

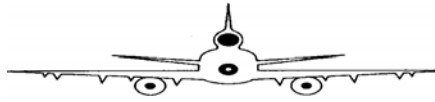
BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
02/08
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2008

Vertretung der deutschen Prüfer von Luftfahrtgerät & Certifying Staff
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International
Im Silberloch 19, 77886 Lauf,
Tel.: 07841-682 476 , Fax: 07841-682 532
www.BPvL.de

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International

Im Silberloch 19, 77886 Lauf

Tel. 07841-682 476 Fax. 07841-682 532

www.BPvL.de

Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Einladung zur JHV 2008	S. 04
⇒	Tagesordnung der JHV 2008	S. 06
⇒	Bericht vom Vorstandstreffen 2008	S. 07
⇒	Mitgliedsbeitrag für Rentner	S. 12
⇒	EASA-LBA-JAR	S. 13
⇒	Info´s vom AEI	S. 15
⇒	Neues von der LBA-Homepage	S. 16
⇒	Probleme mit Instandhaltungsprogrammen	S. 18
⇒	Prüferstammtisch	S. 19
⇒	Was darf die CAMO kosten?	S. 20
⇒	Erläuterungen zum Thema ACAM	S. 21
⇒	Verlängerung einer Pauschale NP	S. 25
⇒	Jubiläen	S. 26
⇒	Interna´s	S. 27
⇒	Letzte Meldung	S. 30
⇒	Neulich	S. 31

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Thomas Becker => thb@bpvl.de => THB
- Olaf Kielstein => oki@bpvl.de => OKI
- Holger Diefenbacher=> hd@bpvl.de => HD
- Gunter Hemmel => gh@bpvl.de => GH

↗ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↖

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

Das erste Jahr nach meiner Wahl zum Vorsitzenden des BPvL ist fast vorbei und ich muss sagen es war recht kurzweilig. Waren die ersten Monate noch beherrscht von den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Änderung des Vereinssitzes beim Amtsgericht, so ging es im neuen Jahr u.a. um die Vorbereitung der offenen Vorstandssitzung in Kassel.

Bei unserem Treffen zur offenen Vorstandssitzung in Kassel waren so viele Mitglieder wie noch nie erschienen. Dies zeigt uns, dass die Entscheidung für den Standort Kassel die Richtige war. Wir hatten ein volles Programm, welches durch die Anwesenheit von Marion Nikodem und ihrem neuen Kollegen beim LBA, Herrn Peter Bauer noch aufgewertet wurde. Den ausführlichen Bericht hierzu gibt es auf der JHV, eine Kurzfassung hier in der PI.

Ulli Wirtz hat mir einen Kofferraum voller Aktenordner und weiterer Unterlagen aus der Geschichte unseres Vereines mitgebracht. Ich hatte bereits die erste Sichtung hinter mir und damit begonnen einige Artikel für die Festschrift anlässlich unseres 25 jährigen Jubiläums im nächsten Jahr zu erstellen, aber dann schlug der Computerteufel zu. Beim Austausch einer Festplatte auf meinem Rechner sind mehrere Ordner verschwunden, leider auch der mit den schon fertigen und weiteren angefangenen Berichten. Ich höre schon die Kommentare: immer Sicherung anfertigen vor solchen Arbeiten. Ja ich weiß, aber das nächste Mal bestimmt.

Am 25. Oktober werden wir unsere Jahreshauptversammlung in Erfurt abhalten. Unser Mitglied Norbert Beuing hat seine freie Zeit genutzt und dort ein schönes Hotel für uns gefunden. Wir haben leider vor Ort keine Mitglieder, aber wenn jemand Verbindungen nach Erfurt hat, wir sind immer an Sponsoren interessiert und bieten hier für den Nachmittag der JHV eine Plattform für fachbezogene Präsentationen. Details zur JHV könnt Ihr in der separaten Einladung entnehmen. In diesem Sinne verbleibe ich mit kollegialen Grüßen

Euer Thomas Becker

↗ **Einladung zur JHV 2008** ↖

Hiermit lade ich alle Mitglieder des BPvL zur diesjährigen Mitgliederversammlung nach Erfurt ein.

Die Versammlung findet am

Samstag, den 25.10.2008 um 10:00 Uhr

im Park-Inn Hotel in Erfurt-Apelstädt statt.

Gemäß Satzung mache ich darauf aufmerksam, dass die Versammlung beschlussfähig ist, wenn mindestens doppelt so viele Mitglieder wie Mitglieder des Vorstandes anwesend sind.

Für diejenigen, die schon am Vorabend anreisen, findet wie immer ein erstes Treffen in lockerer Atmosphäre statt, für das leibliche Wohl ist dabei ebenfalls gesorgt.

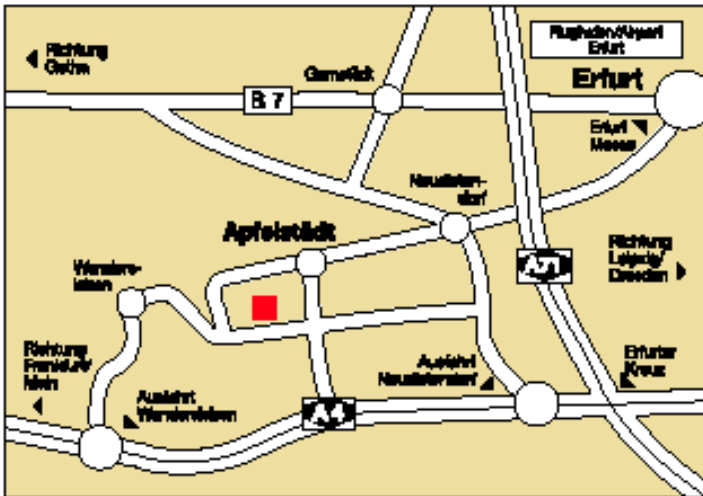
Wir haben wieder ein kleines Kontingent an Zimmern reserviert. Mitglieder, die im Hotel übernachten wollen, sollten sich frühes möglich, spätestens aber bis zum 06.10.08 bei mir wegen der Zimmerreservierung melden. Durch eine weitere Großveranstaltung in Erfurt sind an diesem Wochenende nur begrenzt Zimmer frei.

Die genaue Hotelanschrift, Wegebeschreibung und die Tagesordnung findet Ihr auf den nächsten Seiten.

Thomas Becker
1. Vorsitzender

- Aus Richtung Frankfurt am Main und Eisenach
A4, Ausfahrt Wandersleben, links Richtung Wandersleben,
am Ortseingang Wandersleben geradeaus über den Kreisverkehr,
nächste Kreuzung rechts, dann ca. 2 km geradeaus und
direkt vor dem Hotel an der Kreuzung links abbiegen

- Aus Richtung Berlin, Leipzig oder Dresden
A4, Ausfahrt Neudietendorf, links abbiegen, nach ca. 200 m
wieder links in Richtung Gotha, nach ca. 2 km geradeaus über
den Kreisverkehr, an der nächsten Kreuzung nach rechts
abbiegen, und Sie erreichen das Hotel



Park Inn Erfurt-Apfelstädt

Riedweg 1 D-99192 Apfelstädt/Erfurt

T: +49 (0) 3 62 02-8 50 F: +49 (0) 3 62 02-8 54 10

info.erfurt@rezidorparkinn.com

www.parkinn.de

↗ **Tagesordnung der JHV** ↖

*Tagesordnung zur Mitgliederversammlung des BPvL
am 25. Oktober 2008 um 10.00 Uhr im
Park Inn, Riedweg 1, 99192 Apfelstädt/Erfurt*

Samstag 25. Oktober 2008 Themen der Jahreshauptversammlung

01. Eröffnung und Begrüßung
02. Wahl eines Schriftführers
03. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
04. Feststellung der Beschlussfähigkeit
05. Genehmigung der Tagesordnung
06. Anträge der Mitglieder
07. Jahresbericht des Vorstandes
08. Kassenbericht 2007/2008, Haushaltsplan 2008/2009
09. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung der Vorstandschaft
12. Feier zum 25-jährigen Bestehen des BPvL 2009
 - a. Mittagspause ca. 13:00 Uhr
13. Ausrichtung des AEI Annual Congress in Deutschland 2010
14. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
15. Verschiedenes
16. Schlusswort des Vorsitzenden
17. Ende der JHV ca. 15:00 Uhr
18. Nach der Versammlung besteht die Möglichkeit an einem Vortrag mit Diskussion zum Thema „Änderungen zum Part M“ teilzunehmen.

↵ Bericht vom Vorstandstreffen 2008 ↵

17.05.2008 Kassel

Die offene Vorstandssitzung war ein großer Erfolg. Es waren 13 Mitglieder und zwei Gäste anwesend, so viele wie noch nie. Zwei weitere angemeldete Mitglieder mussten aufgrund kurzfristiger Auslandseinsätze ihre Teilnahme leider absagen. Die Sitzung begann pünktlich um 15:00 Uhr und ging bis in den späten Abend. Am nächsten Morgen haben wir uns wieder getroffen und bis mittags weiter gearbeitet.

Es standen insgesamt 23 Themen zur Besprechung und Entscheidung an. Hier ein kurzer Überblick über die wichtigsten Punkte. Der komplette Bericht ist auf unserer Homepage im Mitgliederbereich abrufbar bzw. wird auf der JHV in Erfurt bekannt gegeben.

- Ein „Round Table“ mit dem LBA, wie er schon zu Zeiten von Herbert Karich bestanden hat, soll wieder eingeführt werden.
- Die Einführung der neuen EASA Lizenz „B3“ wird vom BPvL begrüßt, die Einführung der neuen Prüferlizenzen „ELA“ wird aber aufgrund der unserer Meinung nach zu stark reduzierten Anforderungen an die Ausbildung abgelehnt. Dieser Punkt ist von der EASA aber noch nicht abschließend entschieden worden.
- Unsere 25-Jahrfeier soll zusammen mit unserer JHV am 16. **und** 17.10.2009 in Köln stattfinden. Zu den Feierlichkeiten sollen die Partner ebenfalls mit eingeladen werden. Einzelheiten hierzu werden in Erfurt bekannt gegeben.
- Eine Zusammenarbeit mit anderen Verbänden / Interessenvertretern soll angestrebt werden.
- Unsere Homepage soll professioneller gestaltet und für die Nutzung durch unsere Mitglieder verbessert sowie als Informationsplattform für alle Interessierten überarbeitet werden.
- Mitgliederwerbung in den Part-147 Schulen durch Vorstellung des BPvL's im Rahmen einer Präsentation.
- Peschke Prüferhaftpflichtversicherung
- AEI Annual Congress 2008 in Malmö
- AEI Annual Congress 2010. Es ist beabsichtigt den Congress, evtl. zusammen mit dem VL, hier in Deutschland zu organisieren. Einzelheiten hierzu in Erfurt.

Wie im Vorfeld angekündigt war Frau Marion Nikodem mit ihrem neuen Kollegen Herrn Peter Bauer anwesend. Herr Peter Bauer ist Nachfolger von Herrn Walter Wiegand, der zum Jahresende in den Ruhestand wechselt.

Unsere Fragen waren bereits im Vorfeld von mir schriftlich an Frau Nikodem gesandt worden, sodass sie die Möglichkeit hatte entsprechend vorbereitet zu sein. Es wurde bei der Abarbeitung der Fragen intensiv diskutiert und es wurden immer wieder Zwischenfragen gestellt.

Hier die Wichtigsten Fragen und Antworten:

1. Warum werden die Mustereinträge nicht konsequent nach EASA Decision in die Lizenzen eingetragen? Es gibt immer wieder, gerade bei B2 Lizenzen, gemischte Einträge mit der Einschränkung auf 2 to wie sie in der alten LuftPersV Lizenz üblich waren. Dies könnte zu Problemen mit anderen nationalen Behörden führen, vor allem dann, wenn Muster betroffen sind, die an dieser Gewichtsgrenze liegen. z.B. Bell 206 L, L1, L3 unter 2 to, L4 über 2 to.

Vorschlag: wenn schon Einschränkung nach Gewicht, warum nicht die Grenze die bei EASA bekannt ist, nämlich 2750 kg.

Antwort: Bei Umschreibungen der nationalen Lizenzen in EASA Lizenzen kann nur der Umfang umgeschrieben werden, der bereits in der gültigen Lizenz eingetragen ist. Wenn also vorher in der LuftPersV Lizenz die Einschränkung bis zwei Tonnen stand, kann bei der Umschreibung diese Einschränkung nicht einfach weggelassen werden. Erst bei neuen Mustereinträgen kann nach EASA Decision eingetragen werden.

2. Ist es geplant, bzw. gibt es Gespräche mit der EASA darüber, dass reine B2 / C Lizenzen ohne Triebwerke eingetragen werden können, oder dass hier automatisch alle Triebwerkmodelle mit eingetragen werden können? Warum soll ein B2 Prüfer Triebwerklehrgänge oder Einweisungen machen um identische Avionik nachzuprüfen? Eine entsprechende Regelung wäre eine große Erleichterung für alle B2 Prüfer (und auch für das LBA).

Antwort: Es gibt keine Planung in dieser Hinsicht. Lizenzeinträge für den B2 müssen genauso wie für B1 eingetragen werden.

3. In der LuftPersV Lizenz wurden früher Muster z. B. als „und Baureihen“ eingetragen. Mit diesem Eintrag konnte das Muster mit allen Triebwerkvarianten geprüft werden. Wer Glück hatte, dem wurden bei der Umschreibung aufgrund der Grandfather Rights alle bekannten Triebwerkvarianten mit eingetragen. Auch kostete dieser Eintrag früher nur eine einmalige Bearbeitungsgebühr. Heute kann es vorkommen, dass ein Muster mit z.B. drei verschiedenen Triebwerkvarianten drei separate Anträge sind die dann auch dreimal berechnet werden.

Frage: Ist es möglich hier eine Vereinfachung einzuführen, die für ein bereits eingetragenes Muster bei Erweiterung um eine Triebwerksvariante keine komplette Gebühr fällig werden lässt sondern hier nur eine Pauschale z.B. 40 € wie bei einer Verlängerung zu berechnen?

Antwort: Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKost) gibt den entsprechenden Rahmen vor, der für die Erteilung neuer Musterberechtigungen einzufrachten ist. Dabei nimmt die LuftKostV keine Unterscheidung hinsichtlich des technischen Umfangs der Erweiterung vor. Eine Änderung der LuftKostV ist sehr wohl möglich, allerdings aufwendig und langwierig. Unabhängig davon wird das Sachgebiet: Technisches Personal prüfen, ob und welche Möglichkeiten es gäbe, um den Umfang einer neuen Musterberechtigungen bei der Kostenrechnung eventuell zu berücksichtigen.

4. Wie werden Musterlehrgänge die bei nicht Part-147 zugelassenen Organisationen durchgeführt worden sind bei der Beantragung einer Lizenz berücksichtigt? Es gibt viele Musterlehrgänge bei Herstellern außerhalb des EASA-Raumes, die diese Forderung nicht erfüllen und auch damals zu Zeiten der LuftPersV Lizenzen nicht erfüllt haben. Uns ist ein Fall aus der jüngsten Vergangenheit bekannt, wo von Seiten des LBA's eine Erklärung des Herstellers in den USA gefordert wurde, dass er keine Part-147 Zulassung hat und auch in Zukunft keine Zulassung anstrebt. Diese Erklärung sollte auf originalem Briefpapier des Herstellers durch den Antragsteller beschafft und mit eingereicht werden.

Frage: Wird dies in Zukunft gängige Praxis oder war dies nur eine einmalige Entgleisung eines einzelnen Mitarbeiters des LBA's? Wenn ja wäre es nicht angebracht diese Frage zentral entweder über die EASA oder über das LBA zu klären und dies nicht jedem Antragsteller zu überlassen?

Antwort: Das LBA ist bei einem EASA - Audit darauf hingewiesen worden, dass nur Mustereinträge vorgenommen werden dürfen, wenn alle Vorgaben der Part-66 erfüllt sind. Für große Luftfahrzeugmuster schreibt die Part-66 einen Musterlehrgang an einer zugelassenen EASA Part-147 Organisation vor. Mit dem jetzt angewandten Verfahren, sich von den Herstellern schriftlich bescheinigen zu lassen, keine EASA Part-147 Zulassung zu haben und auch kurzfristig keine beantragen zu wollen, sichert sich das LBA die Möglichkeit einen anderen Qualifikationsweg zu beschreiten und letzt endlich eine Mustererweiterung vorzunehmen. Die bisher angeschriebenen Hersteller (überwiegend USA) haben dabei sehr kooperativ mitgearbeitet. Grundsätzlich vertritt auch das LBA die Auffassung, dass dies eine Angelegenheit ist, die besser auf EASA Ebene geregelt werden sollte.

5. In wieweit werden die Sachbearbeiter im LBA die unsere Lizenzanträge bearbeiten fachlich geschult? Viele unnötige Forderungen nach zusätzlichen Nachweisen oder Schulungen und die daraus resultierenden Verzögerungen und zusätzlichen Kosten basieren oft auf Unwissenheit der Mitarbeiter, die teilweise wenig oder gar keine Ahnung von dem Luftfahrzeug haben für das sie eine Lizenz bearbeiten sollen. So wurde unlängst ein Antrag auf Lizenzerweiterung B2 abgelehnt, weil die eingereichten Herstellerlehrgänge dem Sachbearbeiter im Umfang nicht ausgereicht haben, obwohl aus den eingereichten Schulungsunterlagen eindeutig hervorging, dass die gesamte vom Hersteller eingebaute elektronische Ausrüstung im Schulungsumfang einzeln aufgelistet, geschult und nach schriftlichem Test bestanden worden ist.

Antwort: Wir können nicht davon ausgehen, dass jeder Mitarbeiter der unsere Lizenzen bearbeitet bei der Vielzahl der auf dem Markt befindlichen Muster mit seinen möglichen Varianten über alle detailliert Bescheid weiß. Dies wird auch kein Prüfer können!

Gleichzeitig gilt zu berücksichtigen, dass die Bürosachbearbeiter im LBA zu meist keine luftfahrttechnische, sondern eine verwaltungstechnische Ausbildung haben. Es ist bei Problemen zu empfehlen sich beim jeweiligen Bürosachbearbeiter zu melden und den Sachverhalt konkret zu erläutern. Hilfreich sind in diesem Zusammenhang auch technische Erläuterungen vom Hersteller oder Ausrüster die die eigene Darstellung stützen. Der Fall kann dann erneut geprüft werden.

6. Nach der neuen EU Verordnung 216/2008 sollen Annex II Luftfahrzeuge wenn sie gewerblich eingesetzt werden nun doch wieder nach EASA Regularien in stand gehalten werden. Wie kann ich diese freigeben, wenn sie nicht mehr in der Part 66 Lizenz sondern nur noch in meiner NP-Lizenz eingetragen sind?

Antwort: Das LBA kann nur solche Muster in die Part-66 Lizenz eintragen die auch in der entsprechenden EASA Decision aufgelistet sind. Die neue EU Verordnung 216/2008 ist noch zu neu und Änderungen die sich hieraus ergeben sind erst einmal Thema der EASA. Das Luftfahrt – Bundesamt wird sich natürlich aktiv am Diskurs mit der EASA beteiligen.

7. Werden unsere alten Prüferausweise und Nummern wieder aktiviert? Wir haben gehört, dass die EASA die deutsche Praxis der identischen Nummer für Part 66 Lizenz und NP- Lizenz kritisiert hat.

Antwort: Nein, die alten Prüferausweise und Nummern werden nicht wieder aktiviert.

8. Wie soll in Zukunft ein junger Prüfer der nur eine reine Part-66 Lizenz hat, Annex II Lfz. bzw. Lfz. die nicht nach EASA Regularien instand gehalten werden, freigeben? Nach derzeitigem Stand ist dies doch wegen fehlenden Voraussetzungen der LuftPersV nicht möglich. Wird es weiterhin Ausbildungen in diesem Bereich geben?

Antwort: Grundsätzlich braucht ein Prüfer, der ein Lfz. nach LuftPersV freigeben will eine nationale Lizenz. Die Schulen bereiten sich zurzeit wieder darauf vor entsprechende Ausbildungen anzubieten. Jeder Part-66 Prüfer hat aber auch die Möglichkeit die Prüfung zur LuftPersV Lizenz direkt beim LBA abzulegen.

9. Wird es in Zukunft wieder möglich sein eine Zulassung als selbstständiger Prüfer zu bekommen? Entsprechende Gerüchte hierzu sind im Umlauf.

Antwort: Hierfür sind wir der falsche Ansprechpartner

10. Entspricht es der Tatsache bzw. ist es geplant, dass es zukünftig keine nationalen Lizenzen mehr geben soll und bestehende nationale Lizenzen auch nicht mehr verlängert werden? Das LBA verschickt derzeit bei Antrag auf Verlängerung der NP-Lizenz das neue Merkblatt Nr. 31. Hierin wird u.a. eine Erklärung des Arbeitgebers verlangt, ob überhaupt Nachprüfungen nach LuftPersV durchgeführt werden müssen. Von diesem Statement wird abhängig gemacht, ob die NP-Lizenz überhaupt noch verlängert wird. Da unsere Prüferlizenzen persönliche und keine Firmengebundenen Lizenzen sind und uns mit den Grandfather Rights zugesagt wurde diese zu erhalten ist die Frage nach diesem Statement nach unserer Ansicht unzulässig.

Niemand kann heute sagen, ob er nicht morgen bei einem anderen Arbeitgeber doch wieder Annex II Luftfahrzeuge nachprüfen muss, oder die Polizei demnächst Luftfahrzeuge einsetzt, die nicht Annex II sind aber nach nationalem Recht nachgeprüft werden müssen. Alleine bei der NPA 2007-18 vom 07.12.07 zur Revision der EASA Decision 2003/19 /RM sind über 40 Luftfahrzeuge und Baureihen rausgefallen, die jetzt Annex II sind und dadurch automatisch in die Kategorie NP wechseln. Bei der heutigen Praxis der EASA ist davon auszugehen, dass dies zukünftig immer wieder der Fall sein wird.

Viele Prüferkollegen machen Nachprüfungen auch bei anderen Firmen, um ihre einmal teuer bezahlten Lizenzen nicht zu verlieren, wenn der derzeitige Arbeitgeber nicht alle Muster der eigenen Lizenz anbietet. Der Marktwert des Prüfers sinkt, wenn er jetzt aufgrund dieser neuen LBA-Forderung seine NP-Lizenz ver-

liert und diese umständlich und mit weiteren unnötigen Kosten später wieder neu beantragen muss. Der vermeintliche Vorteil durch die Reduzierung der Arbeit bei der Ausstellung der nationalen Lizenz steht in keinem Verhältnis zu dem materiellen Schaden den eine fehlende Lizenz für den Prüferkollegen darstellt. Wir bitten daher diese Forderung noch einmal zu überdenken, ist sie doch wieder einmal nur eine umständliche und unnötige Bürokratisierung bei der Bearbeitung unserer per Grandfather Rights zugesicherten nationalen Lizenzen.

Antwort: Auch hier ist die EASA wieder der auslösende Faktor. Die Forderung der EASA an die nationalen Behörden lautet, den Umfang der nationalen Lizenzen einzuschränken und diese nach dem 28.09.08 wo nicht nötig auch nicht mehr zu verlängern. Das LBA hat mit dem Statement des Arbeitgebers den Nachweis gegenüber der EASA die nationale Lizenz doch weiterhin verlängern zu können. Im Übrigen hat jeder die Möglichkeit eine einmal verfallene Luft-PersV Lizenz wieder neu zu beantragen.

THB

↔ **Mitgliedsbeitrag für Rentner** ↔

Um unseren älteren Kollegen nach ihrem aktiven Berufsleben die Mitgliedschaft in unserem Verein ein wenig schmackhafter zu machen hatte der Vorstand schon vor längerer Zeit den Beschluß gefaßt, daß unsere Rentner nur den halben Mitgliedsbeitrag zahlen müssen.

Leider haben von dieser Möglichkeit nur sehr wenige Gebrauch gemacht. Wir hatten diesen Beschluß in der „Prüfer-Info“ veröffentlicht, aber das ist schon ein paar Jahre her.

So möchte ich noch einmal an diese Möglichkeit erinnern, daß die Kollegen im Rentnerstatus ihren Beitrag auf momentan 25,- € absenken können sowie ich eine Bestätigung dafür habe.

Für die „Aktiven“ gilt weiterhin momentan der Mitgliedsbeitrag von 50.- €. (Wobei auch dieses Jahr noch nicht alle Beiträge eingegangen sind).

HD

↻ LBA-JAA-EASA ↻

Am 28/09/2008 läuft die in der Verordnung (EG) N° 2042/2003 angegebene Übergangsfrist für die Anwendung zu der in den Anhängen dieser Verordnung bekannt gegebenen Vorschriften ab.

Zu diesem Stichtag wird Anhang I (Teil M) aktiv.

Im Bezug auf die im Anhang II der neuen Verordnung (EG) 216/2008 aufgeführten Luftfahrzeuge bedeutet dieser Stichtag einen Rückgang ins Jahr 1969, in dem die ersten Luftfahrttechnischen Betriebe (LTB's) gegründet wurden.

Zu LTB-Zeiten, in denen das LBA als nationale Behörde die Oberaufsicht über das Prüfwesen hatte, war dies unter LuftPersV geregelt.

Hier gab es verschiedene Prüferklassen für Luftfahrtgerät:

- Klasse 1: für große Reparaturen, große Änderungen (EMZ) sowie Jahresnachprüfungen
- Klasse 2: für Wartung und kleine Reparaturen
- Klasse 3: für Motorsegler und Segelflugzeuge
- Klasse 4: für Geräte (immer noch gültig)
- Klasse 5: für UL's

Ab 1993 war es dann unter der JAA möglich, neben der LTB Genehmigung auch einen JAR-zugelassenen 145-Betrieb zu beantragen. Da es einen zusätzlichen Kostenfaktor darstellte, wurde in den meisten Fällen der LTB aufgegeben, um nicht für zwei Betriebe (JAA und LBA) Gebühren entrichten zu müssen.

Mit Einführung der EASA im September 2003 wurden bestehende JAR 145-Betriebe zu Part 145-Unternehmen. Auch hier bestand die Möglichkeit, einen bestehenden LTB weiterzuführen, verbunden mit doppelten Überwachungskosten.

Unter der JAA bereits eingeleitet und von der EASA endgültig umgesetzt, wurde auch das Prüferwesen reformiert:

Die jetzt als Certifying Staff bezeichneten Klassen sind

- ➔ Cat C Base Maintenance:
für große Reparaturen, große Änderungen.
Um Jahresnachprüfungen abzeichnen zu können, war bisher der Anhang „NP“ (National Privileges) erforderlich.
Die Prüfer der Klasse 1 Lizenz nach LuftPersV konnten ihre Lizenz auf Cat C mit Anhang NP umschreiben lassen.

- ➔ Cat B1 / B2 Line Maintenance:
für kleine Reparaturen, kleine Änderungen

- ➔ Klasse 4 hat weiterhin Bestand als Lizenz für Gerätereparaturen

- ➔ neu angedacht ist die Lizenz B3, welche für VLA's gelten soll.

Nun, im Jahre 2008 wird der vorher abgestoßene und von den meisten als nicht mehr sinnvoll erachtete Luftfahrttechnische Betrieb wieder gefordert, wenn an Flugzeugen gearbeitet wird, welche unter den Annex II der Verordnung (EG) 216/2008 fallen.

Die Prüfer der früheren Klasse 1 sind somit wieder gefragt, da ein Prüfer als Inhaber der Cat C-Lizenz nicht berechtigt ist, ein Lfz des Annex II lufttüchtig zu schreiben.

GH

✈️ Info's vom AEI 🛩️



Hier ein Aufruf des AEI !

Wer sich berufen fühlt, kann sich bei Norbert Beuing melden.

Email an ==> nb@bpvl.de

Dear ALL,

Some important AEI function are up for election at the next annual congress and AEI seeks new and active colleagues to fulfil these positions. 2 of these (Secretary General and the AEI Technical Committee Chairman Technical) are attached the others are

President
Treasurer
Secretary Australasia
Public Relations Committee Chairman
Trustee B
Auditor

If you feel your organisation wants to take part in the AEI work, please contact the Secretary General for more information or fill in the election form that can be found in the AEI policy manual

Regards, Fred Bruggeman

Bei Bedarf schicke ich interessierten Mitglieder die Mail mit den Anhängen von Fred Bruggeman. Kurze Anfrage Email an oki@bpvl.de. Die JHV des AEI findet vom 18.09. Bis zum 20.09. in Malmö statt. Unsere Teilnehmer sind Norbert Beuing und Thomas Becker. Das AEI Team sucht immer noch Verstärkung. Bitte melden bei Norbert Beuing.

Ok!

↗ **Neues von der LBA-Homepage** ↖

Auf der LBA Homepage sind einige neue und interessante Änderungen veröffentlicht worden. Hier ein kleiner Auszug, der auch uns und unsere Arbeit betrifft. Weitere Details können auf der Homepage direkt abgefragt werden.

CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation

Das Sachgebiet CAMO (T51) genehmigt und überwacht Instandhaltungssysteme von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen.

Aufgaben des Sachgebiets CAMO (T51)

- Genehmigung und Überwachung der Instandhaltungssysteme von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen
- Sammlung und Auswertung der technischen Betriebsstörungen der durch das Luftfahrt-Bundesamt genehmigten Luftfahrtunternehmen
- Federführende Erstellung von MRB-Dokumenten und Mitarbeit in MRB-Prozessen für Verkehrsflugzeuge, die in Deutschland hergestellt bzw. in deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben werden einschließlich der Teilnahme an internationalen Arbeitsgruppen zur Festlegung der MRB-Policy
- Mitwirkung bei der Festlegung von MMEL
- Teilnahme an internationalen Arbeitsgruppen zur Weiterentwicklung von Vorschriften und fachlichen Standards im Bereich Lufttüchtigkeitsfeststellung von Luftfahrtgerät.

ACAM – Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring

Ab August 2008 führt das LBA im Rahmen seiner Verpflichtung hinsichtlich der Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit so genannte ACAM-Überprüfungen an deutschen Luftfahrzeugen durch.

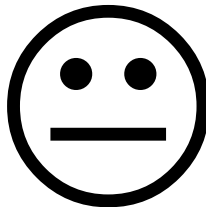
Aufgabe des Sachgebiets ACAM (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) ist die Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen. Hierfür sind im Sachgebiet ACAM-Lufttüchtigkeitsinspektoren beschäftigt, die stichprobenhaft Luftfahrzeuge auf deren Lufttüchtigkeit überprüfen. Diese behördenseitigen Überprüfungen finden neben den jährlichen Lufttüchtigkeitsüberprüfungen statt. Sie können angemeldet oder unangemeldet, während Stand- oder Liegezeiten des Luftfahrzeugs oder während des Betriebs auf Flugplätzen erfolgen.

Die Ergebnisse der Überprüfungen werden im Sachgebiet gesammelt und ausgewertet. Bei der Identifizierung von sicherheitskritischen Entwicklungen oder Problembereichen werden umgehend Gegenmaßnahmen eingeleitet.

ICAO fordert neuen Sprachtest für Piloten und Fluglotsen

Piloten und Fluglotsen in Deutschland müssen seit dem 5. März 2008 in regelmäßigen Abständen nachweisen, dass sie der im Sprechfunkverkehr jeweils gesprochenen Sprache oder des Englischen in ausreichendem Maße mächtig sind. Dieser Nachweis wird von der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) verlangt. Deutschland ist verpflichtet, diese Anforderungen national umzusetzen. Hintergrund für diese Maßnahme der ICAO sind Auswertungen von Unfall- und Störungsberichten, die mangelnde Sprachfähigkeiten als häufige Ursache oder zumindest Teilursache für den Hergang von Unfällen und schweren Zwischenfällen identifiziert haben.

THB



↪ Probleme mit Instandhaltungsprogrammen ↪

Das alles beherrschende Thema dieser Tage ist die Einführung des Part M der EU Verordnung 2042/2003 für nichtgewerbliche betriebene Luftfahrzeuge zum 28.09.2008. Die damit verbundene verpflichtende Einführung von genehmigten Instandhaltungsprogrammen stellt viele Halter, aber auch so manchen Instandhaltungsbetrieb vor einige Probleme.

Das Luftfahrtbundesamt hat im Anhang zur NfL II-60/2006 Vordrucke für ein Standardinstandhaltungsprogramm veröffentlicht. Die wenigsten Halter wollen aber ihr Luftfahrzeug verbindlich nach Herstellerunterlagen instand halten lassen, da dies einfach nicht bezahlbar ist. Zum anderen haben viele Halter nach der Veröffentlichung der NfL II-70/99 ihre Komponenten wie Motoren, Propeller und weitere Anbauteile nicht mehr überholen lassen und müssen aus diesem Grund ein individuelles Instandhaltungsprogramm haben.

Was hier in letzter Zeit so genehmigt worden ist, stellt manchen Prüferkollegen vor große Probleme. Einige Mitglieder haben mir genehmigte Instandhaltungsprogramme zukommen lassen, die nicht immer den Forderungen des Part M entsprachen und bei denen teilweise kein einziges Laufzeitteil mehr im grünen Bereich war. Leider waren oftmals nur die abgelaufenen Teile aufgelistet die auch ein eigenes Kennblatt haben. Anbauteile die ebenfalls abgelaufen waren fehlten gänzlich. Es waren zwar alternative Kontrollen für die abgelaufenen Komponenten angeführt, nach welchen Unterlagen diese durchgeführt werden sollen, bzw. was passiert wenn die Kontrolle nicht bestanden wird, fehlte hierbei sehr häufig.

Ein Wartungsbetrieb hat sich aus lauter Verzweiflung vom Halter eines Luftfahrzeuges schriftlich bestätigen lassen, dass ihm bekannt ist, dass die Teile abgelaufen sind, er trotzdem eine Instandsetzung nicht wolle und er den Instandhaltungsbetrieb und den Prüfer von jeglicher Verantwortung hierfür befreit.

Solche Schreiben sind das Papier nicht wert auf denen es geschrieben ist. Der Prüfer der so ein Luftfahrzeug freigibt, ist hier immer in der Verantwortung.

In einem kurzen Gespräch mit der zuständigen Stelle beim LBA wurde mir bestätigt, dass es bedauerlicherweise solche Programme gibt. Gleichzeitig wurde mir aber auch zugesichert, dass diese Programme bei der regelmäßig anstehenden Überprüfung entsprechend geändert werden.

Ich kann nur jedem Kollegen der nach solchen Instandhaltungsprogrammen arbeiten soll empfehlen, mit seinen Kunden über dieses Thema ernsthaft zu sprechen um eine für beide Seiten akzeptable Lösung zu finden. Es ist vielen Haltern gar nicht bewusst, dass das Instandhaltungsprogramm regelmäßig gem. M.A.302 auf seine Aktualität hin überprüft werden muss. Dies geschieht im Rahmen des jährlichen Airworthiness Review.

Im Übrigen darf eine CAMO, die das entsprechende Verfahren in seinem CAME beschrieben hat und dies von seiner Behörde genehmigt bekommen hat, Instandhaltungsprogramme und deren Änderungen selber genehmigen.

THB

↻ Prüferstammtisch ↻

Wir hatten schon früher einmal die Möglichkeit von Prüferstammtischen an verschiedenen Standorten geplant. Leider hat dies nur im Bereich Hamburg für kurze Zeit geklappt. Beim Studium unserer Mitgliederlisten habe ich nun gesehen, dass hier im Südbadischen doch einige Mitglieder wohnen, so dass es sich lohnen könnte diese Idee wieder aufzugreifen und einen Stammtisch hier zu organisieren.

Ich möchte also den Versuch starten einen Stammtisch für unsere Mitglieder im Bereich vom Flugplatz Karlsruhe Baden-Baden ins Leben zu rufen. Ziel ist es jeweils vor den Terminen der offenen Vorstandssitzung und der JHV, den Mitgliedern die nicht zu den offiziellen Versammlungen kommen können, die Möglichkeit zu geben ihre Anliegen in lockerer Atmosphäre mit Gleichgesinnten zu besprechen. Erstes Treffen findet am

Mittwoch den 08.10.2008 19:30 Uhr in Hügelshaim

in der Gaststätte „Grüner Baum“ statt. Ich würde mich freuen wenn ich viele Mitglieder an diesen Termin begrüßen könnte. Gäste sind natürlich wie immer herzlich willkommen.

Euer Thomas Becker

↪ Was darf die CAMO kosten? ↩

Im Maintenance Special der Flug Revue im Februar dieses Jahres war ein Bericht über die Vorbereitung der Instandhaltungsbetriebe auf die CAMO veröffentlicht. In diesem Bericht wurden verschiedene Firmen befragt, wie sie die entstehenden Kosten der CAMO an die Kunden weitergeben wollen. Von kostenlosem Service bis zu recht kleinen Pauschalbeträgen war dort zu lesen. Das diese Beträge nicht einmal die anfallenden Selbstkosten abdecken, dürfte inzwischen jeder mitbekommen haben, der sich damit näher beschäftigt hat. Klar ist, dass sich gerade zu Beginn der Einführung der CAMO viele Firmen nicht sicher waren, ob sie es sich überhaupt erlauben können von ihren Kunden einen Betrag für diese zusätzliche Leistung verlangen zu können. Die Angst den Kunden deswegen zu verlieren war berechtigt und entsprechend verbreitet.

Heute, nachdem bekannt ist welchen Aufwand eine CAMO+ betreiben muss um eine entsprechende Zulassung zu erhalten und auch aufrecht zu erhalten, hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass es dies nicht alles zum Nulltarif geben kann.

In der Schweiz z.B. ist die CAMO Überwachung für eine kleine 1-mot nicht unter 4000 SFr Jahresgebühr zu bekommen. Dieser Betrag steigt weiter mit der Größe des Luftfahrzeuges und in Österreich sieht es nicht anders aus. Auch hier in Deutschland wird sich diese Praxis durchsetzen.

Einige CAMO's bieten dem Kunden für den Einstieg in die Überwachung die Erstellung eines individuellen Instandhaltungsprogrammes, andere die Erstellung der elektronischen L-Akte an. Wer schon einmal eine L-Akte für ein 30-Jahre altes Luftfahrzeug erstellt hat weiß, dass er hierfür unter Umständen mehrere Wochen braucht bis er alle Informationen und Nachweise zusammen hat. Eine aussagekräftige L-Akte, die bis zum Tag der Herstellung zurückreicht, ist die Grundvoraussetzung für die Überwachung nach Part M. Dies wurde uns auf dem EASA Workshop in Köln erneut von Seiten der Behörde bestätigt.

Da die Forderung für die überwachte Umgebung für die kleinen nichtgewerblich betriebenen Luftfahrzeuge wohl wegfallen wird, kann der Halter in Zukunft sein Luftfahrzeug selber überwachen. Er muss dafür aber jedes Jahr zu einer CAMO+ um sich dort eine Empfehlung für die Ausstellung bzw. Verlängerung seines ARC's zu holen. Hier kann der kleine Instandhaltungsbetrieb seinen Kunden mit unterstützenden Maßnahmen unter die Arme greifen. Ob er dies dann immer noch als kostenlosen Service anbieten will bzw. kann wird die Zukunft zeigen.

↻ Erläuterungen zum Thema ACAM ↻

Häufig gestellte Fragen zu ACAM

- 1. Was ist ACAM?
- 2. Welche Luftfahrzeuge können durch ACAM überprüft werden?
- 3. Wie werden ACAM-Lufttüchtigkeitsüberprüfungen durchgeführt?
- 4. Wie kann ich mich auf eine ACAM-Überprüfung vorbereiten?
- 5. Wie muss ich mit festgestellten Mängeln umgehen?
- 6. Welche Kosten entstehen für mich?
- 7. Welche Gesetze gelten für mich im Zusammenhang mit ACAM?

1. Was ist ACAM?

Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM) ist im Teil M als Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 verankert. Hierin werden alle nationalen Luftfahrtbehörden in der EU verpflichtet, den Lufttüchtigkeitsstatus der, in den nationalen Luftfahrzeugrollen eingetragenen Luftfahrzeuge zu überwachen. (Verordnung (EG) 2042/2003, M.B.903) Dies erfolgt anhand von ACAM-Lufttüchtigkeitsüberprüfungen.

Die Ergebnisse der Überprüfungen werden ausgewertet, um sicherheitskritische Trends und Entwicklungen zu erkennen. Im Falle von Vorkommishäufigkeiten werden behördenintern Gegenmaßnahmen ergriffen, wie beispielsweise das Herausgeben einer LTA bei festgestellten Mängeln an Luftfahrzeugmustern.

Falls bei der Überprüfung Beanstandungen festgestellt werden, sind diese durch den Halter/Betreiber des Luftfahrzeuges fristgerecht zu beheben. Die Behebungsmaßnahmen müssen mit dem LBA-Inspektor abgesprochen werden.

Das LBA möchte mit ACAM eine Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt erreichen. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei der Durchführung der Überprüfungen und Abarbeitung der Beanstandungen ist im Sinne der Luftfahrt förderlich.

2. Welche Luftfahrzeuge können durch ACAM überprüft werden?

Es können Luftfahrzeuge (Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe), die durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 unter europäisches Recht fallen, überprüft werden.

3. Wie werden ACAM-Lufttüchtigkeitsüberprüfungen durchgeführt?

Es werden Lufttüchtigkeitsüberprüfungen in Form von:

- Ramp Surveys: Begutachtung der Luftfahrzeuge kurz vor bzw. kurz nach dem Betrieb (z. B. auf Flugplätzen), oder durch
- In-Depth Surveys: Begutachtung der Luftfahrzeuge während Stand- bzw. Liegezeiten)

durchgeführt.

Dabei handelt es sich nicht um eine vollwertige Lufttüchtigkeitsüberprüfung, sondern es wird lediglich stichprobenhaft die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges überprüft. Der Umfang einer ACAM-Lufttüchtigkeitsüberprüfung liegt im Ermessen des LBA-Inspektors.

In der Regel werden Ramp Surveys unangemeldet durchgeführt. Hierbei werden Luftfahrzeuge ausgewählt, die sich zufällig auf dem ausgewählten Flugplatz befinden. Ein Ramp Survey wird mit ca. 30 min veranschlagt.

In Depth Surveys sind wesentlich umfangreichere Überprüfungen, bei denen neben dem Luftfahrzeug auch die Luftfahrzeugdokumentation überprüft wird. Im Gegensatz zu Ramp Surveys finden diese Überprüfungen meist angemeldet statt und dauern je nach Luftfahrzeuggröße 1-2 Tage.

4. Wie kann ich mich auf eine ACAM-Überprüfung vorbereiten?

Da Ramp Surveys unangemeldet stattfinden, ist hier keine Vorbereitung notwendig.

Bei In Depths Surveys muss das Luftfahrzeug und die Luftfahrzeugdokumentation zum vereinbarten Termin zur Verfügung stehen. Änderungen sollten rechtzeitig mit dem ACAM-Team abgesprochen werden.

Das Luftfahrzeug sollte in einem sauberen Zustand präsentiert werden.

Ein Ansprechpartner, der mit dem Luftfahrzeug und der Dokumentation vertraut ist, sollte die Überprüfung begleiten. Weiterhin ist eine Person erforderlich, die berechtigt ist, die Luftfahrzeugsysteme zu bedienen, sowie Abdeckungen zu öffnen.

5. Wie muss ich mit festgestellten Mängeln umgehen?

Während der Überprüfung wird ein Protokoll erstellt, indem alle vorgefundenen Beanstandungen aufgelistet werden. Die Beanstandungen werden durch den LBA-Inspektor entsprechend ihres Risikos in Stufe 1 oder 2 klassifiziert. Der Luftfahrzeughalter ist für die fristgerechte Behebung der Beanstandungen verantwortlich.

Beanstandungen der Stufe 1 müssen vor dem nächsten Flug behoben werden. Bis zur Behebung wird die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgesetzt. Wird die Beanstandung nicht innerhalb von 14 Tagen behoben und wurde mit dem zuständigen LBA-Inspektor keine Fristverlängerung abgesprochen, wird das Luftfahrt-Bundesamt die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit widerrufen. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird sofort widerrufen, wenn die Beanstandung so schwerwiegend ist, dass eine Behebung in 14 Tagen nicht realistisch erscheint. Durch Sofortmaßnahmen kann eine Beanstandung der Stufe 1 in Stufe 2 umgewandelt oder sofort geschlossen werden.

Beanstandungen der Stufe 2 müssen innerhalb der im Protokoll festgesetzten Frist behoben werden, falls keine Frist angegeben wurde, innerhalb von 60 Tagen. Wird die Beanstandung nicht innerhalb der Frist als behoben erklärt und wurde mit dem zuständigen LBA-Inspektor keine Fristverlängerung abgesprochen, geht die Beanstandung automatisch in eine Beanstandung der Stufe 1 über.

Maßnahmen zur Behebung von Beanstandungen müssen unter Absprache mit dem zuständigen LBA -Inspektor erfolgen. Kann eine Beanstandung nicht direkt vor Ort behoben werden, muss die erfolgreiche Behebung dem zuständigen LBA-Inspektor schriftlich ggf. mit Beilage von Fotos mitgeteilt werden. Sobald alle Beanstandungen der Stufe 1 erfolgreich behoben wurden, wird die ggf. ausgesetzte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an den Luftfahrzeughalter zurückgegeben.

6. Welche Kosten entstehen für mich?

Das Luftfahrt-Bundesamt erhebt keine Kosten für die ACAM-Überprüfung. Da der Luftfahrzeughalter per Gesetz verpflichtet ist, das Luftfahrzeug und die Luftfahrzeugdokumentation zur Verfügung zu stellen, wird hierfür auch keine Aufwandsentschädigung erstattet.

7. Welche Gesetze gelten für mich im Zusammenhang mit ACAM?

Die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von ACAM-Überprüfungen, sowie über die Verpflichtungen der Luftfahrzeugverantwortlichen haben wir für Sie unter Rechtsgrundlagen zusammengestellt.

Quelle: LBA-Homepage
Stand: 27.06.2008

OKI



↗ Verlängerung einer Pauschale NP ↖

Anrufe von Mitgliedern haben mich dazu veranlasst eine kleine Anfrage zum Thema „Verlängerung von Pauschale NP“ an das LBA zu richten. Es ging hierbei darum, was bei der Beantragung der Verlängerung einer NP Pauschale zu beachten ist und welcher Prüfumfang zur Erhaltung der Pauschale nachgewiesen werden muss.

Hier die Antwort des LBA:

Für die Verlängerung von nationalen Lizenzen gelten weiter die Forderungen der LuftPersV § 109 und die der NFL II - 56/84. Die NFL II - 56/84 legt darin den Mindestumfang der Prüftätigkeit fest.

Bei einer Pauschale verschiedener Hersteller müssen "mindestens vier prüfpflichtige Tätigkeiten an drei Mustern verschiedener Hersteller" durchgeführt werden. Bei einer Verlängerung einer NP - I ist aber darauf zu achten, dass davon zwei Prüftätigkeiten einer umfassenden Nachprüfung, einer großen Änderung oder einer großen Reparatur entsprechen.

Das für die Verlängerung benötigte Formular kann ohne weiteres durch formlose Blätter ergänzt werden, wobei nicht jede einzelne Prüftätigkeit aufgeführt werden muss, sondern nur die für die Verlängerung notwendigen. - Zitat Ende -

Fazit:

Es wird geprüft, ob die Voraussetzungen zur Verlängerung der Pauschale erfüllt sind. Habe ich z.B. mehr als die erforderlichen 4 Nachprüfungen durchgeführt, aber nur an drei Mustern zwei verschiedener Hersteller, so ist die Voraussetzung zur Verlängerung der Pauschale nicht erfüllt. Das Amt hat zwar die Möglichkeit trotzdem dem erfahrenen Prüfer die Pauschale für weitere zwei Jahre zu verlängern, erfülle ich die Voraussetzungen aber nach weiteren 2 Jahren wieder nicht ist die Pauschale weg und nur die Einzelmuster an denen ich die erforderliche Anzahl der Nachprüfungen erfüllt habe werden verlängert.

Mit Einführung des Part M und der Änderung nach EU 216/2008 werden viele von uns sowieso nicht mehr in der Lage sein ihre nationale Pauschale zu erhalten. Nur wer Glück hat und noch Annex II Luftfahrzeuge nachprüfen kann wird weiterhin seine alte nationale Lizenz erhalten können. Alle anderen werden sich mit dem Gedanken anfreunden müssen ihre nationale Lizenz bei der nächsten anstehenden Verlängerung zu verlieren.

THB

↔ Jubiläen ↔

10 Jahre Mitgliedschaft

Max Saller
Christoph Tereick
Fritz Dörnhöfer
Edgar Bock
Michael Besold
Frank Eckert
Udo Dumke

15 Jahre Mitgliedschaft

Wolfgang Helbig
Wolfgang Seifert
Herbert Fischbach
Michael Möhle
Thomas Garbe
Josef Bosmans
Josef Mertens
Bernd Michael Reifenscheid
Stephan Rousseau
Holger Diefenbacher
Manfred Hohls
Stephan Wahl
Wolfgang Rieger

20 Jahre Mitgliedschaft

Wilhelm Tank
Rolf Schupp

**Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre
Treue und langjährige Mitgliedschaft im BPvL**

Thomas Becker
1. Vorsitzender



Internas



Der amtierende Vorstand

1. Vorsitzender	Thomas Becker	thb@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	Ulirch Wirtz	uli@bpvl.de
Ost	Steffen Herrmann	steffen@bpvl.de
Süd	Gunter Hemmel	gh@bpvl.de
AEI-Vertreter	Norbert Beuing	nb@bpvl.de

Per FAX an den BPvL => 07841-682532 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 => 07841-682532 oder 040-83018456

Anschriftenänderung

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

Name/Vorname:

Geburtsdatum:

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.

↗ Letzte Meldung ↖

Unsere Mitgliederdatenbank braucht ein Update

Ich habe im Vorfeld zur Erstellung dieser Prüferinfo ein Rundschreiben an alle Mitglieder verschickt, deren E-Mail Adresse ich hatte. Es waren nicht sehr viele, leider waren trotzdem über die Hälfte der E-Mails nicht zustellbar. Ich bitte jeden einmal zu prüfen, wann er seine Daten das letzte Mal bei uns aktualisiert hat und uns seine aktuelle E-Mail Adresse und Telefonnummer zukommen zu lassen. Bei der E-Mail Adresse bitte die private und nicht die Firmenadresse. Viele Firmenserver schmeißen E-Mails raus, die gleichzeitig an viele Adressen geschickt werden oder deren Absender unbekannt ist. Für die Änderung könnt ihr den Vordruck am Ende der Prüferinfo verwenden. Auf unserer Homepage ist der Vordruck auch als Formular zum Ausfüllen am Computer als Download bereitgestellt.

Auch im Rentenalter noch aktiv

Wir haben zurzeit 22 Mitglieder die sich bereits im Rentenalter befinden. Einige von ihnen sind beruflich noch sehr aktiv, entweder im eigenen Unternehmen oder einfach nur weil man sie noch braucht. Aber alle halten dem BPvL weiterhin die Treue, viele von ihnen schon seit den Anfängen vor über zwanzig Jahren.

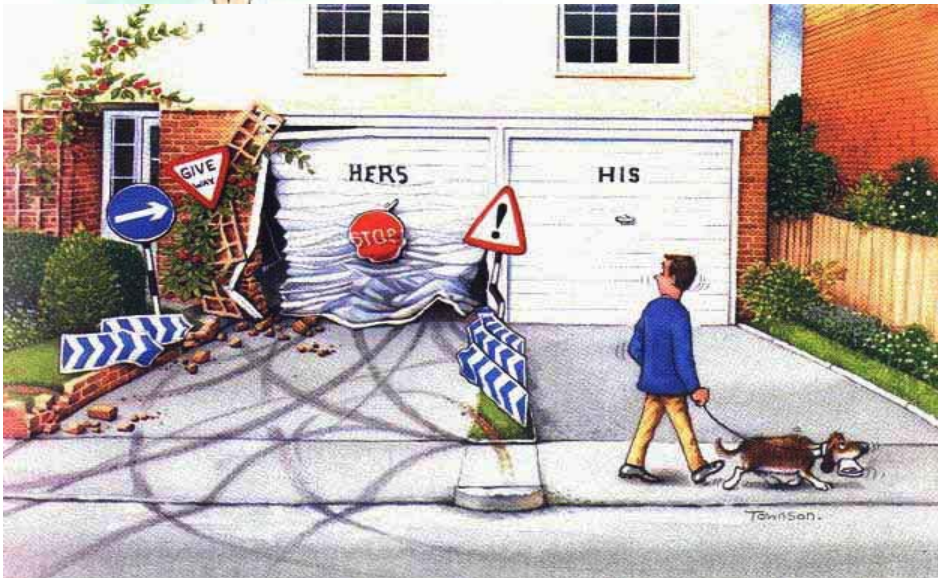
Unser ältestes Mitglied ist verstorben

Herr Rudolf Schimmler ist im Alter von 87 Jahren letzten Monat verstorben. Er war seit über 22 Jahren Mitglied im BPvL und bis vor wenigen Jahren immer noch im Einsatz. Ich habe seiner Witwe im Namen des BPvL's mein Beileid ausgesprochen.

Geburtsdatum gesucht

Von den meisten Mitgliedern die zwischen 1999 und 2004 in den BPvL eingetreten sind fehlen uns die Geburtstage. Dies hängt damit zusammen, dass das Anmeldeformular aus dieser Zeit über kein entsprechendes Feld verfügt hat. Ich bitte alle betroffenen Mitglieder uns ihr Geburtsdatum noch nachzureichen. Auch hier bitte den Vordruck zur Änderung benutzen.

↪ Neulich ↩



September 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					

18.- 20. September 2008
 Jahreshauptversammlung des AEI,
 in Malmö, Schweden.

24. & 25. Oktober 2008
 Jahreshauptversammlung des BPvL
 Details siehe Seite 04, 05 & 06.

Oktober 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		

November 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

Dezember 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				

Januar 2009

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 2009
 Redaktionsschluss
 für die nächste
 Prüfer Info 01-09

Februar 2009

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	