

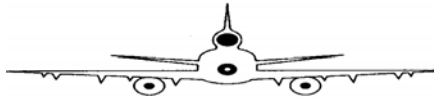
**BPvL**  
Berufsverband  
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

**Prüfer Info**  
**02/09**  
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2009

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

## Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Einladung zur JHV 2009	S. 05
⇒	Tagesordnung der JHV 2009	S. 06
⇒	Einladung zur 25 Jahrfeier des BPvL	S. 07
⇒	Bericht eines Jungprüfers	S. 08
⇒	Prüferstammtisch	S. 13
⇒	Neues vom LBA	S. 14
⇒	Permit To Fly	S. 15
⇒	Info's vom AEI	S. 16
⇒	Jubiläen	S. 18
⇒	Interna's	S. 19
⇒	Letzte Meldung	S. 22
⇒	Neulich	S. 23

## **Impressum**

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Thomas Becker => [thb@bpvl.de](mailto:thb@bpvl.de) => THB
- Olaf Kielstein => [oki@bpvl.de](mailto:oki@bpvl.de) => OKI

# ✈️ Vorwort des 1. Vorsitzenden ✈️

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Im Oktober 1984 haben sich 9 Prüfer zusammengefunden und in Köln den PvL gegründet. Die NfL II-56/84 die uns heute immer noch und zwar mehr denn je Probleme bereitet, zusammen mit der Absicht der JAA die persönlichen Lizenzen abschaffen zu wollen und durch betriebliche zu ersetzen hat diese Prüfer dazu veranlasst sich zu organisieren.

Mit viel persönlichem Engagement hat es unser damaliger erster Vorsitzender Herbert Karich in wenigen Jahren geschafft über 350 Prüfer zu vereinen und gemeinsam als eine Stimme unsere Interessen zu vertreten. Dass es nicht zu den befürchteten betrieblichen Lizenzen kam, war auch ein Erfolg unseres Verbandes, denn dies hätte das Ende der unabhängigen Nachprüfungen und einen massiven Rückschlag für die Flugsicherheit bedeutet.

So hat der Pvl 1993 an der Formulierung der neuen JAR-66 intensiv mitgearbeitet. Wir haben uns über die Presse, über die Parteien des Bundestages und des Europäischen Parlamentes bei der JAA und der EU in Brüssel für unsere Ziele eingesetzt.

Der Bericht eines bekannten Luftfahrtjournalisten in der Fachpresse über die Arbeit des PvL war der Start für fruchtbare Kontakte ins Bundesverkehrsministerium und ins LBA. Der PvL ist seitdem angesehener Partner bei allen Fragen rund um die Luftfahrttechnik und Flugsicherheit. Neue Verordnungen und Gesetze wurden vorab zur Stellungnahme eingereicht, die Behörden schickten regelmäßig ihre Vertreter zu unseren Versammlungen.

Heute, nachdem die JAA nur noch am Rande existiert und die EASA das Sagen hat, hat sich leider eine gewisse Gleichgültigkeit unter den Prüfern ausgebreitet. Dies ist eigentlich unverständlich, haben wir doch weiterhin fast die gleichen Probleme wie früher. Auch heute noch versuchen die Lobbyisten der Luftfahrtindustrie das unabhängige Prüfwesen einzuschränken bzw. ganz abzuschaffen.

Im Gegensatz zu früher haben wir aber beste Möglichkeiten dagegen zu halten. Da die JAA und heute die EASA nur mit Partnern in Augenhöhe verhandelt und nationale Verbände hierbei nicht zum Zuge kommen, hat sich der PvL schon sehr früh an die internationale Prüfervereinigung, den Aircraft Engineers International AEI angeschlossen. In fast jeder Arbeitsgruppe der EASA hat der AEI heute seine Vertreter entsandt und arbeiten dort intensiv an der Gestaltung der uns betreffenden Luftfahrtgesetzgebung mit. Zusätzlich können alle geplanten Änderungen vor ihrer Verabschiedung durch die EU Kommission von jedem kommentiert und Änderungen vorgeschlagen werden. Diese Möglichkeit wird ebenfalls von uns regelmäßig genutzt.

Vor einigen Jahren hat sich der PvL in den BPvL umbenannt und dabei der geänderten Situation Rechnung getragen indem wir uns auch für die neuen Certifying Staff geöffnet haben. Der Name mag sich geändert haben, das Ziel ist aber das Gleiche geblieben. Wir wollen durch Beratung und Unterstützung der Behörden, der Betriebe und des freigabeberechtigten Personals die Sicherheit in der Luftfahrt fördern. Wir wollen junge Kollegen begleiten und anleiten, damit sie den richtigen Einstieg in das Prüfwesen schaffen. Wir helfen und unterstützen Mitglieder bei Problemen mit den Behörden oder ihren Betrieben.

Mitglieder im BPvL sind Individualisten, die ihr Können und ihre Zeit ehrenamtlich Anderen zur Verfügung stellen. Ein großer Teil unserer Mitglieder ist schon im Rentenalter oder kurz davor. Es ist an der Zeit mehr junge Prüfer für unsere Arbeit zu interessieren und zur Teilnahme an unserer großen Gemeinschaft zu bewegen. Der BPvL verfügt heute über ein riesiges Potential an Fachwissen und Kompetenz, die in Europa ihres Gleichen sucht. Diese Werte sollten nicht verloren gehen, sondern an junge Prüfer weitergegeben werden können.

In der Hoffnung auf weitere erfolgreiche Jahre grüße ich alle Mitglieder

Euer Thomas Becker

# ↗ **Einladung zur JHV 2009** ↖

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

Die Versammlung findet am

**Samstag, den 17.10.2008 um 10:00 Uhr**

im **Novotel Köln City, Bayernstr. 51 in 50678 Köln** statt.

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

Da wir am selben Abend unser 25-jähriges Verbandsjubiläum feiern werden, haben sich bereits viele Mitglieder im Vorfeld hierzu angemeldet. Wer noch kommen möchte und ein Zimmer benötigt sollte sich hierzu direkt mit dem Hotel unter dem Hinweis BPvL JHV in Verbindung setzen.

Thomas Becker  
*1. Vorsitzender*



# ↗ Tagesordnung der JHV ↖

## **Vorläufige Tagesordnung am 17.10.09 um 10:00 Uhr im Novotel, Köln**

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 2008/2009, Haushaltsplan 2010
09. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung der Vorstandes

Mittagspause ca. 13:00 Uhr

12. Bericht vom AEI Annual Congress in Varna
13. Ausrichtung des AEI Annual Congress 2010 in Hamburg
14. Vorstandswahlen
15. Wahl der Regionalvertreter
16. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
17. Verschiedenes
18. Schlusswort des Vorsitzenden
19. Ende der JHV ca. 15:00 Uhr

Im Anschluss an die JHV hält unser Mitglied **Heinz-Gerd Straatmann** einen Vortrag zum Thema „Eindringprüfung und deren Qualifikationsvorgaben“.

## ↪ **Einladung zur 25-Jahrfeier** ↩

Am 05. Oktober 1984 wurde der BPvL von 9 Prüfern in Köln gegründet. Im Namen des Vorstandes lade ich aus diesem Anlass alle Mitglieder des BPvL ein, gemeinsam mit uns dieses Jubiläum

**am Samstag den 17.10.2009**

zu feiern. Ehefrauen und Partner sind herzlich eingeladen „Ihre“ Prüfer dabei zu begleiten.

Veranstaltungsort ist der Sachsenturm der Kölner Karnevalsgesellschaft „Blaue Funken“

**Sachsenturm, Blaue-Funken-Weg 2 in 50677 Köln**

Beginn ist um **19:30 Uhr**. Die Teilnehmer der JHV, die im Novotel wohnen, werden um 19:00 Uhr mit dem Bus zum Sachsenturm gebracht.

Ich hoffe darauf viele Mitglieder zu diesem einmaligen Ereignis in Köln begrüßen zu können.

Um den Abend vernünftig planen zu können brauche ich, sofern noch nicht geschehen, die verbindlichen Anmeldungen bis

**spätestens 20.09.2009.**

Euer Thomas Becker

# ↪ Bericht eines „Jungprüfers“ ↩

Hallo Kollegen

*Hier der Bericht eines jungen Prüfers der mich ziemlich betroffen gemacht hat, geht es doch dabei um Beispiele aus renommierten Betrieben mit namhaften Prüfern und nicht um eines der bekannten „schwarzen Schafe“. Es sollte jeder diesen ausführlichen Bericht aufmerksam durchlesen und sich dabei fragen ob er sich hier nicht selber wiedererkennt.*

## **Erfahrungen eines "Jungprüfers" mit der General Aviation**

mit "General Aviation" meine ich in diesem folgenden Beitrag Flugzeuge die von einfachen einmotorigen Fliegern wie der Cessna 150 bis zu zweimotorigen Jets wie z.B. Cessna 550/551 reichen. Diese Flugzeuge werden zum größten Teil von privaten Haltern betrieben. Einige waren (oder werden) auch im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt.

Seit etwa 6 Jahren habe ich nun an den verschiedensten Flugzeug-Typen Prüfungen im Rahmen einer Jahresnachprüfung oder Instandhaltungsprüfung durchführen dürfen. Dabei habe ich einige Erfahrungen machen müssen, mit denen ich "so" nicht unbedingt gerechnet habe. Hier einige Beispiele:

### **an "kleinen" ein- und zweimotorigen Flugzeugen:**

- LTA-Übersichten, EMZ-Listen, Betriebszeitübersichten fehlten vollständig
- Angaben im Prüfbericht stimmen nicht mit den tatsächlich vorliegenden Dokumenten überein (Datum, Wägung, Ausrüstung etc.)
- LTA's als durchgeführt bescheinigt aber tatsächlich nicht durchgeführt



- Betriebszeiten-Items bescheinigt aber nicht durchgeführt
- Inspektionen offensichtlich nur auf dem Papier durchgeführt
- Risse und Brüche an Rippen, Fahrwerkteilen und Teilen der Flugsteuerung
- Risse an Motorträgern
- Korrosion an gut zugänglichen Stellen außen am Flugzeug die un-erkannt blieben und den Austausch von Teilen erforderten
- nicht oder nicht korrekt funktionierende Ausrüstung/Instrumente/Avionik (driftende Kreiselinstrumente, falsch anzeigende Drehzahlmesser, NAV-Anzeigeegeräte mit zu hohen Anzeige-Abweichungen etc.)
- unzumutbare Ausrüstung (z.B. Pulverlöscher in E-Klasse)
- Fehler in der Flugsteuerung wie z.B.: Spiel an Ruder und Klappenscharnieren, keine Seilspannungen mehr messbar, beschädigte Seile die schon lange einen Austausch erfordert hätten, falsche Ruder- und Klappenausschläge

**bei den "großen" Flugzeugen durfte ich ähnliche Erfahrungen machen:**

- seit Jahren nicht durchgeführte Inspektionen
- nicht oder nur schwer nachvollziehbarer Einbau/Austausch von Komponenten (bis hin zu Propeller und Triebwerk)
- weit über die zulässige Betriebszeit hinaus betrieben Bauteile
- Arbeiten bescheinigt aber nicht durchgeführt (bis hin zu "life limited" Parts)
- Korrosionsschäden die unter anderem den Austausch von Flügel-Anschlussbeschlägen erforderten
- undichte Druckkabinen durch lange zurückliegenden Reparaturen (Tests nicht durchgeführt)
- nicht funktionierende De-Ice-Boots

Wie bereits erwähnt, Beanstandungen wie veraltete Flughandbücher und Checklisten, nicht mehr aktuelle RegTP-Urkunden, fehlende und falsche Markierungen außen und innen am Flugzeug, fehlende feuerfeste Typenschilder, falsche Lärmzeugnisse sind bei dem was ich kennen lernen durfte eher die unbedeutenden Beanstandungen. Hier weitere Beispiele:

### **Cessna 550 im gewerblichen Betrieb**

Minimum Equipment teilweise nicht vorhanden (ausgebaut) und soll auf Kundenwunsch aus der Betriebszeitenübersicht entfernt werden. Den Prüfer der die Instandhaltungsprüfung durchführen soll interessiert das nicht. Auch bei den vorhergehenden Instandhaltungsprüfungen fiel das Fehlen der Geräte nicht auf bzw. wurde einfach ignoriert.

Durch Einrüsten eines STC (Gross-Weight Increase) haben die Fahrwerke eine reduzierte Lebensdauer erhalten. Nach Aussage des Kunden nutzt er dieses aber nicht und demnach wäre es für ihn auch nicht zutreffend. Im IHP ist das STC mit den geänderten Laufzeiten nicht aufgeführt.

Ach so... nachdem eben diese Punkte beanstandet wurden, darf unsere Werft nicht mehr mit Aufträgen von diesem Kunden rechnen.

### **Socata TB-20**

Eine LTA betreffend den Austausch von "Pop-Nieten" an der Seitenflosse war als durchgeführt bescheinigt, die einzubauenden Cherry-Niete waren aber schon beim ersten Rundgang nicht zu sehen. Die LTA war ganz einfach nicht durchgeführt. Bei einem anderen Flieger gleicher Bauart waren anstatt der Cherry-Niete andere Alu-Niete eingesetzt worden.

Am gleichen Flugzeug sollte auch eine Rissprüfung an den Fahrwerk-Rippen durchgeführt und/oder eine Modifikation durchgeführt werden. Die LTA war als "beachtet" in den Papieren bestätigt. Tatsächlich waren aber an allen betroffenen Rippen Risse festzustellen, die mittlerweile auch die Modifikation obsolet gemacht hatten. Ein Austausch der Rippen war notwendig.

## **Fazit:**

Die Einführung einer CAMO und die Pflicht zu Instandhaltungsprogrammen werden keine wirklichen Änderungen bringen solange sich in den Köpfen der Prüfer nichts ändert.

Wieder werden Flugzeuge, Motoren und Propeller fliegen dürfen die ohne besondere Kontrollen oder Maßnahmen weit über ihrer empfohlenen TBO liegen (meist Komponenten mit geringer Betriebszeit, aber kalendarisch 5 Jahre und mehr überzogen)

Wieder werden Flugzeuge fliegen dürfen deren Motor oder Propeller schon optisch nicht mehr wirklich beeindrucken.

Noch immer ist es egal, dass noch nicht einmal die Bordpapiere dem "Minimum" entsprechen.

Es geht hierbei in der Regel um Flugzeuge die älter als 25 Jahre sind. Teilweise DEUTLICH älter. Alle diese Flugzeuge fliegen immer noch OHNE die vorgeschriebenen Maßnahmen.

Aber, sind diese vielen Schäden wie angerissenen Motorträger, Korrosionsschäden, Risse und Brüche nicht genug um ENDLICH das Notwendige zu tun?!?

## **NEIN - ist es anscheinend nicht!**

Wenn ich schon mal Kollegen darauf anspreche, bekomme ich meist folgende Antworten zu hören:

- braucht ein Flugzeug ein Flughandbuch zum Fliegen??
- zu teuer für den Kunden
- zu aufwendig und damit zu teuer um konkurrenzfähig zu bleiben
- wenn wir "es" nicht machen, dann macht es ein anderer

Irgendwie gewinnt man immer mehr den Eindruck, dass alles nur ein großer "Freundschaftsdienst" ist.

Im Moment habe ich nur mit sehr alten Flugzeugen zu tun, deren Wartungsaufwand höher und damit teurer ist als der der vergleichbaren neueren Flugzeuge. Tatsache ist aber auch, dass gerade diese alten Flieger deswegen betrieben werden, WEIL sie älter und damit "billiger" in der Anschaffung sind.

Ach so... ich sollte vielleicht noch erwähnen, dass ich für keines der oben angeführten zahlreichen Flugzeuge eine Prüferlaubnis besitze. Die Prüfungen habe ich dennoch durchgeführt, da der Prüfer ja nicht verfügbar war oder sich nicht genötigt fühlte diese Prüfungen selber durchzuführen. Mittlerweile kenne ich viele dieser Flugzeuge gut genug um sie ebenfalls beantragen zu können, habe aber wirklich keine Lust mich mit anderen Prüfern und Kunden über notwendige Instandhaltungen auseinanderzusetzen. Gegen Ende des Jahres wird meine Prüferlaubnis zur Verlängerung anstehen und ich bin mir nicht sicher ob ich diese tatsächlich behalten will.

Soll ich mit diesen Erfahrungen weiter die Verantwortung als "Prüfer" oder "Certifying Staff" übernehmen?!?

**NEIN**, ich habe keine Lust mehr auf diese Lügen in der "allgemeinen Luftfahrt".

**Nein Danke**, ich habe keine Lust mehr Verantwortung für alte Flugzeuge zu übernehmen, die wissentlich unvollständig gewartet wurden.

Vielleicht ist es auch so, dass ich die ganze Angelegenheit tatsächlich zu Ernst nehme und alles „ganz falsch“ sehe?!?

Betriebe und Prüfer sind dem Vorstand bekannt

*Na, wer hat sich hier wiedererkannt? Es ist schon klar, dass es nicht immer einfach ist einen Flieger aus dem Verkehr zu ziehen wenn man jahrelang aus welchem Grund auch immer, ein oder beide Augen zugeedrückt hat. Die Einführung des Part M sollte als Gelegenheit gesehen werden hier einen eleganten Rückzieher machen zu können. Es gibt zwar keine eigene Statistik über Flugunfälle oder Zwischenfälle, die auf unzureichende Instandhaltung zurückzuführen ist, aber jeder von uns kann mit Sicherheit Beispiele hierfür nennen.*

*Im Sinne der Flugsicherheit und zum Schutz unserer Lizenzen sollte sich jeder überlegen wie weit er noch bereit ist zu gehen. Denkt daran, der Prüfer haftet mit seinem persönlichen Vermögen für von ihm verschuldete Unfälle. Eine als durchgeführt bescheinigte LTA, die nachweislich nicht durchgeführt wurde erfüllt den Tatbestand des Vorsatzes, hier zahlt keine Versicherung und der Staatsanwalt wird seine Arbeit tun.*

THB

## ↔ Prüferstammtisch ↔

Der Prüferstammtisch zur Vorbereitung der JHV findet für den Bereich Baden-Airpark am

**Mittwoch den 30.09.2009 19:30 Uhr in Hügelsheim**

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

Euer Thomas Becker

# ↪ Neues vom LBA ↩

**Neue Leitung im Dezernat T2 ACAM / Technisches Personal / LTA's**  
Frau Susanne Brechel hat als Nachfolgerin von Herrn Körner die Leitung des Referates T2 übernommen.

**Neue Leitung im Sachgebiet T22 Technisches Personal**  
Herr Jürgen Feldhoff hat als Nachfolger von Frau Marion Nikodem die Leitung des Sachgebietes T22 übernommen. Er ist unser erster Ansprechpartner bei allen Fragen zu unseren Lizenzen.

## **Formulare und Infoschrift aktualisiert**

Die Informationsschrift für technisches Personal nach Part-66 sowie einige Antragsformulare für die Bearbeitung unserer Lizenzen sind überarbeitet worden. Infos hierzu auf der LBA Homepage unter Technisches Personal.

## **50 Jahre Luftfahrzeugrolle**

Auf der LBA Homepage ist ein kurzer interessanter Überblick über 50 Jahre Luftfahrzeugrolle veröffentlicht.

## **Herr Feldhoff vom LBA kommt zu unserer JHV**

Der neue Leiter des Sachgebiets T22, Herr Jürgen Feldhoff, hat unsere Einladung zur Jahreshauptversammlung angenommen und wird uns zu Fragen zu unseren Lizenzen zur Verfügung stehen. Herr Feldhoff war in den letzten 10 Jahren im Bereich Part-145 und CAMO Organisationen im LBA tätig.

Damit er sich auf unsere Fragen vorbereiten kann, haben wir die Themen eingegrenzt und zwar auf:

- NfL II-56/84, Verlängerung von Pauschalen
- Grandfather Rights bei Umschreibungen
- Behandlung von komplexen Luftfahrzeugen nach der Umschreibung

Ich mache vorsorglich darauf aufmerksam, dass nur allgemeine Fragen besprochen werden können. Persönliche Probleme einzelner Mitglieder sollten in Einzelgesprächen behandelt werden. Die Versammlung sollte hier zum ersten Kennenlernen genutzt werden.

THB

Achtung Achtung Achtung Achtung Achtung

Achtung Achtung Achtung Achtung Achtung

## ↔ Permit To Fly ↔

Hier eine Info der EASA in welchen Fällen ein Permit to Fly unter Einbeziehung der EASA erforderlich ist und wann es direkt bei der nationalen Behörde beantragt werden kann.

*Good afternoon.*

*Further to your application mentioned below note that, based on the information you provided, and unless the aircraft was modified (installation etc.) we are of the opinion that your request is not design safety related and should there fore be sent directly to the LBA who should issue a permit to fly without EASA intervention.*

*Please note what is stated on the website:*

*The Agency approves the Flight Conditions in cases related to the safety of the design, defined as follows:*

- 1. the aircraft does not conform to an approved design; or*
- 2. an Airworthiness Limitation, a Certification Maintenance Requirement or an Airworthiness Directive has not been complied with; or*
- 3. the intended flight(s) are outside the approved envelope.*

*Cases where the Agency is not involved*

*When the approval of flight conditions is not related to the safety of the design, the Agency is not involved, but only the Competent Authority of the Member State of Registry, or of the Member State prescribing the identification marks. Examples of such conditions are:*

- 1. production flight testing for the purpose of conformity establishment;*
- 2. delivery/export flight of a new aircraft the design of which is approved;*
- 3. demonstrating continuing conformity with the standard previously accepted by the Agency for the aircraft or type of aircraft to qualify or re-qualify for a (restricted -) certificate of airworthiness.*

*Please let us know if we can be of further help and if you have any difficulty obtaining your flight permit.*

THB

# Info's vom AEI



Ein Artikel aus dem letzten AEI Newsletter

## **Do Politicians Really Care About Your Safety?**

It is fast becoming common practice in many countries to initiate legal investigations immediately after an aircraft accident. Evidence such as Flight Data Recorders and Cockpit Voice Recorders has even been withheld from the accident investigating team. Furthermore aviation professionals connected to the accident aircraft often find themselves in a guilty until proven innocent situation which can have a devastating effect on their private lives. Many are treated as criminals and are quite often prosecuted.

**AEI strongly condemns the growing trend of criminalizing aviation accidents.**

The travelling public needs to realise that applying pressure to place blame actually threatens to lower safety levels not improve them. AEI are not calling for a no blame culture but for a just culture. Aviation professionals work under extreme pressure and impossible circumstances. Genuine mistakes are therefore unavoidable and in our opinion should not be punished.

It has been well documented that an open reporting culture where we can learn from genuine mistakes actually improves safety over time. A culture determined to criminalise genuine mistakes has the opposite effect and safety levels decrease over time.



How then should accident investigations be used and how should the judicial system react to the information collected?

The answer has already been clearly defined by ICAO. This global body has been devising global aviation regulations since 1944. These are the regulations which must be adhered to in order to maintain a minimum acceptable standard. Annex 13 of their regulations sets out what is required.

**OBJECTIVE OF THE INVESTIGATION 3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.**

Aircraft accidents are tragic events the human cost is often enormous. Accidents also evoke strong emotions and often the need to apportion blame can affect sound judgement. This in turn can exert pressure on governments and judicial systems who then react in order to appear to be doing at least something. However we all need to give some thought to what we actually want to achieve. If revenge or retaliation is what we really seek, then prosecute. Criminalising individuals for genuine mistakes may offer short term satisfaction but the travelling public must also be prepared to accept more accidents as a result.

If however, as AEI believes, the vast majority would prefer to see fewer accidents then we must fully investigate what went wrong. This involves promoting an open culture approach where aviation professionals can speak without fear of prosecution in order for experts to be able to determine exactly what went wrong. Remove the fear of litigation and we will move one step nearer to an accident free industry. This will allow for the real goal of accident investigation, i.e. prevention, to be met. The benefits will be higher safety standards, less accidents and less human tragedy. AEI therefore urges politicians and regulators the world over to ensure their legislation fully supports the principles of ICAO Annex 13. Only then will we all be able to truly benefit from fewer accidents.

# ↔ Jubiläen ↔

## **10 Jahre Mitgliedschaft**

Klaus Dieter Bielefeld

## **15 Jahre Mitgliedschaft**

Ralf Radszuweit  
Michael Stich  
Neil McAuley

## **20 Jahre Mitgliedschaft**

Siegfried Friederich  
Anton Reischl  
Hans Hermann Troschel  
Wolfgang Mahling  
Georg Sikora  
Lothar Otto Sahr

## **25 Jahre Mitgliedschaft für unsere Gründungsmitglieder**

**Herbert Karich**  
**Arnold Maatz**

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

Thomas Becker  
*1. Vorsitzender*



# Internas



## Der amtierende Vorstand

<b>1. Vorsitzender</b>	Thomas Becker	<a href="mailto:thb@bpvl.de">thb@bpvl.de</a>
<b>2. Vorsitzender</b>	Stefan Wahl	
<b>Schatzmeister</b>	Werner Alvermann	<a href="mailto:WernerA@bpvl.de">WernerA@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>	Ulirch 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:gh@bpvl.de">gh@bpvl.de</a>
<b>AEI-Vertreter</b>	Norbert Beuing	<a href="mailto:nb@bpvl.de">nb@bpvl.de</a>

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.

Nach Aufnahme durch den Berufsverband erhalten Sie 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 ↖

## **Berufsstart: Lufthansa nimmt über 307 neue Auszubildende an Bord**

Über 307 junge Menschen werden 2009 ihre Ausbildung bei Lufthansa beginnen. Die Vielfalt an Ausbildungsmöglichkeiten im Lufthansa Konzern ist groß: 19 Ausbildungsgänge stehen zur Auswahl. Die Bandbreite reicht von Servicekauleuten im Luftverkehr über den Koch und die Köchin bis hin zu Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistungen. Den größten Anteil an Ausbildungsplätzen stellen allerdings die technischen Berufe wie Fluggerätemechaniker oder Elektroniker für luftfahrttechnische Systeme.

**Meinen Beitrag in der letzten Prüferinfo zur NfL II-05/009** hat unser Mitglied Heinz-Gerd Straatmann zum Anlass genommen uns auf unserer JHV in Köln einen Vortrag zum Thema NDI, hier speziell zu den Voraussetzungen und geforderten Ausbildungen, zu halten.

**Das Treffen zusammen mit dem BBAL beim LBA hat immer noch nicht stattgefunden**, da der BBAL sich trotz mehrfacher Schreiben nicht mehr hierzu gemeldet hat. Ich hatte selber ein längeres Gespräch mit Herrn Peter Bauer zu unseren Lizenzen. Den Inhalt hierzu hatte ich in Form des BPvL Newsletter 03-2009 an alle bekannten Mitglieder per E-Mail verschickt.

**Neue BPvL Aufkleber.** Pünktlich zu unserem Jubiläum sind die neuen BPvL Aufkleber fertig geworden. Zwei Aufkleber liegen dieser Ausgabe bei. Mehr davon gibt es bei unseren Treffen, bzw. auf Abruf.

## **Elektronisches Prüfbuch**

Wer hat ein elektronisches Prüfbuch und ist bereit dies dem BPvL und somit allen Mitgliedern zur Verfügung zu stellen? Eine Excel Datei wäre wohl das Geschickteste um die einzelnen Muster bzw. Prüfarten getrennt nach LuftPersV und Part-66 als Nachweis zur Verlängerung der Lizenz ausdrucken zu können.

## **JHV 2010**

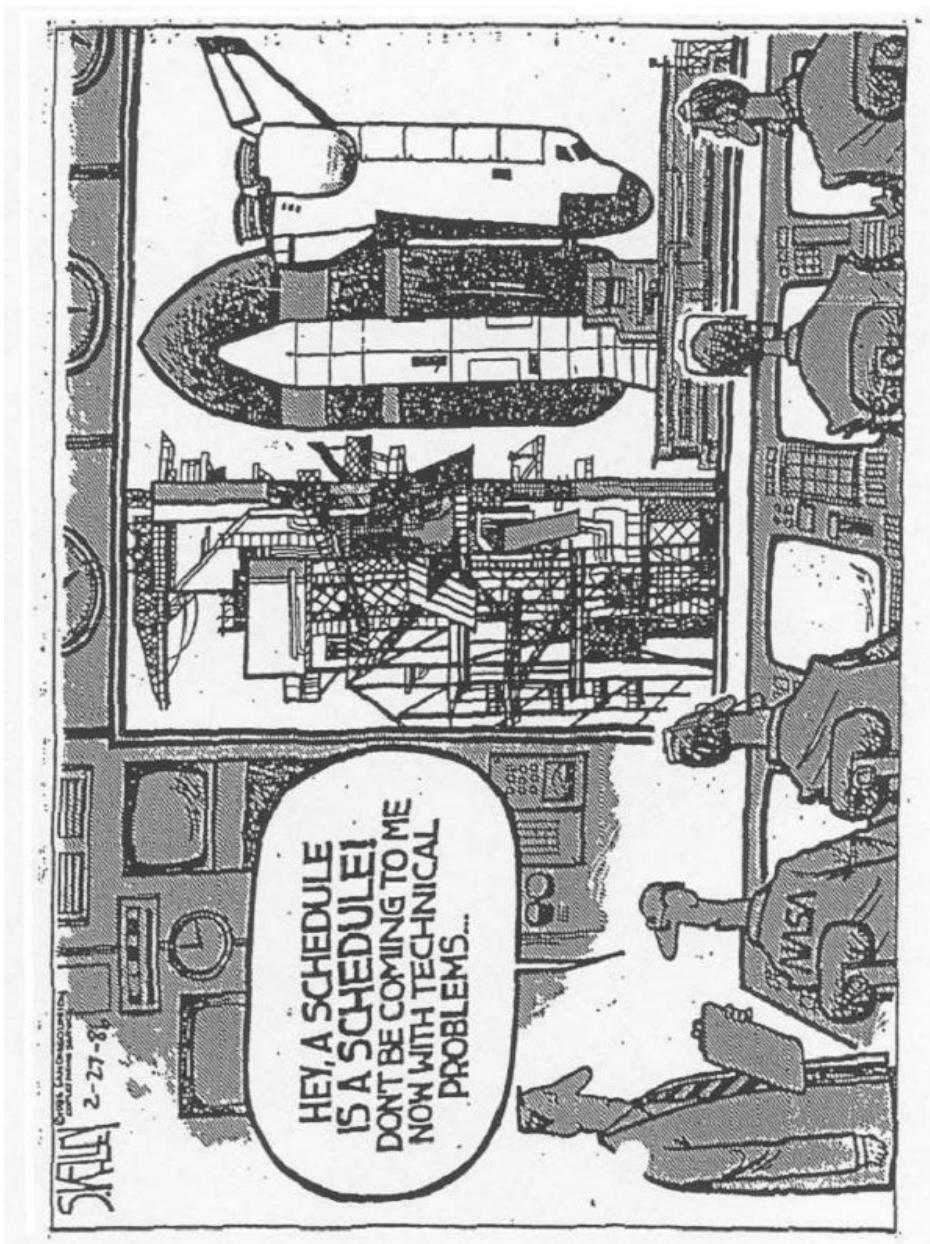
Turnusgemäß sollte die JHV 2010 im süddeutschen Raum stattfinden. Ich bitte um Vorschläge bzw. Angebote von Mitgliedern die sich am Austragungsort um ein entsprechendes Hotel kümmern können.

## **Offene Vorstandssitzung**

Die nächste offene Vorstandssitzung findet am 24.04.10 in Kassel statt. Hotel wird wieder der Schäferberg sein. Anmeldungen hierzu werden ab sofort angenommen.

THB

# ↻ Neulich ↻



### September 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				

23.- 26. September 2009  
 Jahreshauptversammlung des AEI,  
 in Varna, Bulgarien.

17. Oktober 2009  
 Jahreshauptversammlung und  
 25-Jahrfeier des BPvL  
 Details siehe Seite 05, 06 & 07.

### Oktober 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	

### November 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						

### Dezember 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			

### Januar 2010

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 2010  
 Redaktionsschluss  
 für die nächste  
 Prüfer Info 01-10

### Februar 2010

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