benutzt)
- Staurohr
- Bodensicherheitsschalter (böse Falle, falls Avioniker ihre Prüfungen im aufgebockten Zustand machen, ohne die Sicherung zu ziehen).

Machen wir mal eine Rechnung

Voraussetzung: 2400 Std TBO, 1600 Flüge, Flug je 1,5 Std.

Erste Rechnung mit Hobbs-Meter:

1600mal erreicht der Öldruck 30 PSI – die Uhr läuft bis 2400 Std TBO

Zweite Rechnung Blockzeit:

1600mal warmlaufen a 10 min + 2400 Std TBO = 2666,6 Std

Dritte Rechnung reine Flugzeit:

1600mal warmlaufen a 10 min + Rollen zum Startpunkt 5 min + 2400 TBO = 2800 Std

Alleine bei dieser Rechnung haben wir Unterschiede in den Laufzeiten von 400 Std. Falls die Flüge kürzer ausfallen, wird die Differenz noch größer. Da auch die Motorenhersteller keinerlei Angaben machen, befinden wir uns hier in einer Grauzone.

Klar, das europäische System hat sich bewährt, und es ist meines Wissens aus diesem Grund noch kein Flugmotor ausgefallen. Wir haben deshalb auch keinen Flugmotor freigegeben, der eigentlich luftuntüchtig war. Aber es ist nur eine Frage der Zeit, bis sich die EASA mit diesem Problem beschäftigt und dann könnte es ein böses Erwachen geben, zumal darüber schon diskutiert wird.

Um dem vorzubeugen, sollten wir als AEI/BPvL einen einheitlichen Standpunkt einnehmen. Wer also Anregungen oder Vorschläge hat, möge sich unter rolf.mailaender@bpvl.de melden.

Ich werde versuchen, unser bereits eingeführtes System mit der reinen Flugzeit weiter beibehalten zu dürfen, aber ohne gute Argumente, stehe ich auf einsamer Flur.

Rolf Mailänder

Jubilare zweites Halbjahr 2016 und erstes Halbjahr 2017

10 Jahre Mitgliedschaft

Cyrius-Wolfgang Thimm, Michael Hager
Martin Gauding

15 Jahre Mitgliedschaft

Roland Klöpfer, Stephan Rousseau
Henning Christen, Bill Kleinbram
Michael Kunze

20 Jahre Mitgliedschaft

Matthias Geiger, Falko Berner
Rolf Mailänder, Thomas Bartmann
Olaf Kielstein, Harald Zimmermann
Mario Heß

25 Jahre Mitgliedschaft

Arnim Baldig, Hansjörg Streifeneder
Friedhelm Schwarz, Reiner Herrmann
Wolfgang Krombach, Bernd Krämer
Steffen Herrmann, Martin Birkmann
Albert Isara, Gerhard König
Gerhard Neef, Helmut Müller
Wolfgang Hanes, Christian Tank
Bruno Ziegert, Burkhard Noll
Josef Schmitt

30 Jahre Mitgliedschaft

Ulrich Lehmann, Josef Malter
Jochen Corcilus, Klaus Siegmanski

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

Neue BPvL E-Mail-Adressen

Das System der Vergabe für die BPvL E-Mail-Adressen hat sich letztes Jahr geändert. Die E-Mails vom Vorstand und allen Mitglieder, die in unserem Verband eine Funktion ausüben und hierfür über eine BPvL E-Mail-Adresse verfügen, werden jetzt nach dem folgenden System vergeben:

vorname.nachname@bpvl.de

Die alten E-Mail-Adressen wurden zum Jahreswechsel gelöscht.

Neue Vereinsnummer und zuständiges Amtsgericht

Mit Eintragung der geänderten Satzung hat sich auch das für uns zuständige Amtsgericht und unsere Vereinsnummer geändert. Der BPvL wird jetzt unter der Nummer 502257 beim Amtsgericht Köln geführt.



Neulich

(Mit herzlichen Grüßen von Steffi Wolff)

Klasse 4a

Mit dem Gehirn
denkt man,
dass man denkt.
Außerdem wird es für die
Kopfschmerzen ge^abraucht. |
Es sitzt im Kopf direkt hinter
der Nase. Wenn man niest, ^{tr}öpft es.
Das Gehirn ist ein sehr
em^rfindliches Organ. |
Die meisten Leute ^{*k} benutzen es
deshalb nur ganz selten! |

Gut gemacht!

Termine

| | |
|---------------------|-----------------------------------|
| 05.04. bis 08.04.17 | AERO in Friedrichshafen |
| 22.04.2017 | Offene Vorstandssitzung in Kassel |
| 21.10.2017 | Jahreshauptversammlung in Gera |