



# LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

Licensed Aircraft Engineers Germany e. V.  
Berufsverband für freigabeberechtigtes  
luftfahrttechnisches Personal

## LAEG Info

Ausgabe: März 2020

Licensed Aircraft Engineers Germany  
Im Silberloch 19, 77886 Lauf,  
Tel. 07841-682 476, Fax 07841-682 532

[www.laeg.aero](http://www.laeg.aero)

Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	S. 2
Unsere Autoren	S. 3
Vorwort des Vorsitzenden	S. 4-5
Aus BPvL wird LAEG	S. 6-7
Einladung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung	S. 8
Tagesordnung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung	S. 9
Bericht zur JHV 2019 in Berlin	S. 10-17
Kennzeichnung von Luftfahrzeugen	S. 17-20
Ist die Part-66 Lizenz ohne Unterschrift wirklich ungültig?	S. 21
Die neuen L-Lizenzen	S. 22-23
Bericht von der BBAL Infobörse	S. 24-26
Workshop zum Part-ML und Part-CAO beim LBA	S. 27
Bericht zum AEI Annual Congress in Berlin	S. 28-40
Bericht zum Gespräch von AEI und BPvL mit dem LBA	S. 41-42
Jubiläen	S. 43
Internes	S. 44-45
Letzte Meldung	S. 46
Neulich	S. 47
Termine	S. 48

## Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker    TB    [thomas.becker@laeg.aero](mailto:thomas.becker@laeg.aero)

Norbert Beuing    NB    [norbert.beuing@laeg.aero](mailto:norbert.beuing@laeg.aero)

Christian Tank    CT    [christian.tank@laeg.aero](mailto:christian.tank@laeg.aero)



# Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen/innen und Freunde

Der Blick auf die erste Seite der (Prüfer)info zeigt, wir haben uns auf der letzten JHV in Berlin einen neuen Namen gegeben. Die Änderung des Namens alleine reicht allerdings nicht aus, um unseren Berufsverband für die Zukunft fit zu machen. Was alles noch geändert werden soll und wie wir in Zukunft auftreten möchten, könnt ab Seite 6 nachlesen.

Da die neuen Ziele auch eine umfassende Änderung unserer Satzung erforderlich machen und die hieraus resultierenden Änderungen von der Mitgliederversammlung beschlossen werden müssen, werden wir am 18.04.20 eine außerordentliche Mitgliederversammlung in Kassel abhalten. Ein Entwurf der Satzungsänderung liegt dieser Info bei und kann zusätzlich im Mitgliederbereich nachgelesen werden.

Ebenfalls in Berlin haben turnusgemäß Vorstandswahlen stattgefunden. Neu im Vorstand ist jetzt Christian Tank, der zu meinem Stellvertreter gewählt worden ist. Eine gute Wahl, wie ihr an seinen Beiträgen der aktuellen Info sehen könnt.

Obwohl vorher angekündigt worden ist, dass Norbert und Werner ihre Posten zur Verfügung stellen, gab es hierzu leider keine Vorschläge aus der Versammlung die Posten des Schatzmeisters und Sekretärs zu übernehmen. Beide haben sich daraufhin bereit erklärt, ein letztes Mal, zur Verfügung zu stehen.

Unserer JHV vorausgegangen, war der von uns ausgerichtete AEI Annual Congress. Es haben 35 Mitglieder aus 17 Ländern daran teilgenommen und hätten die Kollegen aus Bangladesch und Pakistan ihre Visa pünktlich bekommen, wäre es sogar einer der teilnehmerstärksten Kongresse der letzten Jahre geworden. Ab Seite 28 könnt ihr den sehr informativen Bericht von Norbert hierzu lesen.

Aufgrund der doch umfangreichen Berichte zu unserer JHV, dem von uns organisierten AEI Annual Congress in Berlin und vieler weiterer Themen, ist diese Ausgabe mal wieder sehr umfangreich ausgefallen.



Ein Thema, bei dem es immer wieder zu Streitigkeiten mit dem LBA kommt, ist die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen. Christian hat sich dieses Themas mal angenommen und einen informativen Beitrag verfasst. Seinen Bericht könnt ihr ab Seite 17 lesen.

Ist die Prüflizenz wirklich ungültig, wenn man nur vergessen hat sie zu unterschreiben? Mit dem Thema befasst sich ein Bericht ab Seite 21.

Mit den neuen L -Lizenzen befasst sich der Bericht von Norbert ab Seite 22.

Auf Einladung des BBAL waren wir bei der BBAL Infobörse in Hamburg. Auch hierzu hat Christian einen Bericht verfasst, der ab Seite 24 nachzulesen ist.

Mit Veröffentlichung der EU VO 2019-1383 tritt der neue Part-ML am 23.03.20 in Kraft. Aufgrund der gravierenden Auswirkungen auf alle Betriebe, die sich mit der Instandhaltung von Luftfahrzeugen in der General Aviation sowie der Überwachung und Verlängerung der Lufttüchtigkeit beschäftigen, hat das LBA zusammen mit dem DAeC, dem BBAL und der AOPA eine Infoveranstaltung in Braunschweig angeboten. Aufgrund der hohen Zahl der interessierten Betriebe und Prüfer, hat das LBA eine zweite Veranstaltung abgehalten. Für uns war Christian in Braunschweig dabei. Auf Seite 27 könnt ihr seinen Bericht dazu lesen.

Inzwischen wurde die EU VO 2019-1383 noch vor Inkrafttreten ein zweites Mal berichtigt, diesmal durch die neue EU VO 2020-270. Zusammen mit den immer noch nicht veröffentlichten AMC und GM ein sehr unbefriedigender Umstand, vor allem wenn man bedenkt, dass die Umsetzung bis zum 24.09.2021 (inkl. Behebung der Findings) abgeschlossen sein muss, ansonsten steht man nämlich ohne gültige Zulassung da. Eine Übergangsfrist ist von Seiten der EASA nicht vorgesehen.

Euer Thomas Becker

## Aus BPvL wird LAEG

Um für die Zukunft besser gerüstet zu sein, haben wir auf unserer letzten Mitgliederversammlung in Berlin beschlossen uns neu aufzustellen.

Als äußeres Zeichen haben wir unserem Verein einen Namen gegeben, der der internationalen Bezeichnung unserer Berufsgruppe entspricht. Als Berufsverband vertreten wir jetzt das freigabeberechtigte luftfahrttechnische Personal als:

„Licensed Aircraft Engineers“ mit dem Zusatz „Germany“ **LAEG**

als Anhang führen wir:

„Berufsverband für freigabeberechtigtes luftfahrttechnisches Personal“



Über das neue Logo wurde lange diskutiert, es gab mehrere Vorschläge, und hier ist jetzt das Ergebnis. Das A symbolisiert ein Leitwerk, das Zahnrad die Technik, der kleine Flieger die General Aviation und die Farbe die Luftfahrt. Der ausgeschriebene Name ist selbsterklärend. Die Flugzeugsilhouette war übrigen eine Idee von Benni Wagner.

Nur ist es mit einem neuen Namen und Logo alleine nicht getan. Wir haben weitere Ideen erarbeitet, die wir unseren Mitgliedern auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 18.04.20 in Kassel vorstellen und mit ihnen diskutieren wollen.

So wollen wir uns zukünftig verstärkt dem Bereich der Ausbildung widmen und junge Menschen auf ihrem Weg zum Fluggerätemechaniker und Certifying Staff begleiten. Wir wollen aktiver auf die jungen Kollegen zugehen und auch für Fragen und als Unterstützer zur Verfügung stehen. Hierbei profitieren sie von dem riesigen Erfahrungsschatz unserer langjährigen Mitglieder, unseren Kontakten zu den Behörden, Schulen und Firmen.

Erfreulicherweise haben sich mit Martin, Benni und Carsten bereits drei Mitglieder bereit erklärt, den Bereich der Ausbildung zum Fluggerätemechaniker /-elektroniker und die Weiterbildung zum Certifying Staff zu betreuen.

Ein Thema, welches heutzutage fast jeden Verein trifft, sind die sinkende Mitgliederzahlen. Wir wollen neue Mitglieder durch weitere Formen der Mitgliedschaft gewinnen. Im Gespräch ist z.B. eine Schnuppermitgliedschaft für die jungen Kollegen, die sich gerade in der Ausbildung zum Fluggerätemechaniker mit dem Ziel einer CAT-A Lizenz befinden. CAT-A Inhaber können ihre Schnuppermitgliedschaft dann in eine ordentliche Mitgliedschaft ändern. Für Fluggeräteelektroniker wird es ein ähnliches Angebot geben.

Da dies alles Auswirkungen auf unsere Satzung hat, haben wir diese ebenfalls umfassend überarbeitet und den Entwurf dazu dieser Info beigefügt. Zusätzlich ist sie im Mitgliederbereich unserer Homepage nachzulesen.

Damit alles seinen rechtlich korrekten Gang geht, laden wir deshalb zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 18.04.20 in Kassel ein. Bitte nehmt euer Recht als Mitglied im LAEG wahr und kommt zu dieser Versammlung, damit die Entscheidungen über die zukünftigen Aufgaben unseres Berufsverbandes auf eine breite Basis gestellt werden.

TB

Hiermit lade ich alle Mitglieder zu einer

**„Außerordentlichen Mitgliederversammlung“**

**am Samstag, den 18. April 2020**

ein. Beginn ist um 09:30 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.

Unter dem Stichwort „BPvL/LAEG“ können vergünstigte Zimmer per E-Mail an [info@schaeferberg.de](mailto:info@schaeferberg.de) aus dem Abrufkontingent bis 3 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@laeg.aero](mailto:thomas.becker@laeg.aero).



# **Vorläufige Tagesordnung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung am 18.04.2020 in Kassel**

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Benennung des Schriftführers
3. Vorstellung der Tagesordnung
4. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
5. Feststellung der Beschlussfähigkeit
6. Benennung des Wahlleiters und von 2 Stimmenzählern
7. Satzungsänderung, Diskussion und Abstimmung
8. Vorstellung des neuen Internetauftrittes
9. Der neue Part-ML und Part-CAO
10. Die neuen CAT-L Lizenzen
11. Verschiedenes

Der Entwurf zur geplanten Satzungsänderung liegt dieser LAEG-Info bei und ist zusätzlich im Mitgliederbereich unserer Homepage abrufbar.

# **Bericht über die JHV 2019 in Berlin** *(Auszug aus dem Protokoll)*

## **1. Eröffnung und Begrüßung**

Um 9:40 Uhr begrüßt der Vorsitzende Thomas Becker die anwesenden Teilnehmer, eröffnet die ordentliche Jahreshauptversammlung und übernimmt die Versammlungsleitung.

## **2. Benennung des Schriftführers**

Zum Schriftführer der Versammlung wird der Sekretär Norbert Beuing benannt.

## **3. Vorstellung der Tagesordnung**

Die vorläufige Tagesordnung wurde den Mitgliedern zusammen mit der Einladung satzungsgemäß durch die Prüferinfo bekannt gegeben. Aufgrund der in der Zwischenzeit erfolgten geänderten Situation wird durch den Vorsitzenden die Tagesordnung aktualisiert und durch Beamer den Teilnehmern vorgestellt und die Frage nach Ergänzungen und Änderungen gestellt. Es ergeben sich seitens der Versammlung keine weiteren Änderungsanträge.

## **4. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung**

Die Einladung wurde satzungsgemäß rechtzeitig an alle Mitglieder des BPvL versandt, es ergaben sich keine Einwände seitens der anwesenden Mitglieder.

## **5. Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Versammlung sind 14 Mitglieder und 3 Mitglieder des Vorstandes anwesend. Die Mitgliederversammlung ist gem. §13 der Satzung beschlussfähig.

## **6. Benennung des Wahlleiters und von 2 Stimmzählern**

Für die Dauer der Vorstandswahl verzichtet der anwesende Vorstand auf das Leitungsrecht gem. §13 der Satzung und beantragt die Wahl eines Wahlausschusses für diesen Zeitraum.

Die Mitglieder Ulrich Hauptmann, Benjamin Wagner und Heiner Langnickel melden sich freiwillig, es gibt seitens der anwesenden Teilnehmer keine Einwände. Der Wahlausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

- Ulrich Hauptmann – Wahlleiter
- Benjamin Wagner und Heiner Langnickel – Stimmzähler



Hard Landing

## **7. Jahresbericht des Vorstandes**

Der Bericht des Vorstandes gibt einen Überblick über die Aktionen und Tätigkeiten des Vorstandes seit der letzten JHV in Aachen.

Über folgende Hauptthemen gibt der Bericht Aufschluss:

Arbeitsgruppe Zukunft; Offene Vorstandssitzung in Kassel; Besuch der Messe AERO in Friedrichshafen; Besuch und informelles Gespräch beim Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig; Vorbereitung des diesjährigen AEI Annual Kongresses in Berlin; Entwicklung und Neuerstellung der BPvL Website; Stand und Probleme der Mitgliederentwicklung; Erstellung der Prüferinfo; Teilnahme des BPvL an der EASA Arbeitsgruppe „Part M Task Force“; Externe Anfragen.

*Der komplette Bericht des Vorstandes ist im Mitgliederbereich unserer Homepage nachzulesen.*

## **8. Kassenbericht 2018/ 2019, Haushaltsplan 2020;**

Der Schatzmeister stellt den Kassenbericht 2018/2019 und den Haushaltsplan für 2020 vor. Der Ausgabenaufwand für 2018 lag unterhalb der Einnahmen, so dass ein geringer Teil in die Rücklagen fließen kann. Für das laufende Jahr 2019

wird sich die Situation jedoch ändern. Bei annähernd gleicher Einnahmensituation werden die Ausgaben jedoch höher sein, so dass zum Ausgleich der Bilanz ein Teil aus den Rücklagen genommen werden muss. Die erhöhten Ausgaben für dieses Jahr resultieren im Wesentlichen aus den drei Arbeitstreffen der AG-Zukunft. Trotz allem ergibt sich ein zufriedenstellendes Finanzergebnis.

#### **9. Bericht der Rechnungsprüfer**

Da beide Kassenprüfer nicht an der JHV teilnehmen konnten, gibt der Schatzmeister ihren schriftlichen Bericht der Versammlung zur Kenntnis. Beide Kassenprüfer bescheinigen hierin dem Schatzmeister eine ordentliche und korrekte Buchführung, und bestätigen die der Versammlung vorgelegten Zahlen. Beide schlagen der Versammlung in ihren Schreiben die Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstandes vor.

#### **10. Aussprache zu den Berichten**

Der Versammlungsleiter fragt die Versammlung, ob es Bedarf zur Aussprache zu den Berichten des Vorstandes gibt; es erfolgen keine Rückmeldungen diesbezüglich aus der Versammlung.

#### **11. Entlastung des Vorstandes**

Nachdem der Versammlung der Bericht des Vorstandes und des Schatzmeisters der Versammlung zur Kenntnis gebracht wurde und durch die Versammlung keine weitere Aussprache erfolgte, stellt der Versammlungsleiter die Frage nach der Entlastung des Vorstandes.

In offener Abstimmung ergibt sich folgendes Ergebnis:

- 14 Zustimmungen für die Entlastung
- 2 Stimmenthaltungen
- Keine Gegenstimmen

Ein Mitglied ist während der Abstimmung nicht anwesend. Somit ist der Vorstand entlastet.



## 12. AEI Annual Congress 2019

Der Sekretär Norbert Beuing berichtet über den unter der Beteiligung des Vorsitzenden, des Schatzmeisters und ihm durchgeführten Jahreskongresses der AEI vom 08. bis 11. Okt. am gleichen Tagungsort.

Für das Jahr 2019 hatte der BPvL die Organisation des Kongresses übernommen, dessen Vorbereitung ausschließlich durch die Vorstandsmitglieder erfolgte. Im Laufe dieses Kongresses wurde Norbert Beuing als offizieller Delegierter des BPvL zum wiederholten Male zum Auditor gewählt. Am Ende des Kongresses wurde in einer Feierstunde der Vorstand des BPvL für die ausgezeichnete Vorbereitung und Organisation dieses Kongresses gewürdigt.



Engine Problems

## 13. BR3 Beitrag; Preiskampf am Himmel

Mit einer Videovorführung zeigt der Vorsitzende Ausschnitte aus einem Fernsehbeitrag des Bayrischen Rundfunks, an dem der BPvL unter Beteiligung von Thomas Becker und einem weiteren Mitglied, Fred Bruggeman, direkt beteiligt waren. Im Zuge der Vorbereitung zu diesem Filmbeitrag hatte das

Redaktionsteam direkt beim BPvL um Unterstützung und Beteiligung an diesem Film angefragt, was vom Vorstand aufgrund der Thematik auch umgehend unterstützt wurde. Thomas Becker und Fred Bruggeman hatten in diesem Film Gelegenheit, die mit diesem Beitrag im Zusammenhang stehenden Probleme aus Sicht des AEI bzw. aus Sicht des BPvL zu erläutern.

#### **14. Zukunft des BPvL, Ergebnisse der AG-Zukunft**

Der Vorsitzende Thomas Becker berichtet von der Entstehung und Entwicklung der Arbeitsgruppe, deren Einsetzung auf der letzten JHV in Aachen beschlossen wurde. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, ein Konzept zur Umstrukturierung des Verbandes vor dem Hintergrund einer vollkommenen Überalterung und mangelnder Akzeptanz bei jungen Kollegen zu erarbeiten.

Auf insgesamt 3 Arbeitstreffen im Jahr 2019 hat die Arbeitsgruppe eine umfangliche Problemanalyse und in diesem Zusammenhang Lösungsansätze erarbeitet. Grundkonzept soll eine zeitgemäße strukturelle Änderung des Verbandes sein, der jedoch den bestehenden Vereinszweck Rechnung trägt. Die wesentlichen Änderungen sollen u.a. die Unterstützung bei der Ausbildung und Qualifikation von Certifying Staff sein, mögliche andere Formen der Mitgliedschaft, intensivere Zusammenarbeit mit den Behörden und anderen Luftfahrtverbänden u.a.

Die in diesem Zusammenhang notwendige und umfangreiche Satzungsänderung wird von der Arbeitsgruppe bis zur offenen Vorstandssitzung im kommenden Frühjahr, die mit einer dazu erforderlichen außerordentlichen Mitgliederversammlung verknüpft wird, erarbeitet. Der Name des Verbandes (§1 der Satzung), wozu auch ein Vorschlag und Antrag des Vorstandes vorliegt, soll auf dieser JHV bereits beschlossen werden.

#### **15. Satzungsänderung, Diskussion und Abstimmung**

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Arbeitsgruppe Zukunft schlägt der Vorstand mit seinem Antrag der Versammlung vor, den in der Satzung festgelegten Vereinsnamen BPvL (Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.) in den Namen LAEG (Licensed Aircraft Engineers Germany e.V.) umzubenennen. Da insbesondere der Zweck des Vereins und die anderen Paragraphen der Satzung von der Namensänderung derzeit nicht betroffen sind, soll der §1 der Satzung folgenden Wortlaut haben:

## §1 Name, Sitz, Geschäftsjahr

Der Verband führt den Namen „Licensed Aircraft Engineers Germany e. V. (LAEG) „Berufsverband für freigabeberechtigtes luftfahrttechnisches Personal“ und ist in das Vereinsregister am Amtsgericht in 51401 Bergisch Gladbach eingetragen.

Nach kurzer Aussprache, bei der es jedoch keinen Widerspruch zu dem vorgeschlagenen Namen und der beabsichtigten Satzungsänderung gab, stellte der Versammlungsleiter Thomas Becker diese zur offenen Abstimmung. Der neue Name und die damit einhergehende Satzungsänderung wurden einstimmig angenommen.

## 16. Vorstellung des neuen Internetauftrittes

Nach der Abstimmung zur Satzungsänderung stellt der Versammlungsleiter Thomas Becker den geplanten neuen Internetauftritt vor.



Arrius 2R

## 17. Vorstandswahlen

Mit dem Aufruf zur Vorstandswahl übergibt der Vorsitzende Thomas Becker die Versammlungsleitung an den zuvor gewählten Wahlausschuss. Der Wahlleiter Ulrich Hauptmann fragt nach Vorschlägen zu den einzelnen Vorstandsposten.

### Vorsitzender

Thomas Becker erklärt seine Bereitschaft zur Wiederwahl; keine weiteren Vorschläge.

### Stellv. Vorsitzender

Der noch amtierende Stellv. Vorsitzende Martin Gauding hatte im Vorfeld zur JHV mitgeteilt, dass er aus beruflichen Gründen zu einer Wiederwahl nicht zur Verfügung steht. Vorschläge aus der Versammlung: Christian Tank und Benjamin Wagner.

### Schatzmeister

Der amtierende Schatzmeister Werner Alvermann stellt sein Amt zur Verfügung, gibt aber bekannt, dass, sollten keine Vorschläge aus der Versammlung kommen, er letztmalig das Amt für die kommende Vorstandsperiode übernehmen würde. Vorschläge aus der Versammlung: keine

### Sekretär

Der amtierende Sekretär Norbert Beuing stellt sein Amt zur Verfügung, gibt aber bekannt, dass, sollten keine Vorschläge aus der Versammlung kommen, er letztmalig das Amt für die kommende Vorstandsperiode übernehmen würde. Vorschläge aus der Versammlung: keine

Der Wahlleiter fragt daraufhin die beiden zur Wahl des Stellv. Vorsitzenden benannten Kandidaten, ob sie im Falle der Wahl das Amt annehmen würden, Christian Tank: Ja; Benjamin Wagner: Nein

Der Wahlleiter geht danach zur offenen Abstimmung für die einzelnen Vorstandsämter über. Das Abstimmungsergebnis für die einzelnen Vorstandsämter war wie folgt:

Vorsitzender:	Thomas Becker	15x Ja 1x Enthaltung
Stellv. Vorsitzender:	Christian Tank	15x Ja 1x Enthaltung
Schatzmeister:	Werner Alvermann	15x ja 1x Enthaltung
Sekretär:	Norbert Beuing	16x Ja

## **18. Wahl des Rechnungsprüfers**

Vor dem Hintergrund der in der Vergangenheit aufgetretenen Problem mit der Koordination der zwei Rechnungsprüfer und hinsichtlich der Tatsache, dass die aktuelle Satzung nichts über eine Kassenprüfung, bzw. Kassenprüfer aussagt, beantragt der Versammlungsleiter, zukünftig die Kassenprüfung nur noch durch ein Mitglied durchführen zu lassen, welches zweijährlich von der ordentlichen Mitgliederversammlung neu bestimmt wird. Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt und mit 17 Zustimmungen (das Mitglied Mustafa Colak ist mittlerweile wieder im Versammlungsraum anwesend) positiv beschieden.

Zur darauf anstehenden Wahl bittet der Versammlungsleiter um Benennungen. Benjamin Wagner erklärt sich daraufhin bereit, dieses Amt übernehmen zu wollen. Es gab von Seiten der Versammlung keine weiteren Vorschläge, in der daraufhin folgenden offenen Abstimmung wurde Benjamin Wagner für die kommenden zwei Jahre in dieses Amt einstimmig gewählt.

## **19. Verschiedenes**

Der Termin für die nächste offene Vorstandssitzung in Kassel, die mit einer außerordentlichen Mitgliederversammlung verknüpft werden soll, wird auf den 18. April 2020 festgelegt.

Als Ort und Zeitpunkt für die nächste ordentliche Mitgliederversammlung wird der 17. Okt. 2020 in Augsburg nach kurzer Aussprache vom Vorstand bekannt gegeben.

Der Versammlungsleiter Thomas Becker beschließt die Sitzung um 17:15 Uhr.

Norbert Beuing  
Sektretär

*Der komplette Bericht zur JHV ist im Mitgliederbereich unserer Homepage nachzulesen.*

## **Kennzeichnung von Luftfahrzeugen** *(Auszug)*

Vermutlich jeder, der schon einmal eine Verkehrszulassung in Deutschland betrieben hat, stand vor dem Problem, dass er das Kennzeichen nach bestem Gewissen angebracht hatte, aber nach Einsendung der obligatorischen Fotos an das LBA die Aufforderung zur Nachbesserung bekommen hat. Auch kann es bei ACAM-Prüfungen zu Beanstandungen kommen, wenn das Kennzeichen nicht den Vorgaben entspricht.

Ebenfalls scheint nicht immer klar zu sein, dass die Bundesflagge ein Teil der Kennzeichnung ist. Da die Meisten von uns mit Flugzeugen und Hubschraubern zu tun haben, liegt hier der Schwerpunkt dieser Zusammenfassung. Für Ballone, Luftschiffe und Ultraleichtflugzeuge kann es noch Besonderheiten geben.

### **Wie bringt man jetzt die Kennzeichnung an, um den Vorgaben gerecht zu werden?**

#### Position des Kennzeichens

Bei Anbringung am Seitenleitwerk darf das Kennzeichen nur an der Flosse angebracht sein, nicht an beweglichen Teilen, wie z. B. Seitenruder. Das geht zwar nicht ausdrücklich aus dem Text hervor, aber aus den Musterbildern 6a und 7a der LuftVZO, Anlage 1. Wenn somit für das Kennzeichen in Mindestgröße nicht ausreichend Platz ist, oder die Bundesflagge den Platz schon belegt, bleibt nur der Rumpf als Anbringungsort übrig (siehe Muster 6).

#### Kontrast

Entweder helle Buchstaben auf dunklem Hintergrund oder dunkle Buchstaben auf hellem Grund. Mehrfarbige Hintergründe oder Zierstreifen im Kennzeichenbereich, sowie Buchstaben in „3D“, bzw. „Schatten“ werden nicht akzeptiert. Um herauszufinden, ob es sich bei der Kombination Untergrund / Buchstaben um eine kontrastreiche Wahl handelt, ist die folgende Vorgehensweise empfehlenswert.

Kennzeichen fotografieren und mit Bildbearbeitungsprogramm in schwarz/weiß umwandeln. Ist das Kennzeichen noch einwandfrei zu erkennen? Dann ist eine Akzeptanz seitens der Behörde wahrscheinlich. Der

Idealfall ist allerdings eine weiße Fläche mit schwarzen Kennzeichen, ähnlich des Kfz-Kennzeichens.

### Abmessungen

	Buchstabenhöhe Vorgabe	Buchstabenbreite Höhe x 0,667	Strichbreite Höhe x 0,25	Abstände Höhe x 0,167
Rumpf	30,00 cm	20,00 cm	7,50 cm	5,00 cm
Tragfläche	50,00 cm	33,34 cm	12,50 cm	8,34 cm

Hierbei handelt es sich, wie im Verordnungstext erwähnt, um die Mindestmaße. Die Buchstaben können natürlich größer ausfallen, nur müssen die Verhältnisse und somit das Schriftbild beibehalten werden. Die korrekten Abmessungen sind auch bei der Verkehrszulassung im Formblatt LBA-Nr. 08 „Bestätigung der Einhaltung nationaler Forderungen“ zu bescheinigen.

### Abmessungen Bundesflagge

Gesamthöhe: 15 cm, hieraus ergibt sich eine Strichbreite von 5 cm. Seitenverhältnis 3:5, somit eine Länge von 25 cm. Bei den käuflichen Bundesflaggen zum Aufkleben ist dieses meistens berücksichtigt. Eine Größenvariation, wie bei den Kennzeichen ist nicht vorgesehen, es handelt sich um verbindliche Maße.

### Erkennungsschild

Zusätzlich zum Typenschild des Herstellers muss noch ein Erkennungsschild mit Kennzeichen, Muster und Seriennummer angebracht werden. Nur ein kleines zusätzliches Schild mit dem neuen Kennzeichen in der Nähe des Werks-Typenschildes anzubringen ist nicht ausreichend. „In der Nähe des Haupteinstieges“ kann bei kleinen Flugzeugen an verschiedenen Stellen sein, aber „fest mit dem Luftfahrzeug verbunden“ erfordert Nieten oder Schrauben. Sowohl Schild wie auch Beschriftung dauerhaft und feuerfest anzufertigen schließt Aluminium als Material aus. Die Beschriftung dauerhaft aufzubringen kann mittels Gravur, Schlagbuchstaben, oder ähnlichem erfolgen.

### Ausnahmen

Für z. B. Segelflugzeuge mit kleinem Durchmesser der Rumpfröhre gab es eine allgemeine Ausnahmegenehmigung für ein 15 cm hohes Kennzeichen auf dem Rumpf, da die große Variante nicht angebracht werden konnte (vgl. NfL II-7/98). Diese NfL wurde mit der NfL 2-438-18 am 12.12.2018 aufgehoben.

Allerdings sind weiterhin Ausnahmen möglich, allerdings nicht mehr pauschal, sondern im Einzelfall auf Antrag. Bereits vor 12.12.2018 zugelassene Luftfahrzeuge dürfen das kleinere Kennzeichen auch weiterhin führen.

Auch bei z. B. Motorflugzeugen, deren historisches Erscheinungsbild nicht gestört werden soll, gibt es die Möglichkeit auf Antrag mit entsprechender Begründung ein kleineres Kennzeichen zu verwenden. Hierbei muss beachtet werden, dass sowohl das Kennzeichen auf dem Rumpf wie auch das unter der Tragfläche (falls Abweichung gewünscht) im Antrag zu erwähnen sind, da die Ausnahmegenehmigung nur für die entsprechend beantragten Positionen gilt.

CT

*Christian hat sich viel Mühe gegeben und einen sehr umfangreichen Bericht mit anschaulichen Beispielfotos erstellt, der in unserer Info, auch aufgrund des schwarz-weißen Druckes, nicht so überkommen würde wie es die Wichtigkeit des Themas verdient hätte.*

*Den gesamten Bericht von Christian haben wir deshalb auf unserer Homepage zur Verfügung gestellt.*





## **Ist die Part-66 Lizenz ohne Unterschrift des Lizenzinhabers wirklich ungültig?**

Einem LBA-Sachbearbeiter ist aufgefallen, dass der Prüfer vergessen hatte seine Lizenz zu unterschreiben. Als Folge daraus wurde er aufgefordert mitzuteilen, welche Luftfahrzeuge er seit Ausstellung der Lizenz nachgeprüft und freigegeben hat. Diese Luftfahrzeuge wären nach Sichtweise des LBA-Sachbearbeiters nicht lufttüchtig, weil mit der fehlenden Unterschrift des Lizenzinhabers die Lizenz nicht gültig ist.

Da dies jedem einmal passieren kann und diese LBA-Sichtweise gravierende, teilweise existenzbedrohende Auswirkungen, bis hin zur Schließung eines luftfahrttechnischen Betriebes haben kann, habe ich mich mal mit einem Luftfahrtsachverständigen in Verbindung gesetzt und hier um eine Stellungnahme zu diesem Vorgang gebeten.

Hier sein Statement zu der vergessenen Unterschrift:

*Das Fehlen der Unterzeichnung der Lizenz des freigabeberechtigten Personals steht in keinem kausalen Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nach vollzogenen Instandhaltungsmaßnahmen, da die zuständige Behörde die Lizenz dem Freigabeberechtigten übersandte, da er alle Voraussetzungen erfüllte, die den Erhalt der Lizenz rechtfertigte. Somit ist klar, dass das Vergessen der Beendigung des Verwaltungsaktes (Unterschrift) in keinem Zusammenhang zur physischen Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs steht.*

Uns als Folge daraus:

*Das Fehlen der Vollendung des Verwaltungsaktes kann einfach durch das Leisten der Unterschrift geheilt werden.*

Also doch nicht so schlimm? Ist dem LBA bewusst, welche weitreichenden Konsequenzen aus dieser Sichtweise entstehen können? Ich bin mal auf die Reaktion zu diesem Beitrag gespannt.

TB

## Die neuen Part-66 L-Lizenzen

Im Jahr 2018 veröffentlichte die EASA die VO(EU) 2018/1142, mit der die Einführung der neuen L-Lizenzen angezeigt wurde. Mit ihrem Umwandlungsbericht gem. Unterabschnitt D von Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 konkretisierte das LBA mit Datum 20.12.2018 deren Einführung. Die ersten 3 L-Lizenzen wurden bereits vom Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes auf der letztjährigen AERO, medienwirksam übergeben.

Diese L-Lizenzen ersetzen in Zukunft die Prüferklassen 1 und 3, die spätestens ab dem 01.10.2020 nicht mehr verlängert werden. Umänderung in die neue Lizenz sollte von den Klasse 1 und 3 Prüfern daher rechtzeitig beantragt werden.

Die L-Lizenzen gliedern sich im Wesentlichen in 5 Kategorien:

- L1 betrifft die Segelflugzeuge, L1C Segelflugzeuge in Composite Bauweise
- L2 betrifft die Motorsegler und ELA 1 Flugzeuge, L2C die Motorsegler und ELA 1 Flugzeuge in Composite Bauweise bis 750 kg MTOW
- L3 betrifft die Heißluft- und Gasballone
- L4 betrifft Heißluft- und ELA2 Gasluftschiffe
- L5 betrifft andere als ELA2 Gasluftschiffe

Somit werden die Klasse 3 Lizenzen in die entsprechende L-Lizenz umgewandelt, mit einem Unterschied, dass die L2 / L2C Lizenz nunmehr auch die ELA1 Flugzeuge bis 750 kg MTOW beinhaltet. Alle Lizenzen mit unbeschränkter Avionik werden nun in B2L Lizenzen umgewandelt. Detaillierte Angaben finden sich sehr genau beschrieben im Umwandlungsbericht des LBA.

Die neue B2L-Lizenz gilt für alle Luftfahrzeuge, die nicht als so genanntes Gruppe 1 Luftfahrzeug eingestuft sind. Sie ist im Gegensatz zu der Kategorie B2 in Systemberechtigungen unterteilt. Folgende Berechtigungen sind möglich:

- Kommunikation/Navigation, Instrumente, Flugregelung, Luftraumüberwachung und Luftfahrzeugzellensysteme

Bei den Technischen Ausweisen der Luftsportverbände des DAeC können alle Werkstattleiter, die bis zum 1.10.2019 eine gültige Lizenz inne hatten, durch eine Zusatzausbildung und einer theoretischen Prüfung bei der Behörde eine entsprechende L-Lizenz erhalten. Ab dem 1.10.2019 geht der Weg zur L-Lizenz über eine spezielle Ausbildung als Zellenwart; nach einem weiteren Jahr mit praktischen Erfahrung kann ein Werkstattleiterlehrgang besucht werden und nach bestandener Prüfung und einer erneuten nachzuweisenden praktischen Tätigkeit kann durch eine theoretische Prüfung beim LBA die entsprechend beantragte L-Lizenz erlangt werden.

Das LBA hat in seinem Umwandlungsbericht die Ausbildung zur Klasse 3 und die Ausbildung über den DAeC als gleichwertig anerkannt. Die Ausbildungsgrundlagen für die Technische Ausweise des DAeC sind in der Richtlinie für die Ausbildung und Prüfung des technischen Personals im Deutschen Aero Club Ausgabe: 2019/01 beschrieben und unterscheiden sich inhaltlich kaum von den Ausbildungsrichtlinien für die Klasse 3 Ausbildung. Aus eigener Erfahrung beurteile ich den Ausbildungsgang zum Werkstattleiter im DAeC/NRW als sehr gut, zumal umfänglich Wert auf die Vermittlung praktischer Tätigkeiten und die Beurteilung von Beschädigungen gelegt wird.

Dennoch halte ich die Ausbildung z.B. zum Zellenwart an zwei Wochenenden für zu wenig, darüber sollten sich die Behörden und die entsprechenden Landesverbände nochmals verständigen. Vor dem Hintergrund, dass eine L-Lizenz über die DAeC Landesverbände ohne umfängliche praktische Nachweise und recht rasch erreicht werden kann und immerhin die Ausstellung eines ARC's, bzw. die Freigabe nach einer großen Reparatur beinhaltet, wäre eine Überarbeitung der Voraussetzungen für eine L-Lizenz wünschenswert.

Die Technik eines Segelflugzeuges ist kein Hexenwerk, obwohl es sich bei den heutigen Composite Flugzeugen um hochkomplexe Sportgeräte handelt, aber es sitzt immer mindesten ein Mensch darin, der auf die Fähigkeit der freigebenden Lizenzinhaber vertrauen darf.

Dieses Thema wird uns als Berufsverband auch in Hinsicht auf zukünftige L-Lizenzinhaber wohl noch weiter beschäftigen.

NB

*Leider konnte ich die persönliche Einladung zur Teilnahme an der BBAL Infobörse und Mitgliederversammlung aus privaten Gründen nicht wahrnehmen. Mein neuer Stellvertreter Christian, der ebenfalls Mitglied im BBAL ist, war aber dort und stellt uns hier seinen Bericht zur Verfügung. Einmal mehr könnt ihr an dem Bericht sehen, dass uns dieselben Themen bewegen wie den BBAL.*

TB

## **Bericht von der BBAL Infobörse und Mitgliederversammlung in Hamburg am 08.02.2020**

Begrüßung und Eröffnung durch den 1. Vorsitzenden, P. Gomolzig

### **Vorträge zu ECOGAS und EASA bzw. LBA-Neuigkeiten sowie Part-ML und Part-CAO von K. Dahlmann, BBAL**

ECOGAS ist ein Zusammenschluss von ca. 550 Unternehmen aus dem technischen Bereich der Allgemeinen Luftfahrt in Europa. Hierdurch sind eine Vertretung bei der EASA (z. B. bei GA Roadmap) sowie Kontakte auf EU-politischer Ebene möglich. Ebenso gibt es Kontakte zu anderen Verbänden, wie der AOPA und dem LBA. Somit gibt es einen direkten Einfluss der BBAL-Mitglieder auf z. B. Änderungen im EASA-Bereich (Gesetze, AMCs, GM...).

Informiert wurde dabei über die folgenden RMT (Arbeitsgruppen in der EASA)

- RMT.0251 zum SMS im Part-21, Part-M und Part-145 (die Opinion soll 2020 veröffentlicht werden und die Genehmigung der Kommission wird für 2023-24 erwartet,
- RMT.0255 zu Part-66 Lizenzen für Komponenten: hier gibt es Bemühungen seitens ECOGAS die Ausbildung in den Unternehmen zu belassen und nicht über Part-147 Schulen durchzuführen,
- RMT.0018 zur "Installation of Parts and Appliances that are released without Form One or Equivalent" (siehe auch NPA 2017-19). Somit ist im nicht-gewerblichen Bereich bei Einhaltung der Verfahren auch ein Einbau von Komponenten etc. ohne EASA Form ONE möglich (siehe

auch 21G.307d, Bestätigung durch Eigentümer). Das angestrebte Verfahren ist aber nicht empfehlenswert, da der Aufwand für die Nachverfolgbarkeit sehr hoch ist.

Der CS trägt bei seinem RtS keine Verantwortung für sogenanntes Non-installed Equipment (z. B. PLB, Laptop etc.) hier liegt die Verantwortung beim Betreiber.

Maintenance Check Flight:

Vorgaben aus der SPO.SPEC.M.100 auch in NCC und NCO für Troubleshooting im Fluge ist ein PtF notwendig, da das Lfz. ja luftuntüchtig ist, außer es ist ein entsprechendes Verfahren im M.M. beschrieben. Es gibt hierzu wohl auch einen AMC-Entwurf, dass für solche Flüge ein CPL notwendig ist, was die Sache für viele kleine Betriebe fast unmöglich macht.

Folgende SIBs wurden angesprochen:

- SIB 2020-001 CO-Risk (CO-Detector empfohlen)
- SIB 2019-012 Flight Control Cable Terminals
- SIB 2019-009 R1 ELT / PLB Annual Test

Neues aus dem LBA:

Nach NfL 2-403-18 gilt die Cessna SID-Verlängerung nur bis zum Inkrafttreten des Part ML. Somit sind diese jetzt (Stichtag 24.03.20) fällig, es sei denn, sie sind bereits durchgeführt oder genehmigte Abweichungen im IHP beschrieben.

Erwähnt wurden auch die Neuerungen beim Prüfer Klasse 3/L-Lizenzen sowie die NfL 2-437-18 Meldung von Ereignissen und der Übergang des Brexits bis Ende 2020.

Part-ML und Part-CAO

Bei der Umstellung von Part-M und Part-145 in Part-CAO wird das bisherige QM-System durch das SMS ersetzt. Mit Zulassungen gem. Part-CAMO und Part-145 sind weiterhin alle Lfz. von den Betrieben bedienbar. Der Part-CAO darf aber nur für nicht-gewerblich betriebene und nicht-komplexe Lfz. angewandt werden. Somit aber auch für einige 1/2 Mot. Turboprops bis 5,7 to.

Die Rechte der Part-CAO sind gleich denen der Part-M und Part-145 Betriebe: Erstellen von IHPs, kontrollierte Umgebung, ausstellen von ARCs, Instandhaltung von Komponenten mit Ausstellung einer EASA Form ONE und Ausstellung von PtF, dies aber alles nur für nicht-gewerblich betriebene Lfz.

Somit muss sich jeder Betrieb zeitnah überlegen, welcher Weg für ihn der Beste ist.

Neu eingeführt wurde die Möglichkeit für den Independent Staff auch als ARS-Prüfer tätig zu werden (Prüfung durch das LBA). Durchführung aller Arbeiten auf der grünen Wiese ist jetzt mit behördlicher Genehmigung möglich, inklusive Ausstellung von ARCs.

Die Teilnehmer diskutierten über Entscheidungsfindungen zum Part-145, Part-CAMO oder Part-CAO. Beim „Übergang“ von Part-145/M zu Part-CAO gilt: Wird die Genehmigung erteilt, bleiben die Rechte der alten Genehmigung bis zur vollständigen Zulassung der neuen Betriebsform erhalten, die neuen Rechte können erst dann genutzt werden. Die Umstellung muss bis spätestens 21.09.2021 erfolgt sein, eine Verlängerung ist nicht geplant.

### **Vortrag über AeroShell Schmierstoffe von R. Gmachi, Shell**

Es gibt jetzt kleinere Verpackungseinheiten von Motoröl (Karton mit 6 Dosen). Shelf Life: Motoröl 4 Jahre, Hydrauliköle: 3 Jahre, Fette: 6 Jahre (nur bei ungeöffnetem Gebinde).

Vorgestellt wurde AeroShell Turbine Oil 560, das einzige für PT-6A zugelassene HTS-Öl und Grease 58, ein Radlagerfett der neuesten Generation, das langfristig Ersatz für Grease 5 und 22 sein soll.

Am Nachmittag fanden die turnusmäßigen Vorstandswahlen statt.

CT

## **Workshop zu Part-ML und Part-CAO beim LBA in Braunschweig am 18.02.2020**

Die Veranstaltung zu Änderungen der VO (EU) Nr. 1321/2014 durch VO (EU) Nr. 2019/1383 bezog sich auf allgemeine Informationen zu grundsätzlichen Änderungen. Ausgerichtet wurden die Vorträge durch den DAeC sowie dem LBA in Zusammenarbeit mit BBAL und AOPA. Wegen der großen Nachfrage wurde Einlass nur mit im Vorfeld erteilter schriftlicher Einladung gewährt, ein spontanes Erscheinen war nicht möglich. Zusätzlich wurde noch eine weitere Veranstaltung am 17.02.20 ins Leben gerufen.

Die wesentlichen Inhalte wurden durch DAeC und LBA präsentiert. Der LBA-Vortrag ist im Netz einsehbar und stellt eine gute Zusammenfassung der momentanen Fakten dar:

[https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T5/Allgemeine Informationen 2019 1383.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T5/Allgemeine_Informationen_2019_1383.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass zum Zeitpunkt der Veranstaltung die Umsetzung der Neuerungen noch viele Fragen offenlässt, da von der EASA noch kein AMC und GM dazu veröffentlicht wurden. Dieses soll aber noch vor Inkrafttreten der Änderungen am 24.03.2020 erfolgen.

Die Betriebe müssen sich also rechtzeitig entscheiden, welche neue Zulassung sinnvoll ist, Änderungen sind auf jeden Fall erforderlich. Die Zulassungen nach Part-M(G) und Part-MF entfallen, hier kann in Zukunft gemäß Part-CAMO oder Part-CAO gearbeitet werden. Der Part-145 Betrieb bleibt erhalten, könnte aber auch über die Part-CAO abgedeckt werden.

Bei sehr vielen Betrieben kann so der gesamte Kundenstamm nur mit der Part-CAO Genehmigung bearbeitet werden, was auch Folgekosten, z. B. durch Audits reduziert. Die Umsetzung muss bis 24.09.2021 erfolgt sein, denn dann endet die Übergangsfrist. Eine Beantragung sollte somit möglichst bald nach dem 24.03.2020 erfolgen, da nur 18 Monate Zeit sind für die komplette Umsetzung inkl. Erstellung neuer Handbücher, abarbeiten von Findings, etc.

CT



## **Bericht zum AEI Kongress 2019 in Berlin**

Der diesjährige Kongress fand in der Zeit vom 08. bis 11. Oktober in Berlin statt. Teilgenommen haben 36 Mitglieder aus 17 Organisationen. Die weiteste Anreise hatten mal wieder die Australier und die Kollegen aus den USA, aber auch die Kollegen aus Indien und Sri Lanka waren nicht viel näher dran.

Ausgerichtet wurde der diesjährige Kongress von unserem Verband BPvL. In langer, mühsamer Kleinarbeit erstellten Thomas Becker und ich unter Mithilfe unseres Kassierers Werner Alvermann das Konstrukt für einen Kongress, der im Nachgang von allen Beteiligten und Teilnehmern als gelungen gewürdigt wurde.

Der erste Kongresstag startete mit den üblichen Prozeduren, Registrierung, Verlesung des letzten Protokolls, Besprechung der Tagesordnung, Zählkommission, Berichte der einzelnen Vertreter usw. Thematisch war der Kongress noch von den Vorgaben des Kongresses 2018 in Stockholm geprägt, bei dem sehr viele Themen und Vorhaben angestoßen wurden (Ausführlicher Bericht darüber in der Prüferinfo 1/2019). Eines der Hauptthemen dieses Kongresses war jedoch das



Problem der Ermüdung (Fatigue), dem auch einige Vorträge und ein Workshop gewidmet wurden.

Die Besprechung des Protokolls des letztjährigen Kongresses durch den Sekretär der AEI Fred Bruggeman ergab, dass im Laufe des Jahres sehr viele Aufgaben, die dort beschlossen wurden, schnell und gründlich erledigt wurden.

Der Bericht des Schatzmeisters Mustafa Colac, Mitglied beim BPvL, kam wie in den Jahren zuvor zu dem Ergebnis, das die Finanzlage der AEI gut und solide ist. Das Budget für 2020 lässt auf weitere Rücklagen hoffen, ein nicht unerheblicher Betrag ist dabei für mögliche gerichtliche Auseinandersetzungen vorgesehen.

Die ordentliche Kassenführung wurde dann letztendlich durch mich als Auditor in meinem Report bestätigt und endete mit der einstimmigen Entlastung des Schatzmeisters.

Der offizielle Start des Kongresses begann am Tag darauf mit der Eröffnungsrede des AEI Präsidenten Ola Blomqvist. Nach der Ehrung der im vergangenen Jahr verstorbenen Delegierten erinnert er an die Gründung der AEI im Jahre 1971 durch den Zusammenschluss verschiedener europäischer Organisationen. Auch der BPvL ist bereits seit den späten 80er Jahren Mitglied im AEI. Weiter berichtet er, dass in den Zeiten des europäischen Zusammenschlusses in der Luftfahrt, zuerst in der JAA, später durch die EASA, die AEI stets das Bestreben hatte, den gemeinsamen Standard in der technischen Sicherheit auf europäischer Ebene voranzutreiben, zu sichern und aktiv an den Gesetzgebungsverfahren mitzuwirken. Das wurde im Laufe des Jahres durch aktive Teilnahme an verschiedenen Arbeitsgruppen und die Entsendung von Delegierten in diverse Entscheidungsgremien bei der EASA auch ermöglicht. Ein früherer Flight Standard Direktor der EASA brachte es auf den Punkt.

***„We recognise that the AEI is one of the only external stakeholders that actually highlights the real situation in the field. We therefore take your feedback very seriously and act where action can be taken“***

Ola Blomqvist weißt in seiner Eröffnungsrede jedoch auch auf ein Problem hin, das auch heute noch verstärkt die AEI und viele kooperierende Organisationen umtreibt, und zwar auf die Einführung des Reporting Systems. Die AEI ist sich der Wichtigkeit und Notwendigkeit eines solchen System bewusst und akzeptiert es im Grundsatz auch. Nur ist das angewandte System so lückenhaft, dass Mitarbeiter in den Firmen, die bestimmte Probleme weitermelden, oftmals seitens der Firma oder Vorgesetzten diesbezüglich gerügt oder gemäßregelt wurden, oder dass manche Probleme dann unter den Teppich gekehrt werden. Dieses ist für die AEI und natürlich auch für den BPvL inakzeptabel. Hier sind die nationalen Behörden und die EASA gefragt, dieses System für die meldenden Kollegen wasserdicht zu machen. Trotz vieler noch offener Probleme und Fragen bietet die AEI den beteiligten Gremien der nationalen Behörden und der EASA eine Zusammenarbeit in Form des Teamworks an und hofft für die Zukunft auf eine gute und fruchtbare Zusammenarbeit.



In seiner Begrüßungsrede an die Delegierten weist unser Vorsitzender Thomas Becker darauf hin, das der BPvL zwar nicht der mitgliederstärkste, aber einer der aktivsten Verbände innerhalb der AEI ist, insbesondere was die Beteiligung an den Arbeitsgruppen in der EASA, aktuell in der Part-M Task Force, ist.

Obwohl ca. 95% der in Europa registrierten Flugzeuge in die Kategorie der General Aviation gehört, so wird diesem Thema innerhalb der EASA zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Das erklärt auch das nach seiner Meinung schlechte Ergebnis des Part-ML, das trotz eifriger Bemühungen unseres Delegierten Rolf wiederum ausschließlich die Interessen der Betreiber und Verbände widerspiegelt, die Sicherheit dieser Flugzeuge jedoch zu wenig berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund des ständig wachsenden Luftverkehrs stellt er sich nicht die Frage, wer in Zukunft die Flugzeuge fliegen soll, sondern vor allem, wer soll das damit zusammenhängende Mehr an Instandhaltung erledigen? Der Ansatz der Industrie und der EASA, die Bedingungen für die Instandhaltung der Flugzeuge und der Qualifizierung künftiger Lizenzinhaber zu lockern, kann keine Lösung dieses Problems sein. Schuld an diesem Ansatz sieht Thomas Becker im starken Einfluss der Lobbyisten und der Industrie auf die EASA/EU-Kommission. Diese Aussage bewahrheitet sich regelmäßig in der nach seiner Meinung unparitätischen und somit unfairen Besetzung der Arbeitsgruppen.

Als Beispiel für diese Entwicklung führt er an, wie zeit- und lernintensiv es früher für einen jungen Menschen war, eine nationale Prüflizenz zu erlangen. Trotz des dualen Ausbildungssystems konnte es viele Jahre dauern bis man seine erste Lizenz in den Händen halten konnte.

Heute ist es möglich, in deutlich weniger Zeit seine CAT A, bzw. B1/B2 Ausbildung zu machen, kürzer und billiger für die Firmen. Warum sollte man also den beschwerlicheren, aber qualifikationsmäßigen besseren Weg über das duale System gehen?

Als weiteres Negativbeispiel führte er den neuen Part-ML in Verbindung mit den selbsterklärenden IHP's und der Pilot Owner Maintenance an.

Ein weiteres Beispiel für die Absenkung der Qualifikations- und Sicherheitsstandards sieht er im Verhalten der Low-Cost Airlines. Die extrem billigen Ticketpreise müssen sich irgendwo amortisieren und da bleibt im Grunde nur der Bereich der Gehälter und der Personalqualifikation, sowie die Verlagerung der Instandhaltung in Billiglohnländer. Der Ansatz verschiedener Airlines, intern Personal zu qualifizieren genügt den Anforderungen der Gesetzgebung nicht, wird aber inzwischen von einigen nationalen Behörden akzeptiert.

Einen weiteren Punkt der Benachteiligung der deutschen Betriebe in dieser Hinsicht sieht Thomas in der Interpretation der von der EASA veröffentlichten AMC's und GM. Die Grundidee dieser Veröffentlichungen der EASA sind Lösungsvorschläge und Hinweise für die Anwendung der Regularien. So wird es auch von allen anderen europäischen NAA's gesehen und angewendet, nur in Deutschland haben die AMC aufgrund eines Erlasses des Verkehrsministeriums gesetzlichen Charakter und müssen ebenfalls eingehalten werden.

Zum Schluss seiner Rede verweist Thomas darauf, dass diese Probleme im Alleingang nicht zu bewerkstelligen seien, es ist daher nötig, den Schulterschluss zu anderen Vereinigungen, insbesondere auch der Pilotenverbände, zu suchen. Die ersten fruchtbaren Kontakte gab es bereits auf dem letzten Kongress in Stockholm. Thomas gibt aber auch zu bedenken, dass auch die nationalen Behörden in vielerlei Hinsicht nicht mit dem Weg der EASA einverstanden sind, hierbei gilt es für den BPvL, aber auch für die AEI, im ständigen Austausch mit ihnen zu bleiben.



AW109SP

Nach den Eröffnungsreden kommen in der Regel die Gastredner zu Wort. Geplant war zunächst der Bericht eines Vertreters des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, der jedoch kurzfristig absagen musste. Wir waren aber dankbar dafür, dass Herr Thomas Burlage als Vertreter des Präsidenten des LBA's unserer Einladung gefolgt ist und die Delegierten im Namen des LBA's in Deutschland begrüßt hat. Herr Burlage ist Abteilungsleiter für Technik und Umweltschutz beim Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig.

In seiner Rede erklärte Herr Burlage anhand von Zahlen hinsichtlich des Umfanges des Luftverkehrs in Deutschland die Bedeutung der Einhaltung der Sicherheitsstandards. Des Weiteren ging Herr Burlage auf die Situation der Lizenzierung von luftfahrttechnischem Personal aus Sicht des LBA ein. In Deutschland, als eine der luftfahrtstärksten europäischen Nationen, gibt es zurzeit ca. 10.000 Part 66 Lizenzen, die vom LBA verwaltet werden. Darunter fallen auch die noch vorhandenen

und gültigen nationale Lizenzen. Trotz der enormen Änderungen der EASA Regularien in diesem Bereich in den vergangenen 15 Jahren sind persönliche Probleme einzelner Lizenzinhaber nicht auszuschließen, aber es bleiben aus der Sicht der Behörde Einzelfälle. Die Anerkennung, die das LBA hierbei von ausländischen Stakeholdern und Luftfahrtbehörden erhält, ist durchaus positiv.

Als einen wichtigen Faktor dafür sieht Herr Burlage das duale Ausbildungssystem in Deutschland, einerseits in der schulischen, luftfahrttechnischen Ausbildung in den Berufsschulen, andererseits durch das On the Job Training in den Betrieben. Im Prinzip also das, was Deutschland immer schon im Bereich der Lehrausbildung im europäischen Verbund einzigartig gemacht hat.

Einen weiteren wichtigen Faktor, mit dem sich die Behörde in den kommenden Jahren auseinandersetzen muss, ist die Rekrutierung und das Training der nächsten Generation vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung. Die Luftfahrtbranche wächst sehr stark, wogegen die Verfügbarkeit von ausgebildetem Personal sinkt. Die Chancen, dem entgegen zu wirken sieht das LBA in der Stärkung und Ausprägung des dualen Systems, von dem zukünftige Lizenzinhaber profitieren können.

Herr Burlage erwähnt auch das Inkrafttreten der sogenannten L-Lizenzen für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Fallschirme durch die EASA im März 2019. Die ersten L-Lizenzen sind seitens des LBA mittlerweile ausgehändigt worden. Lizenzinhaber sind aus der Sicht der Behörde wichtige Bestandteile eines Systems, das die Qualität und die Sicherheit von Luftfahrzeugen gewährleistet. Mit Sicht auf die Arbeitgeber erklärt Herr Burlage, dass Lizenzinhaber nicht nur dafür bezahlt werden, weil von Ihnen ein Release erwartet wird, sondern auch für den Fall, das sie ein Release verweigern.

Er erklärt aber auch, dass die Umsetzung der gegebenen Regularien entsprechend den Umständen nicht immer einfach ist, dass gilt sowohl

für den Lizenzinhaber als auch für die lokale Behörde. Herr Burlage weist darauf hin, dass bei der Erstellung von Regularien seitens der EASA Unsicherheiten auftreten können, die dazu führen, dass bestimmte Dinge innerhalb der EU unterschiedlich interpretiert oder gehandhabt werden. Hier sieht er den Ansatz, nicht gleich mit Vorwürfen aufeinander loszugehen, sondern die verstärkte Kommunikation und der Austausch von Sichtweisen.

Die EASA ist dabei in der Pflicht, diese Mängel, die zu unterschiedlichen Auslegungen führen, zu erkennen und hier durch gezielte AMC und GM allgemeine Klarheit zu schaffen. Dieser Prozess der Findung einer gemeinsamen Basis sollte ausgewogen und an der Sicherheit orientiert geführt werden, anstatt sich auf eine kommunikative Abwärtsspirale zu begeben, die letztendlich keinen Raum für Kompromisse mehr lässt.

In seiner Rede bestätigt Herr Burlage, dass die Regularien der EASA nicht alle Bereiche abdecken und daher nationale Regelungen der einzelnen Mitgliedstaaten immer noch angewendet werden müssen. Dabei gibt es in der Auslegung naturgemäß zum Teil große Unterschiede. Er spricht in seiner Rede als Beispiel die Instandhaltung von Komponenten an; in manchen Ländern werden hierfür von den Behörden entsprechende Lizenzen verlangt, in anderen Ländern bedarf es lediglich einer firmeninternen Autorisierung ohne behördliche Lizenz. Das LBA verlangt für die Instandhaltung bestimmter Komponenten wie Triebwerke, APU's, Propeller oder spezielle Avionikausrüstung eine behördliche Lizenz.

Zum Ende seiner Rede würdigt Herr Burlage die Rolle des AEI und des BPvL als Sprachrohr und Multiplikator für die Belange der Lizenzinhaber in der Luftfahrtinstandhaltung, sowie ihre Bemühungen, den Rulemaking Process der EASA durch ihre Erfahrungen und Kenntnisse positive zu beeinflussen. Als Beispiel für eine entsprechende Zusammenarbeit führt er an, dass BPvL und das LBA in regelmäßigen Intervallen ihre Ansichten austauschen und über anstehende Änderungen diskutieren, auch wenn dieses nicht immer unisono ist.

Nichtsdestotrotz hält Herr Burlage diese Art der Kommunikation für wichtig und schließt seine Rede mit dem Satz: Lasst uns nicht übereinander reden, lasst es uns miteinander tun. *Wie wahr!*



Nach den Eröffnungs- und Gastreden trug der Chairman der ATAC (AEI Technical Affairs Committee) Geir Ericson seinen Bericht vor. Die AEI ist mittlerweile in 5 Arbeitsgruppen der EASA vertreten. Dazu kommen in naher Zukunft 2 weitere Arbeitsgruppen, in denen AEI Delegierte vertreten sein werden. Hauptaugenmerk liegt immer noch auf den Bereichen Rulemaking on Part 145 responsibilities and B1 & B2 support staff.

Des Weiteren berichtet Geir über die durchgeführten ATAC Meetings. In einem der Meetings berichtet Mustafa Colac vom BPvL über die weitreichenden Änderungen der VO 2019-1383, die in erster Linie die General Aviation betreffen. Auch für das Jahr 2020 sind weitere ATAC



Meetings geplant. Zum Schluss berichtet Geir über eine Erhebung der Arbeitszeiten in den luftfahrttechnischen Betrieben mit dem erschreckenden Ergebnis, dass Überstunden stark überhandnehmen, und viele NAA's nichts dagegen unternehmen und dadurch die Gefährdung der Arbeitsergebnisse durch Fatigue exponentiell zunehmen.

Danach trug Mustafa Colac mittels einer Power Point Präsentation alle Änderungen durch die VO 2019-1383 den Delegierten vor. Die Änderungen, die sehr weitläufig sind und im Wesentlichen, aber nicht nur, die General Aviation betreffen, sind am 24.9.2019 veröffentlicht worden und treten am 20.2.2020 in Kraft. Sie gilt dann unmittelbar in allen Mitgliedstaaten.

Die weiteren Präsentationen und Vorträge standen, wie schon im ATAC Report angeklungen, unter dem Schlagwort Fatigue.

Ian Hampson, Professor an der Macquarie der Universität in Sydney, befasst sich seit längerem mit diesem Phänomen in Hinsicht auf Aviation Safety und Leistungsvermögen. Dieses Thema wurde in der Vergangenheit häufig vernachlässigt, vor allem in Ländern, die kein ausgeprägtes Arbeitsrechtssystem oder Tarifsystem wie wir in Deutschland haben. Die NPA 2019-05 hat sich dieses Themas angenommen und versucht durch entsprechende AMC's eine Guideline zu definieren.

Fatigue, so Ian Hampson, gehört zu den gefährlichsten Ursachen für Fehler in der Flugzeuginstandhaltung. Zurzeit, so Prof. Hampson, sind verschiedene Arbeitszeitmodelle in der praktischen Erprobung bei ausgewählten Airlines.

Mit dem gleichen Thema sowie dem Risk Management hinsichtlich Fatigue befasst sich auch der folgende Vortrag von Vangelis Demousthénous, dem AEI Human Factor Coordinator bei der EASA. Anhand von Beispielen zeigt er in seiner Präsentation die zum Teil recht tragischen Folgen von Fatigue auf. Er zeigt die Ansätze der Behörden,

speziell der EASA, wie man dieses Problem in den Griff bekommen will und vor allem, was die AEI in dieser Hinsicht tun kann. Er setzt sich aber auch sehr kritisch mit der neuen NPA 2019-05 auseinander, er vermisst konkrete Lösungsansätze und sie geht ihm in vieler Hinsicht nicht weit genug.

In seinem zweiten Teil geht Vangelis auf das Risk Management ein. In Form eines Workshops erstellt er mit den Delegierten zusammen einen Lösungsansatz für ein vorgegebenes Szenario. Dieser Workshop fand bei allen Delegierten großen Anklang, auch deswegen, weil die Thematik in der Bandbreite vielen neu war.

Der dritte Tag des Kongresses kamen die AEI Vertreter in den Regionen Asien-Pacific und Nord-Amerika Europa zu Wort und berichteten über Vorkommnisse und Aktionen in ihren Bereichen. Louie Key, Vice President AEI und Präsident der Luftfahrtgewerkschaft AMFA in den USA berichtet über die Struktur und Arbeit der AMFA sowie deren Probleme bei der Überführung der Horizon Airline in die Alaska Airline Group.

Der Nachmittag des dritten Tages wurde traditionsgemäß mit dem sogenannte Social Event verbracht. Nach dem Mittagessen wurde für alle Teilnehmer eine Bustour durch Berlin durchgeführt. Für die Meisten war dies ein unvergessliches Erlebnis, bietet diese Stadt allein durch seine Geschichte eine Vielzahl an Sehenswürdigkeiten, großartigen Bauten oder Denkmäler, die auch durch die jüngere Geschichte weltweit von Interesse sind. Alle Teilnehmer hatten schon von der Berliner Mauer gehört; der Eindruck, als sie die Reste dieses Bauwerks sahen und die Geschichte hörten, die damit verbunden war, wird für viele unvergessen sein. Die Tatsache der Wiedervereinigung durch eine friedliche Revolution wurde von den Teilnehmern mit Respekt und Anerkennung gewürdigt.

Im weiteren Verlauf des Nachmittags wechselte die Gesellschaft vom Bus auf einen Ausflugsdampfer und konnte während einer Tour auf der Spree viele neue Eindrücke über diese Stadt gewinnen.



Das abschließende abendliche Gala Dinner wurde in einem brasilianischen Restaurant zur Freude und zum Genuss aller durchgeführt. Bleibt am Rande zu erwähnen, dass Thomas, Werner und ich für diese doch enorme Vorbereitung des Kongresses eine allgemeine Anerkennung fanden, was durch eine Anzahl von Geschenken verschiedener Organisationen auch zum Ausdruck gebracht wurde.

Neben den obligatorischen Wahlen gab es am letzten Tag des Kongresses noch einige Themen, mit denen die EASA Verwunderung und Verärgerung bei der AEI hervorgerufen hatte. Jahrelang hatte die

AEI bemängelt, dass Piloten Defekte erst auf dem letzten Leg ins Tech Log eintragen, und nicht dann, wenn sie entstehen. Dieses Verfahren ist seitens der EASA legalisiert worden, was in der AEI zu großem Unmut sorgte.

Ein weiterer Punkt, der nochmals angesprochen und heftig diskutiert wurde, war wie in der Eröffnungsrede schon angeklungen, das Reporting System. Die AEI steht weiterhin auf dem Standpunkt, dass ein derartiges System notwendig ist, aber nur, wenn die meldenden Personen vor Repressalien der Vorgesetzten, bzw. der Firmen, in denen sie angestellt sind, geschützt sind. Dieses wie auch andere Themen wird die AEI in der kommenden Zeit in ihren Aktivitäten weiter begleiten.

Bei den anstehenden Wahlen gab es keine großen Änderungen. Der BPvL wird weiterhin im Executive Board der AEI durch Mustafa Colac als Schatzmeister und mich als Auditor vertreten sein.

Für die Austragung des Kongresses 2020 stehen mehrere Angebote an, Simbabwe, Pakistan, Indien und Bangladesch. Vermutlich wird es Indien, da die übrigen schon wegen ihrer politischen Situation bei vielen Delegierten keinen Anklang finden.

Die EASA „pumpt“ im Moment eine Verordnung nach der anderen heraus, eine große Herausforderung sowohl für die AEI als auch für den BPvL (oder zukünftig LAEG). Gehen wir's an.

NB

## **Bericht zum Gespräch von AEI und BPvL mit dem LBA**

Vor einiger Zeit fand ein Gespräch zwischen dem LBA und einer Delegation von AEI und BPvL Vertretern statt. Vorangegangen und ausschlaggebend für dieses Gespräch war im Vorfeld eine Besprechung seitens des BPvL, vertreten durch Thomas Becker und Christian Tank, mit Herrn Burlage, im Rahmen des regelmäßigen Gedankenaustausches.

Hierbei kam es auch zur Sprache, dass das LBA in der Vergangenheit erstaunt und auch verärgert über bestimmte Presseberichterstattungen der AEI war, in denen nach Meinung des LBA verschiedene Dinge sachlich unrichtig oder sogar falsch dargestellt wurden.

Unter Vermittlung des BPvL hatte man sich bereits auf dem AEI Annual Congress in Berlin getroffen und dort ein Gespräch zur Klärung dieser Dinge vereinbart. Für das LBA nahmen Herr Burlage und Herr Kietzmann an dem Gespräch teil, seitens des AEI waren Robert Alway als Secretary General und für den BPvL ich als BPvL Sekretär anwesend.

Bei den zur Sprache kommenden Themen ging es hauptsächlich um eine AEI Pressemitteilung, bei der das LBA kritikmäßig sehr im Mittelpunkt stand. Robert Alway konnte einige Dokumente und Schriftstücke vorlegen, die Herrn Burlage und Herrn Kietzmann unbekannt waren und die die Kritik der AEI in einem anderen Licht erschienen ließ.

Insgesamt war ich sehr beeindruckt darüber, in welcher angenehmer Atmosphäre trotz der heiklen Thematik das Gespräch stattfand. Durch die sehr offene Art der Kommunikation wurden Schuldzuweisungen vermieden, mehr noch, als Resümee dieses Gespräches wurde ein weiterer, offen geführter Austausch bei bestimmten Problemstellungen vereinbart.

Diese Probleme ergeben sich in erster Linie aus einer Flut von Verordnungen seitens der EASA und der EU. Für alle betroffenen Parteien (Firmen, Behörden, Privatpersonen) sind neue bzw. geänderte Verordnungen meist mit zusätzlichen Belastungen verbunden und ihre Umsetzung ist oft eine Herausforderung.

Um diesen Herausforderungen und sich hieraus gegebenenfalls ergebenden Problemen zukünftig besser begegnen zu können, wurde ein turnusmäßiger

Austausch zwischen den beiden Organisationen und der Behörde angedacht, was für alle Beteiligten eine Win-Win Situation darstellen dürfte.

Die Behörde hätte dann zusätzlich die Unterstützung zweier professioneller Fachorganisationen, AEI und LAEG würden im Vorfeld bestimmter Umsetzungen die Sichtweise der Behörde kennen und ihre Aktionen und Veröffentlichungen in geeigneter Weise zu kommunizieren.

NB



Bell 429

## **Jubilare erstes Halbjahr 2020**

### **10 Jahre Mitgliedschaft**

Thorsten Hielscher  
Thorsten Chmielewski  
Daniel Draxler  
Robert Wittmis  
Wolfgang Laubel

### **15 Jahre Mitgliedschaft**

Josef Wojtalla

### **25 Jahre Mitgliedschaft**

Werner Alvermann  
Norbert Beuing  
Hans-Ludwig Vornlocher  
Thomas Becke  
Peter Breitenbach

### **35 Jahre Mitgliedschaft**

Anton Eisner  
Bernd Köhler  
Erhard Rosa

**Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre Treue und  
langjährige Mitgliedschaft in unserem Berufsverband**

Thomas Becker  
*Vorsitzender*

## Internes

### Unser Vorstand

Thomas Becker	Vorsitzender	<a href="mailto:thomas.becker@laeg.aero">thomas.becker@laeg.aero</a>
Christian Tank	stellv. Vorsitzender	<a href="mailto:christian.tank@laeg.aero">christian.tank@laeg.aero</a>
Werner Alvermann	Schatzmeister	<a href="mailto:werner.alvermann@laeg.aero">werner.alvermann@laeg.aero</a>
Norbert Beuing	Sekretär	<a href="mailto:norbert.beuing@laeg.aero">norbert.beuing@laeg.aero</a>

### Unser Rechnungsprüfer

Benjamin Wagner [benjamin.wagner@laeg.aero](mailto:benjamin.wagner@laeg.aero)

### Unser AEI-Vertreter

Norbert Beuing [norbert.beuing@laeg.aero](mailto:norbert.beuing@laeg.aero)

### Unsere weiteren Ansprechpartner

#### **Ausbildung zum Fluggerätemechaniker / -elektroniker und Certifying Staff**

Martin Gauding  
Benjamin Wagner  
Carsten Wolf

erreicht ihr unter [training@laeg.aero](mailto:training@laeg.aero)



# Licensed Aircraft Engineers Germany (LAEG) e. V.

Berufsverband für freigabeberechtigtes luftfahrttechnisches Personal

Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International

Im Silberloch 19, 77886 Lauf, Tel.: 07841-682 476, Fax: 07841-682 532, office@laeg.aero

## Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im LAEG e.V.

Name: .....

Vorname: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Geburtsdatum: .....

Telefon: .....

E-Mail: .....

Arbeitgeber: .....

LuftPersV: Nr.: ..... Klasse ..... Fachrichtung: .....

Part-66 Nr.: ..... Cat: A , B1 , B2 , B2L , B3 , C , L

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 erhaltet ihr eine Beitragsrechnung unseres Schatzmeisters, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt. Deine 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 Lizenz beilegen.**

Stand: Januar 2020

## Letzte Meldung

### 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 einige E-Mails ungültig waren. Wir haben von verschiedenen Kollegen auch die Firmen E-Mail, aber da die Mitgliedschaft im LAEG 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.

### LBA Präsentation zum Part-ML und Part CAO

Das LBA hat die Power Point Präsentation, die auf den beiden Informationsveranstaltungen am 17. und 18.02. in Braunschweig gezeigt worden sind, auf ihrer Homepage zum Download bereitgestellt. Unter [https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T5/Allgemeine Informationen 2019 1383.pdf? \\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T5/Allgemeine%20Informationen%202019%201383.pdf?__blob=publicationFile&v=1) Kann der Bericht nachgelesen und heruntergeladen werden.

### Werner Krüger verstorben

Letzte Woche erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser Mitglied Werner Krüger verstorben ist. Werner war ein Mann der ersten Stunde und seit 33 Jahren Mitglied in unserem Verein. Obwohl schon lange im (Un)Ruhestand war er bis zum Schluss aktiv. Unsere Gedanken sind bei seinem Sohn Oliver, der ebenfalls schon lange Mitglied bei uns ist. Für den Vorstand war Norbert Beuing auf der Trauerfeier.

### AERO verschoben

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Meldung, dass auch die AERO in Friedrichshafen dem Corona-Virus zum Opfer gefallen ist. Die Ausstellung ist aber nicht gänzlich abgesagt, sondern nach Aussage der Veranstalter nur verschoben. Einen neuen Termin gibt es bisher aber noch nicht.

# Neulich

**MÄNNER  
1969**



**MÄNNER  
2019**



Gefunden auf Luftpiraten.de

# Termine

## 2020

- 18.04.                      außerordentliche Mitgliederversammlung in Kassel
- ~~01.04. – 04.04.            AERO in Friedrichshafen (verschoben wegen Corona)~~
- 17.10.                      JHV in Augsburg