

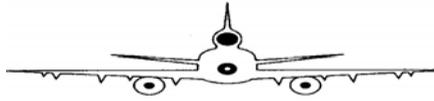
**BPvL**  
Berufsverband der  
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

**Prüfer Info**  
**01/07**  
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2007

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff  
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International  
Schützeider Weg 25, D-51465 Berg.Gladbach,  
Tel.: 00-49-(0)2202-39356, Fax: 00-49-(0)2202-458311  
[www.BPvL.de](http://www.BPvL.de)

# Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



*Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International*  
Schützheider Weg 25 D-51465 Bergisch Gladbach  
Tel. 02202 / 39356 Fax. 02202 /458311

[www.BPvL.de](http://www.BPvL.de)

## Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Protokoll der JHV 2006	S. 05
⇒	Prüferhaftpflichtversicherung	S. 10
⇒	Info's vom AEI	S. 11
⇒	Nachruf Peter Nordhaus	S. 12
⇒	Part-145 Betrieb, die Zweite	S. 14
⇒	Info's aus dem Forum	S. 18
⇒	Ein Referat !!	S. 21
⇒	Interna's	S. 23
⇒	Neulich	S. 27

## **Impressum**

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Ulrich Wirtz           => [uli@bpvl.de](mailto:uli@bpvl.de)                   => UW
- Steffen Herrmann   => [steffen@bpvl.de](mailto:steffen@bpvl.de)               => SH
- Thomas Becker       => [thb@bpvl.de](mailto:thb@bpvl.de)                   => THB
- Olaf Kielstein       => [oki@bpvl.de](mailto:oki@bpvl.de)                   => OKI
- Holger Diefenbacher=> [HD@bpvl.de](mailto:HD@bpvl.de)                   => HD

# ↗ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↖

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

nach den Ergebnissen der letzten Hauptversammlung in Maibrunn / Bayern, haben wir beschlossen die offene Vorstandssitzung weiterhin in der zentralen Lage von Kassel durchzuführen. Diese findet dieses Jahr am 5. Mai im Waldhotel Schäferberg statt.

Themen dieses Treffens werden, unter anderem die Aufstellung des Vorstandes für die Wahlen im Herbst 2007 und die Vertretung des Schatzmeister Holger Diefenbacher für zwei Jahre sein.

Da ich bei der nächsten Hauptversammlung, wie angekündigt, nicht mehr zur Wiederwahl als Vorsitzender zur Verfügung stehe, bedarf es auch einiger Vorbereitung.

Es dürfte sich bereits herumgesprochen haben, das Peter Nordhaus, unser langjähriger Mitstreiter und Regionalvertreter, verstorben ist. Sein persönlicher Einsatz und seine fachliche Kompetenz wird uns fehlen.

Somit ist für die Zukunft und für die Richtung des BPvL Einiges zu besprechen, wozu ich alle herzlich einlade.

Hier noch einige Informationen, die vielleicht in Vergessenheit geraten sind:

- ➔ Bei Austritt aus dem Berufsleben kann auf Anfrage der Beitrag zur Mitgliedschaft auf 50 % gesenkt werden.
- ➔ Der BPvL bietet über die Versicherungsvermittlung Peschke, die Möglichkeit sich über Risiken im Beruf, hier speziell Luftfahrt, individuell abzusichern.

- Bei luftfahrtspezifischen, rechtlichen Problemen können wir mit einem Anwalt weiterhelfen, der sich auf diesem Gebiet auskennt.

Das ist nur ein kleiner Auszug der Leistungen unseres Verbandes, bei speziellen Situationen bitte ich Euch mit dem Vorstand in Verbindung zu treten.

Die Anschrift des Tagungsortes zu Reservierung lautet:

**Waldhotel Schäferberg**

Wilhelmstaler Straße 14  
34314 Espenau

Tel. 05637-9960

Fax 05637-996555

E-Mail [waldhotel.schaeferberg@t-online.de](mailto:waldhotel.schaeferberg@t-online.de)

Auf eine rege Teilnahme und ein Wiedersehen in Kassel, euer



Ulrich Wirtz  
1. Vorsitzender BPvL

# ↪ **Protokoll der JHV 2006** ↩

Jahreshauptversammlung des BPvL  
Samstag, den 27. Oktober 2006 in Maibrunn / Bayern

24 Mitglieder waren der Einladung zur JHV nach Maibrunn gefolgt, es konnten zusätzlich zwei Gäste begrüßt werden.

Um 10:00 Uhr konnte unser Vorsitzender Herr Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen. Danach wurden der Vorstand und die Regionalvertreter vorgestellt.

Da keiner der eingeladenen Referenten gekommen war, konnten wir die Zeit ausschließlich für unsere Belange nutzen.

Die Beschlussfähigkeit der Versammlung war gem. Satzung gegeben und wurde vom Vorsitzenden festgestellt.

Ein Protokollführer und zwei Stimmenzähler waren ebenfalls schnell gefunden.

Ulli Wirtz wies einmal mehr auf den Vertrag zwischen dem BPvL und der Versicherung Peschke über eine kostengünstige Prüferhaftpflichtversicherung hin. In einer kurzen Diskussion wurde wieder einmal deutlich, dass viele Mitglieder davon ausgehen, dass sie über ihre Firmen versichert sind. Da es hier sehr große Unterschiede geben kann wird der Text mit den Versicherungsleistungen der Fa. Peschke in der nächsten Prüferinfo abgedruckt werden. Somit haben unsere Mitglieder die Möglichkeit die Leistungen mit denen der Versicherungen ihrer Arbeitgeber zu vergleichen um hier entsprechend zu reagieren.

Es folgte die Diskussion über den Verbleib des BPvL in unserem Dachverband AEI. Die überwiegende Meinung der Mitglieder war im Verband zu bleiben, was auch durch die Abstimmung ohne Gegenstimmen bestätigt wurde.

Da unsere Vertreter beim AEI, Steffen Herrmann und Thomas Becker aus beruflichen Gründen nicht mehr in der Lage sein werden diese Funktion auszuüben, wurden zwei neue Vertreter hierzu gesucht.

Für diese Aufgabe haben sich unsere Mitglieder Norbert Boeing und Peter Lampe bereit erklärt. Sie haben ebenfalls ihr Interesse daran bekundet für den AEI in den Arbeitsgruppen zu den Themen Part-145 und Part-66 bei der EASA mitzuarbeiten.

Die Kassenprüfer Herr Baldig und Herr Matuszewski waren leider nicht anwesend, hatten den Kassenbericht aber vorab geprüft und dies mit ihrer Unterschrift der Versammlung bestätigt. Es gab lediglich eine Beanstandung an der Telefonrechnung, die aber inzwischen geklärt ist.

Es folgte der Kassenbericht des Schatzmeisters Herrn Holger Diefenbacher. Der Verband verfügt demnach über ein positives Konto sowie Barvermögen auf einem Sparbuch. Ein großer Kostenfaktor, der Druck der Prüferinfo der wieder von Holger Diefenbacher und Olaf Kielstein in Eigenregie gemacht wurde und die Tatsache, dass dieses Jahr keiner unserer AEI-Vertreter zur JHV des AEI fahren konnte taten dem Kontostand gut.

Holger Diefenbacher gab bekannt, dass er voraussichtlich für 2-3 Jahre ins Ausland gehen wird und einen Nachfolger braucht. Aus der Versammlung kam der Vorschlag für solche Fälle für den Schatzmeister einen ständigen Vertreter einzusetzen. Bis zur nächsten Versammlung soll ein entsprechender Name vorgeschlagen werden.

11 Mitglieder haben ihren Beitrag seit mehr als drei Jahren nicht mehr bezahlt und sind gem. Vorstandsbeschluss aus dem Verein ausgeschlossen worden. Somit haben wir zurzeit nur noch 238 aktive Mitglieder.

Dies war Anlass wieder einmal über Mitgliederwerbung und Argumente für den Verbleib bzw. Eintritt in den BPvL zu diskutieren. Ein entsprechender Leitfaden soll durch den Vorstand ausgearbeitet und veröffentlicht werden.

Ein Argument ist auf jeden Fall unser Rechtsanwalt Tom Bub, der, wie wir erfahren haben schon einige Prozesse für Mitglieder von uns geführt und auch gewonnen hat.

Aus der Versammlung heraus kam der Vorschlag sich vermehrt im Internet auf den einschlägigen Seiten in der Luftfahrt zu präsentieren. So gibt es z. B. auf der LBA-Homepage eine Seite über Verbände und Organisationen, auf der wir nicht mit aufgeführt sind. Hier sollte ein Hinweis auf unseren Verband stehen. Unser Sekretär Olaf Kielstein wird sich darum kümmern, bat aber gleichzeitig um Infos aus dem Bereich der Mitglieder, welche Internetseiten hier zusätzlich in Frage kommen könnten, damit er damit in Kontakt treten kann.

Nach einer kurzen Kaffeepause hat Olaf Kielstein erneut unsere Homepage vorgestellt. Obwohl wir unsere Homepage mit dem Forum schon einige Jahre haben, haben sich erst 22 Mitglieder hierzu angemeldet. Hier sollte mehr Interesse von den Mitgliedern gezeigt werden, werden doch im Laufe des Jahres dort immer wieder aktuelle Themen veröffentlicht und diskutiert.

Wer sich anmelden möchte sollte dies gleichzeitig mit einer E-Mail an Oki verbinden. Es haben sich bereits auch hier diverse E-Mail-Kontenjäger als Mitglieder ausgegeben und versucht sich anzumelden. Eine Freischaltung durch Oki erfolgt deshalb erst nach einer weiteren Prüfung.

Ulli beklagte die geringe Teilnehmerzahl bei der offenen Vorstandssitzung in Ganderkesee dieses Jahr, obwohl Herr Kopelke mit einem Vortrag angekündigt war.

Weitere Themen in Ganderkesee waren u. A.:

- Erstellen von Richtlinien für Prüfungsräte, hier Änderungen aufgrund geänderter EASA-Forderungen.

- Einführen eines Meldesystems von Prüfungsräten über die Qualität der Prüfungen / Prüflingen, mit dem Ziel Ratschläge und Tipps für Lizenzprüfungen geben zu können

Der Grund der zu geringen Teilnahme an der diesjährigen offenen Vorstandssitzung war einfach der zu weit abgelegene Ort. Aus diesem Grund wurde erneut die Praxis der Auswahl der Veranstaltungsorte diskutiert. Die Versammlung einigte sich darauf, die offene Vorstandssitzung zukünftig zentraler, nämlich im Umkreis von Kassel stattfinden zu lassen. Die JHV soll weiterhin an verschiedenen Orten im gesamten Bundesgebiet abgehalten werden. Der Termin für die JHV bleibt beim letzten Wochenende im Oktober.

Es wurde vorgeschlagen, den Termin der offenen Vorstandssitzung ebenfalls festzulegen. Dies funktioniert aber aufgrund der von Jahr zu Jahr unterschiedlichen Osterferien / Pfingstferien innerhalb der Bundesländer leider nicht. Somit wird der Termin weiterhin individuell vom Vorstand festgelegt und im Forum bekannt gegeben.

Da ich schon mehrfach daraufhin angesprochen worden bin, ob ich einen Prüfer für einen Selbstbau vermitteln kann, habe ich eine entsprechenden Hinweis oder Liste von entsprechenden Prüfern auf unserer Homepage angeregt. Aus der Versammlung heraus wurde bekannt, dass in Deutschland die Oskar Usinus Vereinigung (QUV) federführend bei der Nachprüfung von so genannten Homebuilds ist. Wer entsprechende Hilfe braucht, sollte sich direkt an diese Vereinigung wenden.

Ulli informierte uns, dass nach der neuen nFL II-55/06 ein Testen der neuen 406 ELT's nicht mehr zulässig ist, auch nicht fünf Minuten vor jeder vollen Stunde. Erlaubt ist nur noch ein Test im Self Test Mode. Weitere Überprüfungen sind nur von entsprechend lizenziertem Personal zugelassen.

Ich habe noch bekannt gegeben, dass gemäß EASA Part-145.A.30 f jeder Certifying Staff Cat-B1 Prüfungen mittels Eindringverfahren

durchführen und / oder überwachen darf. Ein separates Rissprüfzeugnis wie noch für LuftPersV Prüfer gefordert ist hierbei nicht mehr vorgeschrieben. Damit lehnt sich die EASA an den gleichen FAR-Part an.

Mittagspause von 13:15 Uhr bis 14:15 Uhr.

Nach der Mittagspause wurde über den Ort der nächsten JHV beraten. Da sich unser Mitglied Norbert Boeing schon letztes Jahr bereit erklärt hatte eine JHV in Münster zu organisieren erhielt er diesmal den Zuschlag. Somit findet die nächste JHV am 27.10.07 in Münster statt.

Eine kurzfristige Konkurrenzbewerbung von Peter Lampe für Telgte kam nicht zur Abstimmung, wird aber nicht aus den Augen verloren werden.

Die nächste offene Vorstandssitzung findet in Kassel im Mai 2007 statt. Genauer Ort und Termin wird noch bekannt gegeben.

Gunther Hemmel verwies zum Abschluss der Versammlung erneut auf die Wichtigkeit einer Prüferhaftpflichtversicherung hin. Der Prüfer haftet immer mit seinem Privatvermögen für von ihm verschuldete Schäden. Selbst wenn die Versicherung des Arbeitgebers einen evtl. Schaden begleicht, ist man bei zivilrechtlicher oder strafrechtlicher Verfolgung nicht versichert. Es hat auch schon Fälle gegeben, bei denen die Versicherung des Arbeitgebers den Schaden erst reguliert und danach versucht hat sich das Geld beim Prüfer wiederzuholen.

Die JHV endete um 14:45 Uhr

Aufgestellt:        Oktober 2006  
                          Thomas Becker  
                          E-mail: thb@bpvl.de

# ↪ Prüferhaftpflichtversicherung ↩

Auszug aus einer Email an Olaf Kielstein von der Firma Peschke

Hallo Herr Kielstein,

wie vereinbart und im Nachgang zu unserem E-Mail / Telefon-Kontakt vom Ende letzten Jahres können wir Ihnen heute die gute Nachricht überbringen, dass der Rahmenvertrag auch für 2007 weitergeführt werden kann - und zwar mit unveränderten Konditionen einschließlich unveränderter Prämien. - d.h. die Erhöhung der Vers.-Steuer ist aufgefangen.

Das neue Antragsformular legen wir Ihnen als PDF-Kopie bei. Die derzeitigen Teilnehmer am Vertrag werden wir wie gehabt direkt zur Verlängerung anschreiben.

Mit besten Grüßen  
SIEGFRIED PESCHKE KG

.....

Die oben angegebene PDF-Datei steht im Mitgliederbereich des Forums zur Verfügung. Auf Wunsch, können sich Mitglieder bei mir melden und das PDF-Formular per Post, Fax oder Email zuschicken lassen.

Ok!



# ↗ Info's vom AEI ↖



## Neues von der AEI-Homepage

AEI Annual Congress 2006 Presentations  
By Secretary Europe  
Published: December 16, 2006

For those who missed the very well organized Annual Congress in Belgrade this year, the guest Speakers' presentations are now available to all.

Datei 1 => Higher education for aircraft engineers, Kingston University  
Datei 2 => safety management, AEI Annual Congress 2006  
Datei 3 => EASA standardisation presentation

Note: 01.December 2006 Standardisation Directorate has changed name to: Approvals & Standardisation Directorate.

Diese Dateien stehen im geschlossenen Mitgliederbereich unseres Forum's zum Download zur Verfügung. Diese Dateien sind in PPS-Format gespeichert, d.h. im Powerpoint-Format. Leider war kein Vertreter des BPvL bei der JHV des AEI dabei. Aufgrund dieser Tatsache steht uns kein Bericht über die JHV des AEI zur Verfügung.

OKI

# Nachruf Peter Nordhaus †

## Erinnerung an Peter Nordhaus

„Die meinen da unten in Bayern können sie Alles machen“. Diese markante Bemerkung von Peter Anfang der 80-iger Jahre ist mir noch gut in Erinnerung und war für mich der Beginn einer – zuerst kritischen Bekanntschaft, die sich nach und nach zu einer langjährigen Freundschaft entwickelte.

Peter war für mich immer der Inbegriff des Prüfers der alten Schule – seine prüftechnischen Wurzeln gingen ja auf die PFL Zeiten zurück als er seine Tätigkeit in der Firma Battenfeld in Meinerzhagen begann um dann in den Firmen Becker, DLE, Cresta, Piper und DLE/ Aerotechnik sein umfangreiches Wissen weiter ausbauen und anwenden zu können. Viele jüngere Prüfer bzw. „Release to Service Personal“ haben Peter als fordernden aber fairen Prüfungsrat kennen gelernt.

Peters Ansprüche an technische Perfektion waren kompromisslos, seine Kritik an Unzulänglichkeiten auch an die Adresse des LBA – wenn z.B. wieder einmal eine „wachsweiche“ und mehrdeutige NFL zur Nachbesserung anstand, war gefürchtet und zugleich geschätzt. Sein breit angelegtes gut fundiertes Wissen war mit der Grund für diverse „Round table“ Gespräche beim LBA zusammen mit Hans Beutinger und mir, um vor Erlass von Verordnungen diese auf Praxis Tauglichkeit zu trimmen.

Peter hat es sich und seinen Partnern niemals leicht gemacht – er arbeitete, schon von seiner schweren Krankheit gezeichnet, bis zuletzt an neuen Projekten und der Erweiterung seiner umfangreichen Lizenzen. Wir wollten anlässlich des letzten BPvL Meetings wie immer zu später Stunde einige „Absacker“ zu uns nehmen. Hierzu ist es leider nicht mehr gekommen. Wir haben alle einen hervorragenden Kollegen und ich einen guten Freund verloren.

Gunter Hemmel.

Hallo Peter,



im Jahre 1967 haben wir uns kennen gelernt, damals bei der LE, die dann später in DLE umbenannt wurde. Ich habe damals viel von Dir gelernt und das nicht nur auf fachlichen Gebieten.

Später als Dich Dein Weg nach Egelsbach führte standen wir weiterhin in Verbindung und haben Einiges mit Deiner Unterstützung in Bewegung gebracht. Du hattest im süddeutschen Raum zwei weitere Mitstreiter gefunden, die ebenso aktiv an fachlichen Problemen der Luftfahrt engagiert tätig waren. Diese Gruppe war einfach Klasse.

Bei so etlichen Treffen wurde nach sachlicher und fachlicher Diskussion so manches Glas geleert und wir hatten viel Spaß dabei.

So gingen die Jahre dahin, aber wir blieben immer in gegenseitigem Kontakt und halfen uns, wenn Not am Mann war.

Deiner Familie möchte ich danken, dass sie es uns ermöglicht hat Dich zu begleiten.

Ich denke oft an die Zeit und ...

Ulli

## ↪ **Part-145 Betrieb, die Zweite** ↩

Liebe Kollegen,

ich hatte in der Prüfer-Info 02/05 über einen Fall berichtet, bei dem ein deutscher zugelassener Part-145 Betrieb jahrelang ein Lfz. so schlecht gewartet hatte, dass es unverantwortlich gewesen wäre hier erneut die Lufttüchtigkeit zu bescheinigen.

Vor kurzem hatte ich wieder einmal die Gelegenheit ein weiteres Highlight dieser Firma in den Händen zu halten. Diesmal in Zusammenarbeit mit einem Luftfahrtunternehmen, welches es anscheinend ebenfalls mit der Einhaltung bestehender Vorschriften nicht so genau nimmt.

Das Lfz. war von mir im Jahr 2000 als neu zugelassen und ausgeliefert worden. Diese Maschine war in den letzten Jahren, bei verschiedenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt und in den letzten 5 Jahren bei besagtem 145-Betrieb in der Wartung. Die Lebenslaufakte, die mir der neue Eigentümer mitbrachte, war noch genauso jungfräulich wie zum Zeitpunkt der Auslieferung vor 6 Jahren. Nicht das ihr denkt, die Maschine hätte nur rumgestanden und es wäre auch nie etwas vorgefallen, mitnichten.

Aus den Befunden die ich bekam konnte ich entnehmen, dass immer wieder LTA's, Bulletins, Modifikationen, Overhaul und Wechsel von Laufzeitteilen durchgeführt worden sind. Selbst eine "Conditional Inspection" nach einem größeren Zwischenfall war durchgeführt worden. Entsprechende Einträge in den Lebenslaufkarten – Fehlanzeige.

Ebenso das Engine Log. Keine Einträge von Bulletins oder Inspektionen. Ich habe mir die Mühe gemacht und alle Befunde auf Arbeiten am Triebwerk hin durchzusehen, um die entsprechenden Inspektionen nachtragen zu können. Auch hierbei kam wieder erschreckendes zum Vorschein. So wurde über einen Zeitraum von mehr als 800 Std. überhaupt keine Inspektion am Triebwerk durchgeführt, lediglich einige Öl-

wechsel und Behebung von Beanstandungen waren in den Befunden vermerkt.

Die Durchsicht am Lfz. selbst ergab wieder das für diesen Wartungsbetrieb übliche Bild. Teile falsch montiert, Bulletins falsch oder unvollständig durchgeführt, aber sauber war die Maschine, außen Hui aber innen Pfui.

So wurde zum Beispiel im letzten Jahr das ELT gegen ein 406er ELT ausgetauscht. Wer das gemacht hat ist nirgendwo dokumentiert. Vielleicht auch besser so. Diese Billigversion eines ELT's kann nämlich nur in eine Richtung auslösen, weshalb nur eine Einbaulage zugelassen ist. Diese steht sogar auf dem ELT selbst aufgedruckt. Trotzdem war es verkehrt irgendwo im Fußraum des Copiloten an der Seitenwand befestigt. **Eine Außenantenne fehlte genauso wie die Verkabelung zum Remote-Switch**, der traurig und alleine mitten auf der Centerkonsole eingebaut war. Schade auch, das eben dieser Einbau auf dem Nachprüfbericht der elektronischen Ausrüstung der letzten Instandhaltungsnachprüfung als geprüft und i.O. bescheinigt worden ist. Es gibt anscheinend neben Zelle / Triebwerk Betrieben auch Avionik-Betriebe die es hier nicht ganz so genau nehmen.

Die fest eingebaute Borduhr zeigte über 200 Flugstunden mehr an, als Bordbucheinträge vorhanden waren, und das bei einem Lfz. bei dem sich die Uhr erst nach dem Abheben einschaltet und sofort nach der Landung wieder ausschaltet. Evtl. Beanstandungen an, oder ein Austausch der Uhr waren nirgendwo erwähnt. Auch dieser Umstand hätte bei der laufenden Wartung auffallen müssen.

Der neue Eigentümer hat daraufhin meinen entsprechenden Bericht mit der Bitte um Aufklärung an diesen Wartungsbetrieb weitergeleitet. Die Antwort konnte man sich vorher schon ausmalen. „Sind wir nicht gewesen, der Halter hat die Verantwortung, die L-Akten haben wir nicht gehabt, das war mit dem LBA so abgesprochen“ usw.

Da der Kunde sich nicht damit zufrieden geben wollte hat er noch einmal nachgehakt und u. A. die Original Lebenslaufakten zurückgeschickt, damit wenigstens die Einträge der durchgeführten Arbeiten und Bulletins nachträglich erfolgen konnte.

Als die Akten zurückkamen, fehlten immer noch diverse Einträge und Befunde. Diese wurden erneut vom Kunden angemahnt. Was ich daraufhin bekam, hat mir schier die Sprache verschlagen.

Von besagtem Wartungsbetrieb wurden dem Kunden Kopien von mehreren Befundberichten zugesandt, auf denen die von mir vermissten Triebwerkkontrollen aufgeführt, abgestempelt und freigegeben waren.

Diese Kopien waren nachweislich **Fälschungen**, denn die originalen Befunde befanden sich zu diesem Zeitpunkt in meinen Händen, nur dass auf diesen die Triebwerkkontrollen **nicht** aufgeführt sind. Auch auf den mir für diesen Zeitraum vorliegenden Rechnungen waren keine Triebwerkkontrollen aufgeführt. Die Triebwerkkontrollen sind nachträglich auf den Befundberichten hinzugefügt und abgestempelt worden. Es wurden sogar abgezeichnete und abgestempelte Checklisten erstellt und in Kopie mitgegeben.

Dies ist eine ganz klare Sache für den Staatsanwalt. Der Prüferkollege, der dies gemacht hat würde für diese kriminelle Handlung mit Sicherheit seine Lizenz verlieren. Ob der Wartungsbetrieb seine Lizenz behalten dürfte hängt davon ab, ob er davon Kenntnis hatte. Ganz ungeschoren käme er aber auch nicht weg.

Ich wiederhole hier ganz laut meine Frage vom letzten Mal:

## **Wo ist hier das LBA?**

Natürlich hat der Halter die Verantwortung wie die Wartung seines Lfz. durchgeführt wird. Hierfür hat er sein genehmigtes Instandhaltungsprogramm nach dem gearbeitet werden muss. Natürlich muss er, bzw. die CAMO seines Luftfahrtunternehmens die Part-145 Betriebe

mit der Durchführung der fälligen Arbeiten beauftragen.

Aber: Das LBA ist ebenfalls verpflichtet bei der Auditierung des Luftfahrtunternehmens sich die Wartungsunterlagen zeigen zu lassen. Dies ist hier anscheinend nie passiert, wie ist es anders zu erklären, dass fehlende Inspektionen am Triebwerk über einen so langen Zeitraum nicht aufgefallen sind.

Natürlich werde ich als Wartungsbetrieb nur die Arbeiten durchführen und bescheinigen die vom Luftfahrtunternehmen beauftragt und von mir durchgeführt worden sind.

Aber: Wenn ich außerdem jedes Jahr die Instandhaltungsprüfung an diesem Luftfahrzeug durchführe, dann bescheinige ich hiermit auch die ordnungsgemäße Durchführung der Instandhaltung gemäß dem für dieses Lfz. genehmigten Instandhaltungsprogrammes. Aber anscheinend hat der zuständige Prüfer auch hier keine Ahnung wie so etwas geht. Hier beschränkt sich wohl die Nachprüfung auf das Ausfüllen der notwendigen Protokolle und das Schreiben der Rechnung.

Bei vielen Luftfahrtunternehmen war es bisher so, dass man keine eigenen Übersichten über fällige Inspektionen hatte und sich hier auf die Listen seines Wartungsbetriebes verlassen hat. Zumindest dies wird sich jetzt mit Einführung der CAMO ändern.

Auch in diesem Fall möchte mein Arbeitgeber von einer Meldung an das LBA absehen. Ich als verantwortungsbewusster Prüfer stehe nunmehr im Regen, da ich wenn ich eine Meldung mache meinen Arbeitsplatz riskiere, da ich damit gegen den Willen meines Arbeitgebers handle. Auf der anderen Seite möchte ich mir hinterher nicht vom Staatsanwalt vorhalten lassen: „Herr ..., sie haben es schon vorher gewusst und nichts gesagt. Sie sind ebenfalls mitschuldig, dass etwas passiert ist.“

**Denn dass irgendwann etwas passieren wird,  
ist bei diesem Betrieb nur eine Frage der Zeit!!!**

THB

## ↪ Info's aus dem Forum ↩

Unter dieser Rubrik werden Auszüge aus dem BPvL-Forum veröffentlicht. Der Nachteil ist, dass die Informationen zum Teil schon länger im Forum stehen. Jedes Mitglied des Forums kann hier Fragen oder Antworten ins Internet stellen. Hier kann man auch erkennen wie schnell unter Umständen das Forum reagiert. Je breiter das „Publikum“ desto, interessanter wird der Inhalt. Die hier publizierten Informationen sind deshalb mit dem Terminen der Veröffentlichung im Forum versehen. Die Autoren sind im Forum registriert, wer dazu weitere Informationen erhalten möchte, siehe ins Forum und kontaktiert den Autor.

OKI

.....

Titel: NfL II 060/06 =>Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 2042/03  
Verfasst am: 01.11.2006, 09:13

Bekanntmachung über die Umsetzung der Verordnung (EG)  
Nr.2042/2003 für nichtgewerblich genutzte Luftfahrzeuge, hier: Ein-  
führung von genehmigten Instandhaltungsprogrammen nach Teil M,  
§M.A.302 i. V. m. §M.A.708

Auszug aus der NfL

### 1. Allgemeines

In der NfL II-73/04 vom 09.08.2004 wurde bekannt gegeben, dass ab dem 01. Oktober 2006 die Bestimmungen des Teils M zur Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für nicht gewerblich eingesetzte Luftfahrzeuge erstmals angewendet werden können. Die Anwendung der Bestimmungen erfolgt in einer Übergangsphase bis zum 28. September 2008 auf freiwilliger Basis, danach wird der Teil M für die im Punkt 2. Geltungsbereich aufgeführten Luftfahrzeuge verbindlich. Deshalb emp-

fehlt es sich sowohl für diese Luftfahrzeuge, die bereits zum Verkehr zugelassen sind als auch für solche, die ab dem 01.10.2006 in Deutschland zum Verkehr zugelassen werden sollen, schon jetzt ein Instandhaltungsprogramm gem. Teil M §M.A.302 nach den unter Punkt 3. beschriebenen Möglichkeiten zu entwickeln und gem. Punkt 4. Genehmigen zu lassen.

Die vorliegende Bekanntmachung beschreibt den Geltungsbereich, die Einführung von so genannten Standardinstandhaltungsprogrammen (SIHP), individuelle Instandhaltungsprogramme sowie Verfahren für die Genehmigung des SIHP durch das Luftfahrt-Bundesamt und die Genehmigung im indirekten Verfahren durch ein beauftragtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) gem. Unterabschnitt G des Teils M.

Es werden weiterhin in einer Anlage die LBA-Muster/Teil M-01 und -02 vorgestellt. Diese Formblätter sind eine Kombination von Antrag und Erklärung zur Genehmigung eines Instandhaltungsprogramms (IHP) durch den Halter des Luftfahrzeuges sowie Genehmigung eines SIHPs durch die zuständige Stelle. Die Formblätter sind ab sofort auch im Internetangebot des LBAs veröffentlicht.

Ich habe den angegebenen Link geprüft, leider ist hier beim LBA ein Fehler unterlaufen, der funktioniert halt nicht. Mal sehen, wenn jemand den richtigen Link beim LBA gefunden hat, möge er sich melden oder selbst hier im Forum posten.

Auf die Fristen ist zu achten. Geschockt  
Gruß, Oki

Fortsetzung auf Seite 20

„Antwort“ von Otto, Anmeldedatum: 02.01.2007 Beiträge: 1  
Verfasst am: 02.01.2007, 16:54

Na denn...

werde ich mich hier auch mal etwas beteiligen, und die immer wieder mal gesuchten Links zu den IHPs hier einstellen:

Link zu den IHP für E- und G-Klasse sowie den Motorseglern:

[http://www.lba.de/cIn\\_001/nn\\_67048/DE/Formulare/T5/T52/Info\\_\\_GenTab.html](http://www.lba.de/cIn_001/nn_67048/DE/Formulare/T5/T52/Info__GenTab.html)

und der Link zu den Anträgen:

[http://www.lba.de/cIn\\_001/nn\\_67048/DE/Formulare/T5/T52/Formulare\\_\\_GenTab.html](http://www.lba.de/cIn_001/nn_67048/DE/Formulare/T5/T52/Formulare__GenTab.html)

Interessant finde ich dabei wie einfach man es sich mit den E-Fliegern machen kann, und wie aufwendig (im Vergleich) das IHP der Motorsegler gestaltet ist.

mfG

Otto

.....

*Kommentar von Oki zu dieser Antwort die „nicht“ im Forum steht!*  
An der Antwort von Otto könnt Ihr sehen, das auch „Nicht“-Mitglieder des BPvL sich am Forum beteiligen. Wie bereits früher schon beschrieben kann sich in den „Öffentlichen“-Bereich des Forums jeder beteiligen. Nur den Mitgliederbereich bleibt dbt unseren Mitgliedern vorbehalten. Deshalb ist es so wichtig für mich, ein Email mit den Forumsnamen und der Mitgliedsnummer zu erhalten, um anschließend die Freischaltung vorzunehmen.

OKI

# ↗ Ein Referat !! ↖

Paper prepared for the XVI ISA World Congress of Sociology  
Durban, Republic of South Africa July 23-29, 2006

## **Occupational Licensing Versus Company-led Training**

The Controversy over the Competence Assurance System for European Aircraft Technicians

*Joachim Haas*

### **Abstract**

The paper provides an analysis of the major controversy which occurred between national aviation authorities during their work on the European harmonisation of the aircraft technicians' competence. The debate focused on the institutional method to assure the high skills level required for that profession: Should Europe introduce a system of personnel licensing or a system of company-led training? Should competence assurance and monitoring, then, be assigned to the aviation authority or should these responsibilities be delegated to approved companies? A series of twenty extensive interviews with aviation stakeholders in France, Germany and the United Kingdom showed: (1) The company training option highlights the fact that "organisation" is a traditional strategy for competence assurance in high-reliability contexts (like aircraft maintenance), the other main alternatives being occupational regulation and sorting by well-informed markets. (2) The quality recognition required for the international outsourcing of safety-critical services favours the licensing system. In contrast to licensing, the design of the company training system fails to generate the transparency and trust necessary to reassure foreign customers. (3) Both systems of competence assurance are densely intertwined with specific industrial relation patterns and vested interests. The distortion of these – national or local - equilibriums by European harmonisation encounters strong opposition from the industry and/or unions.

Direct all correspondence to Dr. Joachim Haas, CEREQ/LIRHE, Université Toulouse 1, Place Anatole France, F-31042 Toulouse Cedex. E-mail: [jhaas@univ-tlse1.fr](mailto:jhaas@univ-tlse1.fr)

### **Introduction**

The European states' aviation authorities have achieved the impossible: They have succeeded in harmonising vocational qualifications and having them automatically recognised across Europe. These qualifications consist of training syllabuses and licences for mechanics and technicians in aircraft maintenance. After seven years of discussions and a further seven-year implementation phase, the licensing system will be introduced in Europe in October 2006. While the aviation authorities are respon-

sible for managing and monitoring the system within their respective states, the newly established supervisory authority EASA (European Aviation Safety Agency) will take charge of these functions in Europe.

The regulations allow various different ways of achieving a licence. The path of full-time, initial vocational training requires one year's training for a mechanic and a total of two years' training for a technician. Two additional years of practical maintenance experience on operating aircraft are required to reach these licenses. We are not aware of any other standardised European qualifications below higher education level that demands such a long period of training.

The negotiators agreed on a uniform competency profile without any great disputes. The reasons why it was so easy to reach a consensus on the range, content and depth of the training are discussed in Chapter 1 of this paper.

The fact that it then took seven years to discuss and prepare the regulations was due to the large number of controversies over the institutional precautions for assuring the agreed profiles. Our article focuses on a topic of debate that continues to affect some of those involved even today. The debate turned on the question as to whether a licensing system or a company training system should be introduced to ensure the agreed competency. The result was as we have described: The licence option was chosen. This solution and the path towards it are of interest from both a sociology viewpoint and in terms of the globalisation of education. These aspects are analysed in Chapter 2.

Chapter 3 presents some of the study's conclusions. Our results support the domestic issue linkage concept of Falkner et al (2005), for example. According to this, a political project can generate unintended side-effects that come into conflict with processes in other political fields. In our case, the European qualification project interfered with essential strategies and interests in the industrial relations field, nearly failing because of the opposition triggered by this.

The data for the study was mainly gathered during 20 semi-structured interviews with experts from Germany, France and the United Kingdom [1]. When the European maintenance qualification was created in the 1990s, the interviewees were either acting as decision-makers or privileged observers.

***The study was financed by the French Ministry for Education. !!!***

Kommentar von OKI:

Dieser interessante Artikel ist in voller Länge im BPvL-Mitgliederforum abrufbar. Hier habe ich nur den Anfang des Artikels veröffentlicht. Aus Platzgründen habe ich „nur“ die ersten zwei Absätze hier eingebracht. Auf Wunsch kann ich diesen kompletten Artikel auch per Email an die Mitglieder verschicken. Ich habe den Bericht von unseren 1. Vorsitzenden U. Wirtz erhalten und umfasst 15 Seiten im PDF-Format. Ich fand ihn sehr informativ, obwohl dieser vom französischen Erziehungsministeriums finanziert wurde!

OKI



# Internas



## Der amtierende Vorstand

<b>1. Vorsitzender</b>	Ulrich Wirtz	<a href="mailto:uli@bpvl.de">uli@bpvl.de</a>
<b>2. Vorsitzender</b>	Stefan Wahl	<a href="mailto:airmaringmbh@aol.com">airmaringmbh@aol.com</a>
<b>Schatzmeister</b>	Holger Diefenbacher	<a href="mailto:hd@bpvl.de">hd@bpvl.de</a>
<b>Sekretär</b>	Olaf Kielstein	<a href="mailto:oki@bpvl.de">oki@bpvl.de</a>

.....

## Die amtierenden Regionalvertreter

<b>Nord</b>	Hartmut Bartkus	<a href="mailto:hbartkus@aol.com">hbartkus@aol.com</a>
<b>West</b>	zur Zeit nicht besetzt !	
<b>Ost &amp; 1. AEI-Vertreter</b>	Steffen Herrmann	<a href="mailto:steffen@bpvl.de">steffen@bpvl.de</a>
<b>Süd &amp; 2. AEI-Vertreter</b>	Thomas Becker	<a href="mailto:thb@bpvl.de">thb@bpvl.de</a>

Per FAX an den BPvL => 02202-458311 oder 040-83018456

### Aufnahmeantrag

zur Mitgliedschaft im Berufsverband der Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

**Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im BPvL e.V.**

Name/Vorname:

Geb.-Datum/Ort :

Anschrift:

Telefonnummer:

E-Mail:

=====

Firma:

Anschrift:

Telefon/Fax:

E-Mail:

=====

Prüfer-Klasse / Nr.:

Certifying Staff – Cat. / Nr.:

Ort/Datum:

Unterschrift:

#### **Der Vereinsbeitrag beträgt 50,00 € pro Jahr**

Beitragssonderregelungen sind direkt bei Vorstand zu erfragen bzw. aus den Verbandsstatuten ersichtlich

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie zum Beginn des Geschäftsjahres nach dem 1. Oktober eine Beitragsrechnung unseres Finanzreferates, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt.

Die 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. Änderungen Ihrer Daten bitten wir direkt dem Vorstand des BPvL zu melden - Danke

Per FAX an den BPvL => 02202-458311 oder 040-83018456

## Anschriftenänderung

Meine neue Anschrift, neue Firma oder Änderungen der Lizenz sind wie folgt:

Name/Vorname:

Anschrift:

Telefonnummer:

E-Mail:

Mitgliedsnummer:

=====

Firma:

Anschrift:

Telefon/Fax:

E-Mail:

=====

Prüfer-Klasse / Nr.:

Certifying Staff – Cat. / Nr.:

Ort/Datum:

Unterschrift:

Die oben erfragten Daten werden in einer EDV-Anlage gespeichert. Der Verein versichert, dass diese Daten nur den Verwaltungszwecken des Vereins dienen und nicht weitergegeben werden.

AM besten per FAX an den BPvL => 040-83018456

## Mitgliederkommunikation

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ+Wohnort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Telefax: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Fachgebiet: \_\_\_\_\_

Spezialgebiet: \_\_\_\_\_

Interessen/Hobby: \_\_\_\_\_

Sonstiges: \_\_\_\_\_

Ich bin damit einverstanden, dass diese Daten zum vereinsinternen Austausch über unsere Homepage, Prüfer Info, Mitgliederliste und/oder persönlichen Fachinteressen verwendet werden dürfen.

Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

# ↗ Neulich ↖

## Why you're not allowed to play in the cockpit!!

### FLIGHT DATA RECORDER (FDR) TRANSCRIPTS:

**Cleaner #1:** "Hey Bob I really don't think were supposed to be up here."

**Cleaner #2:** "Tony, you're such a worry wart. Anyhow, we're suppose to be up here remember, were cleaning this bird."

**Cleaner #1:** "Are you sure? I thought they told us to stay out of the cockpit"

**Cleaner #2:** ""Hey look at me I'm a pilot!!!...(Deep Voice) Ladies and Gentlemen this is your captain speaking were at an altitude of 30,000 feet and Oh my God watch out for that mountain.....Ahhhhhhhh (laughter).

**Cleaner #1:** Hey man cut it out....Hey don't touch that it says "engine start" on it...

**Cleaner #2:** Don't worry....they always turn these things off while they're at the gate.

>>*Engine sounds in background....cleaners unaware*<<

**Cleaner #2:** Ready for takeoff.....VRRRRRROOOOM VRRRRRROOOOM  
(Throttles rapidly moved from idle to full and back to idle and full again)  
WEEEEEEEE!

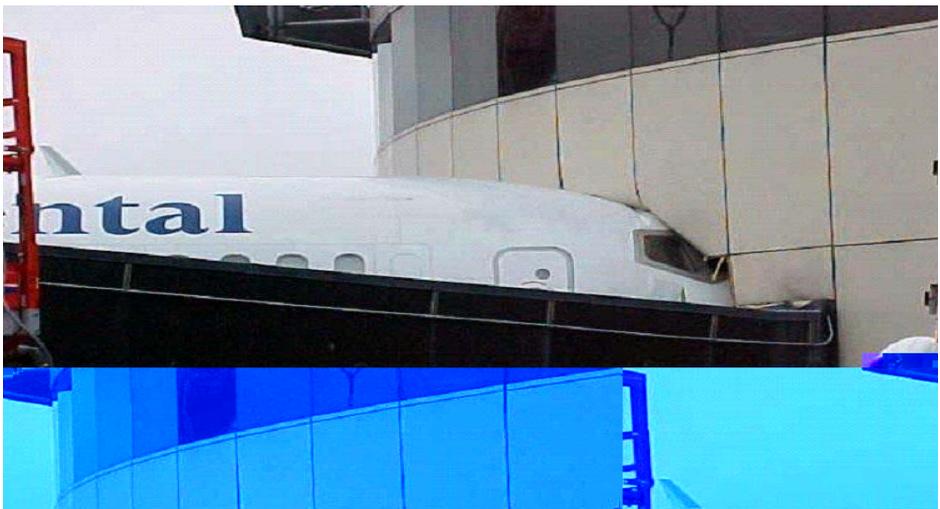
**Cleaner #1:** OH no were moving!!!

**Cleaner #2:** WERE GOING TO HIT THE WALL RUN

(Cockpit door opens and slams shut. Occupants heard running to back of the airplane screaming and yelling)

30 seconds later..... Throttles pulled back to idle.

*I Don't think those gentlemen have a job there anymore!!!*



### März 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

### April 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

### Mai 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

**05. & 06. Mai 2007**  
**Offenes Vorstandstreffen**  
 Details siehe Seite 04.

### Juni 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

### Juli 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

**Juli / August 2007**  
**Redaktionsschluss**  
**für die nächste**  
**Prüfer Info**

### August 2007

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		