



**BPvL**

Berufsverband  
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

**Prüfer Info**

**02/19**

**Für Prüfer und Certifying Staff**

Ausgabe: September 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. 3
Impressum	S. 4
Vorwort des Vorsitzenden	S. 5
Einladung zur JHV in Berlin	S. 6
Vorläufige Tagesordnung	S. 7
Jahreshauptversammlung	S. 8
Besuch des deutschen Bundestages	S. 8
Auswirkungen der Verordnung EG 261/2004 Fluggastrechte auf die Sicherheit im Flugverkehr	S. 9-10
Termin beim LBA	S. 11-18
AEI	S. 19
Neues vom Part ML	S. 20-22
Jubiläen	S. 23
Internes	S. 24-25
Neulich	S. 26
Termine	S. 28

# Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

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

Karsten Wolf [karsten.wolf@bpvl.de](mailto:karsten.wolf@bpvl.de)

Rolf Mailänder [rolf.mailaender@bpvl.de](mailto:rolf.mailaender@bpvl.de)



# Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen/innen und Freunde

Heute haltet ihr die wahrscheinlich letzte Prüferinfo in dieser Form in euren Händen. Die in Aachen beschlossene Arbeitsgruppe hat sich im Laufe des Jahres mehrmals getroffen und Ideen erarbeitet, um unseren Verband für die Zukunft neu aufzustellen. Diesmal wird es nicht mit einem neuen Internetauftritt getan sein, wir wollen uns zukünftig auch für diejenigen öffnen, die sich in der Ausbildung befinden und dazu dem Thema Ausbildung einen breiteren Raum widmen und uns letztendlich auch einen neuen Namen geben.

Diese Ideen wollen wir euch im Einzelnen auf der anstehenden JHV in Berlin vorstellen, diskutieren und letztendlich auch beschließen. Damit diese gravierenden und zukunftsweisenden Änderungen auf eine breite Basis gestellt werden, ist es wichtig, dass möglichst viele Mitglieder nach Berlin kommen.

Die vom Gesetzgeber beschlossenen Entschädigungen für Passagiere bei Flugverspätungen wirken sich auch auf die Technik aus. Der Druck auf die Technik wächst, Maschinen auch dann freizugeben, wenn die Beanstandungen nicht so gravierend sind. Die MEL wird heute so stark in Anspruch genommen wie selten zuvor. Eine Einschätzung zu dieser Entwicklung lest ihr ab Seite 9.

Der vor unserer JHV stattfindende AEI Annual Congress wurde dieses Mal von uns alleine organisiert. Die Anmeldungen laufen und die ersten Zahlen deuten auf eine rege Teilnahme hin.

Anfang August hatten wir unser informelles Gespräch mit dem LBA. Wir haben die Themen /Probleme besprochen, die wir von euch erhalten haben. Ab Seite 11 könnt ihr die wichtigsten Themen und seine Ergebnisse dazu nachlesen.

Der neue Part ML ist veröffentlicht und gilt damit für uns alle. Ab Seite 20 könnt ich eine kleine Zusammenfassung von Rolf zum Part ML nachlesen.

Euer Thomas Becker

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am

**Samstag, den 12. Oktober 2019**

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

**Holiday Inn Berlin City-West  
Rohrdamm 80  
13629 Berlin**

Unter dem Stichwort „BPvL JHV 2019“ können vergünstigte Zimmer (EZ und DZ) unter Telefon 0800-1813656 oder per E-Mail an [info.ber03@gchhotelgroup.com](mailto:info.ber03@gchhotelgroup.com) aus dem Abrufkontingent bis 5 Wochen vor Anreise gebucht werden.

Nicht abgerufene Zimmer gehen danach wieder in den normalen Verkauf.

Wer sich anmeldet, bitte auch eine kurze Info per E-Mail an [thomas.becker@bpvl.de](mailto:thomas.becker@bpvl.de).

Für den Samstag werden wir dieses Jahr ausnahmsweise kein Damenprogramm anbieten, da einige Partner bereits an der geführten Tour im Rahmen des AEI Annual Congress teilnehmen werden.



## **Vorläufige Tagesordnung**

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl des Schriftführers und der Stimmzähler
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2018/ 2019, Haushaltsplan 2020
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. Vorstellung, Diskussion und Abstimmung über die Zukunft des BPvL
13. Vorstellung des neuen Internetauftrittes
14. Diskussion und Abstimmung über die geänderte Satzung
15. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
16. Vorstandswahlen
17. Verschiedenes

## **Jahreshauptversammlung**

Auf der diesjährigen JHV sollen die Weichen für die Zukunft unseres Berufsverbandes neu gestellt werden. Die auf der letzten JHV in Aachen beschlossene Arbeitsgruppe hat sich dieses Jahr mehrmals getroffen und Ideen erarbeitet, wie wir den Verband neu aufstellen wollen, um auch für die Zukunft gerüstet zu sein.

Das Ergebnis dieser Arbeit sind, ein neuer Name, ein neues Logo und ein neuer Internetauftritt. Zusätzlich sind Änderungen bei der Mitgliedschaft und bei den zukünftigen Themen geplant.

Da dies alles auch Auswirkungen auf unsere Satzung hat, wurden entsprechende Änderungen vorbereitet, die ebenfalls vorgestellt und diskutiert und durch die Versammlung beschlossen werden müssen.

Für diese sehr wichtigen und zeitintensiven Themen haben wir den gesamten Nachmittag eingeplant.

Auch im Vorstand wird es Bewegung geben. Durch berufliche Veränderung, Renteneintritt und altersbedingt sind die Posten des stellvertretenden Vorsitzenden, des Sekretärs und des Schatzmeisters neu zu besetzen.

Für interessierte Mitglieder sind die geplanten Änderungen und die vorbereitete Satzungsänderung auf unserer Website im Mitgliederbereich nachzulesen.

## **Besuch des deutschen Bundestages**

Für die Mitglieder, die bereits am Freitag zur JHV anreisen, hat Norbert einen Besuch des deutschen Bundestages organisiert. Interessierte Mitglieder müssen spätestens um 15:15 Uhr am Bundestag eintreffen. Da die Zahl der Besucher auf 20 begrenzt ist, werden die Plätze nach Eingang der Anmeldungen vergeben. Bitte bei eurer Anmeldung notieren, ob ihr an der Führung teilnehmen wollt. Besucher müssen von uns 2 Wochen vorher mit Geburtsdatum angemeldet werden. Wichtige Infos über die Regeln im Zusammenhang mit dem Besuch findet ihr im Mitgliederbereich unserer Homepage.



# **Auswirkungen der Verordnung EG 261/2004 Flugastrechte auf die Sicherheit im Flugverkehr**

Im Jahr 2004 wurde die EU Verordnung 261/2004 in Kraft gesetzt. Sie regelt die Entschädigungsleistung der Fluggesellschaften gegenüber den Passagieren im Falle einer verschuldeten Verspätung.

In den letzten Jahren gab es etliche Urteile dazu, wann eine Fluggesellschaft haftet. Das führte zu etlichen Millionen Entschädigungszahlungen der Fluggesellschaften und entwickelte sich zu einem hohen Kostenfaktor.

Daher versuchten die Fluggesellschaften logischerweise, die 3-Stunden-Delays mit aller Kraft zu vermeiden. Es wurden Arbeitsgruppen gebildet, Verspätungen analysiert und Gegenmaßnahmen entwickelt, um die Pünktlichkeit zu erhöhen.

Soweit ist das eine nachvollziehbare und auch begrüßenswerte Entwicklung.

Interessant ist allerdings, welche Auswirkungen das auf die Wartung der Flugzeuge hat, bzw. welche Auswirkungen es auf das Wartungspersonal hat. Positiv ist zu bemerken, dass die Anzahl der Reserven sich erhöht hat. Der Flugplan wurde entzerrt und die Anzahl der Reserveflugzeuge wurde erhöht.

Allerdings gibt es auch negative Entwicklungen. Der Druck, das Flugzeug vor Erreichen der magischen 3-Stunden-Verspätung zu releasen ist immens gestiegen. In jedem Human-Factors-Training wird gelehrt, dass Zeitdruck zu Fehlern führen kann. Und doch ist bei jeder größeren Beanstandung automatisch dieser Druck vorhanden.

Ein weiteres Ergebnis ist die exzessive Nutzung der MEL (Minimum Equipment List). Das ist zuerst einmal nicht schlimm, gefährdet die Sicherheit nicht, ist vom Hersteller verfasst und genehmigt und bei den Fluggesellschaften meist deutlich restriktiver als die Master-MEL.

Allerdings kappt man jedes Mal ein paar Prozent der Sicherheitsmargin eines Fluges.

So kann es heute passieren, dass MEL-Items genutzt werden, die vor Einführung der Fluggastrechte niemals genommen worden wären. Als Beispiel ist hier eine Hydraulikpumpe genommen, die inoperativ sein darf. Früher wäre diese Pumpe gewechselt worden, auch wenn es 4 Stunden dauerte. Hintergrund ist, dass dieses System die Flugsteuerung betreibt. Heutzutage wird die Pumpe erst später gewechselt, man hat ja noch eine Pumpe und im Zweifel die RAT (Ram Air Turbine).

Das Problem ist, dass ein technischer Mangel nicht als außergewöhnlicher Umstand anerkannt ist. Zusätzlich müssen Fluggesellschaften außergewöhnliche Umstände wie Vogelschlag in einer „angemessenen Zeit“ beheben. Die Frage bleibt, was ist angemessen und wer definiert das im Einzelfall? Ein Richter?

Wenn man den Sicherheitsstandard in der Luftfahrt hochhalten möchte, ist eine logische Konsequenz die Anerkennung eines außergewöhnlichen Umstands bei technischen Problemen.

Karsten

*Dieser Bericht erinnert mich an die Aussage eines Prüfers in einem RTL-Beitrag im letzten Jahr. Preventive maintenance findet faktisch nicht mehr statt, kleinere Beanstandungen werden nicht mehr behoben, es wird lieber bis zum Totalausfall der Komponente gewartet. Begründung damals wie heute: Zeitdruck.*

Thomas



## Termin beim LBA

Am 09.08.19 haben Christian Tank und ich uns zu einem informellen Treffen mit Herrn Burlage, Abteilungsleiter T und Herrn Feldhoff, Leiter ACAM im LBA getroffen. In dem mehrstündigen Gespräch haben wir viele der Themen angesprochen, die uns von euch geschickt worden sind. Die wichtigsten Ergebnisse sind hier jetzt wiedergegeben. Die etwas umfangreicheren Ausführungen sind aus Antworten, die wir nachträglich schriftlich erhalten haben.

### Interne Berechtigungen (Company Approval)

Voraussetzung für einen Mustereintrag in der internen Lizenz ist der Nachweis über Erfahrung in der tatsächlichen relevanten Instandhaltung für dieses Muster oder seiner Komponenten. Der Nachweis ist erbracht, wenn in den letzten 2 Jahren mind. 6 Monate an diesem Muster gearbeitet worden ist.

Problematisch wird es, wenn Muster eingetragen sind, die nicht mehr so häufig vorkommen oder Muster, die mit unterschiedlichen Triebwerken eingetragen werden. Hier wird es schwierig, in manchen Fällen sogar unmöglich diese Forderungen zu erfüllen, mit der Konsequenz, dass diese Muster, sollten sie dann doch mal in der Werft stehen, nicht mehr freigegeben werden dürfen.

*Vorschlag des LBA's:*

*Ähnliche Muster als Gruppe in der internen Lizenz zusammenfassen. Hierzu ein entsprechendes Verfahren im MOE beschreiben. Für Muster, die nicht in eine Gruppe passen und wieder benötigt werden, ebenfalls im MOE beschreiben, wie es wieder in die interne Lizenz kommen kann. Für ein Muster, das man schon lange in der Lizenz hat, aber das längere Zeit nicht mehr in der Werft war, ist es nicht erforderlich einen Musterlehrgang zu absolvieren. Hier würde es ausreichen sich in einem andern Part-145 für 1-2 Tage mit dem Muster wieder vertraut zu machen.*

Diese Lösung passt auch zu dem folgenden Fall:

Bei einem LBA-Audit wurde bemängelt, dass für ein Muster der Nachweis nicht erbracht worden ist, und deshalb Freigaben nicht erteilt werden durften. Obwohl in der internen Lizenz eingetragen, sollte der Prüfer zusätzlich selber überwachen, ob er die Erfahrung an dem Muster innerhalb der letzten 2 Jahre

erbracht hat. Hier offenbarte sich u.a. ein Problem im überwachenden QM-System.



### **Ausstellung EASA Form 15b, wenn gleichzeitig ein RtS unterschrieben wird**

In einem kleineren Part-145 Betrieb mit CAMO Zulassung in dem das Personal in beiden Organisationen eingesetzt wird besteht das Problem, dass ein Certifying Staff das ARC nicht unterschreiben darf, wenn er in den letzten 12 Monaten an dem Lfz. im Part-145 eine Freigabe erteilt hat. Der neue Part CAO sieht aber genau das für ELA 1 und ELA2 Lfz. vor.

Der Betrieb wollte nicht zusätzlich zu seinen beiden Zulassungen noch eine Part-CAO Zulassung beantragen, da die Voraussetzungen für den Part-CAO bereits durch die Part-145 und CAMO-Zulassungen erfüllt sind. Er fragt nach, ob er auch ohne Part-CAO Zulassung diese Rechte für die ELA1 und ELA 2 Lfz. ausüben darf.

### *Vorschlag des LBA's*

*Dieses Thema ist eine Grundsatzfrage an T1. Es sollte aber möglich sein in einem Anhang zum MOE zu beschreiben, wie man es in der Praxis umsetzen will. Gleichzeitig den Antrag an die zuständige Behörde stellen, dass man die Rechte des Part CAO im Part-145 wahrnehmen möchte.*

### **Arbeiten an Mustern der Full Group 3, wenn diese von der EASA aus der Group 3 gestrichen worden sind, aber noch in der Part-145 Zulassung stehen**

Die Type-rating Liste wird von der EASA ohne Vorankündigung aktualisiert. Bei einer Änderung ist das ein Riesenaufwand auch die Genehmigung zu ändern (und kostet Geld).

Was ist nun, wenn von der EASA ein Muster aus der Liste gestrichen wird (es gibt dann eine Genehmigung für ein nicht mehr prüftechnisch abgedecktes Muster) oder ein neues Muster hinzugefügt wird (dafür haben wir dann keine Genehmigung, aber einen CS).

### *Vorschlag des LBA's*

*Wenn von der EASA ein Muster aus einer Gruppe gestrichen wird, diese Muster sofort beim LBA als Einzelmuster eintragen lassen, da ja die Voraussetzungen für den Eintrag erfüllt waren/sind. Falls ebenfalls ein Lizenzeintrag notwendig sein sollte, ebenfalls beantragen. Allerdings wäre dieser Vorgang kostenpflichtig.*



Breguet Atlantic Cockpit

## **Umschreibung der Prüferklasse 3 mit den Einträgen „Transponder und COM“ in die neue Part-66 B3.**

Wie werden die Einträge Transponder und COM in der neuen Part-66 B3 berücksichtigt? Wird es zusätzlich eine L oder B2L Lizenz geben?

*Antwort des LBA's*

*Die PvL Klasse 3 für Segelflugzeuge, Motorsegler und Flugzeuge bis 750kg mit der Fachrichtung Flugwerk/Triebwerk und der Fachrichtung Elektronische Ausrüstung eingeschränkt mit der Einschränkung der Fachrichtung „Fachrichtung Elektronische Ausrüstung beschränkt auf Transponder mit BITE-Test und Sprechfunkanlagen“ wird im Rahmen der Umwandlung nicht eine Kategorie B2L erhalten.*

*Die Rechte für Freigaben an Transponder und Sprechfunkanlagen sind Bestandteil der Lizenzrechte der Kategorie L. Somit sind diese Rechte in den entsprechenden Kategorie L1/L2 Lizenzen enthalten, wenn diese nicht explizit beschränkt werden. Eine Lizenz wie oben dargestellt ist nicht vergleichbar mit einer B2L.*

*Anrecht auf eine B2L haben diejenigen PvL der Kl. 3, deren Rechteumfang in der Fachrichtung Elektronische Ausrüstung nicht durch die L-Lizenz abgedeckt ist, beispielsweise eine unbeschränkte Fachrichtung Elektronische Ausrüstung (oder die entsprechenden Einträge in eine allenfalls vorhandene klassische B2). Der Rechtstext findet sich dazu in der Vorschrift unter a), Ziffer 6, 66.A.20:*

Im Rahmen der Diskussion haben wir auch über Turbinentriebwerke und Elektromotoren gesprochen, wie sie immer häufiger in Segelflugzeugen verbaut werden.

*Antwort des LBA's*

*Turbinentriebwerke sind Teil des Umfangs einer Kategorie L2/L2C Lizenz. Bei Umwandlungen von Klasse 3 Erlaubnissen in eine dieser Kategorien werden diese über Einschränkungen ausgenommen, wenn noch keine Rechte an Turbinenluftfahrzeugen vorhanden waren.*

*Die Aufhebung von Einschränkungen auf Flugmotoren in der L-Lizenz erfolgt üblicherweise durch den Nachweis der bestandenen Theorieprüfung von Modul 8L (Flugmotoren). Die darin enthaltenen Anteile, welche sich auf Turbine*

beziehen sind über das Modul 15 abgedeckt. Da aber Modul 8L auch die Kolbenmotoren und Elektrischen Flugmotoren enthält, reicht der Nachweis von Modul 15 alleine nicht aus.

In Bezug auf die Umwandlung in eine L-Lizenz ist jedoch auf den folgenden Sachverhalt aus der Vorschrift (66.A.25 b) hinzuweisen:

„Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2 oder der Kategorie B3 wird davon ausgegangen, dass er über die Grundkenntnisse verfügt, die für eine Lizenz in den Unterkategorien L1C, L1, L2C und L2 gefordert werden.“

Das bedeutet, dass angenommen wird, dass alle Modulprüfungen für die L1/L1C/L2/L2C bestanden sind. In der Anwendung mit Blick auf die Umwandlung einer Klasse 3 bedeutet dies, dass alle Einschränkungen welche die Module 1L-8L und 12L als Bedingungen für deren Aufhebung fordern, aufgehoben werden können (ausgenommen Bauweise-Einschränkungen, diese fordern zusätzlich Erfahrung gem. 66.A.45).





## **Anträge an und Kommunikation mit T4**

Uns haben zahlreiche Beschwerden zum Umgang mit T4 erreicht, die wir hier nicht alle wiedergeben können. Wir haben sie aber angesprochen und einige auch schriftlich übergeben.

Insgesamt ist das Thema beim LBA seit Jahren bekannt und den Abteilungsleitern schon peinlich. Es gibt aber optimistische Hoffnung auf Verbesserung durch jetzt mehr zugesagtes Personal, allerdings muss dieses erst entsprechende Ausbildungen durchlaufen. Das LBA ist aber bemüht die Situation konkret zu verbessern, dazu gehört auch eine bessere Kommunikation.

Das größte Problem ist wie gesagt das fehlende Personal, aber auch unvollständige Anträge wurden angemerkt. Jährlich gehen etwa 8000 Anträge bei T4 ein, die von 8-9 Mitarbeitern abgearbeitet werden. Ca. 10% davon sind vollständig und werden auch innerhalb kurzer Zeit erledigt. Bei allen anderen sind zum Teil zeitintensive Nachfragen erforderlich.

Das es in anderen Ländern schneller geht weiß man im LBA auch, aber die von uns genannten Behörden sind teilweise kommerziell ausgerichtet und entsprechend aufgestellt.

Wir haben folgenden Vorschlag gemacht: Wenn ein Antrag eingegangen ist und feststeht, welcher Mitarbeiter zuständig ist, ein Schreiben/E-Mail an den Antragsteller/Bevollmächtigten, dass der Antrag eingegangen ist, wer der zuständige Ansprechpartner ist und wann mit einem Bescheid zu rechnen ist. Dieser Ansprechpartner sollte dann auch ans Telefon gehen bzw. E-Mails beantworten.

Zusätzlich könnte man über die Einrichtung einer „richtigen“ Hotline für telefonische Anfragen der Betriebe einrichten.

## **Abweichungen zu Kennzeichnungen von Luftfahrzeugen**

Wir verstehen nicht, dass es immer wieder Probleme bei der Kennzeichnung von Luftfahrzeugen gibt. Die NfL II 7/98 die letztes Jahr aufgehoben worden ist, war eine sinnvolle Ergänzung zur LuftVZO, die über 20 Jahre gut funktioniert hat. Mit der für uns nicht nachvollziehbaren Aufhebung dieser NfL haben wir heute Probleme, die wir früher nicht hatten.



Die Formulierungen und Muster der LuftVZO sollten unbedingt an die aktuellen Lfz.-Muster angepasst werden. Eine alte H34 und eine Ausführung mit Fenestron reichen bei Hubschraubern schon lange nicht mehr aus. Bis zur Änderung der veralteten und nicht mehr zeitgemäßen LuftVZO könnte es hier wieder eine Regelung über NfL geben.

Auch für historische Flugzeuge ist es schwierig ein kleines Kennzeichen zu bekommen, da es sehr vom Ermessen des Sachbearbeiters abhängt, was anerkenntbar ist. Ein kleineres Kennzeichen auch unter der Tragfläche bedarf übrigens eines weiteren Antrages oder muss ausdrücklich erwähnt werden. Man wird das Gefühl nicht los, dass der Ermessensspielraum nur auf dem Papier existiert, Ablehnungen gibt's immer mit Bezug auf die LuftVZO.

*Antwort des LBA's*

*Die NfL wurde aufgehoben, weil es in den letzten Jahren einen Wildwuchs bei den Kennzeichnungen gegeben hat. Dies haben Beanstandungen aus den ACAM Überprüfungen ergeben. Diesem Wildwuchs will man entsprechend begegnen.*

*Für die Änderung der LuftVZO ist der Verordnungsgeber zuständig. Man ist seit längerem dazu im Gespräch für eine entsprechende Überarbeitung. Grundsätzlich sind die Forderungen der ICAO umzusetzen. Bei Luftfahrzeugen, die nicht den ICAO-Forderungen entsprechen ist es sicherlich hilfreich eine Ausnahmegenehmigung des LBA's dabei zu haben.*



## LTA Übersichten

Wie soll ich so prüfen, ob betroffene LTAs durchgeführt worden sind, wenn ich keine Chance habe zu erfahren was die LTA beinhaltet? Eine telefonische Nachfrage beim LBA wurde mit der bekannten Antwort beendet, dass man sich im Prozess befinde alle LTAs einzupflegen.

Nun, das hört man seit Jahren. Trotzdem, es kann nicht sein, dass ich als CS und AR Staff von meiner Behörde nicht alle relevanten Daten erhalte, die diese selber herausgegeben hat.

### *Antwort des LBA's*

*Das LBA hat eine Stelle geschaffen und eine Mitarbeiterin eingestellt, die jetzt dabei ist alle veröffentlichten LTA's zu digitalisieren, damit sie auf der LBA-Website zur Verfügung gestellt werden können. Im Übrigen ist die Fa. Eisenschmidt immer noch die offizielle Quelle für alle LTA's.*

Insgesamt war es ein sehr offenes und angenehmes Gespräch. Herr Burlage und Herr Feldhoff waren sehr aufgeschlossen und hatten ein offenes Ohr für unsere Themen. Im Nachgang haben wir noch weitere detaillierte Informationen zu Fragen bekommen, die während des Gesprächs nicht beantwortet werden konnten.



Verbandkasten, gefunden bei einer Annual Inspection



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

Die Vorbereitungen zum Kongress sind abgeschlossen und die meisten Anmeldungen sind bereits eingegangen. Der Kongress wird im selben Hotel abgehalten werden, in dem auch unsere JHV stattfindet.

Erfreulicherweise ist es uns gelungen einige hochkarätige Sprecher aus dem LBA, der EASA und der Politik einzuladen, die auf der Eröffnungsveranstaltung sprechen werden.

Der Kongress verspricht wieder sehr interessant zu werden, da der AEI im letzten Jahr mehrere Schreiben an die EU-Kommission gerichtet und zwei vielbeachtete Press Release veröffentlicht hat, die für einige Unruhe bei Behörden und Airlines gesorgt haben.

Im Rahmen des Social Event werden wir unseren internationalen Gästen und ihren mitreisenden Partnern in einer geführten Stadtrundfahrt und Spreefahrt die Sehenswürdigkeiten der Stadt zeigen.

## Neues vom Part ML

Endlich ist der Teil ML nach gefühlter, endlos langer Zeit von der EU-Kommission genehmigt. Aber, so einfach wollten es uns diese Herren und Damen scheinbar nicht machen. In letzter Sekunde wurden ohne Absprache mit den Experten einige Änderungen eingefügt. Und nun ist es zu spät, da, was immer auch im AMC oder GM steht, nicht gegen die Regulierung gehandelt werden darf.

### ***ML.A.201 Responsibilities***

***(e) For aircraft operated by commercial Approved Training Organizations ('ATO') and commercial Declared Training Organizations ('DTO') referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 or not operated in accordance with Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) or operated in accordance with Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or Subpart-DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976\*, the operator shall:***

*(1) be approved as a CAMO or as a CAO for the management of the continuing airworthiness of its aircraft in accordance with Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO), or contract such an organization using the contract set out in Appendix I to this Annex;*

*(2) ensure that all maintenance is performed by maintenance organizations approved in accordance with point (c)(2) of point ML.1.;*

*(3) ensure that the requirements of point (a) are satisfied.*

Was hier fett hervorgehoben ist, ist der Stein des Anstoßes, insbesondere der Begriff "Commercial"

**Für diesen Begriff gibt es jedoch keine Definition.** Dieses soll jetzt **nachträglich** im AMC und GM definiert werden.

Anmerkung:

Hier rächt sich mal wieder, dass ähnlich wie beim Begriff "Light Aircraft" zwar Regularien erlassen werden, aber keiner weiß, was ein solches Flugzeug ausmacht. Ich weiß, ich weiß.... man kann sich sehr leicht hinter der Basic Regulation verschanzen und meinen, diese enthält die genaue Definition.

Wer aber schon mal eine PA46 Malibu, PA60-601 Aerostar oder Cessna P210 gewartet hat, weiß ganz genau, dass diese schon als komplex gelten sollten (alles Flugzeuge mit Druckkabine). Diese sind gemäß Basic Regulation aber non-complex und fallen unter den Part ML/CAO.

Was bedeutet aber der Unterschied bei einer DTO bezüglich commercial/non-commercial?

Grundsätzlich werden kommerzielle ATO/DTO an eine CAMO/CAO gebunden. Pilot Owner Maintenance ist nicht erlaubt und kann nicht innerhalb der Organisation erfolgen. Damit entstehen deutlich höhere Wartungskosten und demzufolge ein Nachteil, da beide Arten von Flugschulen dieselben potentiellen Kunden ansprechen.

Alles hängt also von der Definition “Commercial” ab.

Bis dato gibt es 2, wenn auch sehr gegensätzliche, Ansichten für die **Definition Non-commercial**

1. EASA
  - → Flugsportclubs
  - → Privater Eigentümer eines Flugzeuges, der dieses benutzt, um in einer kommerziellen Flugschule eine weitergehende Ausbildung zu machen
  
2. IAOPA
  - → Ausbildung für nichtkommerzielle und kommerzielle Fluglizenzen **UND** eine Flotte von weniger als 10 Flugzeuge

Um beurteilen zu können, welche Position praktikabel ist, muss man die täglichen Aufgaben zur “Betreuung” dieser Luftfahrzeuge kennen, die da wären:

Nach dem letzten Flug des Tages für **jedes** Luftfahrzeug:

- Überprüfung auf korrekt addierte Flugzeiten im Bordbuch/Tec-log,
- Abgleich auf Fälligkeiten in der Betriebszeitenübersicht/Life limit list,

- Koordinierung und Organisation der anfallenden Wartungsarbeiten und Behebung samt notwendiger Freigaben, von Beanstandungen welche im Bordbuch eingetragen wurden,
- Überprüfung des Luftfahrzeuges auf Schäden und allgemeinem Zustand (z.B. Sauberkeit),
- Vorbereitungen für den nächsten Flugtag z.B. Barograph bereitstellen,
- Sicherstellung, dass die Luftfahrzeuge entsprechend der Wetterbedingungen abgestellt und gesichert sind.

Diese Liste mag nicht vollständig sein

Über den Zeitaufwand kann sich jeder seine eigenen Gedanken machen. Aber klar ist auch, dass in einer nicht-kommerziellen Organisation vieles durch persönliche Initiative und Ehrenamt erledigt wird.

Meine absolut persönliche. Meinung dazu ist:

Die Definition der **EASA** greift mir zu kurz und widerspricht eigentlich dem Gedanken, die Bedingungen für die Luftfahrt mit "Light Aircraft" zu vereinfachen. Damit werden die Betreiber wieder in das alte System zurückgedrängt und nur relativ wenig wird vereinfacht.

Die Definition der **IAOPA** geht mir zu weit. Man kann sich leicht vorstellen, was für eine Organisation vorhanden sein muss, um 9 Luftfahrzeuge, darunter auch Helikopter bis 1200 kg MTOW, zu betreuen. Ich halte daher die Grenze von 10 Luftfahrzeugen für zu hoch. Vorstellen könnte ich mir eine Grenze von 3 Luftfahrzeugen. Damit würden vor allen Dingen kleinere Flugschulen bessergestellt und davon gibt es viele.

Die IAOPA hat bereits angekündigt, zur Durchsetzung ihrer Definition, die Gerichte anzurufen. Ein möglicher Erfolg erscheint mir zweifelhaft Ich befürchte aber auch, dass sich die Definition der EASA durchsetzt.

Ich halte euch auf dem Laufenden

Rolf

# **Jubilare zweites Halbjahr 2019**

## **10 Jahre Mitgliedschaft**

Kurt Paulsen

## **15 Jahre Mitgliedschaft**

Dirk Hasselbring

## **20 Jahre Mitgliedschaft**

Roland Zimmermann

## **25 Jahre Mitgliedschaft**

Ralf Radzuweit

## **30 Jahre Mitgliedschaft**

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

## Neulich

Man kann nur hoffen, dass das Highspeed-Tape nur für den Ground Run benutzt werden soll.



Quelle: Luftpiraten.de



# Termine

## 2019

08.10. - 11.10.      AEI Annual Congress in Berlin

12.10.                JHV in Berlin