



**BPvL**

Berufsverband  
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

**Prüfer Info**

**01/19**

Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2019

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](http://www.bpvl.de)

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	S. 2
Impressum	S. 3
Vorwort des Vorsitzenden	S. 4
Einladung zur offenen Vorstandssitzung in Kassel	S. 5
Bericht zur JHV 2018 in Aachen	S. 6-8
Bericht zur Arbeitsgruppe BPvL-Zukunft.	S. 9
Die Auswirkungen eines harten Brexits auf unsere Arbeit	S. 10-12
406 ELT AK-451 der Firma Ameri-King ohne Zulassung	S. 13-14
Dürfen PLB als Alternative zum ELT in Deutschland betrieben werden und sind diese Registrierungsfähig?	S. 15
Arbeitgeberwechsel ohne B-66 Lizenz	S. 16-17
Bericht zur AEI Konferenz in Stockholm 2018	S. 18-22
AEI Annual Congress 2019 in Berlin	S. 22
Jubiläen	S. 23
Internes	S. 24-25
Letzte Meldung	S. 26
Neulich	S. 27
Termine	S. 28

# Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker    [thomas.becker@bpvl.de](mailto:thomas.becker@bpvl.de)

Norbert Beuing    [norbert.beuing@bpvl.de](mailto:norbert.beuing@bpvl.de)



## **Vorwort des Vorsitzenden**

Liebe Mitglieder, Kollegen/innen und Freunde

Die auf der JHV in Aachen gegründete Arbeitsgruppe zur Zukunft des BPvL hat sich am 19. Januar in Greven zu einem Arbeitstreffen versammelt. Vorausgegangen waren zahlreiche E-Mails und Telefonate innerhalb der Gruppe. Zu dem von Norbert gut organisiertem Treffen sind fast alle erschienen. Ein kurzes Update lest ihr ab Seite 9.

Der harte Brexit kommt unaufhaltsam näher, aber man bekommt in der Technik recht wenig davon mit. Entweder hat sich schon jeder damit abgefunden, oder weiß noch gar nicht welche Auswirkungen der unregelmäßige Austritt auf seine direkte Arbeit hat. Die EASA hatte bereits im April letzten Jahres eine Website eingerichtet, auf der die für viele schmerzhaften Auswirkungen aufgeführt sind, seitdem sind weitere Veröffentlichungen dazugekommen. Um das totale Chaos zu verhindern, hat die EU-Kommission im Dezember letzten Jahres zwei Beschlüsse gefasst, mit der der Flugbetrieb zwischen Großbritannien und den anderen EU-Staaten am 29.03. um 00:00 Uhr nicht eingestellt werden muss. Ich habe mal versucht eine für alle verständliche Zusammenfassung zum harten Brexit zu verfassen, nachzulesen ab Seite 10.

Ab Seite 13 beschäftigen sich zwei Berichte mit ELTs der Fa. Ameri-King und der Möglichkeit eines PLB anstelle eines Festeinbaus, wie es bereits teilweise im Ausland erlaubt ist.

Die Folgen einer Airline Pleite für Techniker ohne persönliche Part-66 Lizenz beschreibt der Bericht ab Seite 16.

Einen sehr umfassenden Bericht über den AEI Annual Congress in Stockholm hat Norbert ab Seite 18 verfasst. Abgeschlossen wird das Thema AEI mit einer kurzen Vorschau zum Stand der Vorbereitungen zum diesjährigen, vom BPvL organisierten, Annual Kongress in Berlin.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

**Samstag, den 16. März 2019**

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.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.

## **Bericht über die JHV 2018 in Aachen** *(Auszug aus dem Protokoll)*

An der Jahreshauptversammlung nahmen insgesamt 22 Mitglieder teil. Leider war es wie in den vergangenen Jahren, dass die Anmeldungen sehr schleppend kamen und einige derjenigen die sich angemeldet hatten, aus persönlichen oder dienstlichen Gründen kurzfristig wieder absagen mussten. Auch der als Gastredner eingeladene Außenstellenleiter des LBA Düsseldorf hat kurzfristig abgesagt.

In seinem Bericht des Vorstandes sprach der Vorsitzende Thomas Becker einige erfreuliche, aber auch einige Dinge an, die nicht so erfreulich waren, zumindest Anlass zum Nachdenken geben. Ein Schreiben an die DAeC Geschäftsstelle und an den DULV, in dem unsere Bedenken bezüglich der Verlängerung der Nachprüfungsintervalle von 12 auf 24 Monate kundgetan wurden, sind bis heute, erwartungsgemäß, von den besagten Vereinigungen nicht beantwortet worden.

Des Weiteren wurde der BPvL, vertreten durch Thomas und Josef Breu, nochmals in Braunschweig vorstellig, um die Streichung der NfL zur Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung im letzten Moment doch noch zu verhindern. Ohne Erfolg, bereits an diesem Tag schien das Aus für diese NfL, die dann endgültig am 13.12.2017 gestrichen wurde, schon eine beschlossene Sache. Ganz umsonst war jedoch das Engagement unseres Verbandes in dieser Sache nicht, denn aus den Argumenten, die wir dem LBA geliefert hatten, hat die Behörde eine „Orientierungshilfe zu möglichen Instandhaltungsanweisungen und Instandhaltungsprüfungen“ veröffentlicht.

Auf einem Treffen des BPvL im Frühjahr 2018 zusammen mit Avionikbetrieben und CAMO's wurden weitere Maßnahmen diskutiert und man hat sich dabei auch auf einige Aktionen geeinigt; getan hat sich bis dato allerdings nichts, offensichtlich hat man sich mit der bestehenden Situation doch zu guter Letzt abgefunden.

Hinsichtlich weiterer NfL's mit technischem Hintergrund (Feuerlöscher, Wägung etc.) ist zu erwarten, dass diese ebenfalls gestrichen werden, da nach Auskunft der Behörde diese nicht mit EU Recht im Einklang sind. Obwohl die meisten dieser NfL's noch akut sind, scheinen einige Betriebsprüfer der Behörde im voreilenden Gehorsam ihre eigenen Regeln aufstellen zu wollen, verschiedentlich haben unsere Mitglieder dieses schon zu spüren bekommen. Ebenfalls zum leidigen Thema, der Dauer von Verkehrszulassungen, wurde das LBA angesprochen; pauschale Erklärung, zu wenig Personal.

Wir hatten angeboten, in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, die geforderten Unterlagen für eine VZ zu überarbeiten, aber leider bisher ohne Resonanz.

Zum Thema 8,33 kHz Kanalabstand bei den Funkgeräten scheint es mittlerweile eine Entscheidung des BAF zu geben, die besagt, das in Lufträumen, deren Benutzung ein entsprechendes Funkgerät vorsieht, es nicht ausreicht, wenn nur ein Gerät diesen Anforderungen entspricht, es müssen **alle** 8,33 kHz fähig sein; dies gilt gleichermaßen für den gewerblichen, wie auch für den nichtgewerblichen Betrieb.

Der Bericht der Kassenwarte ergab, dass die finanzielle Situation des Verbandes ordentlich und ausgeglichen ist; Werner Alvermann erwartet zum Jahresende 2018 einen leichten Überschuss. Die Kassenprüfer bescheinigten ihm zudem eine ordentliche und korrekte Kassenführung. In seinem Kassenbericht deutet Werner mit Nachdruck darauf hin, dass der Verband heillos überaltert sei und so gut wie keine jüngeren Kollegen den Weg zum BPvL finden. Er schlägt vor, die Struktur und die Inhalte des Verbandes konzeptionell zu überdenken.

In die gleiche Richtung ging auch Thomas Becker mit seinem Vorstandsbericht. Die Neuzugänge sind zumeist von ihm und dem Schriftführer direkt angeworben worden, nur wenige finden den Weg aus eigenem Antrieb zu uns. Die altersbedingten Kündigungen werden in den kommenden Jahren überproportional zunehmen und Thomas sieht dadurch, berechtigter Weise, den Fortbestand des BPvL in naher Zukunft gefährdet.

Die Zukunft des BPvL war auch zentrales Thema, das von den Teilnehmern intensiv diskutiert wurde. Verschiedene Gründe wurden identifiziert, einer der hauptsächlichsten Gründe ist, dass junge Kollegen sich nicht mehr mit dem Verband identifizieren können. Es liegt unter anderem auch an unserem Namen; bei Gesprächen mit jüngeren Kollegen hört man immer wieder, dass es heutzutage ja keine Prüfer mehr gibt und die wenigen, die den Namen noch führen können, sind in der Luftfahrt eine Minderheit.

Norbert Beuing erklärte sich bereit, eine entsprechende Arbeitsgruppe zu projektieren; spontan meldeten sich 10 Mitglieder bereit, daran teilzunehmen. Die Notwendigkeit der Anpassung wurde von allen eingesehen und das Interesse daran, dieses mitzugestalten, ist erfreulicherweise groß.

Mittlerweile sind bei Norbert und Thomas eine Anzahl guter Vorschläge eingegangen, die am 19.1. in einem ersten Treffen der AG, an der fast alle Beteiligten teilnahmen, beraten wurden. Ziel ist es, bereits zur offenen Vorstandssitzung am 16.März in Kassel ein tragfähiges Gerüst zur Struktur- und

Namensänderung unseres Verbandes vorzulegen. Daher werden alle Mitglieder des BPvL aufgerufen, Ideen und Vorschläge an Norbert oder Thomas oder direkt an die AG zu senden, die dann in die Arbeit der AG einfließen können. Die E-Mail der AG lautet [ag-zukunft@bpvl.de](mailto:ag-zukunft@bpvl.de).

Ein weiterer Schwerpunkt war die neue EU Basic Regulation 2018/1139, die die alte Regulation 216/2008 ersetzt und seit dem 11. September in Kraft ist. Thomas erklärte die Zusammenhänge anhand einer Power Point Präsentation von Ralf Erckmann, Chef des Maintenance and Production Departements der EASA. Detailliert wird darüber noch in einem separaten Beitrag an alle Mitglieder berichtet werden.

Ein weiteres Thema, das starken Anklang gefunden hat, war ein Bericht des RTL vom 30.7., in dem über die Probleme der Flugzeuginstandhaltung unter Zeitdruck berichtet wurde. Thomas wurde im Vorfeld des Berichtes vom verantwortlichen Journalisten kontaktiert und um Mithilfe bei der Erstellung des Beitrages gebeten. Ein Prüferkollege hat sich nach einigem Suchen auch zu einem Interview in dem Filmbeitrag bereit erklärt. Das Thema soll in diesem Jahr noch einmal aufgenommen werden.

Das Thema AEI wurde ebenfalls besprochen, wie schon letzstens bekannt gemacht wurde, trägt der BPvL in diesem Jahr die Ausrichtung des AEI Kongresses, der in der Zeit vom 08. – 11. Okt. in Berlin stattfinden wird. Direkt im Anschluss daran, am 12.10. wird der BPvL im selben Hotel seine Jahreshauptversammlung abhalten.

Es kommt in diesem Jahr bedeutendes auf unseren Verband zu, wichtig ist, den richtigen Weg für eine sichere Zukunft zu finden. Jeder von uns ist aufgerufen, sich darüber Gedanken zu machen und die Arbeit des Vorstandes und der Arbeitsgruppen in dieser Hinsicht zu unterstützen.

Greven, im Januar 2019  
Norbert Beuing



## **Bericht zur Arbeitsgruppe BPvL-Zukunft.**

Auf der letzten JHV war einer der zentralen Punkte die jetzige und zukünftige Situation unseres Verbandes. Mitgliederschwund, zu wenig Nachwuchs, vor allem jüngerer Kollegen und mangelnde Beteiligung führen dazu, dass in Folge in wenigen Jahren der Verband nicht mehr funktionsfähig sein dürfte.

Auf der JHV wurde daher einstimmig die Einsetzung einer Arbeitsgruppe „BPvL-Zukunft“ beschlossen, zu der sich auch spontan 10 Mitglieder zur Teilnahme meldeten. Federführung über die Arbeitsgruppe übernahm der Schriftführer Norbert Beuing.

Am 19.1. fand das erste Treffen dieser Arbeitsgruppe fast vollzählig in Greven statt. Im Wesentlichen ging es darum, ob der jetzige Name des Verbandes noch zeitgemäß ist und ob sich damit noch genügend junge Kollegen identifizieren können. Damit einhergehend wurde der Außenauftritt des Verbandes analysiert und entsprechende Vorschläge erarbeitet. Insgesamt war es eine fruchtbare und intensiv geführte Arbeitssitzung, deren erste Resultate auf der offenen Vorstandssitzung im März vorgestellt und besprochen werden sollen.

In der Folge ist zumindest ein weiteres Treffen der Arbeitsgruppe geplant mit dem Ziel, zur nächsten JHV der Versammlung einen Vorschlag zur Neuaufstellung des Verbandes zu unterbreiten. Alle Mitglieder sind aufgerufen, sich mit dieser Problematik auseinander zu setzen, Vorschläge werden jederzeit gerne von Thomas Becker oder Norbert Beuing entgegengenommen.

Greven, im Februar 2019

Norbert Beuing

# Die Auswirkungen eines harten Brexits auf unsere Arbeit

Die EASA hatte bereits im April letzten Jahres eine „Notice to Stakeholders“ für den Fall eines harten Brexits veröffentlicht. Auf der EASA-Homepage sind seitdem immer wieder neue Dokumente dazu veröffentlicht worden.

Bei einem unregelmäßigen Austritt gilt ab dem 30.03.2019 (*Auszug*):

- Großbritannien hat den Status eines „third country“
- Alle EASA-Zulassungen, die von der EASA für Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe in Großbritannien ausgestellt worden sind, verlieren ihre Gültigkeit
- Alle Zertifikate, die von diesen Betrieben ausgestellt worden sind, verlieren ihre Gültigkeit, **auch rückwirkend!**
- Alle Zertifikate, die von der britischen Behörde vor dem Austrittsdatum ausgestellt worden sind, verlieren ihre Gültigkeit im EASA-Raum. Dies sind: Certificates of Airworthiness, permit to fly, Part-145 Zulassungen, Part-147 Zulassungen, Part-21 Zulassungen, Prüflizenzen von Part-66 Personal etc.
- EASA FORM ONE, die von Betrieben oder Prüfpersonal im Namen der britischen Behörde ausgestellt worden sind, verlieren ihre Gültigkeit. Ausnahme: Teile, **die vor dem Austrittsdatum** in ein Luftfahrzeug / eine Komponente eingebaut worden sind, und für dieses Luftfahrzeug /diese Komponente **vor dem Austrittsdatum** ein neues Release to Service /eine EASA FORM ONE ausgestellt worden ist.

**Das heißt, dass alle Teile, die auf Lager liegen und von britisch zugelassenen Betrieben stammen, nach dem Austrittsdatum nicht mehr einbaufähig sind.**

Die Haltung der EU ist da sehr stringent:

- Wer ohne Deal rausgeht, ist draußen und gehört nicht mehr mit dazu, mit allen seinen Konsequenzen,
- es gibt keine Übergangsfristen und
- jede zukünftige Regelung darf nicht die Vorteile einer Mitgliedschaft in der EU beinhalten.

Auf Basis der Verhandlungen mit Großbritannien hat die EU Kommission am 21.12.18 ein weiteres Statement veröffentlicht. Um die komplette Einstellung des Flugbetriebes zwischen der EU und Großbritannien zu verhindern, hat die EU zwei Maßnahmen beschlossen. Mit der ersten Maßnahme soll eine vorläufige Regelung geschaffen werden, die den Flugbetrieb für bestimmte Bereiche für die nächsten 12 Monate regeln soll.

Die zweite Maßnahme betrifft die Sicherheit in der Luftfahrt und somit unser Geschäft. Hier wird eine vorläufige Regelung angestrebt, die für 9 Monate gelten soll.

***UPDATE 21/12/2018 – related to the adoption of extend temporarily the validity of certain aviation licences***

*On 19/12/2018 the Commission has adopted two measures that will avoid full interruption of air traffic between the EU and the UK in the event of no deal. These measures will only ensure basic connectivity and in no means replicate the significant advantages of membership of the Single Aviation Market. This is subject to the UK conferring equivalent rights to EU air carriers, as well as the UK ensuring conditions of fair competition.*

- *A proposal for a Regulation to ensure temporarily (for 12 months) the provision of certain air services between the UK and the EU.*
- *A proposal for a Regulation to extend temporarily (for 9 months) the **validity of certain aviation safety licences***

...

*This second proposal provides the validity extension of the following safety certificates and approvals:*

*The following certificates issued by EASA to natural or legal persons having their principal place of business in the UK shall remain valid for 9 months from the date of application of the Regulation:*

- *Type certificates and restricted type certificates,*
- *Approval of changes to type certificates and restricted type certificates,*
- *Supplemental type certificates,*

- *Approval in respect of repairs,*
- *European Technical Standard Order authorisations,*
- *Design organisation approvals.*

*The following certificates issued by any natural or legal persons certified by the competent authorities of the UK concerning the use of products, parts and appliances shall remain valid:*

- *Authorised Release Certificates for products, parts and appliances,*
- *Certificates of release to service in respect of completion of maintenance,*
- *Airworthiness review certificates for ELA 1 aircraft,*
- *Certificates of release to service on completion of maintenance,*
- *Airworthiness review certificates for ELA 1 aircraft,*
- *Airworthiness review certificates and extensions thereof.*

Die EU-Kommission hatte bereits vorher mit Veröffentlichung vom 30.11.2018 deutlich gemacht, dass diese Vorschläge nur unter der Voraussetzung funktionieren, wenn die nationale Britische Behörde die gleichen Verfahren für die Zertifikate aus der EU anwendet.

*“Regarding aviation safety, for certain aeronautical products (‘type certificates’) and companies (‘organisation approvals’), the European Aviation Safety Authority (EASA) will only be able to issue certificates once the United Kingdom has become a third country. The Commission will propose measures ensuring continued validity of such certificates for a limited period of time. These measures will be subject to the condition that the United Kingdom applies similar measures. Likewise, the Commission will propose measures ensuring that parts and appliances placed on the Union market before the withdrawal date based on a certificate issued by a legal and natural person certified by the UK Civil Aviation Authority may still be used under certain circumstances.*

Sollte es doch noch einen Deal geben und damit der harte Brexit vom Tisch sein, bleibt erst mal alles so wie es ist. In einer Übergangszeit bis zum 31.12.2020 können dann alle Zulassungen und Zertifikate umgeschrieben werden.

Es wird spannend. Das LBA hat sich übrigens bisher noch gar nicht zu diesem Thema geäußert.

## **406 ELT AK-451 der Firma Ameri-King ohne Zulassung**

Die FAA hat der Firma Ameri-King mit einer „Emergency cease and desist order“, vom 28. Dezember 2015, viele TSO und PMA Zulassungen entzogen. Mit der „Unapproved parts notification“, 2016-2013NM460018, vom 1. März 2016 informierte die FAA darüber, dass die Firma Ameri-King nach dem 28. Dezember 2015 weiterhin Teile produzierte, verkaufte oder reparierte. Dazu gehört unter anderem auch das 406MHz ELT AK-451 bzw. seine Batterien.

In der FAA AD 2017-16-01, vom 24. Oktober 2017, heisst es im Paragraph (g) letzter Satz „Operators are not required to get replacement batteries from Ameri-King Corporation.“

Das heißt, für diese ELTs gibt es zukünftig keine zugelassenen Batterie Packs mehr, mit der Konsequenz, dass bei Ablauf der eingebauten Batterien ein Wechsel des ELT ansteht.

### **Das Problem**

Im Internet werden Batterien für das ELT AK-451 von einem deutschen Versandhandel angeboten. Auf Nachfrage bei dem betreffenden Händler ob die Batterien mit einer ein „EASA Form One“ oder „FAA Form 8130-3“ ausgeliefert werden, wurde dies verneint.

Damit wäre luftrechtlich eigentlich alles geklärt, denn

### **ohne entsprechenden Lufttüchtigkeitsnachweis, kein Einbau in ein Lfz.**

Aber, nach Auskunft eines Kollegen, wird dieses Thema natürlich auch in verschiedenen Foren diskutiert und die Schmerzgrenze jetzt noch schnell ein paar Batterien im Online-Handel zu bestellen, selbst zu wechseln und dem Avioinikbetrieb bei der nächsten Nachprüfung unterzujubeln ist bei manchen Haltern sehr niedrig. Zugegeben, es würde mich auch sehr ärgern, wenn es mich betreffen würde, aber wissentlich nicht zugelassene Batterien zu verbauen macht es nicht legaler.

Zwar hat der Online Händler inzwischen einen Verweis platziert, dass nach dem Wechsel der Batterie an ELT's, die vor dem 28.12.2015 produziert worden sind, eine Überprüfung des ELT's durch eine autorisierte Person/Betrieb erforderlich ist, aber das hilft nicht wirklich.

Jeder der sich auskennt weiß, dass genau diese Person/Betrieb als erstes nach den Lufttüchtigkeitszertifikaten fragen wird. Im Übrigen gehört der Austausch der ELT-Batterie nicht zum Umfang der zugelassenen Pilot Owner Maintenance, auch nicht für ELA-1 Lfz., denn für die Überprüfung im Rahmen des Batteriewechsels benötige ich eine entsprechend kalibrierte Messausstattung.

Eine Anfrage des Kollegen beim LBA bestätigte lediglich, was wir selber schon wussten, nämlich, dass ein Lufttüchtigkeitsnachweis für die Batterien erforderlich ist, da es sich hierbei um ein lufttüchtigkeitsrelevantes und laufzeitbegrenztes Bauteil handelt. Hier ist also die CAMO in der Pflicht, und wenn es keine CAMO gibt, muss halt der Avionikprüfer auf die Beistellung der erforderlichen Zertifikate bestehen.

### **Ohne rechtssichere Nachweise, keine bescheinigte Nachprüfung**

Wer jetzt an ein PLB als Ersatz für das nicht mehr zugelassene AK-450/451 denkt, sollte zuerst den nachfolgenden Bericht lesen.



## **Dürfen PLB als Alternative zum ELT in Deutschland betrieben werden und sind diese Registrierungsfähig?**

Zu diesem Thema hat unser Mitglied, Ulli Hauptmann, eine Anfrage ans LBA gestellt und auch eine umfassende Antwort erhalten. Mit dem Einverständnis vom LBA, Herrn Pantin, geben wir die Antwort hier für alle Kollegen wieder.

*Sehr geehrter Herr Hauptmann*

*Ihre Frage trifft eine aktuelle Diskussion, die auch zu meinem Bedauern noch nicht abgeschlossen ist.*

*Das Thema "Registrierung und Nutzung von PLB" beschäftigt derzeit den SAR-Koordinierungsausschuss. Dort vertrete ich das LBA. Die Registrierung der PLB wäre generell kein Problem, es gibt aber einen potentiellen Nutzerkreis, der die Kapazitäten der SAR-Leitstellen überschreiten würde. Denn PLBs sind nicht auf die von Ihnen angesprochenen "Echo Flieger" begrenzt. Und wenn nun alle Bergwanderer, Mountainbiker und Hochsee-Segler das System nutzen würden, hörte der Alarm in den zwei SAR-Leitstellen (Glücksburg und Münster) vermutlich gar nicht mehr auf. Der rechtliche Auftrag dieser beschränkt sich aber auf die Luftfahrt.*

*Einer offenen Registrierung müsste eine grundlegende Reform des Rettungssystems in Deutschland vorangehen. Deshalb wird derzeit rechtlich geprüft, ob man bei einer möglichen Registrierung den Eintragungsschein eines Luftfahrzeugs voraussetzt.*

*Pers. Meinung des Verfassers: „Da die allgemeine Luftfahrt in Deutschland aber leider nicht mit Priorität behandelt wird, kann diese Prüfung etwas dauern.“*

*Um es kurz zu machen: PLBs sind derzeit noch keine in Deutschland anwendbare Alternative, so leid es mir tut.*

*Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag*

*Thomas Pantin, Dipl.-Ing.  
LBA-Sachgebietsleiter  
Flugbetrieb*

## Arbeitgeberwechsel ohne B-66 Lizenz

Primera Air Nordic, Primera Air Scandinavia, Azur Air, Small Planet Deutschland, VLM, Skywork Airlines und jetzt Germania. Dies sind die Airline Pleiten der letzten 6 Monate in unserem Bereich und Lauda Motion ist wohl nur durch die Übernahme durch Ryanair gerade noch einmal davongekommen.

Okay, alles kleine Airlines, könnte man argumentieren, aber dass es auch die Großen treffen kann hat uns die Pleite von Air Berlin gezeigt.

Airline Pleiten betreffen nicht nur die Besatzungen und das Kabinenpersonal, oftmals wird auch gerne vergessen, dass hinter dem Flugbetrieb eine funktionierende Technik steht. Auch wenn nicht jede Airline eigene Werften hat, irgendwer muss die Arbeit ja machen und wenn der Kunde plötzlich fehlt, ist der eigene Arbeitsplatz schnell weg.

Glücklich kann sich nur schätzen, wer jetzt eine persönliche Part-66 Lizenz hat. Wie auch die Piloten mit ihren persönlichen Lizenzen sind auch die Prüfer und Certifying Staff mit ihren persönlichen Part-66 Lizenzen auf dem Weltmarkt meist sofort wieder vermittelbar und das oft auch ohne Gehaltseinbußen.

Wie sieht es aber mit denjenigen aus, die nur mit firmeninternen Lizenzen und Freigabeberechtigungen unterwegs sind? Die müssen nehmen, was übrigbleibt, mit allen seinen negativen Auswirkungen.

Leider sind es gerade die großen Airlines, die immer mehr dazu übergehen aus Kostengründen auf Part-66 Personal zu verzichten und im großen Stil sogenannte „Qualified Mechanic“ intern zu qualifizieren und mit firmeninternen Freigabeberechtigungen auszustatten.

Das diese Vorgehensweise nicht mit den geltenden EASA-Regularien übereinstimmt, hat der AEI mehr als einmal an die EASA adressiert und dies ist bei nachfolgenden Audits entsprechend gewürdigt worden. Trotzdem suchen immer wieder Airlines vermeintliche Schlupflöcher, oder interpretieren die englischen Übersetzungen der EASA-Regularien in ihrem Sinne, um diese so zu umgehen.

Einigen Airlines ist es sogar gelungen, ihre jeweils nationale Behörde mit ins Boot zu holen und so kommen wir in der Instandhaltung immer mehr in eine Zwei-Klassen Gesellschaft. Auf der einen Seite die Organisationen, die sich an die Regularien halten, auf der anderen Seite diejenigen, die aus Kostengründen



auf entsprechend gut ausgebildetes und lizenziertes Part-66 Personal verzichten. Damit kann man zwar den Ticketpreis, unter dem der Konkurrenz halten, aber dies geht nur auf Kosten der Sicherheit in der Luftfahrt und zu Lasten des eigenen Personals.

Der BPvL kämpft seit seiner Gründung vor 35 Jahren zusammen mit dem AEI für den Erhalt der persönlichen Prüflizenz. In den EASA Arbeitsgruppen, in denen dieses Thema immer wieder verhandelt wird, treten die Lobbyverbände der Airlines massiv auf, um die persönlichen Part-66 Lizenzen abzuschaffen und die Verantwortung alleine in die Hände der Betriebe zu legen. Die Intention hierzu ist glasklar.

**Nicht die Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt, sondern die Reduzierung der Kosten in der Instandhaltung sind das oberste Ziel dieser Lobbyverbände.**

Um dieser gefährlichen Entwicklung entgegenzutreten, ist es notwendig, sich entsprechend zu organisieren. Die Mitgliedschaft im BPvL ist der erste Schritt zur Sicherung des persönlichen Lizenzwesens. Nur über unseren Dachverband, den AEI, sind wir in der Lage in den Arbeitsgruppen der EASA mitzuarbeiten und für den Erhalt unseres unabhängigen Prüfwesens zu kämpfen.





## **Bericht zur AEI Konferenz in Stockholm vom 18. – 22.09.2018**

Zu diesem Kongress trafen sich 41 Teilnehmer aus 12 Verbänden, die weitesten Anreisen hatten die Kollegen aus den USA, Australien, Indien, Pakistan und Simbabwe.

Der Kongress begann mit der Begrüßung durch Ola Blomqvist, dem Präsidenten der AEI. Ola war während des Jahres als vormaliger stellvertretender Präsident in diese Position gerutscht, da der bis dahin amtierende Präsident Paul Cousins plötzlich verstorben war. Paul gehörte dem australischen Verband ALAEA an und war auf dem Kontinent geachtet, aber auch bei den Airlines gefürchtet, weil er sich kompromisslos für die Sicherheit der Luftfahrzeuge und für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Flugzeugtechniker eingesetzt hatte. Die AEI verliert mit Paul einen ihrer herausragenden Mitglieder, dem wurde zu Beginn des Kongresses mit einer allgemeinen Schweigeminute der Teilnehmer bedacht.

Weiterhin gab Ola einen Abriss der Aktionen in 2018. Insbesondere verwies er auf ein EASA Audit bei einer nationalen Behörde mit einer langen Liste an Beanstandungen, die bis heute nicht behoben sind. Diese Kritik begründete er mit der Nichtbeachtung EASA Standards, die offensichtlich von verschiedenen NAA's ignoriert werden.

Auf ein Schreiben an die EU Kommissionsvorsitzende für den Verkehr, Frau Violeta Bulc, wir berichteten bereits in der letzten PI darüber, in dem auf die Missstände hingewiesen wird, insbesondere auf die unterschiedliche Handhabung in verschiedenen Mitgliedsländern bezüglich des CRS Issue, kam Prüferinfo 2019-01

keine Antwort. Erst die Einschaltung des Ombudsmannes der EU Kommission brachte den Erfolg, dass das Büro von Frau Bulc eine eher „politische“ Antwort gab, in dem der Ball an die EASA zurückgegeben wurde.

Im gleichen Zusammenhang erläuterte Thomas Becker den Kontakt zu einem RTL Journalisten, dessen Anfragen an die EASA und das LBA sowie deren Antworten. Das Ergebnis resultierte in einem Nachrichtenbeitrag des RTL über die Situation in der Line Maintenance, auf die später noch eingegangen wird.

Bei der Vorstellung und Besprechung des Protokolls des vorherigen Kongresses in Lissabon gab es erwartungsgemäß keine Probleme, unser Mitglied Fred Bruggeman als Administrative Executive Officer hatte wie immer gute Arbeit geleistet. Erfreulich waren auch die Mitteilung, dass erneut zwei Verbände um die Mitgliedschaft ersucht hatten, der Verband JAMEWA aus Indien, und der Verband NVLT aus den Niederlanden. Am letzten Tag des Kongresses wurden diese Verbände dann einstimmig aufgenommen. Abgestimmt wurde ebenfalls über einige individuelle Aufnahmeanträge, eine Möglichkeit, die es lt. Satzung erst seit kurzem gibt, aber an bestimmte Bedingungen geknüpft ist; keiner dieser Kandidaten erfüllte diese, so dass die Bewerbungen abgelehnt wurden.

Am zweiten Tag wurde der Kongress offiziell durch Ola Blomqvist und Louis Key, Vice President AEI und Präsident der nordamerikanischen AMFA eröffnet.

Bei der Eröffnungsansprache gab der Präsident ein Feedback über die Beteiligungen, Aktionen und Erfolge der AEI in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit der EASA. Bereits 2014 hatte die EASA durch ihren Standardisation Director Trevor Woods offiziell eine Zusammenarbeit mit der AEI bekräftigt und sie als kompetenten Gesprächspartner bezeichnet. Nach seiner Meinung sei die AEI die einzige Organisation, die die tatsächlichen Verhältnisse in der Luftfahrttechnik kennt und regelmäßig die Behörden auf Missstände hinweist.

Der erste Gastredner, Gunnar Ljungberg, Civil Aviation and Maritime Director der schwedischen Luftfahrtbehörde, war vor seiner politischen Karriere viele Jahre als Flugzeugtechniker und Prüfer tätig. In seiner Rede stellt er seine Organisation mit ihren verschiedenen Aufgaben vor.

Der zweite Gastredner Ralf Erckmann, EASA Head of Maintenance and Production Department, Deputy Director Flight Rules Standardisation, war ebenfalls viele Jahre in der Technik und beim LBA tätig, bevor er zur EASA wechselte. Auch er bekräftigte in seiner Rede die Wichtigkeit der

Zusammenarbeit zwischen EASA und AEI. Der Kernpunkt seines Vortrages war die neue Basic Regulation 2018 / 1139, bei der er insbesondere auf die wichtigsten Änderungen, eingeht.

Der darauffolgende Bericht des Secretary General, Robert Alway, wurde durch den Präsidenten Ola Blomqvist vorgetragen, da Robert verhindert war. In diesem Bericht mit dem Titel „Can we trust the EASA System“ ging es um eine Fernsehübertragung des Senders RTL, in dem die Belastungen der Flugzeugtechniker in der Line Maintenance im alltäglichen Geschehen geschildert wurden und wo unter anderem ein betroffener Techniker ziemlich eindrucksvoll über seine Erfahrungen berichtete. Die anschließende Diskussion unter den Teilnehmern ergab, dass diese Problematik sehr viele technische Betriebe im EASA Bereich betrifft.

Nach diesem nachdenkenswertem Vortrag folgen noch weitere; unser BPvL Mitglied und AEI Schatzmeister Mustafa Colak trug nochmals detailliert die neue Basic Regulation vor, ihm folgten dann Berichte aus den einzelnen Arbeitsbereichen.

Der Kassenbericht von Mustafa Colak ergab, dass die AEI zurzeit auf sehr stabilen Füßen steht, sogar ein nicht unbedeutender Betrag konnte in die Rücklagen gelegt werden.

Der folgende Tag begann mit einem ausgesprochen interessanten Beitrag von Dirk Polloczek, dem Vorsitzenden der ECA, der European Cockpit Association. Dirk Polloczek ist Flugkapitän bei der LH, ein Mann, der weiß, worüber er spricht. Sein Vortrag behandelte die prekären Arbeitsbedingungen der Cockpitbesetzungen bei den europäischen Airlines, vor allem bei den Billiganbietern.

In Form von zwei großen Studien, die sich mit diesem Thema beschäftigt haben, erläuterte er die merkwürdigsten Umstände, unter denen Cockpitbesetzungen ihren Dienst erfüllen müssen, vor allem bei den tariflosen Airlines; Fakten, die den meisten Kongressteilnehmern bis dahin unbekannt waren. Zum Schluss seiner Ausführungen verwies Dirk Polloczek auf die Wichtigkeit der Zusammenarbeit zwischen Cockpit und Technik hin und wünschte sich für die Zukunft eine engere Zusammenarbeit zwischen ECA und AEI.

Auch wir sollten diesen Gedanken aufgreifen und als BPvL in diese Bresche stoßen, zumal, was eher selten ist, eine Organisation der Piloten sich zur Zusammenarbeit mit der Technik bekennt.

Der Nachmittag dieses Tages war von dem obligatorischen Social Event geprägt. Höhepunkt war der Besuch des Wasa Museums, in dem man eines der größten und modernsten Kriegsschiffe aus dem 16ten Jahrhundert bestaunen konnte. Die Wasa war 1628 nach nur 1300m und 20 Minuten nach dem Stapellauf im Stockholmer Hafen gesunken. 1961 konnte das Schiff komplett geborgen werden, und nach aufwendigen Restaurationsarbeiten kann das Schiff in seiner vollen Pracht besichtigt werden, etwas, was man sich als Stockholmbesucher nicht entgehen lassen sollte. Der Tag schloss ab mit einem Gala Dinner, das in Form einer Schärenfahrt auf einem eigens gecharterten Ausflugsbootes erfolgte.

Der letzte Tag des Kongresses begann mit der Aussprache über den Kassenbericht und über die Budgetierung für das kommende Jahr. Durch den Schriftführer des BPvL und gleichzeitigem Cash Auditor der AEI, Norbert Beuing, konnte dem Kongress die ordnungsgemäße Buchführung und Bilanzierung durch den Schatzmeister bestätigt werden, was infolge die einstimmige Entlastung des Schatzmeisters nach sich zog.

Im weiteren Verlauf des Kongresses wurden die nicht mehr aktuellen Statements in der AEI Policy besprochen; alle Verbände sind aufgerufen, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten, die dann während des kommenden Kongresses besprochen und beschlossen werden sollen. Das Verfahren dazu wurde vom Präsidenten Ola Blomqvist erläutert.

Ahamed Mohamed, Secretary Europe und Afrika, erläuterte die prekäre Situation der Gewerkschaften in Frankreich, die durch den französischen Staatspräsident Macron geplant sind. Dessen Pläne sind so radikal, dass es, sollten sie durchgesetzt werden, die sozialen Errungenschaften der Gewerkschaften auf den Stand der 50er Jahre zurück katapultieren würden. Ahamed erwartete in Folge massive Streiks und Proteste in Frankreich, erste Anzeichen bilden möglicherweise die heftigen Aktionen der sogenannten Gelbwesten.

Auch im Bereich des Internetauftrittes der AEI gab es Neuigkeiten. Ein sogenannter „Event-Bereich“ ermöglicht es allen Mitgliedern, Termine zu posten. Im Mitgliederbereich können demnächst auch Daten von den Mitgliedern abgelegt werden, die dann anderen Mitgliedern zur Verfügung stehen sollen. Im Occurance Bereich haben alle die Möglichkeit, Mitteilungen an die AEI zu posten, wenn firmeninterne Beschwerden oder offizielle Occurance Reports zu keinem Ergebnis seitens der EASA geführt haben. Die AEI wird dann, auch anonym, diese Fälle aufgreifen und mit den entsprechenden Firmen oder Institutionen Kontakt aufnehmen.

Die Neuwahlen für bestimmte Funktionen erfolgten schnell und einfach.  
Secretary General : Robert Alway, ALEA Großbritannien  
Secretary Europe Africa: Ahamed Mohamed, UNSa Aerien France  
Treasurer: Mustafa Colak, BPvL Deutschland  
Auditor: Norbert Beuing, BPvL Deutschland  
EB Member Executive Officer: Amid Kelkar, JAMEWA Indien

Alle Wahlen erfolgten unspektakulär und wurden ohne Abstimmung bestätigt, da es jeweils nur einen Kandidaten gab.

In diesem Jahr findet der Kongress im Oktober in Berlin statt, ausgerichtet durch den BPvL. Für 2020 ist der Kongress in Simbabwe geplant, sollten aus politischen Gründen Schwierigkeiten auftreten, hat sich Frankreich als Ersatz angeboten. Für 2021 hat sich Indien für die Ausrichtung des Kongresses beworben.

Nach abschließenden Worten des Präsidenten Ola Blomqvist endete der Kongress am späten Nachmittag.

Norbert Beuing  
AEI Delegierter des BPvL

## **AEI Annual Congress 2019 in Berlin**

Die Planungen zum Kongress sind in vollem Gange. Das Veranstaltungshotel ist gebucht und Norbert war letztes Wochenende zuerst beim AEI in Amsterdam und wird Mitte März nach Berlin fahren, um noch Einzelheiten mit dem Hotel abzusprechen.

Der Kongress wird vom 08.10. bis 11.10. im Holiday Inn Berlin City-West stattfinden und direkt danach unsere JHV. Für die Durchführung vor Ort haben sich erfreulicherweise ausreichend Mitglieder bereit erklärt uns zu unterstützen.

Als nächstes geht es in die Detailarbeit. Ausarbeitung der Einladung, Informationen über die Anreise sowie Visa-Bestimmungen für einige der Mitglieder gilt es zu beachten. Wir sind aber auf einem guten Weg, dies alles rechtzeitig fertig zu bekommen.

## **Jubilare erstes Halbjahr 2019**

### **10 Jahre Mitgliedschaft**

Holger Daxsel,  
Oliver Krüger,  
Kurt Paulsen

### **15 Jahre Mitgliedschaft**

Kay Kraatz,  
Dirk Hasselbring

### **20 Jahre Mitgliedschaft**

Roland Zimmermann

### **25 Jahre Mitgliedschaft**

Gerhard Kürten,  
Jochen Petermann,  
Michael Martinek,  
Ralf Radzuweit

### **30 Jahre Mitgliedschaft**

Frank Dick,  
Karl Rüdiger

**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	<a href="mailto:thomas.becker@bpvl.de">thomas.becker@bpvl.de</a>
Martin Gauding	stellv. Vorsitzender	<a href="mailto:martin.gauding@bpvl.de">martin.gauding@bpvl.de</a>
Werner Alvermann	Schatzmeister	<a href="mailto:werner.alvermann@bpvl.de">werner.alvermann@bpvl.de</a>
Norbert Beuing	Sekretär	<a href="mailto:norbert.beuing@bpvl.de">norbert.beuing@bpvl.de</a>

### Unsere Sachverständigen

Josef Breu	<a href="mailto:part-21@bpvl.de">part-21@bpvl.de</a>	Part 21
Christian Tank	<a href="mailto:part-66@bpvl.de">part-66@bpvl.de</a>	Part 66
Christian Tank und Norbert Beuing	<a href="mailto:part-145@bpvl.de">part-145@bpvl.de</a>	Part-145
Thomas Becker	<a href="mailto:part-m@bpvl.de">part-m@bpvl.de</a>	Part-M
Holger Dachsel	<a href="mailto:components@bpvl.de">components@bpvl.de</a>	Komponenten
Josef Breu	<a href="mailto:avionic@bpvl.de">avionic@bpvl.de</a>	Avionik

### Unser AEI-Vertreter

Norbert Beuing	<a href="mailto:norbert.beuing@bpvl.de">norbert.beuing@bpvl.de</a>
----------------	--



# 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

# **Letzte Meldung**

## **Complex/non-complex**

In der neuen EU Basic Regulation 2018/1139 fehlt die Beschreibung zu „complex bzw. non-complexen Luftfahrzeugen“. War in der alten EU VO 216/2008 unter Artikel 3(j) noch detailliert aufgeführt, welche Luftfahrzeuge unter welche Kategorie fallen, sucht man dies in der neuen Basic Regulation vergeblich. Eigentlich unverständlich, da diese Unterscheidungen bei der gesamten Instandhaltung existenziell sind.

## **LBA und Brexit**

Wer auf der Homepage des LBA's das Wort Brexit in die Suchmaske einträgt, erhält als Suchergebnis: – keine Treffer.

Allerdings etwas ist doch unternommen worden. Das Referat T22 von Herrn Feldhoff hat die Part-145 Betriebe angeschrieben und auf eine Möglichkeit der Umschreibungen von britischen Part-66 Lizenzen in deutsche Part-66 Lizenzen, noch vor dem Brexit, hingewiesen, damit die betroffenen Werften ohne große Einschränkungen mit ihren britischen Kollegen weiterarbeiten können. Das nenn ich mal vorausschauendes Mitdenken und sollte nicht unerwähnt bleiben.

## **Mitglieder Kontaktdaten**

Der schnellste und einfachste Weg für den Vorstand um seine Mitglieder zu erreichen ist der Weg über eine E-Mail. Die aktuell letzte Rundmail war an mehrere Mitglieder leider nicht zustellbar, da die E-Mails ungültig waren. Wir haben von verschiedenen Kollegen auch die Firmen E-Mail, aber da die Mitgliedschaft im BPvL eine persönliche und keine Firmenmitgliedschaft ist, bevorzugen wir die private E-Mail. Jetzt bitte mal jeder kurz in sich gehen, wann die letzte E-Mail Änderung war und evtl. noch einmal dem Vorstand melden.

## **Und zum Schluss mal was nicht-technisches**

Wenn du im Dschungelcamp niemanden kennst, dann hast du im Leben alles richtig gemacht.

# Neulich

## UL-ER (Ultraleicht Extended Range)



Gefunden auf Luftpiraten.de

# Termine

## 2019

- |                 |                                   |
|-----------------|-----------------------------------|
| 16.03.          | offene Vorstandssitzung in Kassel |
| 10.04. – 13.04. | AERO in Friedrichshafen           |
| 08.10. - 11.10. | AEI Annual Congress in Berlin     |
| 12.10.          | JHV in Berlin                     |