

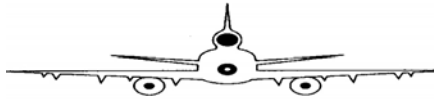
BPvL
Berufsverband der
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
02/07
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2007

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

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



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

www.BPvL.de

Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Einladung zur JHV 2007	S. 06
⇒	Tagesordnung der JHV 2007	S. 07
⇒	In eigener Sache	S. 08
⇒	Neues von der EASA	S. 09
⇒	Wir brauchen dringend Eure Hilfe	S. 12
⇒	Aus „dem“ Prüfungsrat ;)	S. 14
⇒	Info's vom AEI	S. 15
⇒	Neue Prüflizenzen	S. 19
⇒	Info's vom LBA	S. 22
⇒	In der Höhle des Löwen	S. 24
⇒	Info's aus dem Forum	S. 26
⇒	Interna's	S. 31
⇒	Neulich	S. 35

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

•	Ulrich Wirtz	=> uli@bpvl.de	=> UW
•	Norbert Beuing	=> nb@bpvl.de	=> NB
•	Thomas Becker	=> thb@bpvl.de	=> THB
•	Olaf Kielstein	=> oki@bpvl.de	=> OKI

↪ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↩

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

Auch in diesem Jahr, nach einem hoffentlich erholsamen Urlaub ist es mal wieder Zeit an die kommende Jahreshauptversammlung zu denken.

Die Richtung geht in diesem Jahr nach Münster, um möglichst vielen Mitgliedern die Teilnahme zu erleichtern. Da die Tagungsstätte gegenüber dem Hauptbahnhof liegt, ist die Anreise mit Bus und Bahn eine abzuwägende Alternative.

Wie in der offenen Vorstandssitzung in Kassel, beschlossen wurde, findet diese am 27.10.07 im Hotel Kaiserhof statt. Wie jedes Jahr ist am Abend vorher (26.10.07) ein gemeinsames Essen mit anschließender Diskussion vorgesehen.

Ein Dank an Norbert Beuing, der für uns die Recherchen des Hotels nach diesen Kriterien übernommen hat. Auf Wunsch bieten wir am Freitagnachmittag um 16.00 Uhr eine Stadtführung durch Münster an. Wer teilnehmen möchte, bitte bei Norbert **Beuing** unter **0173-3452712** anmelden.

Das Hotel Kaiserhof befindet sich zentral in der Stadt Münster und weitere Informationen sind unter www.kaiserhof-muenster.de zu erhalten.

Aus organisatorischen Gründen bitte ich um rasche Anmeldung bis zum 01.10.07 oder so früh wie möglich, da der BPvL nur ein begrenztes Kontingent reserviert hat.

Die Anmeldung erfolgt unter dem Stichwort **BPvL +Name**. Bei der Teilnahme von mehreren Personen aus der gleichen Umgebung oder Firma bitte ich diese in einer Gruppe anzumelden.

Anschrift des Hotels:

Hotel Kaiserhof GmbH & Co.KG
Bahnhofstr 14
48143 Münster
Tel. 0251-41780 Fax 0251-4178666
Email: hotel@kaiserhof-muenster.de

Anfahrt siehe nächste Seite. Weitere kurzfristige Änderungen oder aktuelle Daten werden auf der Homepage unter **www.bpvl.de** angezeigt. Tagesordnung und weitere Informationen sind auf den nächsten Seiten.

Wichtige Informationen

Da ich, wie bereits angekündigt, dieses Jahr als Vorsitzender nicht mehr zur Wiederwahl zur Verfügung stehe, bitte ich um rege Teilnahme und Unterstützung des Vorstandes bei der Wahl des neuen Vorsitzenden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Vertretung für unseren Schatzmeister Holger Diefenbacher, der für zwei Jahre im Ausland tätig sein wird. Wir benötigen für diese Zeit eine Vertretung. Es werden

also wichtige Entscheidungen notwendig.

Ich mache darauf aufmerksam, dass gemäß Satzung bei Anwesenheit von doppelt so vielen Mitgliedern als der Vorstand, die Versammlung beschlussfähig ist.

Auf ein Wiedersehen in Münster.

Euer
Ulrich Wirtz
1.Vorsitzender BPvL





... mit dem **Auto** über die Autobahn A1/A43 Ausfahrt Süd oder Nord-Richtung Stadtmitte/Hauptbahnhof. Das Hotel liegt direkt gegenüber dem Hauptbahnhof. Die hoteleigenen Parkplätze befinden sich hinter dem Hotel. Bitte fahren Sie an unserem Hotel vorbei, links in die Urbanstraße und wieder links in die Achtermannstraße, dann links auf unsere Parkplätze.

... mit der **Bahn** haben Sie nur einen Fußweg von ca. 100 m. Das Hotel liegt direkt gegenüber dem Hauptbahnhof/Hauptausgang.

... mit dem **Flugzeug**. Der Flughafen Münster-Osnabrück liegt ca. 25 km von unserem Hotel entfernt. Täglicher Bustransfer zu passenden Anflug- und Abflugzeiten möglich. Haltestelle in Münster ist der Hauptbahnhof/Hauptausgang. Fußweg zum Hotel ca. 100 m. Mit dem Taxi müssen Sie eine Fahrtzeit von ca. 40 Minuten rechnen.



Bahnhofstraße 14 · 48143 Münster · Tel. 0251 - 4 17 80 · Fax 0251 - 4 17 86 66
e-mail: hotel@kaiserhof-muenster.de · www.kaiserhof-muenster.de

↗ **Einladung zur JHV 2007 des BPvL e.V.** ↖

Hiermit möchte ich alle Mitglieder herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung am 27. Oktober 2007 in Münster einladen.

Auch dieses Jahr findet am vorausgehenden Abend, Freitag den 26. Oktober ab 19.00 Uhr, ein gemeinsames Essen statt. Für das leibliche Wohl ist gesorgt und anschließend ist Zeit zum Erfahrungsaustausch.

Mitglieder, die an der Hauptversammlung teilnehmen möchten oder im Hotel übernachten möchten, bitte ich sich bis spätestens 01.10.07 direkt an das Hotel zu wenden und dort zu reservieren unter dem Stichwort „**BPvL**“ und Name.

Es ist vom Verband ein kleines Kontingent an Zimmer reserviert

Die Anschrift findet Ihr auf Seite 4 und die Anfahrt auf Seite 5.

*Die Hauptversammlung beginnt
am 27.10.07 um 10.00 Uhr,
um ca. 11:00 Uhr. Pause
um ca. 12:30 bis 13:30 Mittagessen.
Ende der Hauptversammlung gegen 17:00 Uhr.
Tagesordnung siehe Seite 7*

Anreise mit dem PKW (Parkplatz am Hotel für 8 Euro/Nacht) oder Bahn Münster Hbf

Ich mache darauf aufmerksam, das gemäß Satzung bei Anwesenheit von doppelt so vielen Mitgliedern als der Vorstand, die Versammlung beschlussfähig ist.

Weitere und aktuellere Daten bitte aus der Homepage entnehmen.

Ulrich Wirtz
1. Vorsitzender

↗ **Tagesordnung der JHV** ↖

Tagesordnung zur Mitgliederversammlung des BPvL am 27. Oktober 2007 um 10.00 Uhr im Hotel Kaiserhof Bahnhofstr 14 48143 Münster

Freitag, 26. Oktober 2007

- *Anreise zum Hotel, danach gemeinsames Abendessen mit anschließender Diskussion*
- *16:00—18:00 Stadtrundführung (Bitte bei Norbert Beuing anmelden)*

Samstag 27. Oktober 2007

Themen der Jahreshauptversammlung

- Begrüßung
- Vorstellung des amtierenden Vorstandes und der weiteren Funktionsträger
- Feststellung der Beschlussfähigkeit gemäß Satzung
- Wahl eines Protokollführers
- Wahl von zwei Stimmenzählern
- Bericht des Vorstandes, Tätigkeiten AEI,EASA NPA 09;08;07
- Kassenbericht 2006/2007, Haushaltsplan 2007/2008
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Vorstellung der Regionalvertreter und Kassenprüfer
- Neuwahlen des gesamten Vorstandes (Vertreter des Schatzmeisters), Regionalvertreter und Kassenprüfer
- Übergabe der Ämter an die neuen Vorstandsmitglieder gemäß Satzung und Eintragung ins Vereinsregister
- Anträge der anwesenden Mitglieder
- LBA / EASA / AEI Vertretung des Verbandes und Ansprache Person/en. Abstimmung über die aktuellen NPA's

ca. 12:30 Uhr Mittagspause

- Verschiedenes

Ende der Hauptversammlung

- Vortrag Thomas Becker zum Thema CAMO
- Diskussion/Vorträge (bis ca. 17:00)

↪ In eigener Sache ↩

Liebe Freunde und Kollegen/innen,

wie Ihr bereits in dem Vorwort dieser Ausgabe der Prüfer Info gelesen habt, werde ich dieses Jahr zur Wiederwahl als Erster Vorsitzender nicht mehr zur Verfügung stehen. Dieses ist meine eigene Entscheidung mit der Hoffnung durch eine Veränderung des Vorstandes neue Bewegung und Ideen in den Verband einfließen zu lassen.

Rückblickend auf die vergangenen Jahre haben wir, auch wenn es zum Teil nur kleine Schritte waren, etliches bewegt. Einige Aktivitäten können aus Datenschutzgründen und zum Schutze der Betroffenen nicht veröffentlicht werden, da ist Diskretion einfach notwendig.

Da wir weiterhin an der Umstellung der EASA mitwirken möchten, unterstützen wir den AEI in Zusammenarbeit mit den NAA soweit wie möglich. Das Gleiche gilt für die Vereinheitlichung der Lizenzvergaben durch die NAA, die europaweit doch noch sehr unterschiedlich gehandhabt werden. Diese und einige andere Aufgaben waren und werden auch in der Zukunft zu bewältigen sein, wozu wir hauptsächlich auf viele Mitglieder angewiesen sind. Aus diesem Grunde nochmals die Bitte: Sprechen Sie Kollegen und Mitarbeiter an, denn gemeinsam sind wir stärker und haben auch größere Möglichkeiten etwas zu bewegen.

Für die Wahl des neuen Vorstandes wünsche ich mir eine rege Teilnahme an der diesjährigen Hauptversammlung, die durch ihre verkehrsgünstige Lage eine einfache Anreise ermöglicht. Die Stadt Münster ist auch sehenswert, es lohnt sich auf jeden Fall ihr einen Besuch abzustatten.

Für Rat und Tat stehe ich weiterhin nicht nur dem zukünftigen Vorstand sondern auch allen Mitgliedern zur Verfügung, schließlich bleibe ich Mitglied im Verein.

Ich möchte mich bei allen Mitgliedern, dem alten und dem zukünftigen Vorstand für die gute Zusammenarbeit herzlich bedanken.

Euer Ulrich Wirtz
1. Vorsitzender

↪ Neues von der EASA ↩

Welches gefährliche Spiel treibt die EASA bei der Pilot Owned Maintenance?

Die EASA hat am 22.06.07 die Notice of Proposed Amendment (NPA) No 2007-08 herausgegeben. Diese NPA ist der Vorschlag der EASA zur Änderung des Part M in Bezug auf die „ Pilot Owned Maintenance for aircraft not used in commercial air transport“ und ist das Ergebnis der Arbeit der Arbeitsgruppen (SSCC) M.005 und M.017.

Wir, der BPvL hatten bereits mehrfach Mitglieder gefragt, ob sie als Vertreter unseres Dachverbandes AEI an diesen Arbeitsgruppen teilnehmen wollten. Leider ohne Erfolg. Das Ergebnis dieser Arbeitsgruppen, die schwerpunktmäßig von Vertretern des DAEC und seinen Schwesterverbänden in Europa unterstützt worden ist, hat sich hier mit seiner Haltung, die Wartung so billig wie möglich zu machen, anscheinend durchgesetzt.

War der Appendix VIII des Part M schon arg an der Schmerzgrenze dessen, was noch mit Flugsicherheit zu tun hat, hebt der Vorschlag über die Änderung des Part M dieses ureigene Sicherheitsbedürfnis total aus.

Der alte Appendix VIII listet 33 Punkte mit Arbeiten auf, die der Pilot Owner an seinem Luftfahrzeug durchführen darf. Hier wurden schon erhebliche Zugeständnisse gemacht, die jedem Prüfer ein ungutes Gefühl gaben, wenn er ein solches Lfz. nach einem Jahr zur Jahresnachprüfung LuftGerPV § 15.1 vorgestellt bekam.

Wenn man sich jedoch die Vorschläge dieser Arbeitsgruppe anschaut, fragt man sich ernsthaft was die Behördenvertreter von Österreich, Schweden, Italien und der EASA die ebenfalls in der SSCC M.005 mitgearbeitet haben dort gemacht haben, bzw. welchen Background diese hatten. Mit dem Thema Flugsicherheit hatten diese anscheinend wenig zu tun.

So ist geplant, dass jeder der ein Lfz. (**bis 2730 kg**) sein Eigen nennt und dies nicht gewerblich einsetzt alle Arbeiten durchführen darf, für die vereinfacht ausgedrückt: kein Sonderwerkzeug notwendig ist oder das Triebwerk nicht zerlegt werden muss.

Der neue Appendix VIII ist jetzt in 4 Teile gegliedert, in denen die Pilot Owned Maintenance nach Aeroplanes, Rotorcraft, Sailplanes and powered Sailplanes sowie Airship, Hot Air Balloons and Gas Balloons aufgeteilt ist. Dies ist auch schon der einzig vernünftige Vorschlag in der NPA.

Der größte Hammer ist die Tatsache, dass der Eigentümer niemanden nachweisen muss, ob er überhaupt dazu in der Lage ist bzw. einen technischen Hintergrund hat, diese Arbeiten durchführen zu können. **Es reicht aus, wenn er meint das er das kann!??**

Wenn ich dagegen sehe, dass ein CAT-A Certifying Staff eine komplette Ausbildung nach Part-66 einschl. Prüfung nachweisen muss, um z.B. dasselbe Lfz. (gewerblich betrieben) nach einen Abschmierdienst wieder freigeben zu dürfen, zweifle ich stark am Sachverstand dieser Arbeitsgruppe solche Vorschläge überhaupt zu Papier zu bringen.

Wenn man dann ins Eingemachte geht und sich im Appendix VIII anschaut, welche Arbeiten überhaupt gemeint sind, muss man feststellen, dass z.B. für Aeroplanes, Hubschrauber und powered Sailplanes **jeweils** 79 unterschiedliche Arbeiten aufgeführt sind. Hier sollen Arbeiten an der Klimaanlage, Sauerstoffanlage, Hydraulikanlage, Kraftstoffanlage Zelle und Triebwerk, Bremsanlage, Feuerwarnanlage und der Elektrik zum Umfang der Pilot Owned Maintenance gehören.

Wenn man alle diese Punkte zusammenfasst, hat man wieder die schon lange von den Verbänden (Pilotenvertreter) gewünschte 100 hrs und Annual Inspection die durch den Eigentümer gemacht werden soll.

Wenn man das liest, kommt man schnell zu der Überzeugung, dass niemand in dieser Arbeitsgruppe jemals selber an einem Lfz. gearbeitet haben kann. Hier wird deutlich, dass nur der Kommerz zählt. Die Handschrift der teilnehmenden Verbände als reine Vertreter von Piloten die nur an einer Reduzierung der Kosten interessiert sind ist hier klar ersichtlich.

Hier wird der Versuch unternommen mit Hilfe der EASA die nicht gewerblich betriebenen Lfz. komplett aus der qualifizierten Wartung herauszunehmen. Dies wird dadurch noch unterstrichen, dass diese Lfz. entgegen des zurzeit gültigen Part M auch nicht durch eine CAMO überwacht werden sollen

und bei Betrieb in nicht überwachter Umgebung der Airworthiness Review auch nicht durch die Behörde durchgeführt werden soll.

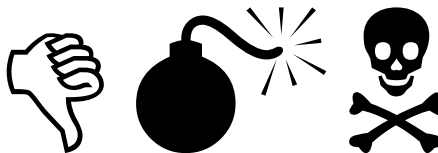
Jeder von uns kann mit Sicherheit von zahlreichen Fällen berichten, in denen Lfz. nach Wartung durch den Eigentümer erhebliche Beanstandungen aufwiesen. Erst im letzten Monat hat bei uns eine kleine Fläche eine Bauchlandung hingelegt. Der Grund: Der Eigentümer hatte eine zusätzliche Autobatterie ins Lfz. eingebaut. Diese hatte einen Plattenschluß und die eigentliche Hauptbatterie mit leergesaugt. Das Fahrwerk ließ sich daraufhin nicht mehr ausfahren. Der Eigentümer war sehr erstaunt zu hören, dass er so etwas gar nicht machen darf. Soviel zum Thema der Eignung bei Pilot owned Maintenance.

Alles in Allem kann man nur dazu sagen, die Sicherheit im Flugverkehr wird dadurch einen großen Schritt zurück machen. Was nützen uns Sky Marshals, Task Force Teams und gesperrte ausländische Fluglinien, wenn gleichzeitig durch Amateure gewartete Lfz. im selben Luftraum fliegen dürfen.

Der BPvL hat eine Arbeitsgruppe gebildet, die diese NPA bei der EASA entsprechend kommentieren wird. Auch der AEI hat Anfang September unter Mitwirkung des BPvL in Amsterdam eine Kommentierung erarbeitet. *(siehe hierzu den Bericht unseres AEI Vertreters Norbert Beuing).*

Ich hoffe, dass möglichst viele verantwortungsbewusste Techniker und Behörden diesem unverantwortlichen Versuch die Sicherheit im Flugbetrieb derart zu untergraben entschieden entgegengetreten und die NPA dahin befördern wo sie hingehört, nämlich in die FOD-Tonne.

Thomas Becker
Regionalvertreter Süd im BPvL



↪ **Wir brauchen dringend Eure Hilfe** ↪

Hallo Kollegen,

die EASA hat die NPA's 06/2007 bis 09/2007 veröffentlicht. Diese können noch bis Ende September 2007 kommentiert werden. Aber eine Fristverlängerung ist auch nicht ausgeschlossen. Der BPvL beabsichtigt zu diesen NPA's Stellung zu nehmen, da hier elementare Dinge des Prüfwesens und der Instandhaltung betroffen sind.

Unser Dachverband AEI hat ebenfalls zu einem Arbeitstreffen zu diesen Themen für Anfang September nach Holland eingeladen. Wir hatten einen Vertreter bei dem Arbeitstreffen gehabt.

Zusätzlich haben wir hierzu eine fünfköpfige Arbeitsgruppe gebildet, die eine entsprechende Stellungnahme ausarbeiten soll.

Da wir aber mit unseren Lizenzen und Einsatzgebieten nicht alle Bereiche abdecken suchen wir noch Kollegen mit Prüflizenzen auf

- ➔ Flugzeuge unter 2730 kg
- ➔ Segelflugzeugen und Motorseglern
- ➔ Luftschiffe, Gas- und Heißluftballone

die uns hier mit ihrer Erfahrung beratend zur Seite stehen können.

Hauptthema ist die NPA 2007-08 mit den Themen:

- ➔ Pilot owned Maintenance, und
- ➔ revised Part-M requirements for aircrafts not used in Commercial Air Transport

Hauptsächlich geht es darum die Voraussetzungen für die Instandhaltung und Nachprüfung an nichtgewerblich eingesetzten Lfz. unter 2730 kg (anstelle von 2000kg) soweit zu reduzieren, dass ein Prüfer faktisch nicht mehr benötigt wird. Gleichzeitig soll der Eigentümer fast die gesamte Instandhaltung selber machen dürfen, ohne hierfür auch nur den geringsten Nachweis zu erbringen dass er dies überhaupt kann. Eine überwachte Umgebung (CAMO) soll genauso wegfallen wie die daraus resultierende Empfehlung zur Verlängerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses. Man träumt von der sofortigen Verlängerung durch eine CAMO+.

Hauptinitiator dieser haarsträubenden Forderungen ist der DAEC und einige andere Europäische Verbände die hier nur die finanziellen Belange seiner Mitglieder befriedigen wollen. Dies dient zwar dem Geldbeutel nicht aber der Flugsicherheit.

Beschrieben ist der Wahnsinnsumfang dieser Pilot Owned Maintenance im Annex VIII, nunmehr unterteilt in Flugzeuge (jetzt auch mit einer neuen Gewichtsklasse <1000kg), Hubschrauber, Segelflugzeuge und Motorsegler sowie Luftschiffe und Ballone.

Ich bitte alle interessierten Mitglieder sich den Annex VIII der NPA 2007/08 unter <http://www.easa.eu.int/doc/Rulemaking/NPA/NPA%202007-08.pdf> auf den Seiten 61 – 73 runterzuladen, zu kommentieren und an mich zu schicken. Kommentare zu den anderen NPA's sind ebenfalls ausdrücklich erwünscht.

Es sollte zudem jedes Mitglied die Möglichkeit nutzen privat oder im Namen seiner Firma entsprechende Kommentare mit der Form CRT unter <http://hub.easa.europa.eu/crt/> zu den NPA's abzugeben. Wir von unserer Seite werden soviel Lärm machen wie nur möglich um diesen Wahnsinn zu verhindern. Den AEI mit alle seinen Mitgliedern sowie Teile des LBA's wissen wir schon auf unserer Seite.

Bitte lasst uns nicht im Regen stehen, wir versuchen unser aller Interessen zu vertreten und dazu beizutragen, dass es den Prüfer auch weiterhin geben wird. Vielleicht gelingt es uns bei diesem Thema wieder wie früher zusammenzustehen und gemeinsam mit einer Stimme zu sprechen. Ich hoffe auf rege Teilnahme an dem für uns so wichtigen Thema.

Mit kollegialem Gruß

Thomas Becker
Regionalvertreter Süd im BPvL

↪ **Aus „dem“ Prüfungsrat ;)** ↩

Prüfer: Sie gucken doch bestimmt Fernsehen. Wissen Sie was die Buchstaben ARD bedeuten?

Azubi: Kann ich auf Tafel schreiben?

Prüfer: Ja bitte.

Azubi (schreibt): Das ÄRDste

Prüfer: Und was heißt ZDF?

Azubi: Zweiter Deutschfunk.

Prüfer: Und PRO7?

Azubi: So für Kinder ab sieben, oder?

Prüfer: Wie heißt die Hauptstadt Deutschlands?

Azubi: Berlin.

Prüfer: Bevor Berlin Hauptstadt wurde, welche Stadt war da Hauptstadt?

Azubi: Da war Deutschland noch DDR, mit Hitler und so!

Prüfer: Ach so? Wie hieß denn die Hauptstadt bevor Berlin es wurde?

Azubi: Frankfurt, oder?

Prüfer: Wie, Frankfurt, oder? Frankfurt/Oder oder Frankfurt, oder?

Azubi: Jetzt weiß ich! Karlsruhe!

OKI

↗ Info's vom AEI ↖



AEI Meeting am 01. / 02.09.2007 in Amsterdam

Am 01./02. Sept. 2007 fand in Amsterdam ein AEI-Meeting zu den veröffentlichten NPA's (NOTICE OF PROPOSED AMENDMENT) 2007-07; 2007-08 und 2007-09 statt.

Angereist waren 18 Mitglieder aus verschiedenen EASA-Mitgliedstaaten. Die weitesten Entfernungen legten dabei die Kollegen aus Portugal, Norwegen und Griechenland zurück.

Hauptgewicht am Samstag lag dabei auf der Kommentierung der NPA 2007-09. Der Hintergrund dieser NPA ist die beabsichtigte Änderung bezüglich des CRS bei Maintenance Aktionen für ein Lfz. die nicht nur in einem einzigen 145-Betrieb durchgeführt werden, sondern an denen andere 145-Betriebe sowohl in der Line- als auch Base- Maintenance tätig werden. In der Vergangenheit soll es dabei häufig zu Irritationen hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Final-Release, als auch zu Fehlinterpretationen bezüglich der Durchführung der beauftragten Line- und Base- Maintenance gekommen sein. Bei den europäischen Mitgliedstaaten werden sowohl Single- als auch Multiple CRS Regularien angewandt. Zur Vereinheitlichung hat die EASA durch entsprechende Workgroups diese NPA's einen Änderungsvorschlag zur Kommentierung veröffentlicht.

Die grundlegende Änderung wird dabei sein, dass der Halter des Lfz, wenn er seine Maintenance an verschiedene 145-Betriebe vergibt, einen Betrieb als sogenannte PMO (**P**rietary **M**aintenance **O**rganisation)

benennt. Diese PMO ist nunmehr sowohl für die Koordination der verschiedenen Maintenance Actions als auch für die Erstellung des Final CRS verantwortlich. Um sicherzustellen, dass bei einer entsprechenden Streuung der Arbeitsaufträge, final alle durchzuführenden Arbeiten erledigt sind, erstellt jeder beteiligte Betrieb nach Erledigung der Arbeiten ein sogenanntes MRC (**Maintenance Release Certificate**) welches bestätigt, dass alle beauftragten und notwendigen Arbeiten abgeschlossen sind. Dieses Certificate besagt noch nicht, dass sich das Lfz. in einem flugsicheren Zustand befindet. Die MCR sollen dabei unterschieden werden in Line.Maintenance Release Certificate (MRC) und Base-Maintenance Release Certificate (BMRC). Erst wenn sämtliche MRC's vorliegen, erteilt die PMO das CRS.

Diese Neuregelung wurde durch die Konferenzteilnehmer grundsätzlich positiv bewertet, so wurde auch der Kommentar zur NPA formuliert. Nach Meinung der Teilnehmer wird hier eine Systemlücke geschlossen, die hinsichtlich der Flugsicherheit ein großer Schritt nach vorne ist. Außerdem werden nunmehr klare Durchführungsrichtlinien formuliert.

Bezüglich der Textausführungen wurden einige redaktionelle Änderungen als Kommentar formuliert. Durch diese generelle Regelung, die Unterschiede zwischen Single- und Multiple Release vereinfacht, sehen die Teilnehmer des Meetings dies als einen Meilenstein in der gemeinsamen europäischen Luftfahrtgesetzgebung an

Bei der NPA 2007-07 gab jedoch einige unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der beabsichtigten Erweiterung der B2 Lizenz durch eine Cat A Ausbildung, bzw. auf die fachliche Erweiterung über die Chapter 22, 23 und 34 hinaus. Diese Erweiterung wurde dann aber als positiv und wünschenswert kommentiert. Positiv bewertet wurde auch, dass eine konkrete Differenzierung zwischen Avionic- und elektrischem System definiert wurde. Die Frage, ob B2 Certifying Engineers auch die Möglichkeit zur Erlangung der vollen oder eingeschränkter Cat A Rechte zugestanden werden soll, wurde auch unterschiedlich diskutiert. Man einigte sich anschließend auf eine Formulierung, die die Erlangung der vollen Rechte innerhalb der eingetragenen Lizenz befürwor-

ten. Ausgiebig diskutiert wurde auch die Frage, ob eine Run-Up Ausbildung Bestandteil der B1-Basisausbildung werden sollte, oder ob es bei der jetzt meistenteils praktizierten Regelung bleiben soll. Bei dem die Ausbildung und Bedarf in den Firmen gesteuert wird. Die Mehrheit der Teilnehmer sprach sich für eine Aufnahme in die reguläre Ausbildung aus, so dass auch hier eine entsprechende Kommentierung erstellt wurde.

Bei der Diskussion über die NPA 2007-08 gab es gingen die Wogen dann ein wenig höher. Bei dieser NPA geht es um die Erweiterung der Rechte von Flugzeugeigentümern, deren Lfz nicht gewerblich betrieben wird. Der EASA Vorschlag zielt letztendlich darauf ab, den Eignern einen „Persilschein“ für eine unbegrenzte Durchführung der eigenen Wartung bis einschließlich 100 h Kontrolle zu erlauben. Zu diesem Thema hat der BPvL durch eine eigene Kommentierung mittlerweile eindeutig Stellung bezogen. Der Hauptpunkt der Entrüstung im Meeting war die Tatsache, dass zwar eine, wie auch immer geartete Ausbildung in der NPA definiert, aber auf eine Überprüfung der notwendigen Fähigkeiten verzichtet wird. Der Hinweis in der NPA auf amerikanische Statistiken wurde nicht akzeptiert, da amerikanische Verhältnisse nicht auf europäische Gegebenheiten übertragen werden können. Vollkommenes Unverständnis wurde darüber geäußert, dass man Cat A Mechanikern, die im Grunde eine sehr fundierte technische Ausbildung genossen haben, lediglich eine Handvoll einfacher Tasks zugesteht, andererseits technisch z.T. vollkommenen Laien einen Freibrief für Arbeiten an Flugzeugen mit recht umfangreicher Bandbreite erteilt. Diese Auffassung wurde als generelle Kommentierung definiert.

Mein Eindruck war, dass vor allem die niederländischen, französischen, deutschen und skandinavischen Organisationen sich strikt gegen eine Erweiterung in dem beabsichtigten Umfang verweigern, die englischen Kollegen eher einer moderaten Erweiterung zustimmen .

Für den Fall, dass EASA sich zu dieser Regelung in der beabsichtigten Weite entschließt, wurden seitens des Meetings zahlreiche redaktionel-

le und fachliche Kommentare zu den verschiedenen Appendixes, vor allem was die Tätigkeiten an sicherheitsrelevanten Systemen angeht, gemacht. Zudem wurde seitens der Teilnehmer gefordert, dass neben den Regularien einer CAMO die Befähigung der Halter zur Durchführung von Maintenance Tasks durch eine umfassende, unabhängige Prüfung erfolgen soll.

Insgesamt war es ein ausgesprochen arbeitsreiches, aber auch fruchtbares Wochenende in Amsterdam. Erstaunlich für mich war, dass ich viele Dinge, die durch die EASA für die Zukunft als Änderung geplant sind, bereits in der praktischen Handhabung vieler deutscher 145-Betriebe wieder erkannte, so dass, wenn die Änderungen aktuell werden sollten, diese bei den Airlines relativ rasch umgesetzt werden könnten.

Für die, die es interessiert, alle geplanten Änderungen der EASA, die in Form von NPA`s veröffentlicht werden, sind auf der Homepage der EASA unter der Rubrik „Rulemaking“ zu finden, ebenfalls sind hier Hinweise zu finden, wie eigene Kommentare zu diesen NPA`s zu erstellen sind.



Am 20. – 23. Sept. findet die Jahreskonferenz der AEI in London statt, an der ich ebenfalls teilnehmen werde. Inwieweit die Kommentierung zu diesen Sachverhalten nochmals zu erörtern sein werden, wird sich zeigen.

Greven, 04.09.2007
Norbert Beuing

↗ Neue Prüflizenzen ↖

Part-66 B3 und ELA.1

Die EASA plant die Einführung neuer Prüflizenzen Part-66 **B3** und **ELA.1** unter dem Titel:

„Aircraft Maintenance License for Light Aircraft“.

Diese Lizenzen sollen mit niedrigeren Qualifikationsanforderungen erreicht werden, die der geringeren Komplexität der kleineren Luftfahrzeuge Rechnung tragen soll. Dazu hat die EASA eine Arbeitsgruppe gebildet, die bereits mehrmals getagt hat. Eine entsprechende NPA soll in den nächsten Wochen veröffentlicht werden.

Begründet wird die neue Lizenz mit den Forderungen aus der allgemeinen Luftfahrt und von nationalen Behörden, da

- es nicht genug freigabeberechtigtes Personal gibt um alle nichtgewerblichen Lfz. abzudecken wenn diese am 28.09.08 in die CAMO überführt werden,
- die derzeitigen Qualifikationsanforderungen zu hoch sind für die geringe Komplexität der kleinen Lfz,
- dies einen nicht begründbaren wirtschaftlichen Einfluss auf die Kosten der Instandhaltung nimmt,
- derzeitige Lizenzinhaber lieber Karriere auf großen Lfz. machen und die kleinen dabei vernachlässigen würden.

Die neue Lizenz B3 gilt für:

- Flugzeuge mit Kolbentriebwerken ohne Aufladung bis 2000 kg
- Segelflugzeuge und
- Motorsegler.
- Ballone und Hubschrauber sind grundsätzlich ausgenommen.

Die Schulung für B3 beschränkt sich auf den nochmals reduzierten Part-66 Appendix 1 (ca. 900 Std. in einer Part 147 Organisation) plus 1-3 Jahre Erfahrung in der Instandhaltung.

Alternativ dazu können auch die Module Human Factors und Aviation Legislation plus 10 Jahre Erfahrung in der Instandhaltung (z.B. als Mechaniker) genügen.

Zum Vergleich die B1 / B2 Lizenz erfordert ca. 2000 Std. an einer Part-147 Schule.

Die neue Lizenz ELA.1 (European Light Aircraft) nicht gewerblich, soll gelten für:

- ➔ Segelflugzeuge
- ➔ Motorsegler
- ➔ Flugzeuge mit Kolbentriebwerk ohne Aufladung bis 1000 kg

Sie soll in zwei Abstufungen erteilt werden:

- ➔ ELA.1-Basic: maintenance **ohne** Annual Insp., große Reparatur und Modifikationen
- ➔ ELA.1-Full: **einschl.** Annual Insp., große Reparatur und Modifikationen

Da die Definition „ELA“ ebenfalls noch Thema der Arbeitsgruppe ist, kann sich hier noch etwas ändern. Der geplante Umfang der ELA-Arbeiten soll sich auf Struktur, Triebwerk, mechanische und elektrische Systeme (einschl. einfachste Avionik Tests) beschränken.

Für die ELA.1-Basic Lizenz sollen 80 Std. Theorie einschl. Human Factors und Aviation Legislation genügen. Ein technisches Training ist nicht vorgesehen.

Für die ELA.1-Full Lizenz sollen zusätzlich 40 Std. technisches Trai-

ning und 2 Jahre Erfahrung als ELA.1-Basic genügen. Wer allerdings dieses Training durchführen soll bzw. eine Prüfung abnehmen soll ist noch nicht geklärt.

Diese Daten habe ich aus einer Präsentation während des EASA-Workshops am 12.09.2007 zusammengefasst. Wenn ich dies alles so betrachte und die anderen Aktivitäten wie die geplanten Änderungen zum Part M Appendix VIII Pilot Owned Maintenance, geplanter Ausschluss der nichtgewerblichen Lfz aus der CAMO und jetzt auch noch den Prüfer „light“ sehe, bestärkt mich das in meiner Meinung, dass die EASA, hier speziell die Arbeitsgruppen die für diese Vorschläge verantwortlich zeichnen, fest in der Hand der Verbände der Sportfluggruppen und Hobbyflieger sind.

Alles was in letzter Zeit hier raus kam zielt nur in eine Richtung:

„Reduzierung der Kosten in der allgemeinen Luftfahrt zu Lasten der Flugsicherheit“.

Wir werden die Ersten sein, die die negativen Auswirkungen dieser Politik zu spüren bekommen.

Deshalb, wehret den Anfängen.

Wir als BPvL werden nicht tatenlos zusehen wie uns unsere Arbeitsgrundlage genommen werden soll und der in vielen Jahren erreichte Standard in der Instandhaltung von Lfz. weiter bröckelt. Wir werden jede NPA, die in diese Richtung zielt entsprechend kommentieren. Es wird Zeit, dass wir als BPvL in den Arbeitsgruppen der EASA vertreten sind. Der AEI hatte uns bereits mehrfach ein entsprechendes Angebot unterbreitet. Ich werde das Thema auf der nächsten JHV wieder aufgreifen.

Thomas Becker
Regionalvertreter Süd im BPvL

↪ Info´s vom LBA ↪

Vertrag gemäß Art.83bis ICAO mit Italien unterzeichnet

Die Bundesrepublik Deutschland und Italien haben das erste Abkommen gemäß Art.83bis ICAO unterzeichnet. Die unter großen Kraftanstrengungen zustande gekommene Vereinbarung regelt die Übertragung der völkerrechtlichen Verantwortung und die damit verbundene Zuständigkeit für ein in Deutschland eingetragenes Luftfahrzeug auf die zuständige italienische Luftfahrtbehörde ENAC in Bezug auf Überwachungsaufgaben (Betrieb, Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) bei Luftfahrzeugen, die im Rahmen eines italienischen Luftfahrtunternehmens betrieben werden sollen. Desgleichen kann die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das LBA, die Aufsicht für ein italienisch registriertes Luftfahrzeug in einem deutschen Luftfahrtunternehmen übernehmen.

Für das Luftfahrt-Bundesamt unterzeichnete Hans-Henning Mühlke, Abteilungsleiter Betrieb, den Vertrag. Für die italienische Seite zeichnete Salvatore Sciacchitano, Vice Director General der ENAC, das Vertragswerk. "Ein zähes Ringen hat sich im Endeffekt ausgezahlt. Darauf sind wir doch ein wenig stolz", so der LBA-Abteilungsleiter nach der Vertragsunterzeichnung.

Mit dem vorliegenden Abkommen wird damit der Austausch von Luftfahrzeugen beider Länder im Wege des Dry-leases unter Beibehaltung ihrer Registrierung erheblich vereinfacht.

Der Vertrag wird zur Wirksamkeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an die ICAO gesandt, dort registriert und veröffentlicht.

Das LBA ist bemüht, auch mit anderen Staaten diesbezügliche Verträge abzuschließen, um den Einsatz deutsch registrierter Luftfahrzeuge in

anderen ausländischen Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen bzw. den Einsatz ausländisch registrierter Luftfahrzeuge in deutschen Luftfahrtunternehmen zu erleichtern.

Als Ansprechpartner für weitere Informationen steht den Luftfahrtunternehmen das Referat B 1 des LBA zur Verfügung.

Quelle LBA-Homepage
Stand: 09.08.2007

Kommentar von Oki

Diesen Text habe ich auf einer Internetseite des LBA gefunden. Es macht mich schon sehr nachdenklich wenn ich solche Informationen bekomme. Man möge mich bitte nicht falsch verstehen, aber eine gewisse Sorge ist glaube ich verständlich. Nach dem „alten“ deutschen Luftrecht brauchte man sich um die technische Sicherheit keine Sorgen machen, aber je mehr EASA und bilaterale Vereinbarungen kommen um so eher verliert man die Übersicht und die Kontrolle. Die eine Behörde verlässt sich auf die andere Behörde. Mit den Lizenzen der Prüfer sehen wir ja wie einheitlich alles geregelt ist.

Man stelle sich vor, ein „D-Lfz.“ wird für ein paar Jahre nach Italien verleast, die Wartung und alles was dazu gehört wird in Italien erledigt. Selbstverständlich gemäß CAMO überwacht und zertifiziert. Diese „D-Lfz.“ kommt zurück nach Deutschland und dann? Die Erfahrungen mit dem LBA lassen nichts gutes ahnen. Die Bescheinigungen und die einzelnen Wartungsereignisse werden angezweifelt usw., von der Qualität möchte ich lieber schweigen.

Wer darf das dann ausbaden?

Ich bin gespannt auf die ersten Erfahrungen auf diesem Sektor.

Ich bitte diesbezüglich den Vorstand zu benachrichtigen.

Oki
Sekretär

↪ In der Höhle des Löwen ↩

Am 12.09.07 hat die EASA einen Workshop zum Thema Part-M abgehalten. Dieser fand in den Räumen des Landessportbundes Hessen eV. in Frankfurt statt.

Ausrichter dieses Workshops war der DAEC. Es waren fast der gesamte Vorstand des DAEC sowie zahlreiche Vertreter der DAEC Landesverbände, Vertreter vom BBAL, der AOPA und vom Luftfahrtbundesamt anwesend.

Dozent für die EASA war Herr Juan Anton. Er zeigte anhand verschiedener Power Point Präsentation die Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppen M.017, M.005 und MDM.032 auf. Das in allen Gruppen Vertreter des DAEC mitarbeiten, wurde einmal mehr deutlich. Es wurde auch kein Hehl daraus gemacht, dass die eine oder andere Formulierung super auf die Forderungen des DAEC passt.

Lediglich die Vertreterin der AOPA hat noch grundsätzliche Probleme mit der Europäischen Gesetzgebung. Sie hat es nicht wahrhaben wollen, dass die EASA nur Gesetze der EU-Kommission umsetzt und ist den EASA Dozenten mehrmals deswegen angegangen.

Obwohl die neuen Regularien fast maßgeschneidert auf die Forderungen des DAEC passen, verloren sich manche Diskussionen schon jetzt in Detailfragen wie z.B.: ist meine Pilotenlizenz noch valid auch wenn mein medical abgelaufen ist? Darf ich dann trotzdem selber an meinem Lfz. arbeiten?

Es wurde nur einmal eine Stimme laut, die die Qualifikation des Eigentümers bei der Pilot Owned Maintenance hinterfragte. Ansonsten eigentlich nur zufriedene Gesichter bei den Pilotenvertretern.

Eines steht aber jetzt schon fest. Durch die Änderungen des Part-M und den vorgeschriebenen Ablauf im Zulassungsverfahren dieser Änderun-

gen, wird es nicht möglich sein den Part-M im kompletten Umfang zum Stichtag 28.09.2008 für nichtgewerblich betriebene Lfz. in Kraft zu setzen. Es wird eine Aussetzung bzw. Verschiebung von Teilen des Part-M auf einen späteren Zeitpunkt geben müssen. In welchem Umfang das sein wird steht aber noch nicht fest.

Zum Abschluss erinnerte Herr Beckmann vom LBA noch einmal daran schon jetzt die Instandhaltungsprogramme für alle Lfz. beim LBA oder einer dafür zugelassenen CAMO zu beantragen und nicht bis zum Datum 28.09.08 zu warten. Es müssen noch mehrere tausend Anträge bis zu diesem Termin genehmigt werden. Eine der wenigen Forderungen mit der sich der DAEC nicht durchsetzen konnte, war der Ruf nach Abschaffung der Instandhaltungsprogramme für die nichtgewerblichen Lfz.

Thomas Becker
Regionalvertreter Süd im BPvL



↪ 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: Mal was über ein Rundschreiben (RS-13-03/07-3)
Verfasst am: 30.06.2007, 10:38

Moin miteinander,
am 2. Mai 2007 ist das Rundschreiben RS-13-03/07-3 veröffentlicht worden. Im Juni erhielt ich per Newsletter Info hierüber vom LBA.

Nu aber zum eigentlichen Thema:
Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen - Notwendige Prüfungen zum Zwecke der Verkehrszulassung oder zum Zwecke der Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses für den Export

Gut finde ich => Kapitel 1.Zweck

Ich zitiere:

Mit der Verordnung Nr. 1702/2003 (EG) Teil 21, Abschnitt H (in Kraft seit 28.09.2003) ist die Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen innerhalb der EU neu geregelt.

Damit stellt der Wechsel der Eintragung in ein Luftfahrzeugregister innerhalb der EU keinen Import oder Export dar, wenn die Bestimmun-

gen des vorgenannten Abschnittes H angewendet werden.
Die Übertragbarkeit und Erneuerung der Lufttüchtigkeitszeugnisse ist damit innerhalb der EU einheitlich geregelt.

Dieses vereinfacht vieles innerhalb Europas. Ich schätze ca 90% der Mitglieder erfreut es, da Sie Luftfahrzeuge innerhalb Europa's im- bzw. exportieren. Bei den restlichen lauert nach wie vor das Amt um dem Verwaltungsakt genüge zu tun, bzw. den Prüfern das Leben schwer zu machen.

Zu beachten ist die Fristenregelung. Bis zum 28.09.2008 darf man mit der LBA-Form 5/98 arbeiten, aber nur wenn man einen Instandhaltungsbetrieb mit nationalem Priveleg hat.
Danach läuft es nur über eine CAMO "+" => CAMO mit Zusatzpriveleg und der EASA-Form 15 a oder b.

Eine Frage stellt sich mir noch, im Kapitel 5. steht folgendes =>
Ich zitiere:

5. Verfahren für die Ausfuhr und Ausstellung eines CofAE.

Für neue und gebrauchte, lufttüchtige Luftfahrzeuge, kann das LBA auf Antrag des Halters oder Eigentümers bei Ausfuhr aus Deutschland außerhalb der EU ein CofAE ausstellen.

Die Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erfolgt je nach Art des Luftfahrzeuges auf der Basis eigener vom LBA genehmigter Prüfprogramme (s. RS Sachgebiet 25) oder aufgrund einer Empfehlung einer vom LBA entsprechend genehmigten CAMO.

Liegt eine EASA Form 52 oder eine EASA Form 15a/b, die nicht älter als 60 Tage ist vor, wird keine zusätzliche Prüfung durchgeführt.

Darüber hinaus können ggf. die besonderen Lufttüchtigkeitsforderungen des Einfuhrstaates, falls bekannt, berücksichtigt werden. Dazu ist vom Antragsteller Kontakt mit der zuständigen Behörde aufzunehmen, um diese in Erfahrung zu bringen. Erfolgt die Prüfung auf Basis einer ausländischen Zulassung, ist diese entsprechend zu berücksichtigen.

Sind diese nicht geprüft worden ist das in der Prüfbescheinigung zu vermerken.

Was passiert bei mehr als 60 Tagen? Ich glaube (ich bezahle Kirchensteuer, deshalb darf ich glauben) dann ist die traditionelle umfassende Nachprüfung fällig. Es sei denn, man kann als Instandhaltungsbetrieb mit Zusatzprivileg eine EASA-Form 15 hinlegen.

Woher kommen die 60 Tage? Keiner konnte mir es erklären!

Und ! was ist mit dem Zeitraum 60 Tagen direkt? Ich meine, man hat eine EASA Form 52 bzw. 15 und in diesen Zeitraum kann man vieles mit dem Luftfahrzeug anstellen. Eine minimum Regelung wäre ein Release to service für diesen Zeitraum, aber hier von steht nicht im Rundschreiben, vielmehr steht "es wird keine zusätzliche Prüfung durchgeführt".

Gearscht ist in diesen Fall der, der die EASA Form 52 bzw 15 zuletzt unterschrieben hat. Da keine weitem Prüfungen dann stattfinden, kann man vieles anstellen, oder?

Wie immer sind Korrekturen, Anmerkungen und Kommentare erwünscht.

Euer Oki

„Antwort“ von Thomas Becker
Verfasst am: 30.06.2007, 13:59

Na ja, wenn die 60 Tage um sind, ist es das Gleiche als hätte man gar nichts und alles fängt wieder von vorne an.

Zu beachten dabei ist, dass die EASA Form 52 (Konformitätserklärung) nur von TC-Holder ausgestellt werden kann, will heißen gilt nur für neue Lfz. oder gebrauchte die der TC-Holder selber weiterverkauft. Für alle anderen brauche ich die Form 15a oder b. Diese wird von der Behörde (15a) oder die 15b von der CAMO mit Privileg (CAMO+) ausgestellt. Im übrigen gilt für USA weiterhin 1 Jahr anstelle von 60 Tagen.

Meine letzte Ausfuhr nach Österreich klappte mit der 15a einwandfrei. Gerade habe ich eine Einfuhr eines neuen Hubschraubers aus Italien. Da der TC-Holder seine Form 52 an die ENAC geschickt hat, hat diese

darauflin ein C of A for Export nach Deutschland ausgestellt (obwohl es dies nach EASA gar nicht mehr geben sollte). Leider muss ich nun eine Nachprüfung nach Rundschreiben machen, wenn mir die ENAC nicht die Form 52 validiert und für das LBA zukommen lässt.

Trotz allem, ist eine Verkehrszulassung in Deutschland nicht einfacher geworden. Für die Zulassung des Hubschraubers habe ich inzwischen sage und schreibe **21** Formulare, Zertifikate und andere Nachweise zusammengetragen. Ich bin mal gespannt welche Nachweise noch fällig werden, wenn ich nächste Woche den Antrag nach Braunschweig schicke.

Gruß, Thomas Becker

.....
Titel: NfL II 048/06 => Neue JAR-OPS 1 deutsch
Verfasst am: 28.09.2006, 11:45

Titel:

Bekanntmachung der Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAR-OPS 1 deutsch)

Auszug aus dem Inhalt:

- 1.) Die Neufassung der "Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAROPS 1 deutsch)" vom 1. März 2006 ist am 15. Juli 2006 als Beilage Nr. 131a zum Bundesanzeiger erschienen.
- 2.) Die neu erschienenen Bestimmungen sind mit sofortiger Wirkung anzuwenden.
- 3.) NfL II-93/03 wird hiermit aufgehoben.

Kommentar:

Warum kann man die JAR-OPS 1 deutsch nicht einfach beim LBA downloaden? Wie allgemein bekannt, obliegt dem Prüfer eine **Holpflicht!** Aber immer wieder steht jemand dazwischen und hält die Hand

auf. Es wäre auch ein großer Vorteil, wenn das Amt eine vereinfachte Aussage machen würde, was sich geändert hat. Nein, so etwas gibt es nicht. Jeder Prüfer ist auf sich selbst gestellt und darf ca. 178 Seiten im PDF Format durchlesen (wenn man die Datei im Internet gefunden hat). Leider sind die von mir gefundenen Versionen, nicht druckbar. Sie sind aber findbar.

Ich persönlich würde mir ein Exemplar ausdrucken und ich könnte sie zum Teil unterwegs lesen und Notizen machen. Denn nicht immer ist es vorteilhaft den Laptop auf den Beinen im Bus sitzend konzentriert solch ein Text zu lesen.

Es soll auch Schelme geben, die meinen als Hörbuch könnte es auch interessant sein. Überall um einen herum spielen MP3-Player Musik, nur der Prüfer läuft Passanten oder andere Objekte über den Haufen, da er sich rechtlich auf dem laufenden halten muß.

Wie immer sind Kommentare und weitere Anregungen erwünscht.

Gruß, Oki

Antwort 1

Verfasst am: 29.06.2007, 12:29

Servus Oki,

wenn Du möchtest könnte ich Dir eine druckbare Version der JAR-OPS1 über E-Mail zukommen lassen

Mit den besten Grüßen

breitix

Antwort 2

Verfasst am: 29.06.2007, 22:06

Vergiß die JAR OPS-1 Deutsch. Im nächsten Frühjahr erscheint die neue EU-OPS-1. Die ist dann das Maß aller Dinge. Ich kann mir vorstellen, das die dann kostenfrei von der EASA-Homepage runtergeladen werden kann.

Gruß, Thomas Becker



Internas



Der amtierende Vorstand

1. Vorsitzender	Ulrich Wirtz	uli@bpvl.de
2. Vorsitzender	Stefan Wahl	
Schatzmeister	Holger Diefenbacher	hd@bpvl.de
Sekretär	Olaf Kielstein	oki@bpvl.de

.....

Die amtierenden Regionalvertreter

Nord	Hartmut Bartkus	hbartkus@aol.com
West	zur Zeit nicht besetzt !	
Ost	Steffen Herrmann	steffen@bpvl.de
Süd & 2. AEI -Vertreter	Thomas Becker	thb@bpvl.de
AEI-Vertreter	Norbert Beuing	nb@bpvl.de

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: _____

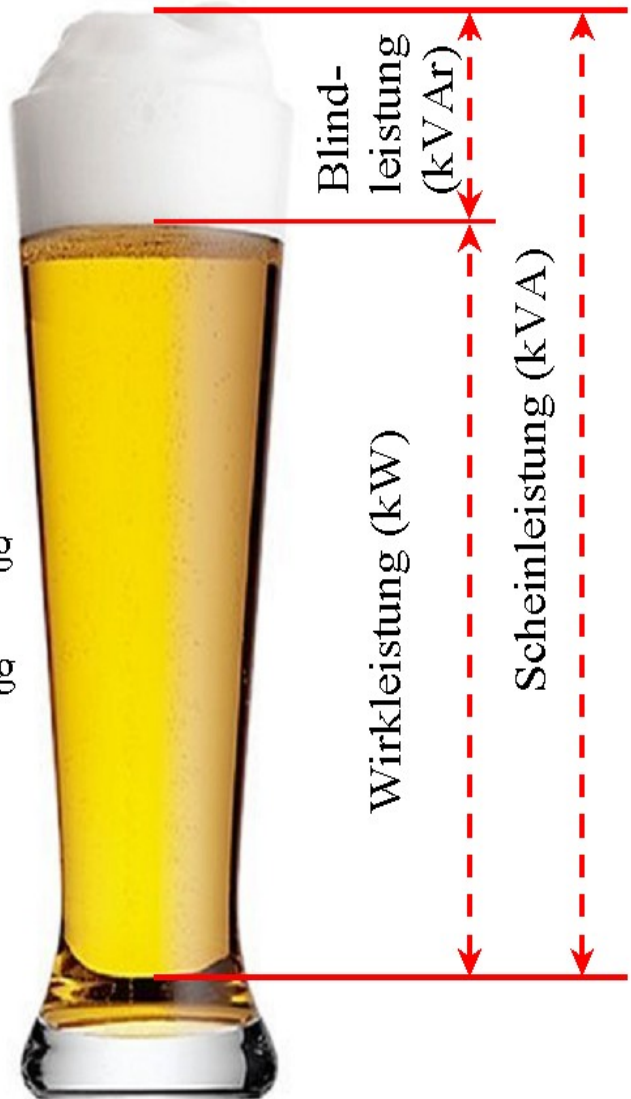
Ich bin damit einverstanden, dass diese Daten zum vereinsinternen Austausch über unsere Homepage, Prüfer Info, Mitgliederliste und/oder persönlichen Fachinteressen verwendet werden dürfen.

Datum: _____

Unterschrift: _____

↔ Neulich ↔

Endlich eine vernünftige Erklärung zu Wirk-, Blind- und Scheinleistung auch für Nicht-Elektrotechniker



September 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

26. & 27. Oktober 2007
 Jahreshauptversammlung des BPvL
 Details siehe Seite 04, 05, 06 & 07.

Oktober 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				

November 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		

Dezember 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						

Januar 2008

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			

Ende Januar 2008
 Redaktionsschluss
 für die nächste
 Prüfer Info 01-08

Februar 2008

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		