BPvL

Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
02/18

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2018

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 Aachen	S. 5
Gefährdung der Sicherheit in der Luftfahrt durch permanenten Personalmangel in der Technik	S. 6
Flugzeugwartung unter Zeitdruck (Beitrag bei RTL und NTV)	S. 8
Stellungnahme des LBA zum Artikel von RA Frank Dörner	S. 11
Die Zukunft des BPvL	S. 14
Reaktionen auf den AEI Press Release	S. 16
Paul Cousins	S. 20
Umfrage zur möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Kerosin JET-A1	S. 22
Jubiläen	S. 23
Internes	S. 24
Letzte Meldung	S. 26
Neulich	S. 27
Termine	S. 28

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker thomas.becker@bpvl.de

Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Heute haltet ihr die möglicherweise letzte Prüferinfo in den Händen. Wenn ihr euch die Liste der heutigen Autoren auf Seite 3 anschaut, werdet ihr verstehen, wie das gemeint ist. Auch mein Bericht zur Zukunft des BPvL ab Seite 14 widmet sich diesem Thema.

Der akute Personalmangel an qualifiziertem und lizensierten technischen Personal zeigt langsam aber sicher seine Auswirkungen. Den Hilferuf eines Mitgliedes über die Belastungen am Arbeitsplatz habe ich ab Seite 6 zusammengefasst.

Zum selben Thema ist auch der Bericht des bekannten Luftfahrtjournalisten Ralf Benkö zu sehen, der Ende Juli in den Hauptnachrichten von RTL und NTV gesendet wurde. Aufgrund der vielen Flugausfälle, die im Sommer in allen Nachrichten behandelt wurden, hatte sich Herr Benkö im Rahmen seiner Recherchen auch mit dem BPvL in Verbindung gesetzt. Hintergrund waren Meldungen von Piloten, dass die vielen Flugausfälle nicht immer nur durch Personalengpässe bei den Besatzungen oder Streiks verursacht werden, sondern viele Maschinen aufgrund technischer Probleme gar nicht erst zum Flugbetrieb bereitgestellt werden.

Im Rahmen dieser Gespräche haben wir auch über die großen AEI-Themen sowie die Pressemitteilung und das Schreiben an die zuständige EU-Kommissarin Frau Violeta Bulc gesprochen. Auch darüber wird in dem Fernsehbeitrag berichtet.

Die Reaktionen der EASA und vom LBA zu der AEI-Pressemitteilung sind ab Seite 16 nachzulesen.

Aufgrund des Berichtes von RA Frank Dörner über die ARC-Nachprüfung (auch veröffentlicht in der letzten PI) sowie der damit verbundenen Anfragen an das LBA, sah sich das LBA dazu veranlasst eine Stellungnahme zu veröffentlichen. Die Stellungnahme ist ab Seite11 nachzulesen.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am

Samstag, den 20. Oktober 2018

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

Novotel
Peterstr. 66
52062 Aachen

Unter dem Stichwort „Jahreshauptversammlung BPvL“ können vergünstigte Zimmer (EZ und DZ) unter Telefon 0241-5159100 oder per E-Mail an aachen.reservierung@accorhotels.com aus dem Abrufkontingent gebucht werden.

Nicht abgerufene Zimmer gehen am 01.10.18 wieder in den normalen Verkauf.

Wer sich anmeldet, bitte auch eine kurze Info per E-Mail an thomas.becker@bpvl.de.

Gefährdung der Sicherheit in der Luftfahrt durch permanenten Personalmangel in der Technik

Letzten Monat erreichte mich der Hilferuf eines Kollegen, der bei einer größeren deutschen Airline in der Technik arbeitet. Die Nachtschicht ist permanent personell unterbesetzt, die Maschinen müssen aber trotzdem am nächsten Morgen zum Flugbetrieb fertig sein. Interne Beschwerden über das eigene Qualitätssystem blieben bisher ohne Wirkung.

Der Kollege berichtete, dass z.B. das 4-Augen Prinzip bei größeren Triebwerkskontrollen (in der Nachtschicht) komplett ausgehebelt wird, weil es schlichtweg keinen zweiten Mann gibt. Selbst für den danach nötigen Triebwerkstandlauf ist es fast unmöglich einen zweiten Mann zu bekommen. Kollegen, die aus der Not heraus den Standlauf alleine gemacht haben, wurden danach, berechtigterweise, von der Flugkontrolle abgemahnt.

Nötige vorbeugende Pflege der Maschinen findet quasi nicht mehr statt. Wenn früher bei einem Check eine Undichtigkeit in der Hydraulik festgestellt wurde, wurde ein entsprechendes Troubleshooting durchgeführt, ein O-Ring gewechselt, eine Leitung nachgezogen etc. Heute wird man erst tätig, wenn das Öl bereits aus der Cowling läuft.

Dass dieses Phänomen inzwischen nicht nur in Deutschland, sondern bei fast allen Airlines in Europa zu finden ist, haben wir in der Vergangenheit in den Berichten zu unserer Arbeit im AEI thematisiert.

Einige Airlines versuchen hier mit den „Certified Mechanics“ gegenzusteuern, was aber auch nicht den EASA-Regularien entspricht. Einzig die Bereitschaft selber entsprechendes Personal auszubilden und danach auch vernünftig zu bezahlen, kann hier langfristig Abhilfe schaffen.

Es gibt im Augenblick noch genügend ausgebildete Techniker, aber die sind inzwischen bei Leiharbeitsfirmen beschäftigt, da sie hier inzwischen mehr verdienen, als in einem festen Arbeitsverhältnis bei einer Airline. In der Not sind die Airlines bereit, diese höheren Personalkosten für Leiharbeitskräfte zu bezahlen, aber beim eigenen Personal wird mit Hinweis auf die niedrigeren Ticketpreise der Konkurrenz an der Gehaltsschraube (nach unten) gedreht.

Der besagte Kollege hat ständig Angst, dass irgendwann mal etwas Schlimmes passiert und er das Release to Service unterschrieben hat und damit ist er nicht alleine. Wer jemals in einen tödlichen Flugunfall verwickelt war kann nachvollziehen, was dann in einem vorgeht, wenn die Staatsanwaltschaft kommt und die technischen Unterlagen des Luftfahrzeuges beschlagnahmt.

Hinzu kommt dann noch die reißerische Berichterstattung in unseren Medien. Ich denke da nur an den SPANAIR Absturz vor einigen Jahren, bei denen die (unschuldigen) Techniker mit ihren Familien von der Polizei geschützt werden mussten, nachdem entsprechende falsche Berichte und die Namen der Techniker in der Presse veröffentlicht worden sind.

Es gab schon Gerichtsurteile, bei denen der Prüfer verurteilt worden ist, weil er sich nicht an die EASA-Regularien gehalten hat, selbst wenn es im von der zuständigen Behörde genehmigten MOE so beschrieben war. Die Begründung des Gerichts lautete: *Sie sind der Prüfer, Sie sind der ausgebildete Spezialist, Sie haben gewusst, dass Sie gegen EASA-Regularien verstoßen*.

Und immer daran denken, der Prüfer haftet mit seiner persönlichen Lizenz und seinem Privatvermögen. Selbst wenn eine Versicherung zuerst in die Leistung eintritt, wird sie hinterher versuchen sich das Geld vom Verursacher (vom Gericht verurteilter Prüfer) wieder zu holen.

Hoffen wir, dass nicht erst wieder etwas Schlimmes passieren muss, bevor der Wahnsinn mit den immer billiger werdenden Ticketpreisen ein Ende hat.

Der Kollege sucht sich inzwischen einen anderen Arbeitsplatz, damit er in Zukunft wieder so arbeiten kann, wie es seinem Verständnis von Sicherheit in der Luftfahrt entspricht.

Der AEI ist seit Jahren an diesem Thema dran und hat auf EASA-Ebene auch schon einiges erreicht. Wir sammeln aber weiterhin Beispiele, bei denen im täglichen Betrieb eklatant gegen bestehende Vorschriften gearbeitet und damit die Sicherheit in der Luftfahrt wissentlich gefährdet wird.

Der AEI hat angeboten, diese Beispiele anonymisiert an die EASA weiterzuleiten. Wer also mit seinem internen Qualitätssystem oder Gesprächen mit der technischen Leitung zu keinem Ergebnis kommt, kann seine Geschichte auch an den Vorstand schicken, der diese dann an den AEI weiterleitet.

Flugzeugwartung unter Zeitdruck: Insider warnt vor Sparmaßnahmen bei Airlines

Wenig Zeit für Kontrolle der Maschinen

Flugzeuge gelten als die sichersten Verkehrsmittel überhaupt. Damit die Fluggäste heil ankommen, sind jede Menge Kontrollen und Wartungsarbeiten nötig. Laut einer Forsa-Umfrage im Auftrag von RTL glauben 82 Prozent der Deutschen, dass die Maschinen, die hierzulande starten, ordnungsgemäß gewartet sind. Allerdings stehen Wartungstechniker immer mehr unter Zeitdruck.

Ein Wartungstechniker packt aus

Im Video erzählt einer davon, was er tagtäglich bei der Arbeit erlebt. "Es wird gesagt: schnell, schnell, schnell. Morgen Früh muss die Maschine fliegen, es ist egal, wie", erzählt der Mann dem RTL-Reiseexperten Ralf Benkö. Weil Zeit und Arbeitskräfte knapp kalkuliert sind, können wichtige Sicherheitsstandards oft nicht eingehalten werden. Teilweise schrauben sogar Techniker an Maschinen herum, für die sie gar keine Lizenz haben.

Was wird überhaupt kontrolliert, bevor ein Flugzeug abheben darf?

Vor jedem Start müssen die Cockpit-Besatzung und die Flughafenmechaniker einen "Pre-Flight-Check" durchführen. Dabei geht der Pilot einmal außen um das Flugzeug herum und prüft die Maschine auf sichtbare Beschädigungen oder Auffälligkeiten. Das dauert laut "Lufthansa Technik" je nach Maschine 15 bis 60 Minuten. Wenn dabei ein Schaden gefunden wird, der nach Ansicht des Piloten die Sicherheit des Flugs gefährden könnte, muss das Problem vor dem nächsten Abheben behoben werden.

Einmal am Tag gibt es zusätzlich eine größere Kontrolle, den "Ramp-Check". Dabei wird das Flugzeug gründlich von innen und außen kontrolliert. Die Techniker schauen sich auch die Reifen und Bremsen genauer an, prüfen die Triebwerke und Tragflächen und füllen, wenn nötig, Öl und Hydraulikflüssigkeit nach. Auch die Sauerstoffversorgung in der Kabine, die Feuerlöscher und das Cockpit werden noch mal genau unter die Lupe genommen. Wenn irgendwo ein Defekt gefunden wird, kümmern sich die Techniker sofort darum und tauschen das beschädigte Teil aus.

So läuft es zumindest idealerweise. Weil der Preiskampf zwischen den Fluggesellschaften aber immer härter wird, versuchen die Airlines zu sparen, wo es nur geht. Bei einer internen Studie einer großen europäischen Airline kam heraus: Auf Hinflügen werden viel weniger Defekte gemeldet als auf Rückflügen. 85 Prozent der Schäden treten angeblich erst auf, wenn das Flugzeug wieder zuhause ist. Im Heimatflughafen können die Schäden viel leichter und günstiger repariert werden als im Ausland. Deshalb fliegen die Piloten anscheinend weiter, wenn es irgendwie geht.

Wird Fliegen dadurch unsicherer?

Grundsätzlich ist die Sicherheit der Fluggäste nicht in Gefahr, meinen Experten. Moderne Flugzeuge haben jede Menge Reservesysteme, die im Notfall einspringen können. Trotzdem haben die vorgeschriebenen Kontrollen ihren Sinn. Sie sollen garantieren, dass nichts übersehen wird. "Wir sollten nicht noch mehr an diesen Sicherheitsnetzen herumsägen", warnt auch der Verkehrspilot Ralph Eckhardt. Wenn zu wenige Mitarbeiter zu viele Flugzeuge in zu kurzer Zeit auf Vordermann bringen sollen, kann sich jeder vorstellen, wie schnell Fehler passieren können.

Der Filmbeitrag ist in der RTL-Mediathek und kann unter dem folgenden Link angeschaut werden:
https://rtlnext.rtl.de/cms/flugzeugwartung-unter-zeitdruck-insider-warnt-vor-sparmassnahmen-bei-airlines-4199230.html?c=d0ba

Quelle: RTL Mediathek

Stellungnahme des LBA zum Artikel von RA Frank Dörner zum Thema „ARC-Erneuerung /Verlängerung erfordert Prüfung sämtlicher AD's/LTA's"

Sehr geehrter Herr Dörner

die Veröffentlichung auf der Internetseite ihrer Kanzlei für Luftrecht „air-law.de" rief einige Verunsicherungen bei dem Personal hervor, das Prüfungen der Lufttüchtigkeit zur Ausstellung eines Airworthiness Review Certificate (ARC) durchführt. Das belegen verschiedene Anfragen beim Luftfahrt-Bundesamt, als auch bei ihnen, wie sie mir im Gespräch mitteilten. Wir wollen im Folgenden zum Umfang dieser Prüfungen Stellung nehmen.

Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes zum Umfang der Prüfungen der Lufttüchtigkeit zur Ausstellung eines Airworthiness Review Certificate (ARC)

Der Ablauf, der Umfang und die Dokumentation einer Prüfung zur Ausstellung eines ARC sind im CAME bzw. MOE einer dazu berechtigten CAMO bzw. eines Teil-145 / Teil M/F Betriebes in Verfahrensanweisungen festzulegen.

Diese Verfahrensanweisungen und ihre Revisionen sind genehmigungspflichtig. Das Luftfahrt-Bundesamt prüft deren Übereinstimmung mit dem geltenden Luftrecht und genehmigt diese. Das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit der genehmigten Betriebe ist verpflichtet, die Prüfungen entsprechend diesen Verfahren durchzuführen.

Der Paragraf M.A.710 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und zugehöriges AMC-Material geben Aufschluss über den Mindestumfang der durchzuführenden Prüfungen, der sich in den entsprechenden Verfahrensanweisungen widerspiegeln muss. Neben einer physischen Prüfung ist eine Dokumentenprüfung durchzuführen. Die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfungen ist vollständig zu dokumentieren. Die Dokumentation der Prüfung erfolgt anhand von betriebsinternen Formularen, die Bestandteil dieser Verfahrensanweisungen sind.

Während der Lufttüchtigkeitsprüfung sind alle relevanten Systeme und Dokumente vollständig zu prüfen. Aus den verschiedenen Dokumenten, die die Lufttüchtigkeit belegen (Liste der lebensdauerbegrenzten Komponenten, LTA-

Status Listen, SB-Status Listen etc.), sind mindestens Stichproben der darin enthaltenen Maßnahmen zu nehmen, die auf ihre ordnungsgemäße Durchführung zu überprüfen sind. Der Begriff der „Vollständigkeit“ im Paragraf M.A.710 (a) richtet sich an die vollständige Prüfung aller Dokumentenarten – nicht an deren Inhalte. Das AMC M.A.710 (a) legt fest, dass in den jeweiligen Dokumenten mindestens Stichproben zu entnehmen sind, die auf ordnungsgemäße Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu prüfen sind.

Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass das AMC M.A.710(a) ein akzeptables Nachweisverfahren festlegt, das – sofern es vom Antragsteller im Rahmen seiner betrieblichen Verfahren entsprechend umgesetzt wird – von der zuständigen Stelle als Nachweis der Einhaltung der zugehörigen Vorschrift als ausreichend zu betrachten ist („acceptable means of complicance“, vgl. https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means- compliance-amcs-and-alternative-means-compliance-altmocs).

Die Stichprobenmenge und wie diese Stichproben auszuwählen sind, ist in den Verfahrensanweisungen zur Durchführung einer Lufttüchtigkeitsprüfung festzulegen. Abhängig vom Einzelfall genehmigt das Luftfahrt-Bundesamt grundsätzlich Verfahrensanweisungen, in denen die Stichprobenmenge mindestens den Zeitraum bis zur vorangegangenen Lufttüchtigkeitsprüfung vollständig abdeckt (100 % - Prüfung). Gegebenenfalls sind weitere Stichproben aus vorangegangenen Zeiträumen zu nehmen. Alle im letzten Zeitraum durchzuführenden Maßnahmen (z.B. LTA‘s) sind auf ordnungsgemäße Durchführung anhand vorhandener Dokumente und stichprobenartig am Luftfahrzeug zu prüfen.

Die Rolle des Personals zur Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARS) ist zudem näher in dem GM M.A.710 beschrieben. Es kann eigenständig entscheiden, darüberhinausgehende Prüfungen vorzunehmen, sofern es das für erforderlich hält. Es kann sich auf die ordnungsgemäße Durchführung vorangegangener Prüfungen verlassen, sofern diesbezüglich keine Zweifel (u.a. aufgrund der vorliegenden Dokumente für das Luftfahrzeug) bestehen.

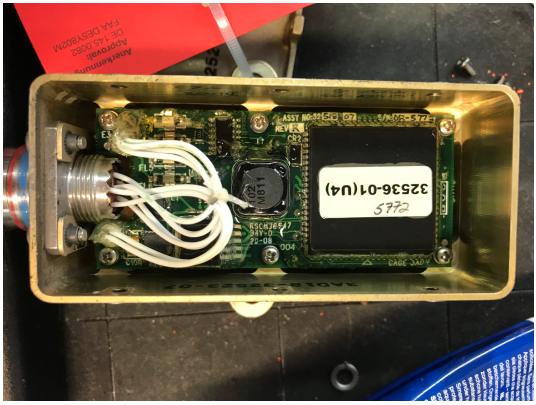
Die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch das ARS bestätigt, dass das betreffende Luftfahrzeug auf der Grundlage des Umfangs der durchgeführten Prüfung und der Tatsache, dass dem ARS keine die Luftsicherheit gefährdenden Umstände bekannt sind, zum Zeitpunkt der Prüfung als lufttüchtig betrachtet wird.

Es bleibt in der Verantwortung des Halters bzw. seiner mit der Führung der Lufttüchtigkeit beauftragten CAMO, dass das Luftfahrzeug vollumfänglich und zu jedem Zeitpunkt lufttüchtig ist (GM M.A.710 letzter Satz).

Wir hoffen mit unseren Ausführungen zu mehr Rechtssicherheit beim Airworthiness Review Staff beizutragen. Es bestehen daher keine Einwände dieses Schreiben an interessierte Kreise weiter zu geben oder es vollständig auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Carsten Konzock
(Stabsstelle Behördenleitung – Referent Technik)



DCU eines PWC 206 Triebwerks.
Größe einer Zigarettenschachtel. Inhalt: eine Platine, ein Stecker.
Einkaufspreis 21.000 $

Die Zukunft des BPvL

Die großen Hersteller melden jedes Jahr neue Rekordverkäufe und in der Fachpresse steht nur zu lesen, wo denn all die Piloten herkommen sollen, die diese Maschinen dann fliegen sollen? Aber habt ihr auch schon mal darüber gelesen, wer die Instandhaltung machen soll? Es braucht üblicherweise mehr Techniker als Besatzungen um ein Flugzeug sicher in die Luft zu bekommen.

Dieses viel größere Problem wird erstmal totgeschwiegen bzw. nicht in der Öffentlichkeit diskutiert. Tatsächlich arbeiten aber die großen Hersteller und Lobbyverbände schon seit vielen Jahren daran dieses Problem zu lösen, leider aber mit falschen Schwerpunkten und das geht dann zu Lasten der Sicherheit in der Luftfahrt.

Wenn ihr euch die Änderungen im Prüfwesen seit Bestehen der EASA einmal näher anschaut, sollte euch klar sein, was damit gemeint ist.

Reduzierung der Eingangsvoraussetzungen für den Prüfer, modulare Ausbildung verteilt auf viele Jahre, Cat-A Lizenz schon ein Jahr nach Beendigung der Lehre, B3, B2 Light, Part M Light, oder Einsatz von sogenannten „Qualified Mechanic“ sind nur einige „Highlights“ dieser Anstrengungen. Alles ist darauf ausgerichtet so wenig Kosten wie möglich zu verursachen, aber der Sicherheitsstandard, den wir uns in vielen Jahren erarbeitet haben wird dabei auf der Strecke bleiben.

Die Luftfahrt rühmt sich damit das sicherste Verkehrsmittel zu sein, aber die Statistik erfasst hier nur die großen Verkehrsflieger. In der General Aviation hat die Zahl der Flugunfälle leider stark zugenommen, möglicherweise auch Dank der „tollen“ Änderungen der Regularien. Entsprechende Berichte dazu konnte man in den Medien bereits lesen.

Was hat das alles mit der Zukunft des BPvL zu tun?

Der BPvL wird gebraucht, heute mehr denn je, aber wenn seine Existenz ausschließlich von der Arbeit zweier Vorstandsmitglieder abhängt, stelle ich mir die Frage, ob das unter diesen Voraussetzungen überhaupt noch Sinn macht und ob es nicht doch besser wäre den Verband aufzulösen.

In einigen Jahren werde ich in Rente gehen und brauche spätestens dann einen Nachfolger. Ehrlich gesagt, sehe ich im Augenblick niemanden, der dafür in Frage kommt. Die Einzigen die den Vorstand, und das waren weniger als eine Handvoll, in den letzten Jahren bei der Verbandsarbeit unterstützt haben, sind entweder genauso alt wie ich oder sogar schon älter.

Unser ältestes Mitglied ist inzwischen 92 und gut ein Drittel der Mitglieder sind bereits über 60 Jahre alt. Das liegt auch daran, dass es niemand schafft seine jungen Kollegen von der Mitgliedschaft im BPvL zu überzeugen, oder es aus Bequemlichkeit heraus es erst gar nicht versucht.

Ich habe das immer wieder auf vielen Versammlungen thematisiert, ohne Nachwuchs hat der BPvL keine Zukunft. Wer soll zukünftig die Stimme für die Technik sein, wenn es den BPvL nicht mehr gibt? Wir sind im Augenblick der einzige Verband in Deutschland, der dies tut.

Wo ist dann die Stimme aus der Technik, wenn es um die großen Probleme in der Luftfahrt geht? Der AEI als unsere Dachorganisation braucht die Unterstützung aus den nationalen Verbänden der EASA-Mitgliedsstaaten sonst wird es das unabhängige Prüfwesen bald nicht mehr geben.

Wollen wir das Feld wirklich den großen Lobbyverbänden überlassen, die nur ihren EBIT auf Kosten der Sicherheit in der Luftfahrt, im Sinn haben?

Stellt euch diese Zukunft vor und überlegt was ihr dagegen tun möchtet.

Hoffen wir, dass nicht eine der nächsten JHV nicht auch gleichzeitig die Versammlung zur Auflösung des BPvL ist. Ihr habt es in der Hand, dies zu verhindern. Wie das geht, sollte jeder von euch wissen.

Reaktionen auf den AEI Press Release

Anlässlich des AEI Press Release mit dem Bericht über das Schreiben an die EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, zur Verschlechterung der Sicherheitsstandards durch Nichteinhaltung der europäischen Sicherheitsstandards in der Luftfahrt, hat ein Journalist eine schriftliche Anfrage zu den Vorwürfen an die EASA gerichtet und danach das LBA mit der Antwort konfrontiert.

Aufgrund der unterschiedlichen Statements, die sich nicht ganz mit den Informationen des AEI decken, wurden dem AEI und dem BPvL die Schreiben zur Verfügung gestellt.

Interessant dabei, dass beide Behörden die Vorwürfe des AEI als tatsächlich illegale Praxis bestätigen und beide dazu auffordern, dass jeder der Kenntnis von solchen Vorgängen hat, diese gegenüber den Behörden, auch anonym, zur Anzeige bringen soll.

Die EASA nennt in ihrer Antwort in diesem Zusammenhang Deutschland als eines der Länder, die aufgrund eines Audits ein entsprechendes Finding bekommen haben. Dies deckt sich auch mit den Informationen, die dem AEI vorliegen.

Dem widerspricht das LBA allerdings mit Nachdruck und verwahrt sich gegen den Vorwurf, dass diese Praxis in Deutschland vom LBA toleriert werden würde.

Hier die Antwort der EASA:

EASA is aware of the AEI letter sent to Commissioner Bulc.

The role of EASA is to verify if the Member States implement the European common rule appropriately. We do it through a so-called standardisation process (essentially via inspections).

If "findings" (or irregularities) are found during the standardisation and maintenance processes, these are addressed by the Competent Authorities which is the National Aviation Authority of the Member State in question. Germany for example is working on a corrective action plan which will be verified by EASA once finished.

In the case mentioned by AEI, EASA published information for Member States to help them better understand the applicable EU rules for standardisation inspections based on the feedback received, including feedback from AEI and other stakeholders.

As all stakeholders, AEI is invited to report any non-compliance activities which might harm aviation safety to the respective Competent Authority. In case of malpractices, EASA is also interested to receive any evidence of it and is open to discuss the subject with AEI directly or within the responsible consultative body of which AEI is a permanent member.

Best regards,

Communication and Quality Department
European Aviation Safety Agency

Mit dieser Antwort ist das LBA kontaktiert worden und hier ist die Antwort:

vielen Dank für Ihre untenstehende Anfrage. Folgendes können wir Ihnen mitteilen:

Die durch AEI angeprangerte Vorgehensweise von Instandhaltungsbetrieben die Arbeiten durch unqualifiziertes Personal durchführen und dann hinterher durch einen einzigen vorher nicht involvierten Freigabeberechtigten (unglücklicherweise von AEI „Prüfer“ genannt) aus der Ferne abschließen zu lassen, ist nicht vorschriftenkonform und wurde und wird in Deutschland nicht angewendet geschweige denn durch das LBA toleriert.

Die von der AEI beschriebene Praxis in Deutschland ist nicht legal und wurde und wird daher auch nicht angewendet. Allerdings enthält die zu Grunde liegende Vorschrift (EU) 1321/2014 der EU-Kommission eine gewisse Arbeitsteiligkeit durch unterschiedliche Kategorien von freigabeberechtigtem Personal mit unterschiedlichen Qualifizierungen, die selbstverständlich in Deutschland umgesetzt ist.

Sofern der AEI oder einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Instandhaltungsbetrieben tatsächlich konkrete Hinweise auf die angeprangerte Praxis vorliegen, sollten sich sowohl der Verband AEI als auch Einzelpersonen umgehend - auch anonym - an das LBA wenden. Das LBA geht gegen rechtswidrige Praktiken umgehend vor und unterbindet diese.

Die EASA geht in Ihrer Stellungnahme überhaupt nicht auf die tatsächlichen Vorwürfe der AEI ein und spricht vielmehr über den generellen Standardisierungsprozess. Im Rahmen dieses Prozesses ist zwar ein Finding der EASA gegenüber dem LBA in Bearbeitung, dieses hat jedoch inhaltlich überhaupt nichts mit dem von der AEI vorgebrachten Vorwurf von „Fern-Releasen“ zu tun.

Die Abarbeitung des (inhaltlich nicht passenden) Findings erfolgt innerhalb von den mit der EASA abgestimmten Fristen. Hierbei geht es jedoch um einen formalen Schritt innerhalb der Freigabesystematik zu dem sich die Interpretation der EASA bei gleich gebliebener Vorschriftenlage geändert hat.

Zu keinem Zeitpunkt war die Qualifikation von an der Instandhaltung beteiligten Personen Gegenstand irgendwelcher Diskussionen bzw. Findings der EASA gegenüber dem LBA.

Dem durch die Stellungnahme der AEI und der EASA erweckten Eindruck, dass in Deutschland die Instandhaltung von Luftfahrzeugen unsicher ist, widersprechen wir als LBA ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Cornelia Cramer
LBA Sachgebietsleiterin
Stabsstelle Behördenleitung - Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit ...

Größtes Problem bei diesem Thema ist wohl auch die unterschiedliche Interpretation/Übersetzung der Begriffe „Verify“ und „Qulification“ wie wir aus einer weiteren Antwort einer europäischen Luftfahrtbehörde entnehmen konnten.

Auch aus diesem Grund hat die EASA die in ihrer Stellungnahme angeführte Information „EASA policy on Certificates of Release to Service for aircraft maintenance and associated responsibilities of maintenance organisations and CAMOs “ vom 17.12.2015 veröffentlicht (Nachzulesen unter FAQ auf der EASA Website). Anscheinend reicht das aber immer noch nicht aus, denn ist wird weiterhin dagegen gearbeitet.

AEI Annual Congress 2018

Der AEI Annual Congress findet dieses Jahr in Stockholm statt. Norbert und ich werden vom 18.09. bis 22.09. für den BPvL dabei sein.

Der AEI-Press Release und die Reaktionen darauf in den einzelnen EASA-Mitgliedsstaaten werden eines der Hauptthemen sein. Der AEI wird nicht lockerlassen und weitere Aktionen sind geplant, die in Stockholm besprochen werden sollen.

Paul Cousins 1967-2018

It is with sadness that AEI has to announce the death of Paul Cousins.

Paul worked tirelessly over many years for both ALAEA (Australian Licensed Aircraft Engineers Association) as well as AEI (Aircraft Engineers International). Indeed, Paul was serving as AEI's President when he had to stand down for health reasons in 2017.

Paul's contributions during his years of dedicated and selfless service were wide and varied. He was a strong, inspirational leader and a great ambassador for our profession and aviation safety. Paul worked relentlessly to promote not just the Licensed Aircraft Maintenance Engineer but also stood strong against rampant commercialism which ultimately undermines safety and standards.

Paul also had a rare ability to be able to enthuse an audience with his clear, direct and unambiguous words when delivering a vital safety message. Paul applied a hard but fair approach to the challenges the aviation industry put in his way yet always had time to discuss the engineers licence and aviation issues more generally with members.

Paul's wisdom, integrity and professionalism ensured he was highly respected by AEI members all over the world. The aviation industry is safer, partly due to Paul's efforts and passion. His contributions to this end will not be forgotten.

Sadly, another of the few has flown off into the sunset and for those who knew him, our lives will be the poorer for it and he will be sadly missed. Paul was a big man, with a big heart and it was a privilege to have known him.

Paul Cousins – Husband, Father, Friend, Colleague – farewell.

AEI, Post Box 5 www.airengineers.org 2450 AA Leimuiden, Netherlands aircraft-engineers@airengineers.org

Umfrage zur möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Kerosin JET-A1

Mal schnell einen Filter kontrollieren, eine Kraftstoffdüse prüfen, eine Leitung oder Pumpe wechseln bis hin zu Arbeiten in kompletten Tankanlagen. Jeder von euch kennt das aus seiner täglichen Arbeit. Bei einigen Arbeiten kann es, trotz Einsatz von persönlicher Schutzausrüstung, zum direkten Körperkontakt (Haut/Atemwege) mit Kerosin kommen.

Ein langjähriges Mitglied berichtete über seine Erfahrungen beim Umgang mit JET A-1. Ihm, und anderen Kollegen ist aufgefallen, dass Kollegen, die früher mit Kerosin in Kontakt kamen und keine Probleme hatten, seit einiger Zeit deutlich stärkere Körperreaktionen zeigen. Insbesondere waren starke Hautveränderungen sichtbar und das selbst bei kleinsten Spritzern auf ungeschützten Hautpartien. Dieses Phänomen lässt sich seit ca. 2 Jahren verstärkt beobachten.

Es gab vor ca. 10 Jahren in einem größeren Part-145 Betrieb eine mehrmonatige Reihenuntersuchung zu diesem Thema. Hierbei wurde das technische Personal eingehend, inkl. Hautscreening, Blutbild, Urin usw. untersucht. Alle Ergebnisse damals waren ohne negativen Befund.

Jetzt stellt sich hier die Frage: Was ist heute anders?

Hat sich evtl. seitdem an der Zusammensetzung von JET A-1 etwas geändert? Leider ist aus den Datenblättern eine eventuelle veränderte Zusammensetzung (andere Additive, Grenzwerte o.ä.) des Flugkerosins für uns als Laien nicht erkennbar.

Uns würde interessieren, ob ihr ähnliche oder gleiche Erfahrungen gemacht habt, aber diese bisher nicht als besondere Auffälligkeit erkannt oder gewertet habt. Es ist uns bewusst, dass diese Umfrage nicht repräsentativ ist, aber falls sich der erste Verdacht bestätigt, wäre dies der Anlass, das Thema etwas intensiver zu beleuchten.

Bitte schreibt eure diesbezüglichen Erfahrungen direkt an den Vorstand.

Jubilare zweites Halbjahr 2018

10 Jahre Mitgliedschaft
Oliver Stahl,
Klaus Rieksneuwöhner,
Dwayne McOscar,
Klemens Mönning,
Manfred Kozak

15 Jahre Mitgliedschaft
Dietmar Wiegand,
Ralf Kaldenbach

20 Jahre Mitgliedschaft
Christof Tereik,
Fritz Dörnhöfer,
Edgar Bock,
Michael Besold,
Frank Eckert,
Udo Dumke

25 Jahre Mitgliedschaft
Holger Diefenbacher,
Wolfgang Rieger

30 Jahre Mitgliedschaft
Hans Hermann Troschel

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

Letzte Meldung

Die offene Vorstandssitzung wird zukünftig wieder zu einem früheren Zeitpunkt stattfinden. Durch die zeitliche Nähe zur AERO und weiteren internationalen Avionik-Veranstaltungen konnten einige Stammteilnehmer leider nicht nach Kassel kommen.

Occurance Reporting. Die EASA hat seine Seite unter dem Titel „Aviation Safety Reporting“ neugestaltet.
Unter http://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/ kann jedermann Vorkommnisse oder Verfehlungen melden. Das ist auch die Seite auf der man, wie von EASA und LBA gemeinsam gefordert, Meldungen über Nichteinhalten der EASA-Regularien, melden soll.

NfL 2-409-18 Das LBA hat am 06.06.18 die NfL 2-409-18 mit dem Titel:
„Bekanntmachung über Bestimmungen des Luftfahrt-Bundesamtes zu Voraussetzungen für die Ausbildung und die Zulassung zu Prüfungen, den Anforderungen an die Ausbildung sowie über das erforderliche Grundwissen für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 1, 3 und 4“ veröffentlicht.

Neue EASA Basic Regulation 2028/1139 veröffentlicht. Sie gilt ab dem 11.09.2018.

Damenprogramm in Aachen. Für die zur JHV mitreisenden Partner wird am Samstag wieder ein Damenprogramm angeboten. Wer mit Partner anreist bitte rechtzeitig beim Vorstand anmelden.

Neulich

So grillt ein Luftfahrzeugtechniker

Termine

2018

18.09. – 21.09.	AEI Annual Congress, Stockholm
20.10.	JHV in Aachen

2019

10.04. – 13.04	AERO, Friedrichshafen
01.10. - 04.10.	AEI Annual Congress in Berlin
05.10.	JHV in Berlin