

März 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						

April 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				

Mai 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. XXX	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

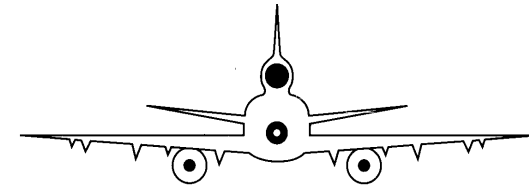
17. Mai 2008  
 Offene Vorstandssitzung  
 bei Kassel.  
 Details siehe Seite 05.

Juni 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						

Juli 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			

Redaktionsschluss  
 für die nächste  
 Prüfer Info 02-08  
 Ende August 2008

August 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

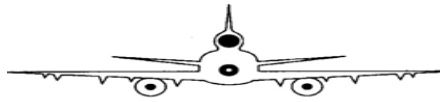


**BPvL**  
 Berufsverband  
 Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

**Prüfer Info**  
**01/08**  
 Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: März 2008

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff  
 Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International  
 Im Silberloch 19, 77886 Lauf,  
 Tel.: 00-49-(0)7841-682 476 , Fax: 00-49-(0)7841-682 532  
 www.BPvL.de



Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International  
 Im Silberloch 19, 77886 Lauf  
 Tel. 07841-682 476 Fax. 07841-682 532  
[www.BPvL.de](http://www.BPvL.de)

**Inhaltsverzeichnis**

↪ Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
↪ Einladung zur „offenen Vorstandssitzung“ 2008	S. 05
↪ Protokoll zur JHV 2007	S. 06
↪ 25 Jahre BPvL 1984—2009	S. 11
↪ Bericht vom AEI	S. 14
↪ Prüferhaftpflichtversicherung	S. 17
↪ Info's vom AEI	S. 18
↪ Kündigung eines Mitgliedes	S. 23
↪ Der neue Part M kommt	S. 26
↪ Anfrage des AEI zu einer Umfrage	S. 28
↪ Aus dem Prüfungsrat ;)	S. 29
↪ Info's aus dem Forum	S. 30
↪ Steckbrief Thomas Becker	S. 34
↪ Interna's	S. 35
↪ Neulich	S. 39

**Impressum**

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Norbert Beuing => nb@bpvl.de => NB
- Thomas Becker => thb@bpvl.de => THB
- Olaf Kielstein => oki@bpvl.de => OKI

↪ **Neulich** ↪



## 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, Mitgliederliste und/oder persönlichen Fachinteressen verwendet werden dürfen.

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

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

## ↗ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↖

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Es ist schon wieder mitten in der Nacht und ich sitze an meinem Rechner und überlege wie ich mein erstes Vorwort als neuer Vorsitzender unseres Berufsverbandes beginnen soll.

Nach 10 Jahren als Vorsitzender unseres Berufsverbandes ist Ulli Wirtz nicht mehr zur Wiederwahl angetreten. Die Versammlung in Münster hat mich zu seinem Nachfolger gewählt, für diesen Vertrauensbeweis möchte ich mich hier noch einmal recht herzlich bedanken. Mein Dank geht aber auch an Ulli, der unserem Verein in den letzten 10 Jahren erfolgreich vorgestanden hat.

Ulli hatte mich bereits vor zwei Jahren in Kassel gefragt, ob ich nicht für den Vorsitz kandidieren möchte. Damals war ich noch nicht soweit, habe aber seitdem auch durch meine Funktion als Regionalvertreter noch intensiver mit Ulli zusammengearbeitet um mich auf diesen Schritt vorzubereiten.

Ich habe den Vorsitz zu einer Zeit übernommen die viel Arbeit und Enthusiasmus erfordert. Themen sind vor allem die EASA, sinkende Mitgliederzahlen und ein komplett geändertes Arbeits- und Aufgabengebiet für den Prüfer von heute.

Was erwartet der Verein von mir, was werde ich anders machen?

Was Ihr von mir erwarten dürft: ehrliche Arbeit, Einsatz für die Ziele des Vereins und jeden Einzelnen von Euch.

Was ich anders machen möchte?

**Mehr Kommunikation untereinander!**

Für diese Kommunikation möchte ich zu aller erst das Internet nutzen.  
Wir haben seit Jahren eine Homepage mit Forum, welche sich von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit erfreut. Auch wenn die Zahlen der angemeldeten Forummitglieder etwas anderes zeigen, die Statistik der angeklickten Seiten ist eindeutig. Über **50.000 mal** wurden letztes Jahr Seiten auf unserer Homepage angeklickt.

Wir haben bereits damit begonnen unsere Homepage neu zu überarbeiten und ich hoffe noch interessanter gestalten zu können, indem wir neue Themen aufgreifen und alte Ladenhüter entfernen. Unser Sekretär Olaf Kielstein, der unsere Homepage bereits vor Jahren aufgebaut hat und sie seitdem betreut, beobachtet für uns die Akzeptanz der Homepage und der einzelnen Themen. Ich werde ihn zukünftig hierbei unterstützen.

Kommunikation klappt aber nur wenn viele mitmachen. Was ich nicht möchte, ist die Homepage oder das Forum zu einer Plattform für den Vorstand zu degradieren. Solch ein Werkzeug lebt von der Mitwirkung vieler Mitglieder. Es braucht nicht besonders viel Zeit oder Aufwand einmal ein Anliegen, eine Umfrage oder einfach nur seine Meinung zu einem Thema im Forum zu posten.

Auch unsere offene Vorstandssitzung im Frühjahr in Kassel ist ein bereits bestehender Teil der Mitgliederkommunikation, der bisher leider nicht allzu oft von unseren Mitgliedern in Anspruch genommen worden ist. Auch hier wünsche ich mir eine höhere Akzeptanz und ein wenig mehr Unterstützung. Themen haben wir bei diesen Arbeitstreffen immer reichlich.

Zum Schluss wünsche ich allen Mitgliedern einen guten Start in den Frühling und immer ausreichend Drehzahl am Rotor.

Euer  
Thomas Becker  
1.Vorsitzender BPvL

Per FAX an den BPvL => 07841-682 532 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.



## ↗ **Protokoll zur JHV 2007** ↖

### Jahreshauptversammlung des BPvL am Samstag den 27. Oktober 2007 in Münster

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

Um 10:00 Uhr konnte unser Vorsitzender Ulrich Wirtz die Versammlung eröffnen. Die ordnungsgemäße Einberufung der Versammlung war über die Prüfer Info 02/07 erfolgt. Eine Teilnehmerliste wurde erstellt. Die Beschlussfähigkeit der Versammlung war gem. Satzung gegeben und wurde vom Vorsitzenden festgestellt. Danach wurden der Vorstand und die Regionalvertreter vorgestellt.

Es folgte der Kassenbericht des Schatzmeisters Holger Diefenbacher. Der Verband verfügt demnach über ein positives Konto sowie Barvermögen auf einem Sparbuch. 51 Mitglieder haben ihren Mitgliedsbeitrag noch nicht bezahlt, 9 davon bereits mehrfach. 8 Mitglieder wurden gemäß Vorstandsbeschluss wegen dreimalig nichtbezahlter Mitgliedsbeiträge aus dem Verein ausgeschlossen.

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.

Herr Gunter Hemmel übernahm die Wahlleitung für die nun folgenden Vorstandswahlen, vorher wurde der alte Vorstand von der Versammlung einstimmig entlastet. Die Wahlen geschahen offen per Handzeichen.

Da unser Vorsitzender Ulli Wirtz wie angekündigt für dieses Amt nicht mehr zur Verfügung steht, musste ein neuer 1. Vorsitzender gewählt werden.

## ↗ **Internas** ↖

### **Der amtierende Vorstand**

<b>1. Vorsitzender</b>	Thomas Becker	<a href="mailto:thb@bpvl.de">thb@bpvl.de</a>
<b>2. Vorsitzender</b>	Stephan Wahl	
<b>1. Schatzmeister</b>	Holger Diefenbacher	<a href="mailto:hd@bpvl.de">hd@bpvl.de</a>
<b>Kommissarischer Vertretungs-Schatzmeister</b>	Werner Alvermann	<a href="mailto:wenera@bpvl.de">wenera@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>	Ulrich Wirtz	<a href="mailto:uli@bpvl.de">uli@bpvl.de</a>
<b>Ost</b>	Steffen Herrmann	<a href="mailto:steffen@bpvl.de">steffen@bpvl.de</a>
<b>Süd</b>	Gunter Hemmel	<a href="mailto:gfh@bpvl.de">gfh@bpvl.de</a>
<b>AEI-Vertreter</b>	Norbert Beuing	<a href="mailto:nb@bpvl.de">nb@bpvl.de</a>

## ↗ Steckbrief Thomas Becker ↖

### 1. Vorsitzender des BPvL

#### Privat

Geboren 1959 und aufgewachsen in Düsseldorf, verheiratet 3 Kinder davon zwei Erwachsene. Beruflich bedingt 10 Jahre in Norddeutschland, danach für wenige Jahre wieder im Rheinland und seit 1994 im Südwesten zu Hause.

#### Beruflicher Werdegang

Nach der Ausbildung zum Maschinenschlosser 1979 Eintritt in die Bundeswehr. 12 Jahre Heeresfliegertruppe in Bückeburg u.a. Bordmechaniker Bell UH-1D mit über 1600 Flugstunden. Anschließend Ausbildung zum staatlich geprüften Techniker Maschinenbau Fachrichtung Flugzeugtechnik in Mönchengladbach. Einsatz als Hubschraubermechaniker im In- und Ausland bis zur Prüferschule bei Henschel in Kassel. 1993 Prüfung zum Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 1. Erstmusterlizenz Bell UH-1D beim Prüfer Egon Götzner, in den nächsten Jahren folgten alle Bell Turbinenmuster und Agusta A109 Serie. Seit 1992 tätig bei motorflug baden-baden gmbh. Zuerst als Mechaniker, später Prüfer, Werfleiter und Prüfgruppenleiter. Seit 2 Jahren zusätzlich bei den Tochterunternehmen DLE und Aerotechnic als Leiter Qualitätsmanagement im Part-145, Part 21J und Part21G Betrieb im Einsatz. Spezialisiert auf die Themen CAMO, Part M und Part 66.

#### BPvL

Eintritt in den BPvL 1993 nach erfolgter Prüfung zum Prüfer von Luftfahrtgerät. 2004 Übernahme der Tätigkeit als Regionalvertreter Süd für unseren erkrankten Hans Beutinger. 2004 zusammen mit Steffen Herrmann den BPvL beim Annual Congress des AEI in Paris vertreten. Ende 2005 Teilnehmer an der Gesprächsrunde zwischen AEI, LBA, ALAE und BPvL zum Thema Lizenzen und Audits in Part-147 Schulen in Köln. Viele Beiträge in den Prüferinfos der letzten Jahre sowie im Forum unserer Homepage stammen von mir. Durch enge Zusammenarbeit mit Peter Nordhaus viele Kontakte geknüpft und die Vereinsarbeit besser kennengelernt. 2007 in Münster Wahl zum Vorsitzenden des BPvL.

Thomas Becker wurde einstimmig als neuer 1. Vorsitzender gewählt. Stefan Wahl wurde einstimmig als 2. Vorsitzender wiedergewählt. Olaf Kielstein wurde einstimmig als Sekretär wiedergewählt. Holger Diefenbacher wurde einstimmig als 1. Schatzmeister wiedergewählt.

Ulli Wirtz und Thomas Becker werden den Verband gemeinsam, bis zur Eintragung der Änderung des Vorsitzenden ins Vereinsregister am Amtsgericht Siegburg, führen. Es folgten die Wahlen eines stellvertretenden Schatzmeisters und der Regionalvertreter.

Da unser Schatzmeister Holger Diefenbacher ab 2009 für mehrere Jahre beruflich ins Ausland wechselt wurde ein zweiter Schatzmeister benötigt. Werner Alvermann wurde einstimmig als stellvertretender Schatzmeister gewählt.

Hartmut Bartkus wurde einstimmig zum Regionalvertreter Nord wiedergewählt.

Steffen Herrmann wurde einstimmig zum Regionalvertreter Ost wiedergewählt.

Ulli Wirtz wurde einstimmig zum Regionalvertreter West als Nachfolger für Peter Nordhaus gewählt.

Gunter Hemmel wurde einstimmig zum Regionalvertreter Süd als Nachfolger von Thomas Becker gewählt.

Die Wahl der Rechnungsprüfer wurde auf den Nachmittag verschoben, da beide Rechnungsprüfer nicht anwesend waren und nur einer vorher sein Einverständnis zur Wiederwahl bekundet hatte.

Nach den Wahlen übernahm der neue 1. Vorsitzende Thomas Becker den Vorsitz der Versammlung, nicht aber ohne vorher Ulli Wirtz mit einem kleinen Blumenpräsent für die zurückliegenden 10 Jahre als Vorsitzendem gedankt zu haben.



Ein weiterer Dank ging an unser Mitglied Norbert Beuing, der die JHV hier in Münster vorbereitet hat. Für rechtzeitig angereiste Mitglieder hatte er am Vortag auf eigenen Kosten eine Stadtführung organisiert. Dass das Abendessen von Eurowings gesponsert worden ist, hat er ebenfalls ermöglicht.

Danach berichtete Norbert Beuing als unser AEI-Vertreter über das Arbeitstreffen des AEI in Amsterdam zum Thema NPA 2007-07, -08, -09 und dem Annual Congress in London an denen er für unseren Verband teilgenommen hat.

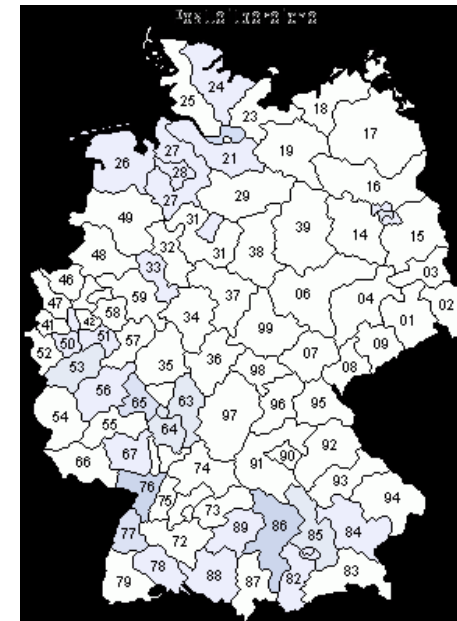
Zusätzlich zu den interessanten Berichten überraschte er uns mit der Mitteilung, dem AEI- Vorstand, die Ausrichtung des Annual Congress im Jahre 2010 zusammen mit dem VL (Vereinigung Luftfahrt) angeboten zu haben.

Es folgten Anträge und Fragen der anwesenden Mitglieder.

1. Thomas Becker verlas einen Antwortbrief an ein Mitglied, das Aufgrund eines Beitrages in der letzten Prüferinfo seine Mitgliedschaft im BPvL gekündigt hatte.
2. Es wurde der Vorschlag gemacht, ob der BPvL nicht Kontakt mit Part-147 Schulen oder Unternehmen aufnehmen kann, um Lehrgänge über den BPvL für unsere Mitglieder günstiger zu organisieren. Der Vorstand wird das Thema aufgreifen und versuchen entsprechenden Schulen oder Unternehmen z.B. unsere Homepage als Werbepattform anzubieten um dafür für unsere Mitglieder einen Bonus bei Schulungen zu erhalten.

In diesem Zusammenhang werden alle Mitglieder gebeten bei firmeninternen Schulungen evtl. noch freie Plätze zu melden, die dann ebenfalls auf unserer Homepage für alle Mitglieder angeboten werden können.

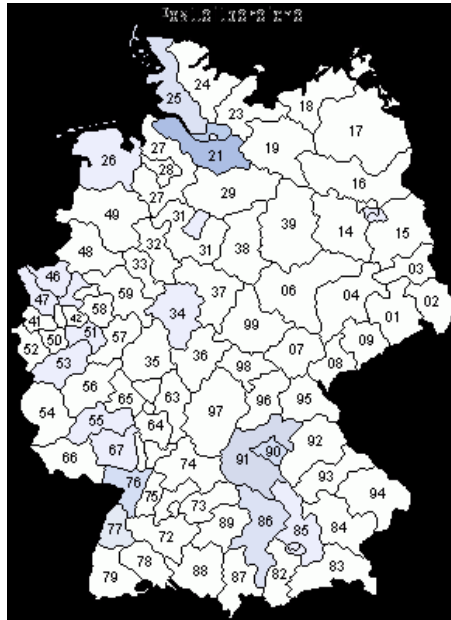
## 01. Januar 2008 bis 29. März 2008 Top 32 (365 Besucher)



Platz	Region	%	Platz	Region	%
1	76 - Karlsruhe	7.39%	18	51 - Köln	1.60%
2	86 - Augsburg	6.59%	19	81 - München	1.50%
3	22 - Hamburg	4.30%	20	21 - Hamburg	1.48%
4	77 - Offenburg	3.66%	21	40 - Düsseldorf	1.46%
5	65 - Wiesbaden	3.16%	22	50 - Köln	1.38%
6	85 - Ingolstadt	2.75%	23	84 - Landshut	1.32%
7	60 - Frankfurt am Main	2.72%	24	88 - Friedrichshafen	1.32%
8	10 - Berlin	2.58%	25	24 - Flensburg/Kiel	1.31%
9	53 - Bonn	2.50%	26	82 - Garmisch-Partenkirchen	1.27%
10	64 - Darmstadt	2.22%	27	56 - Koblenz	1.24%
11	63 - Aschaffenburg	2.19%	28	78 - Konstanz	1.10%
12	12 - Berlin	1.89%	29	33 - Bielefeld	1.09%
13	67 - Kaiserslautern	1.84%	30	27 - Bremerhaven	1.07%
14	89 - Ulm	1.82%	31	28 - Bremen	1.06%
15	30 - Hannover	1.81%	32	13 - Berlin	1.05%
16	80 - München	1.71%			
17	26 - Emden/Oldenburg	1.64%			



01. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007  
 Top 34 ( 1705 Besucher)



Platz	Region	%	Platz	Region	%
1	21 - Hamburg	17.93%	18	34 - Kassel	1.17%
2	22 - Hamburg	10.50%	19	26 - Emden/Oldenburg	1.15%
3	91 - Ansbach	5.89%	20	46 - Oberhausen	1.13%
4	90 - Nürnberg	4.80%	21	55 - Mainz	1.12%
5	76 - Karlsruhe	4.13%	22	12 - Berlin	1.08%
6	86 - Augsburg	3.66%	23	30 - Hannover	1.07%
7	25 - Elmshorn	3.60%	24	80 - München	1.02%
8	77 - Offenburg	2.08%	25	50 - Köln	1.00%
9	53 - Bonn	1.98%	26	66 - Saarbrücken	0.99%
10	20 - Hamburg	1.93%	27	87 - Kempten	0.97%
11	10 - Berlin	1.48%	28	40 - Düsseldorf	0.95%
12	85 - Ingolstadt	1.48%	29	64 - Darmstadt	0.93%
13	45 - Essen	1.38%	30	63 - Aschaffenburg	0.93%
14	67 - Kaiserslautern	1.36%	31	60 - Frankfurt am Main	0.86%
15	51 - Köln	1.32%	32	28 - Bremen	0.83%
16	47 - Duisburg	1.26%	33	24 - Flensburg/Kiel	0.75%
17	81 - München	1.24%	34	27 - Bremerhaven	0.74%

3. Es wurde das Thema 25 Jahre BPvL im Jahre 2009 angesprochen. Siehe auch den Aufruf auf Seite 11. Es ist der Wunsch der Versammlung dieses Ereignis entsprechend zu feiern. Als Austragungsort wurde bereits vorher vom Vorstand, Köln als Ort der Gründungsversammlung, gewählt. Alle Mitglieder, vor allem die Älteren werden gebeten dem Vorstand Infomaterial, Bilder, Geschichten und Anekdöden zur Erstellung einer Festschrift zur Verfügung zu stellen.

Da der Termin in den Oktober fällt, wird die Feier im Rahmen der JHV 2009 stattfinden. Der Vorstand wird eine Arbeitsgruppe bilden, die die Feierlichkeiten planen soll. Es sind weiterhin Vorschläge von den Mitgliedern erwünscht, in welchem Umfang dieses Jubiläum begangen werden soll.

4. Es wurde erneut die Veröffentlichung einer Mitgliederliste angefragt. Wir hatten dieses Thema bereits einmal. Aus Datenschutzgründen ist es uns aber nur möglich Mitgliederdaten zu veröffentlichen, wenn das Mitglied vorher sein Einverständnis dazu erklärt hat. Aus diesem Grund wird seitdem am Ende der Prüferinfo unter der Überschrift „Mitgliederkommunikation“ eine Einverständniserklärung abgedruckt mit der Bitte diese ausgefüllt an den Vorstand zu schicken. Leider haben diese Möglichkeit bisher nur wenige Mitglieder wahrgenommen. Die Liste ist auf unserer Homepage im Mitgliederbereich abrufbar.

Mittagspause von 12:15 Uhr bis 13:15 Uhr.

Nach der Mittagspause wurde die Versammlung für einen Vortrag unseres Anwaltes Tom Bub unterbrochen.

Tom Bub referierte über das Thema „Arbeitsrecht, die Haftung des Prüfers“. Der überaus interessante Vortrag wurde immer wieder durch Fragen der Mitglieder unterbrochen, was zeigt, dass Tom Bub mit seinem Thema wieder einmal mehr ins Schwarze getroffen hatte.

Nach dem Vortrag wurde die Versammlung mit der Wahl der Rechnungsprüfer fortgesetzt.

Herr Matuszewski und Herr Baldig hatten inzwischen beide ihre Bereitschaft zur Wiederwahl bekundet und wurden einstimmig als Rechnungsprüfer bestätigt.

Als nächstes wurde über den Ort der JHV 2008 beraten. Turnusgemäß wäre nächstes Jahr eine Stadt im Osten dran. Da kein Mitglied aus dem Bereich Ostdeutschland anwesend war, gestaltete sich die Suche etwas schwierig. Letztendlich einigte sich die Versammlung aber auf Erfurt als Ort der nächsten JHV. Norbert Beuing ist öfter in Ostdeutschland unterwegs und hat angeboten, sich in Erfurt um ein Hotel kümmern.

Somit findet die nächste JHV am Samstag, den 25.10.2008 in Erfurt statt.

Die JHV endete um 15:00 Uhr



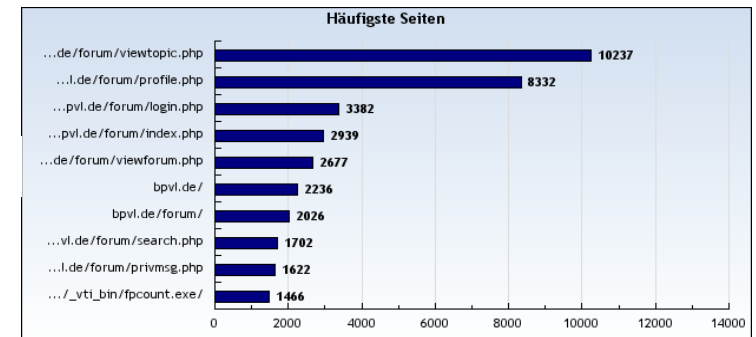
Thomas Becker, 1. Vorsitzender BPvL

Heute mal ein wenig Statistik. Seit bestehen der Homepage des BPvLs steigen jedes Jahr die Zugriffe auf unsere Homepage. Dies ist für uns ein Ansporn es weiter zu machen und zu erweitern.

Hier ist eine graphische Auswertung welche Seiten an häufigsten abgerufen wurde. Die Summe der gesamten Zugriffe beträgt: 53112. Der Zeitraum für diese Graphik liegt zwischen 01.Januar 2007 und 31. Dezember 2007. Auf den folgenden Seiten ist eine Geographische Auswertung. Die Zahlen hören sich vielleicht nicht so prall an, aber wir haben fast jedes 2. Jahr eine Verdopplung der Besuche / Zugriffe.

OKI

Die Top 10 =>



Platz	Seite	Abrufe	%
1	bpvl.de/forum/viewtopic.php	10.237	19.27%
2	bpvl.de/forum/profile.php	8.332	15.69%
3	bpvl.de/forum/login.php	3.382	6.37%
4	bpvl.de/forum/index.php	2.939	5.53%
5	bpvl.de/forum/viewforum.php	2.677	5.04%
6	bpvl.de/	2.236	4.21%
7	bpvl.de/forum/	2.026	3.81%
8	bpvl.de/forum/search.php	1.702	3.20%
9	bpvl.de/forum/privmsg.php	1.622	3.05%
10	bpvl.de/_vti_bin/fpcount.exe/	1.466	2.76%
11	bpvl.de/forum/admin/index.php	1.001	1.88%
12	bpvl.de/forum/admin/admin_users.php	761	1.43%
13	bpvl.de/forum/posting.php	674	1.27%
14	bpvl.de/Info.htm	649	1.22%
15	bpvl.de/forum/memberlist.php	649	1.22%
16	bpvl.de/forum.htm	625	1.18%
17	bpvl.de/forum/faq.php	540	1.02%
18	bpvl.de/Vorstand.htm	437	0.82%

## ↪ 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 Termin 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

.....

Im Forum haben sich ein paar Dinge geändert. Zum einen ist der Themenbereich „Termine des BPvLs“ geändert worden in „Termine des BPvL's und andere Termine der Luftfahrt“. Wir versuchen hier interessante Termine aus dem weiten Themenbereich der Luftfahrt zu konzentrieren. Deshalb steht im Fusstext des Forums auch:

„Ankündigungen / Bekanntgabe von EASA und BPvL relevanten Terminen. Zum Beispiel => EASA-NPA Kommentierungsfristen. Hier werden Einladungen der EASA zu Meetings, Workshops oder Informationsveranstaltungen die für uns interessant sein könnten veröffentlicht. „

Auf der offenen Mitgliederversammlung im Mai werde ich auch vorschlagen, das Lizenzforum und die NfL II—Mecker—Ecke in den geschlossenen Mitgliederbereich zu verlagern. Leider melden sich immer wieder „Störelemente“ im Forum an, die Viagra oder Pornos oder was auch immer anbieten. Wir, THB und ich (OKI) versuchen das Forum sauber zu halten von diesem Schmutz. Aber es kann schon mal passieren, dass wir mal keinen Zugriff auf das Forum haben, da auch wir im Berufsleben stehen und hin und wieder Urlaub haben bzw. auf Dienstreisen befinden. Für Anregungen/Aufregungen sind wir jederzeit aufgeschlossen.

## ↪ 25 Jahre BPvL 1984 – 2009 ↪

Am 05.10.1984 wurde von 9 engagierten Prüfern der PvL in Köln gegründet. Wir wollen dieses Ereignis im Rahmen unserer JHV 2009, die dann ebenfalls wieder in Köln stattfinden wird, gebührend feiern. Zu diesem Anlass hat der Vorstand eine Arbeitsgruppe gebildet, um die Feierlichkeiten vorzubereiten.

Alle Mitglieder, vor allem die Langjährigen unter uns, sind aufgerufen, uns dabei zu unterstützen. Was wir brauchen sind alte Fotos, Geschichten oder auch interessantes aus 25 Jahren PvL / BPvL. Wenn ihr etwas für uns habt, stellt es uns bitte zur Verfügung. Von Originalen werden wir Kopien anfertigen und die Originalen dann wieder zurückschicken.

Wer weiß noch etwas aus den ersten Tagen, wer hat noch Kontakt zu dem einen oder anderen Gründungsmitglied oder ehemaligen Mitgliedern?

Auch Vorschläge, wie die Feierlichkeiten begangen werden sollen, sind willkommen. Ablauf, Gäste, Ehefrauen, Tanz .... wir sind für alles offen. Wir planen eure Vorschläge zu sammeln und auf unserer nächsten JHV in Erfurt der Versammlung zur Entscheidung vorlegen.

THB



## ↔ Anzeige ↔

### DLE und Aerotechnic bieten folgende Arbeitsplätze an

#### Fluggerätemechaniker

- Sie arbeiten im Bereich der Line und Base Maintenance an Flugzeugen der allgemeinen Luftfahrt bis 5,7 to.
- Sie haben eine Ausbildung zum Fluggerätemechaniker oder Prüfer und bringen Erfahrung durch diese Tätigkeit mit. Alternativ haben Sie Ihre Ausbildung kürzlich erfolgreich beendet und suchen nun den Einstieg in Ihren Beruf. Sheet Metal Arbeiten gehören ebenso zu Ihrem Tätigkeitsfeld.

#### Einbauer Avionik

- Ihre Aufgaben sind Einrüstungen elektronischer Anlagen in Luftfahrzeuge aller Art.
- Kenntnisse im elektrischen/elektronischen Bereich sind von Vorteil. Schaltpläne können Sie lesen.

#### Mitarbeiter für die Gerätereparatur (Bench)

- Ihre Aufgaben sind die Reparatur von elektronischen Geräten der Luftfahrt (COM, NAV, AP, RADAR, usw.).
- Kenntnisse auf Bauteilebene sind hierfür erforderlich.
- Radio-/Fernsehtechniker, o.ä. für Neueinsteiger wären ideal.
- Prüflizenz Klasse 4 Avionik wäre perfekt.

#### Mitarbeiter für die Kalibrierung elektronischer Mess- und Prüfmittel

- Ihre Aufgaben sind die Überprüfung, Kalibrierung und Reparatur von elektrischen und elektronischen Messgeräten, sowie Pitot-Static Testern.
- Wir sind Laversab (Pitot-Static Tester) Europa Service Center und Ihre Aufgabe wird zunächst in diesem Bereich liegen.
- Eine Ausbildung im elektronischen Bereich, z.B. Elektrotechniker ist hierfür erforderlich.

#### Prüfer von Luftfahrtgerät, CAT B2, C

- Ihre Aufgaben sind die Nachprüfung von Luftfahrzeugen nach Instandhaltung und nach Ein- und Umrüstungen.
- Sie haben idealerweise bereits Mustereinträge für Hubschrauber und/oder Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt.

## ↔ Aus „dem“ Prüfungsrat ;) ↔

### Armes Deutschland !

Prüfer: Wieviele Tage hat ein Jahr?

Azubi: 365.

Prüfer: Gut! Und in Schaltjahren?

Azubi: Einen mehr oder einen weniger, weiß nicht so genau.

Prüfer: Überlegen sie mal in Ruhe.

Azubi: Glaub einen weniger.

Prüfer: Sind Sie sicher?

Azubi: Dann einen mehr!

Prüfer: Okay, wo kommt denn der zusätzliche Tag hin?

Azubi: Ich glaub der wird in der Silvesternacht eingeschoben.

Prüfer: Wie bitte?

Azubi: Nee, Quatsch, das ist mit Sommerzeit, oder?

Prüfer: Es wird ja ein ganzer Tag irgendwo eingeschoben, da wäre es ja sinnvoll, wenn man einen Monat nimmt, der sowieso wenig Tage hat. Welcher könnte das denn sein?

Azubi: Jetzt weiß ich, Februar!

Prüfer: Na also! Wissen Sie auch, wie oft wir Schaltjahre haben?

Azubi (freudestrahlend): Ja, weiß ich ganz genau, alle vier Jahre, weil eine Cousine hat nämlich alle vier Jahre keinen Geburtstag!

Prüfer: Wer war eigentlich John F. Kennedy?

Azubi: Der war wichtig, oder?

Prüfer: (schaut nur fragend)

Azubi: Nicht von Deutschland oder so...

Prüfer: Nein.

Azubi: Hab ich auf jeden Fall schon mal gehört, gibt es nen Film von.

Prüfer: Ja, aber wer war das?

Azubi: Hat der was erfunden?

Prüfer: (schaut fragend)

Azubi: Krieg oder so?

## ↗ Anfrage des AEI zu einer Umfrage ↖

### Umfrage des AEI zum Thema: „Pilots not writing down defects when they occur“

Der AEI hat bei seinem letzten Annual Congress in London beschlossen zu diesem Thema eine interne Umfrage unter seinen Mitgliedern zu starten um Daten zu erhalten mit denen dann die entsprechenden Luftfahrtbehörden aufgefordert werden können hier etwas zu unternehmen.

Die Art und Weise wie der AEI die Daten erheben will, bzw. welche Daten er von seinen Mitgliedern erwartet bereitet dem BPvL Vorstand jedoch einige Bauchschmerzen. Bei der Umfrage werden detaillierte Angaben zu Kennzeichen, Datum der Einträge, Anzahl der Flüge etc. abgefragt.

Diese Angaben lassen jedoch jederzeit Rückschlüsse auf den Meldenden zu, wenn diese Daten in falsche Hände geraten. Deshalb habe ich dem Generalsekretär des AEI, Fred Bruggeman geschrieben, dass wir den Aufruf unseren Mitgliedern zwar zur Kenntnis bringen werden, gleichzeitig aber unsere Bedenken hinsichtlich der Rückverfolgbarkeit zum Meldenden anmelden.

Es ist jedem Mitglied freigestellt sich an dieser Umfrage zu beteiligen. Der entsprechende Vordruck hierzu befindet sich im Forum im Mitgliederbereich.

THB

### Engineering

- Ihre Aufgaben sind die Erstellung von Minor Change und Major Change Paketen für die Einrüstung der unterschiedlichsten elektronischen Geräte und Systeme, in alle Arten von Luftfahrzeugen.
- Sie betreuen Projekte von der Vorbesprechung mit dem Kunden bis zur Übergabe nach Fertigstellung.
- Sie sind Ingenieur oder Techniker aus dem Bereich der Elektrotechnik oder artverwandt. Alternativ ein Prüfer Avionik mit Ambitionen in den Bereich Entwicklung zu wechseln.
- Sie bringen Erfahrung aus der Luftfahrt mit (idealer Weise haben Sie bereits in einem PART 21J Betrieb gearbeitet) oder sind bereit, sich in diesem expandierendem Bereich einzuarbeiten, wobei wir Sie natürlich nach Kräften unterstützen werden.

### Für alle Arbeitsplätze erwarten wir:

- Einsatzfreude und Engagement sowie aktives Miteinander in unserem qualifizierten Team.
- Englisch in Wort und Schrift.
- Die Bereitschaft zur Weiterbildung in Ihrem jeweiligen Einsatzbereich.

### Wir bieten:

- einen sicheren und abwechslungsreichen Arbeitsplatz
- Weiterbildung und Entwicklungsmöglichkeiten sind für uns selbstverständlich und Teil des Konzepts unsere Qualität kontinuierlich zu verbessern.
- einen starken Zusammenhalt und ein angenehmes Miteinander bei der Verfolgung unseres gemeinsamen Ziels unsere Kunden zufrieden zu stellen.
- Ihr Arbeitsplatz ist am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden, am Rand des schönen Schwarzwaldes, ebenso können aber auch Einsätze im In- und Ausland dazu gehören.

Sollten Sie Interesse an einer dieser Positionen haben, bitten wir Sie sich umgehend mit uns in Verbindung zu setzen. Bitte wenden Sie sich hierfür direkt an **Herrn Jörg Rode (07229-66-1667)**. Ihre Anfrage wird selbstverständlich vertraulich behandelt.

Wer uns einen neuen Mitarbeiter erfolgreich vermittelt,  
erhält als Dankeschön eine Vermittlungsprovision.

## ↔ Bericht vom AEI ↔

AEI Kongress 20.-23.09.2007 in London,  
unser Teilnehmer war Norbert Beuing.

Am Kongress der AEI in London nahmen 57 Teilnehmer aus 23 Mitgliedsorganisationen teil.

Nach der Begrüßung war ein Rückblick auf den Kongress 2006 auf den Tagesordnung, auf dem unter anderem beschlossen war, ein so genanntes „Industrial Action Manual“ zu erstellen und beteiligten Mitgliedorganisationen zur Verfügung zu stellen. Dies Manual ist letztendlich nichts anderes, als ein, bis ins kleinste ausgefeiltes, Handbuch zur Durchführung von Streiks. Ich war zunächst darüber erstaunt und auch entrüstet, man sollte es aber so sehen, dass es Mitgliedländer gibt, bei denen solche, in demokratischen Ländern selbstverständliche und geregelte Aktionen dort unter Strafe stehen und streikende Arbeitnehmer mit heftigen Repressalien zu rechnen haben. Es ist schon erstaunlich, dass die Freiheiten und Möglichkeiten, die uns als verantwortliche Prüfer oder Luftfahrtingenieure durch unsere Behörden zugestanden werden, in anderen Ländern ganz anders gesehen werden. Lufttüchtigkeit und Flugsicherheit haben in verschiedenen Ländern einen unterschiedlichen Stellenwert. Kritik daran, von wem auch immer, wird konsequent gemaßregelt. Es ist somit schon begrüßenswert, dass die AEI diese Kollegen unterstützt und bei Ihrem Kampf gegen die Windmühlen der Behörden zur Seite steht. Unter diesem Aspekt muss man auch so ein Manual sehen.

Bei der Aufstellung der Vermögensstruktur wurde klar, dass die AEI eine nicht unerhebliche Summe aufwendet für die Teilnahme an Work-Groups der EASA und Mitarbeit bei anderen Organisationen. Ebenfalls wurde erläutert, die PR-Arbeit der AEI zu intensivieren, was ebenfalls deutlich mehr als in der Vergangenheit kostet. Trotz der höheren Budgetierung ist der Haushalt ausgeglichen. Für den nächsten

Der Anfangs erweiterte Umfang der zugelassenen Arbeiten aus dem Appendix VIII „Limited Pilot Owner Maintenance“ wurden komplett entfernt und in einem neuen Part A zum Appendix VIII in neuer Form aufgelistet. Die allgemeine Beschreibung hierzu, unter welchen Voraussetzungen diese Arbeiten durchgeführt werden dürfen wurde ebenfalls erweitert und detaillierter beschrieben.

Bei dem Punkt der Qualifikation des Pilot-Owner hat die EASA überhaupt nicht eingelenkt, obwohl viele Kommentare gerade diesen Punkt angesprochen haben. Begründet wurde dies zum Einen mit der Verantwortung des Piloten für sein eigenes Luftfahrzeug und der Tatsache, das er nur Arbeiten durchführen darf, die nicht kritisch sind. Dieses Thema ist nach Aussage der EASA in den Arbeitsgruppen heftig diskutiert worden und man ist zu dem Schluss gekommen, dass die Vielzahl der Einschränkungen im Appendix VII und VIII andere Arbeiten nicht zulassen. Im Übrigen müssen alle Arbeiten die der Pilot an seinem eigenen Luftfahrzeug selber durchführen will im Instandhaltungsprogramm aufgeführt und von der Behörde oder der hierzu ermächtigten CAMO+ genehmigt werden.

Auch in den Fällen, in denen der Pilot die Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeuges selber überwacht, also dies nicht durch eine CAMO machen lässt, braucht er ein solches genehmigtes Instandhaltungsprogramm.

Der Termin für die Einführung des Part M für nichtgewerblich betriebene Luftfahrzeuge unter 2730kg ist unverändert der 28.09.2008. Lediglich die Forderungen des M.A.201 (i) §1+2 nach einer Zulassung zur Überwachung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge für Operator die ihre Luftfahrzeuge nichtgewerblich betreiben (Flugschulen, Rettungsdienste, Luftarbeit) sind um ein Jahr auf den 28.09.2009 verlängert worden.

Alles in Allem kann man mit der Änderung des Part M in seiner jetzigen Form leben. Es bleibt nur zu hoffen, dass sich die LBA-Gebühren hierfür in Grenzen halten und sich nicht wie bei unseren Lizenzgebühren an denen der EASA orientiert, denn die Kosten die die Betriebe durch die Schaffung und Unterhaltung der CAMO Zulassungen haben müssen zwangsläufig auf die Kunden umgelegt werden.

THB



Ich hoffe meine Ausführungen werden dazu beitragen, dass Sie sich die Sache mit Ihrer Kündigung noch einmal überlegen. Vielleicht ergibt sich ja auch einmal die Möglichkeit einer Zusammenarbeit des DAEC mit dem BPvL. Die Ziele unserer beiden Vereine sind doch eigentlich vom Grundsatz her identisch. Fliegen soll Spaß machen und Sicher sein.

Mit freundlichem Gruß

THB

## ↗ **Der neue Part M kommt** ↖

Am 06.03.08 ist der CRD (Comment Response Report) zur NPA 2007-08 veröffentlicht worden. Die Arbeitsgruppen bei der EASA waren fleißig und haben in kürzester Zeit 661 Kommentare (leider hat sich unser eigenes LBA hierzu nicht geäußert) kommentiert und die akzeptierten Änderungen in den Part M eingearbeitet. Die CRD ist mit 457 Seiten entsprechend umfangreich. Da nicht jeder die Zeit bzw. Lust hat das alles zu lesen, habe ich diese Arbeit für Euch übernommen und hier die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

Wie zu erwarten wurde in der überwiegenden Zahl der Kommentare die Überführung der nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeuge in die Zuständigkeit der EASA aufgrund der damit verbundenen Bürokratisierung und der zu erwartenden Mehrkosten, abgelehnt. Das wiederum wird von der EASA als nicht zu diskutieren verneint. Begründet wird dies mit der Harmonisierung des Levels der Flugsicherheit innerhalb Europas. Gleiche Regeln und Standards für alle erhöhen die allgemeine Flugsicherheit.

Ebenso wird der von einigen Kommentatoren geforderte Part M „light“ von der EASA als nicht praktikabel abgelehnt. Es wurden aber einige Erleichterungen für die allgemeine Luftfahrt in den Part M an den entsprechenden Stellen mit eingearbeitet.

Das zweite große Thema war naturgemäß die „Pilot Owned Maintenance“. Hier wurden, auch Dank der Kommentare des BPvL einige Tätigkeiten komplett gestrichen und andere entsprechend eingeschränkt. Hierzu wurde der Appendix VII „Complex Maintenance Tasks“ entsprechend erweitert.

Kongress soll allerdings eine Vorlage zur Erhöhung der Mitgliedsbeiträge eingebracht werden. Um die Kosten zu senken, dabei aber die Arbeit in der EASA nicht vermindern, wurde angeraten, dass die Mitgliedsorganisationen, deren Anreise nach Köln kostengünstiger ist, verstärkt in den Work-Groups mitarbeiten. Wir als BPvL haben unsere Bereitschaft dazu bekundet.

Der Chairman der ATAC (AEI's Technical Affairs Committee) berichtet u.a. das in einigen Ländern Flughafenpersonal wie Baggage-loader oder Fahrer von Schleppern mit einer Kurzeinweisung während des turn-around alle Systeme am Lfz bedienen dürfen, ohne den notwendigen technischen Hintergrund zu haben. AEI will sich dieser Situation annehmen und versuchen, gegen diese Verfahren vorzugehen. Weiter wurde bemängelt, dass in den Working Groups der EASA die Industrie deutlich das Übergewicht hat und die AEI und andere beteiligte Organisationen häufig überstimmt worden, wobei offensichtlich bei den Industrievertretern immer die Kostenreduzierung Priorität vor Sicherheitsfragen hat. Auch aus diesem Grunde möchte die AEI ihre Präsenz in den Work-Groups verstärken. Sicherlich auch in unserem Sinne.

Für den Bereich Human Factors ergab eine Präsentation mit anschließender ausgiebiger Diskussion, dass die Einführung des entsprechenden Trainings zwar von der EASA gefordert wird, es aber bezüglich des Verfahrens, vor allem der Ausbildung der Trainer, noch keine Standards gäbe. Der wichtig Bereich des Human Factors wird in vielen Unternehmen wenn überhaupt, dann häufig nur nebensächlich angesehen.

Insbesondere wurden im Rahmen der ATAC die von der EASA herausgegebenen NTA's bezüglich der Pilot's Maintenance sowie der Part 145 Single / Multiple release diskutiert. Detailliert wurde darüber bereits in der letzten Prüfer Info darüber berichtet. Die Meinung des Kongresses war aber im wesentlichen ähnlich. Im Bereich der Owner Pilot's Maintenance für den Bereich der nichtgewerblichen Fliegerei hielt man die Bandbreite der erlaubten Tätigkeiten für zu weit. Für den



Bereich der B1/B2 Lizenzen wurde ebenfalls begrüßt, die Run-Up Berechtigung als Bestandteil der Ausbildung zu integrieren.

Des Weiteren wurde heftig bemängelt, dass verschiedene Airlines dazu übergehen, bei AOG's ihre Piloten (unlizenziert und untrainiert) verschiedene Maintenance-Actions zu übertragen. Grund dafür ist, dass auf vielen Destinationen weder eigene Techniker, noch entsprechende Verträge mit vor Ort befindlichen, zugelassenen Betrieben, bestehen.

In manchen EU Staaten sollen Part 66 Lizenzen ausgegeben werden, die nicht konform mit den EASA Regularien sind, bzw. bei denen die Personen nicht das dafür vorgesehene Training absolviert haben. Hauptsächlich die Konvertierung alter, nationaler Berechtigungen in das neue EASA-System wird von verschiedenen NAA's falsch interpretiert und falsch umgesetzt. Der AEI liegen Hinweise vor, die belegen, dass Personal Tätigkeiten ausführt, für die sie nicht-lizenziert sind. Die betroffenen Luftfahrtbehörden streiten dieses zwar ab, aber die AEI fordert sie weiterhin auf, solche Lizenzen einzuziehen.

Weiter liegen der AEI Informationen vor, dass in 2006 das EASA Standardisation Department etwa 1000 Maintenance Mängel bzw. Nichtbeachtung der Regularien bei verschiedenen europäischen Luftfahrtbehörden aufgedeckt hat. Trotz mehrfacher Aufforderung durch die AEI an die EU Kommission scheint sich bezüglich der Erledigung bis heute nicht viel getan zu haben, noch gibt es von offizieller Seite eine Stellungnahme dazu.

Ein Diskussionspunkt war, dass es EASA-weit kein funktionierendes Maintenance-Reporting-System gibt, bei denen Vorfälle anonym gemeldet werden können, ähnlich dem in Amerika verbreiteten SMS-System. Ein derartiges System würde die Maintenance transparenter und den Sicherheitsstandart erhöhen.

entsprechende Qualifikation dafür hat, aber auf Europa bezogen ist der Teil derjenigen die das nicht haben immens groß. Wenn jetzt durch die EASA abgesegnet die Instandhaltung in diesem erweiterten Umfang und ohne Qualifikationsanforderungen auch noch legal wird, können wir uns alle auf etwas gefasst machen.

Die NPA 2007-08 kommt so rüber, dass alles was Kosten verursacht abgeschafft werden soll, ohne Rücksicht auf die Folgen in Bezug auf die Flugsicherheit. Wenn der DAEC doch seine Werkstätten hat in denen eine qualifizierte Instandhaltung durchgeführt wird, warum steht nichts über diese Möglichkeit im Verein unter qualifizierter Aufsicht sein Lfz warten zu können in der NPA? Stattdessen wird die Forderung unterstützt, dass der Eigentümer überhaupt gar keine Qualifikation mehr nachzuweisen hat.

Es ist ja in Ordnung wenn die Vereine versuchen die Interessen ihrer Mitglieder so gut wie möglich zu verkaufen wir hätten uns aber gewünscht wenn dies mit etwas mehr Augenmaß geschieht.

Auch dem BPvL ist natürlich nicht entgangen dass durch die Reglementierungswut der EASA die allgemeine Luftfahrt leidet, dies betrifft aber nicht nur die nichtgewerblichen. Die gewerblichen Operator müssen schon seit Jahren mit den Regelungen des Part M leben und hierbei gibt es nicht nur die großen wie die Lufthansa. Wie Sie schon richtig formulierten, es geht auch um unsere Kunden, gewerblich wie auch nichtgewerblich.

Einige der Forderungen der EASA finden auch wir überzogen und würden uns hier Änderungen wünschen, wenn es aber um die Verringerung der Flugsicherheit geht, lassen wir nicht mit uns verhandeln.

Ich werde auf der JHV am 27.10.07 in Münster noch einmal klarstellen, dass mein Beitrag in der Prüferinfo nicht als Angriff gegen den DAEC verstanden werden soll. Ich respektiere und anerkenne die Arbeit die die Landesverbände des DAEC in ihren Werkstätten leisten.

Die angestrebten Änderungen des Part M veröffentlicht mit der NPA 2007-08 ist ein klassischer Fall bei dem genau diese Ziele tangiert werden. Unser Dachverband der AEI vertritt hier eine noch rigorosere Meinung und lehnt die Forderungen der NPA 2007-08 in Ganzheit ab.

Wir als BPvL sehen die Gefahr, dass mit diesen Änderungen des Part M die Flugsicherheit der betroffenen Lfz. erheblich beeinträchtigt wird, wenn der Eigentümer in dem geplanten Umfang und mit den geänderten Forderungen zu seiner Qualifikation die Instandhaltung selber übernimmt.

Der erste Leidtragende, der diese Auswirkungen dann zu spüren bekommt, ist der Prüfer der an diesem Lfz. die Lufttüchtigkeit bescheinigen soll. Wenn er dabei nicht die Wahrheit gesagt bekommt oder einen versteckten Fehler übersieht ist er derjenige der nach einem Zwischenfall vor dem Richtertisch steht.

Es geht hier nicht um den DAEC. Wir wissen, dass der DAEC in seinen Werkstätten Qualifikationsanforderungen an seine Mitglieder stellt, wenn diese im Verein an den Lfz. arbeiten wollen. Wir wissen auch, dass der DAEC interne Schulungen durchführt damit Mitglieder die entsprechenden Qualifikationen erhalten können. Wir begrüßen dieses ausdrücklich, verhindert es doch auch, dass Laien alleine an ihren Lfz. schrauben.

Der DAEC muss aber auch einmal über seinen eigenen Tellerrand schauen. Der Part M betrifft nicht nur die Mitglieder des DAEC oder anderer Verbände. Es sind inzwischen 31 Staaten, die an die EASA-Regelungen gebunden sind. Nicht alle Eigentümer von nicht gewerblich betriebenen Lfz in diesen Staaten sind in einem entsprechenden Verein organisiert. Ein Teil dieser Eigentümer wird zwar auch weiterhin sein Lfz in die Werften geben und von Profis instand halten lassen, der andere Teil aber ist derjenige, von dem die Gefahr für alle ausgeht.

Zugegeben, auch hier wird es den einen oder anderen geben der die

Der kommende AEI Kongress wird in Stockholm stattfinden. Für das Jahr 2010 sprach sich der Kongress den Wunsch aus, selbigen in Deutschland stattfinden zu lassen. In Absprache mit dem Delegierten der VL, Thomas Brand, habe ich mich für den BPvL bereit erklärt, diesen Kongress mit zu organisieren. Der ausgesprochen gute Ruf, den der BPvL in der AEI genießt, wird dadurch sicher noch verstärkt.

Dieser Bericht gibt nur die Essenz des Kongresses wieder, natürlich wurde in den 3 Kongresstagen wesentlich mehr besprochen und teilweise sehr umfangreich diskutiert.

Für nähere Informationen stehe ich natürlich gerne zur Verfügung.

Greven, den 09.03.2008

Norbert Beuing

## ↪ Prüferhaftpflichtversicherung ↩

Die Firma Peschke hat die BPvL- Prüferhaftpflicht-Versicherung um ein weiteres Jahr verlängert. Auf Wunsch schicke ich interessierten Mitgliedern den Antrag per Mail oder Post zu. Kurze Mail an [oki@bpvl.de](mailto:oki@bpvl.de). Der Antrag liegt auch im geschlossenen Mitgliederbereich des Forums aus.

Im Antrag steht ein Verweis, der da lautet: "Luftfahrt-Haftpflicht-Versicherungsbedingungen (AMU 304/01) mit folgender Erweiterung: Sofern der entsprechende Deckungsumfang vereinbart ist, gelten, abweichend von (AMU 304/01 § 4 Ziffer 8), Schäden am den geprüften Luftfahrzeugen mitversichert. Generell ausgeschlossen sind Schäden an Ultraleichtflugzeugen."

Diese AMU liegt ebenfalls im Forum aus und steht somit den registrierten / interessierten Mitgliedern zur Verfügung. Im Forum werde ich all die mir zur Verfügung stehenden Informationen veröffentlichen.

OKI

## ↗ Info's vom AEI ↖



AEI Press Release:

### European Aviation Maintenance Standards under threat

During the recent Aircraft Engineers International (AEI) Congress, which was held in London and hosted by the UK affiliate ALAE and following lively and heated debate, aircraft licensed maintenance engineers were able to draw conclusions as to the extremely important issues which were raised.

Present were representatives from both EASA and the EU Commission, who also took part in the debate and although they gave explanations as to some of the issues, a lot of open ones remained, especially as to the lack of enforcement powers.

Amongst many others, the issue of pilots of (not only European airlines) not reporting defects or malfunctions of the aircraft they operate, when they appear, but only when convenient. We believe that pilots not voluntarily would jeopardize their lives and that of the passengers but operators (economic) pressure is making them co-operate to do so. This being completely in violation of the official Aviation Regulations. Although this is of course always denied, we have challenged and substantiated it especially to various NAA's. These facts can easily be verified by random checks of aircraft technical logs and indeed we have

## ↗ Kündigung eines Mitgliedes ↖

### Kündigung eines Mitgliedes aufgrund eines PI Beitrages

Nach Veröffentlichung unserer letzten Prüferinfo hat ein Mitglied aufgrund meines Beitrages zum Thema „Pilot Owned Maintenance“ seine Mitgliedschaft in unserem Verein gekündigt.

Dieser Prüfer ist im DAEC aktiv und fühlte sich durch meinen Beitrag in seiner Arbeit beim DAEC beeinträchtigt. Ich habe diesem Mitglied ein Antwortschreiben zugeschickt, in dem ich versucht habe ihm die Sichtweise des BPvL zu erläutern. Da ich finde, dass dieses Thema alle angeht, habe ich diesen Brief auf der JHV in Münster den dort anwesenden Mitgliedern bereits vorgelesen. Für alle die nicht nach Münster kommen konnten ist er hier noch einmal abgedruckt:

Sehr geehrter Herr .....

Wir haben Ihre Kündigung erhalten und bedauern Ihren Entschluss den BPvL zu verlassen sehr.

Lassen Sie mich Ihr Schreiben zum Anlass nehmen und Ihnen die Gründe für die Position des BPvL nennen.

Der BPvL hat sich seinerzeit bei seiner Gründung u. A. folgenden Zielen verschrieben (*Auszug aus unserer Satzung*):

- ➔ .... die Förderung der Sicherheit der Luftfahrt durch beratende Einflussnahme auf die legislative und exekutive Tätigkeit der Luftfahrtbehörden des Bundes und der Länder
- ➔ Aufklärung der interessierten Öffentlichkeit über Probleme der Luftfahrt, soweit durch diese Probleme Prüfer von Luftfahrtgerät und deren vom Gesetz festgelegte Tätigkeit berührt werden.

“exceptional” standard being applied constantly. We have cases where more than 10000 reportable single events should have been made to the National Authorities and only a minor percentage is actually received by the authorities creating a false sense of having a proper operating system. We have done a survey throughout Europe officially requesting this (officially publicly available information) but so far only 6 European Authorities found it in their heart to send us the information. We are either ignored by the other Authorities or they don't know how to respond to such a request because they fail to control this legally obliged information.

3. Maintenance Part 66 licences conversion reports should have been made when all the European Authorities changed their (up to then national licensing system) into the EASA Part 66 system as of September 2003. Up to now almost 4 years further in the process still not much has been taken most Authorities. As you may have read in the text above, there are too many serious failings by the National Authorities and EASA to be left unsolved. Despite the powers of the EU transport commission they have not been able / capable to solve these.

AEI cannot force changes on its own, we need to engage the assistance of the flying public, the media and honest politicians to have any chance of countering this trend.

You may now understand why AEI has a legitimate growing concern about the level of safety in Europe and so declared 2007 the year of the Licensed Aircraft Maintenance Engineer in order to promote awareness of the growing problem of commercialism over safety. AEI considers it their responsibility to inform the flying public about these safety issues, issues which both industry and governments continue to ignore.

For further information contact the AEI secretariat at [secret-general@airengineers.org](mailto:secret-general@airengineers.org) or visit our website at [www.airengineers.org](http://www.airengineers.org)

always wondered why it has not been done up to now.

Statistically the aircraft system defects that occur during or before flight should be randomly spread over all flights, outbound or inbound or en-route, early morning or last flight of the day. Any airline where the system defects are most often written after last flight of the day in the various technical logbook probably commit fraud.

The issue of providing evidence by engineers, was another matter which was discussed but unfortunately it became very clear that contrary to practices in other parts of the world such as the United States of America, no effective European confidentially reporting system exists and in fact licensed aircraft engineers are often reluctant to provide evidence as regards violations by the various airlines and /or maintenance organisations for fear of repercussions against them.

The so called voluntary reporting systems are sometimes filtered by the operator through which they have to be sent in and therefore these safety reports do not arrive at the National Authorities or in case when they arrive they are often ignored because NAA's would have to take serious steps when they found something, thus destroying the build relationship with the operator. Again we call upon the NAA inspection teams, “do not believe us” but simply check. A spot check by 1 person, 1 afternoon per airline operator would not cost too much time as will reveal a quick indication of the problem where further investigation could follow. The fortunately good airlines have nothing to fear, any others should. At this moment AEI has sent an official safety warning to all the European National Authorities as well as EASA (with a request to report back) and we have demanded they will perform a quick check the way we have proposed. We will seriously check which Authority will take up the challenge and those who continue to ignore reality. Depending on the results we will take appropriate steps toward those National Authorities, including the use of media to follow this up.

Also discussed were the (invisible and secret!) findings by the EASA European Aviation Safety Authorities audits with EASA as well as the EU Transport Committee representative. Although no figures or numbers were given at congress, neither insight in the actions resulting from those reports we felt too much is left open or delayed. After Congress it was made known to us from other sources that from the findings over 2006 more than 50% yet is solved but therefore close to halve the findings still remain open 9 months into 2007.

We have cases provided where 6 years after the initial safety case was brought up, the problem still is not solved and persons continue to use their license with more privileges than they should have regarding the received training. The involved NAA admitted that it is thought to be politically impossible to solve. That shows us enough of the lack of power or will to solve sensitive safety problems. Although we have demanded these reports (as being citizens of the EU) from the European Commission they are not accessible. We would like to have an overview (even any information and the number of open or closed ones would help) of those findings and more particular (information on amount of findings per country and what is still open and therefore remain a safety risk to European Citizens).

From several Accidents investigations the lack of oversight by authorities and the lack of power to act swiftly when serious findings are made (see the Helios accident report 2005 amongst others) showed the continued lack of oversight by authorities. To prove this we remind you that despite the many failings revealed in the reports the Helios operator continued for too long and only public pressure finally forced the authorities to withdraw the operator's Certificate. For AEI it is not finished

We were also asked by the EU representative why we have never contacted the EU, since they never received any indication about the seriousness of the cases we brought forward, but we as AEI have written several letters during the last years requesting answers or action from

the EU on several cases without ever being given any reply whatsoever, We as AEI felt completely ignored, in addition the EU only reacted to our second invitation to come to our congress when we added our latest press release to it, in which we publicly blamed the EU for failing to act. We admit the EU came well prepared but even though they blamed us for our blunt press release in the end we brought serious safety lapses to their attention that needs active follow up to prevent future accidents or incidents. There remains an invitation to come to Brussels to further discuss what could be done and we will take that up.

Observations made so far by AEI Affiliated Organisations in almost all European countries are as follows:

1. Airline Pilots (unlicensed and unskilled in Aircraft Maintenance) illegally perform maintenance actions at outstations when the aircraft is grounded due to technical problems. This maintenance is then performed because the Airlines have not organised their own local maintenance assistance (or do not want to use them because that takes time and costs money) as required by the regulations. Decisions on whether the aircraft is "GO or No GO" to fly to home base are not based on a thorough investigation by locally available but not contacted Technical Staff but by remote decision from someone thousands of miles away back at home base. This often results in maintenance procedure's being performed by Pilot's not trained to interpret the outcome of these procedures. Since in many cases nothing is written in the logbook evidence can only be found by thorough research of the aircraft data recording equipment and that needs knowledge beyond the capabilities of most NAA staff.
2. Abuse of "Single Event Authorisations" set-up to prevent an aircraft being stranded at an unknown airport after an unforeseen diversion of the flight. This regulation intended to allow for a relaxation of the regulations in exceptional circumstances only has been extended to such an extent that airline operations are using this exemption on a daily basis. This results in a lower