

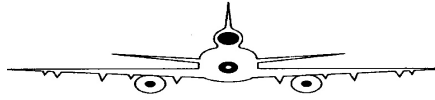
BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
03/09
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: Dezember 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

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL)



*Mitglied des AEI, Aircraft Engineers International
Im Silberloch 19, 77886 Lauf*

Inhaltsverzeichnis

⇒	Vorwort des 1. Vorsitzenden	S. 03
⇒	Protokoll der JHV 2009	S. 04
⇒	Ansprache zur 25-Jahrfeier des BPvL	S. 08
⇒	Arbeitsgruppe Lizenzen	S. 12
⇒	Neues vom LBA	S. 13
⇒	Infos vom AEI	S. 14
⇒	Neues von der EASA	S. 17
⇒	Part 66 und Part 147 EASA Workshop	S. 18
⇒	Prüferhaftpflichtversicherung	S. 20
⇒	Streichung aus der Mitgliederliste	S. 22
⇒	Internas	S. 23
⇒	Letzte Meldung	S. 26
⇒	Neulich	S. 27

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Thomas Becker => thb@bpvl.de
- Olaf Kielstein => oki@bpvl.de
- Holger Möhrke
- Thomas Graics
- Norbert Beuing => nb@bpvl.de

↪ Vorwort des 1. Vorsitzenden ↩

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Aus aktuellem Anlass haben wir uns dazu entschlossen dieses Jahr eine dritte Prüferinfo zu veröffentlichen. Einer der Gründe ist die Entwicklung im Bereich unserer Lizenzen die inzwischen für einige unserer Mitglieder teilweise bedrohliche Auswirkungen angenommen hat.

Um diesem Thema gerecht zu werden und unser weiteres Vorgehen zu koordinieren wurde eine Arbeitsgruppe gegründet die ihre Arbeit hierzu bereits aufgenommen hat. Informationen hierzu, verbunden mit dem Aufruf aktiv daran mitzuwirken findet ihr in dieser PI.

Da die Entwicklung bei den Grandfather Rights aber nicht nur Prüfer in Deutschland betrifft, hatte auch die EASA inzwischen reagiert und am 29.10.09 eine Konferenz in Köln abgehalten, auf der die Entwicklung bei den alten wie auch die neuen Lizenzen das Hauptthema war. Der BPvL war durch Norbert Boeing vertreten, der AEI hatte Fred Bruggeman entsandt. Es waren fast alle nationalen Behörden vertreten, leider hatte aber ausgerechnet das LBA keinen Vertreter nach Köln gesandt.

Wir hatten in Köln eine erfolgreiche und mit vielen Themen sehr lange aber auch interessante Jahreshauptversammlung. Der neue Leiter des Sachgebietes 22 Herr Jürgen Feldhoff hat sich in einer umfangreichen Diskussion unseren Fragen gestellt. Bei den fälligen Vorstandswahlen wurde mit Martin Gauding ein neuer zweiter Vorsitzender gewählt und Werner Alvermann hat nun offiziell das Amt des Schatzmeisters übernommen.

Das gleichzeitig angebotene Damenprogramm hat unseren Frauen so gut gefallen, dass sie beschlossen haben uns zukünftig zu den JHV begleiten zu wollen. Roswitha Wirtz, die schon in Köln das Damenprogramm betreut hat, hat angeboten sich auch in Zukunft um unsere Mädels zu kümmern.

Am Abend hatten wir in herrlichem Ambiente zusammen mit über 50 Mitgliedern und Gästen eine dem Anlass angemessene Feier zu unserem 25-jährigen Bestehen. Mit Vertretern vom BBAL, AEI und dem LBA war die Gästeliste genau auf uns zugeschnitten. Jeder, der an diesem Wochenende teilgenommen hat, war sich darüber einig, dass es sich wieder einmal gelohnt hat zu unserem Treffen zu kommen.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden des BPvL sowie deren Angehörigen ein schönes und vor allem ruhiges Weihnachtsfest und viel Erfolg im neuen Jahr.

Euer Thomas Becker

↩ **Protokoll der JHV 2009** ↪

Gekürzte Fassung des Sitzungsprotokolls zur JHV vom 17.10.2009 in Köln

der ungekürzte Bericht ist im Mitgliederbereich unserer Homepage veröffentlicht.

4 ; " O k v i n k g f g t " y c t g p " f g t " G k p n c f w p i " | w t "
ein Gast begrüßt werden.

Eröffnung und Begrüßung

Der Vorsitzende Thomas Becker begrüßt die anwesenden Mitglieder und eröffnet damit pünktlich um 10:00 Uhr die Jahreshauptversammlung 2009.

Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende stellt fest, dass gemäß der gültigen Satzung die Beschlussfähigkeit der Versammlung gegeben ist. Gerhard Kürten stellt sich als Wahlleiter und Christian Tank als zusätzlicher Stimmzähler für die anstehende Wahlen und Abstimmungen zur Verfügung.

Es folgt eine Schweigeminute für unser verstorbenes Mitglied Michael Runge.

Jahresbericht des Vorstandes

Jahresbericht des Vorstandes, vorgetragen von Thomas Becker.

* f g t " i g u c o v g " D g t k e j v " k u v " k o " O k v i n k g f g t

Kassenbericht 2008/2009

Werner Alvermann trägt den Kassenbericht vor. Er stellt fest, dass Ausgaben und Einnahmen ausgeglichen sind und es somit derzeit keine Möglichkeit gibt zusätzliche Rücklagen zu bilden.

Bericht der Rechnungsprüfer

Gerhard Kürten sprach dann für die Rechnungsprüfer, bescheinigte dem Schatzmeister gute Arbeit und empfahl diesen zu entlasten, was von der Versammlung einstimmig angenommen wurde.

Entlastung des Vorstandes

Der Wahlleiter Gerhard Kürten stellt den Antrag den Vorstand zu entlasten. Die fol-
i g p f g " q h h g p g p " C d u v k o o w p i " r g t " J c p f | g k e j
Enthaltungen die einstimmige Entlastung des Vorstandes. Der Wahlleiter dankte dem Vorstand nochmal für die hervorragende Arbeit im zurückliegenden Jahr.

Diskussion mit Herrn Feldhoff (LBA)

Herr Jürgen Feldhoff stellt sich kurz als Nachfolger von Frau Nikodem als Sachgebietsleiter T22 im LBA vor.

* f k g " i g u c o v g " F k u m w u u k q p " k u v " k o " O k v i n k g f

Vortrag Herr Heinz Straatmann

Vortrag vom unserem Mitglied Priv. Doz. Heinz-Gerd Straatmann zum Thema
š G k p f t k p i r t Ä h w p i " w p f " f k g " P h n " 2 7 1 4 2 2 ; õ

Einleitende Aussage von Heinz Straatmann:

š Y c u " k p " f g t " P h N " u v g j v " k u v " h c n u e j " w p f " k e

* f g t " i g u c o v g " X q t v t c i " k u v " k o " O k v i n k g f g t d

Bericht vom AEI Annual Congress in Varna

Norbert Beuing berichtet über den AEI Annual Congress in Varna, an dem er und der Vorsitzende Thomas Becker für den BPvL teilgenommen haben.

Dieses Jahr waren es nur 26 Teilnehmer, wohl auch wegen der schwierigen Verbindung nach Varna. Zusätzlich hatten einige Verbände nicht die finanziellen Mittel um Delegationen zu entsenden. Kernpunkt des Kongresses waren Regelverstöße der Europäischen Luftfahrtgesellschaften.

* g k p " c w u h Ä j t n k e j g t g t " D g t k e j v " | w o " C G K " E q

Ausrichtung des AEI Annual Congress 2010 in Hamburg

Hierzu gibt es im Moment nicht viel Neues. Der Termin steht fest, es ist der 22. 626. September 2010, der Ausrichtungsort ist Hamburg. Die Ausrichtung wird der BPvL in Zusammenarbeit mit der Vereinigung Luftfahrt, die ein Büro in Hamburg hat, übernehmen.

Vorstandswahlen

Vor Beginn der Wahl gibt der Vorsitzende Thomas Becker bekannt, dass der 2. Vorsitzende Stephan Wahl nicht wieder zur Wahl steht und spricht Ihm seinen Dank für die geleistete Arbeit für den Verein in der Vergangenheit aus.

Stephan Wahl spricht danach ein paar persönliche Worte in denen er zum Ausdruck bringt, dass im Fall unseren Lizenzen wohl nur der Klageweg bleibt weil man sonst wohl keine Chance hat. Er bringt weiter zum Ausdruck, dass wir nicht Konfliktbereit genug sind und die Zukunft es erfordert mit härteren Bandagen um unsere Rechte zu kämpfen.

Thomas Becker schlägt unser Mitglied Martin Gauding als Nachfolger von Stephan Wahl vor.

Thomas Becker wurde einstimmig als erster Vorsitzender wiedergewählt
Martin Gauding wurde einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt
Olaf Kielstein wurde einstimmig zum Schriftführer wiedergewählt
Werner Alvermann wurde einstimmig zum Schatzmeister gewählt

Die Gewählten nahmen die Wahl an. Der Wahlleiter gratuliert dem gewählten Vorstand und wünscht gutes Gelingen in der nächsten Amtszeit.

Wahl der Regionalvertreter

Hartmut Bartkus wurde einstimmig zum Regionalvertreter Nord wiedergewählt
Steffen Hermann wurde einstimmig zum Regionalvertreter Ost wiedergewählt
Gunter Hemmel wurde einstimmig zum Regionalvertreter Süd wiedergewählt
Ulrich Wirtz wurde einstimmig zum Regionalvertreter West wiedergewählt

Die Gewählten nahmen die Wahl an.

Verschiedenes

- ➔ Am Vorabend der JHV fand eine Vorstandssitzung statt, bei der entschieden wurde den Titel Schriftführer im Vorstand (Olaf Kielstein) in Sekretär abzuändern. Für diese Satzungsänderung ist eine 2/3 Mehrheit erforderlich. Die Satzungsänderung wurde von der Versammlung einstimmig angenommen.
- ➔ Der Entwurf zur neuen BPvL Homepage kann unter folgendem Link angesehen werden:

www.bpvl.de/v2
- ➔ Norbert Beuing regt an ein Statement an den AEI zu richten, mit der Aussage das wir den AEI bei den Bemühungen zur Einrichtung eines Europäischen Gerichtshofes und einer Europäischen Stelle für die Unfalluntersuchung unterstützen.
- ➔ Thomas Becker schlägt vor nach einem Rechtsanwalt als ersten Ansprechpartner für unsere Mitglieder zu suchen für den Fall das man in einen Flugunfall verwickelt wird.
- ➔ Aus den Reihen der Mitglieder kommt nochmal die Bitte, mit dem BBAL weiter den Kontakt zu suchen, um gemeinsam unsere Probleme bei den Lizenzen anzugehen.

- ➔ Bis zur nächsten Prüfer Info soll es neue Informationen zur Peschke Prüferhaftpflicht geben.
- ➔ Thomas Becker gibt die bereits feststehenden Termine für das Jahr 2010 bekannt.
- ➔ Thomas Becker macht den Vorschlag die JHV 2011 mit Hilfe und Unterstützung von unserem Mitglied Dieter Latus in Bückeburg stattfinden zu lassen.
- ➔ Thomas Becker gab den Ablauf der 25 Jahrfeier und die Namen der geladenen Gäste bekannt.
- ➔ Es startet erneut die Diskussion zum Thema Lizenzen óEASA óLBA.
- ➔ Es ist nicht klar ob der Verein selber klagen darf oder ob ein Mitglied als Person eine Musterklage einreichen sollte die dann vom Verein unterstützt wird, eventuell dann auch finanziell. Die gesamte Diskussion ist im Mitgliederbereich unserer Homepage veröffentlicht.
- ➔ Als Ergebnis dieser Diskussion wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Thema Lizenzen beschlossen. Es haben sich 4 Mitglieder zur Mitarbeit bereit erklärt. Die Arbeitsgruppe kann unter E-Mail ag-lizenzen@bpvl.de erreicht werden.

Schlusswort des Vorsitzenden

Um 17:45 schließt der Vorsitzende Thomas Becker die diesjährige Hauptversammlung.

gez. Holger Möhrke



↪ **Ansprache zur 25-Jahrfeier des BPvL** ↪

Für diejenigen, welche nicht die Möglichkeit hatten an der 25-Jahrfeier teilzunehmen, hier die Ansprache von unserem Vorsitzenden als Rückblick auf 25 Jahre BPvL.

Liebe Mitglieder, meine Damen, sehr verehrte Gäste

Ich darf Sie alle heute Abend alle recht herzlich zu unserer Feier anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Berufsverbandes Prüfer von Luftfahrtgerät begrüßen und freue mich, dass Sie so zahlreich erschienen sind.

Ganz besonders möchte ich unser Gründungs- und Ehrenmitglied und langjährigen 1. Vorsitzenden Herbert Karich mit seiner Gattin begrüßen. Auch seit der ersten Stunde dabei Arnold Maatz, der einige Jahre stellvertretender Vorsitzender war und immer noch dabei ist. Arnold kann aufgrund einer schweren Erkrankung leider heute nicht hier sein, lässt aber alle recht herzlich grüßen.

Des Weiteren begrüße ich als Gäste Herrn Hans-Peter Gomolzig als Vertreter des Bundesverbandes der Betriebe der allgemeinen Luftfahrt BBAL, Herrn Jürgen Feldhoff Leiter des Sachgebietes 22 im LBA Braunschweig und Fred Bruggeman Generalsekretär unseres Dachverbandes AEI.

Herr Beck vom LBA der uns über viele Jahre begleitet hat lässt sich entschuldigen, aber er hat für heute bereits einen anderen Termin angenommen. Er hat aber eine Grußbotschaft geschickt, die ich ihnen jetzt vorlesen möchte.

Ein Dank geht auch an den Karnevalsverein Blaue Funken und hier ganz besonders an Herrn Höhnerbach und seine fleißigen Helfer für die Organisation und die Überlassung dieser einmaligen Lokalität für unsere heutige Feier.

Warum Köln? Ganz einfach, am 05.10.1984 haben sich 9 Prüfer von Luftfahrtgerät hier in Köln zusammengefunden und den Prüferverein der allgemeinen Luftfahrt damals unter dem Namen **PVAL** gegründet. Dies war für uns Anlass auch unser Jubiläum hier zu feiern. Ich weiß nicht, ob Herbert, Arnold und ihre damaligen Kollegen erahnt haben, was einmal aus ihrem PVAL werden würde.

Es gab damals vielfältige Gründe einen Berufsverband zu gründen. Zum einen wurde auf europäischer Ebene die JAA ins Leben gerufen, zum Andern war es auch nötig gegenüber der nationalen Behörde einen Berufsverband zu haben, die die Interessen der Prüfer von Luftfahrtgerät vertreten konnte.

Der PVAL hatte sich auf die Fahne geschrieben die Sicherheit der Luftfahrt zu fördern, durch:

- Beratung der Luftfahrtbehörden des Bundes und der Länder
- Erreichen eines einheitlichen Standards bei der Ausbildung zum Prüfer von Luftfahrtgerät
- Die Vertretung der Prüfer gegenüber den Behörden und Betrieben
- Die Aufklärung der interessierten Öffentlichkeit über Probleme in der Luftfahrt soweit diese die uns vom Gesetz festgelegte Tätigkeit betreffen.

Hieran hat sich auch bis heute nichts geändert.

Der PVAL konnte in den ersten Jahren schon beachtliche Erfolge verzeichnen und die Angst vor der JAA mit der Absicht die persönlichen Lizenzen durch Firmeninterne Lizenzen zu ersetzen bescherte dem Verein viele neue Mitglieder.

Zahlreiche Berichte über den PVAL in der Tagespresse und in Fachzeitschriften machten den Verein schnell bekannt und er wurde gern gesehener Gesprächspartner bei den verschiedenen Behörden und anderen Verbänden. Neue Verordnungen und Gesetze in der Luftfahrt wurden uns vorab zur Stellungnahme übersandt, Probleme im Prüfwesen wurden zusammen mit uns erörtert und die Behörden schickten ihre Vertreter zu unseren Versammlungen.

Mit der Zeit wuchsen die Aufgaben und durch die fortschreitende Europäisierung war ein nationaler Verband alleine nicht mehr effizient genug. Die uns betreffenden Gesetze wurden nicht mehr in Bonn oder Braunschweig gemacht sondern bei der JAA. Aus diesem Grund haben wir uns 1989 dem Aircraft Engineer International **AEI** angeschlossen, der weltweiten Vereinigung von lizenziertem Prüfpersonal. Der AEI vertritt heute 41 Verbände aus über 30 Staaten rund um den Globus.

Als klar wurde, dass die Probleme der Prüfer in der allgemeinen Luftfahrt die gleichen waren wie die in der Großfliegerei wurde 1990 der Name in Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. **PVL** abgewandelt und weitere Mitglieder aus der Großfliegerei traten dem PVL bei.

Seit dem Beitritt zum AEI haben unsere Vertreter in den verschiedenen Gremien der JAA mitgearbeitet und als Konsequenz daraus durfte der PVL 1993 den AEI Annual Congress hier in der Nähe von Köln ausrichten. Dies zeigt welche Bedeutung dem PVL schon nach wenigen Jahren beigemessen wurde.

In den folgenden Jahren waren die neuen Regelungen der JAR 66, -145 und -147 unser Hauptarbeitsgebiet. Zusammen mit dem AEI und zahlreichen Verbänden ist es gelungen eine der Hauptforderungen der Industrie, nämlich das unabhängige Prüfwesen mit persönlichen Lizenzen abzuschaffen, zu verhindern. Alleine für diesen, nicht hoch genug zu bewertenden Erfolg, hat sich die Gründung des PVL gelohnt.

Ein weiterer Erfolg war der Abschluss eines Rahmenvertrages mit dem Versicherer Peschke um für unsere Mitglieder eine Haftpflichtversicherung anbieten zu können, die auch Schäden am geprüften Gerät selber mit abdeckt. Obwohl die Beiträge zu dieser Versicherung über den Verband erheblich reduziert sind, sind sie für viele leider nicht bezahlbar und es haben nur wenige Mitglieder die Möglichkeit genutzt und einen Vertrag abgeschlossen. Trotzdem verlängert Peschke den Rahmenvertrag noch jedes Jahr, bis heute.

Auf der JHV 1997 wurde beschlossen, dass der PVL in Zukunft als Berufsverband eingetragen werden soll. Seitdem kennt man uns unter dem Namen Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät **BPvL**.

Als Ende der Neuziger Jahre die Umschreibung der nationalen Lizenzen in JAA Lizenzen begannen und die ersten Certifying Staff ausgebildet wurden, reagierte der BPvL und öffnete sich ebenfalls für die neuen Kollegen. Im Jahre 2002 erhielt der Name Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät **BPvL** f g p " \ w u c v | " š w p f " E g t v k

Nachdem die meisten Schlachten aber geschlagen waren und sich die Prüfer wieder in Sicherheit fühlten, ebte das Interesse am BPvL langsam ab. Ein weiteres Problem war und ist noch heute die Überalterung der Mitglieder. Viele der damals sehr aktiven Mitglieder sind inzwischen im Ruhestand oder stehen kurz davor. Über die Jahre hat der Verband dadurch fast die Hälfte seiner Mitglieder eingebüßt. Es ist heute sehr schwer junge Prüfer von der Notwendigkeit eines Berufsverbandes zu überzeugen, wenn für alles nur noch knallharte Gegenleistungen erwartet werden.

Dies mag vielleicht auch daran liegen, dass sich viele junge Prüfer durch die Politikverdrossenheit in ihr Schicksal ergeben haben und nicht glauben an den neuen Gesetzen die heute in Brüssel gemacht werden etwas verändern zu können. Aber weit gefehlt, gerade heute haben wir mehr Möglichkeiten als früher. Im Gegensatz zu früher werden heute die Gesetze zwar in Brüssel verabschiedet, die Vorlagen hierzu kommen aber von der EASA, und genau hier ist unsere Chance etwas zu bewegen.

Fred Bruggeman kann es uns bestimmt bestätigen, wir haben zurzeit über 10 Mitglieder des AEI in den verschiedenen Arbeitsgruppen bei der EASA. Dort bringen wir massiv unsere Vorstellungen mit ein, und ich muss sagen wir tun dies auch sehr erfolgreich,

denn immer noch setzt die Industrie alles daran das unabhängige Prüfwesen durch firmeninterne Lizenzen zu ersetzen.

Wenn wir hier nicht aufpassen kann es uns irgendwann so gehen wie mit der Autobahngebühr. Irgendwann gibt es eine Mehrheit dafür und dann ist sie da, ich bin fest davon überzeugt, dass wir darauf nicht mehr lange warten müssen. Wenn wir bei unseren Lizenzen nicht ständig am Ball bleiben kann uns das Gleiche mit unseren unabhängigen Prüfwesen passieren. Dies wäre ein gravierender Rückschlag für die Sicherheit in der Luftfahrt, wenn wirtschaftliche Belange stärker berücksichtigt werden als sicherheitsrelevante.

Ich will aber heute Abend nicht den Teufel an die Wand malen indem ich die Horrorszenarien aufzeige, die passieren werden, wenn der Kommerz über die Vernunft siegt. Wir wollen heute Abend den Erfolg von 25-Jahren BPvL und damit auch ein bisschen uns selber feiern.

Herbert, Du kannst Stolz sein auf Deinen BPvL.

Ich danke für Eure Aufmerksamkeit und wünsche allen einen schönen Abend.

Thomas Becker



Thomas Becker (1. Vorsitzender)

Herbert Karich (Gründungsmitglied und langjähriger 1. Vorsitzender)

↩️ Arbeitsgruppe Lizenzen ↩️

Liebe Kollegen/ innen,

Wir haben in der Zwischenzeit einige Gedanken zu dem Thema zusammengetragen und möchten gerne noch einige Fakten in einer größeren Runde klären.

Ich bitte deshalb um Rückinfo per Email an ag-lizenzen@bpvl.de zu den nachstehenden Fragen:

1. Wer ist von der jetzigen Lizenzregelung betroffen, d.h. wer hatte einen Pauschaleintrag in seiner Lizenz und hat diesen oder auch Einzelmuster durch Änderung der Gruppenzugehörigkeit gem. ED Decision 2008/003 verloren?
2. Wer hat in dieser Richtung, mit welchem Ergebnis, etwas unternommen? z. B. Eintragung von Einzelmuster gemäß Stand zum Zeitpunkt der Umwandlung.

C w h " f g t " c m v w g n n g p " <http://www.dba.de/> f g u
[nn_61544/DE/TechnischesPersonal/Personal/
Technisches_Personal.html](http://www.dba.de/nn_61544/DE/TechnischesPersonal/Personal/Technisches_Personal.html) k u v " h q n i g p f g t " š Y k e
geführt.

Wichtiger Hinweis:

Nach den o.g. Stichtagen werden für die entsprechenden Luftfahrzeuge nur noch Lizenzen gemäß Anhang III zur Verordnung (EU) 2042/2003 (Teil-66) durch das Luftfahrt-Bundesamt ausgegeben. Eine Übertragung von Rechten aus einer Lizenz nach § 108 Abs. 1 (1) und (2) LuftPersV ("Prüfer von Luftfahrtgerät") in eine Teil-66-Lizenz kann auf Grundlage von Teil-66.A.70 in Verbindung mit Teil-66.B.300 und Teil-66.B.305 sowie dem Umwandlungsbericht des Luftfahrt Bundesamtes auch nach den Stichtagen durchgeführt werden, sofern die Lizenz gültig ist (Grandfather Rights). Dabei bleiben sämtliche Rechte der ursprünglichen Lizenz vollständig erhalten Diese wird bei Antragstellung eingezogen. Sämtliche Rechte werden in einer Teil-66-Lizenz, falls notwendig mit entsprechendem Anhang, dokumentiert.

m. E. ist damit alles gesagt, Aber vielleicht hat jemand noch weitere Hinweise auf die Zusicherung unser Grandfather Rights bzw. Erhalt der Prüflizenz in ihrem vollen Umfang.

3. Wer hat noch Unterlagen aus Vorträge, Seminare etc..., die uns die Grandfather Rights seitens der Behörde LBA zusichern (Text Grafik).
4. Wie reagieren Eure Betriebe, gibt es hier Reaktionen oder gar Unterstützung oder wurde vielleicht schon etwas unternommen.
5. Wer kennt einen guten, im Luftrecht und Europäischen Recht, versierten Rechtsanwalt?

Hinweis: Wir haben im Mitgliederbereich ein Diskussionsforum mit einer Download-Möglichkeit erstellt. In diesen Download Link werden wir alle bis dahin erfassten Dokumente einstellen. Ich bitte Euch aber, um dieses Forum nicht zu überlasten, die o.a. Fragen an die E-Mailadresse ag-lizenzen@bpvl.de | w " u g p f g p 0 " J k g t " m^{3/4} p p v " K j onswünsche aussprechen. Diese werden wir natürlich beachten!

Ich hoffe auf rege Rückmeldung und verbleibe mit kollegialem Gruß

Thomas Graics

↪ Neues vom LBA ↪

Neue Sachgebietsleitung ACAM

Unser Mitglied Marion Nikodem ist zur Sachgebietsleiterin ACAM ernannt worden. Unseren Glückwunsch hierzu.

Neue E-Mail Adressen

Das LBA hat im Sachgebiet T22 drei neue E-Mail Adressen eingerichtet. Sie dienen zur ersten Kontaktaufnahme für allgemeine Fragen, wenn der telefonische Kontakt durch Überlastung der Leitungen oder aus Zeitgründen nicht zustande kommt.

K p h q u " j k g t | w " c w h " f g t " N D C " J q o g r c i g

Thomas Becker

↗ Info´s vom AEI ↖



Bericht über den AEI 6Jahreskongress in Varna / Bulgarien

Vom 22.09.-26.09. dieses Jahres fand der Jahreskongress der AEI in Varna / Bulgarien statt. Als Delegierte des BPvL nahmen auch in diesem Jahre Thomas Becker und ich daran teil. Außer uns waren noch 26 Teilnehmer aus den verschiedenen Organisation der weltweit agierenden AEI (Aircraft Engineers International) vertreten, merklich weniger als auf dem letztjährigen Kongress in Malmö, Schweden. Gründe waren zum Teil die finanzielle Ausstattung der manchmal recht kleinen Mitgliedsorganisationen aber auch Visa-Probleme.

Neben vielen anderen Aspekten lagen die Kernpunkte dieses Kongresses in der zunehmenden Zahl von Regelverstößen von Luftfahrtunternehmen innerhalb der EASA und ein signifikanter Anstieg von Bemühungen von Airlines, betroffene Mitarbeiter bei Unfällen oder anderen Vorkommnissen dieser Art strafrechtlich zu belangen und zu kriminalisieren.

Ein weiterer Punkt war die durch eine Erhebung gewonnene Erkenntnis, dass etwa 94% aller Beanstandungen erst beim last inbound oder gar nicht in das Tech-Log eingetragen wird. Ein zum Teil fatales Verhalten, wie erst kürzlich der Absturz der Turkish Airline Maschine in Amsterdam gezeigt hat, bei dem offensichtlich ein seit längerer Zeit bekanntes Fehlverhalten der Radar-Altimeter nicht eingetragen und somit nicht in der Wartung behoben wurde. Man geht sogar davon aus, dass es bei bestimmten Operatoren interne Absprachen bzgl. dieses Eintragverhaltens gibt, um die täglichen Umläufe nicht durch lästige Maintenance-Actions

zu gefährden. Dieses Verhalten ist jedoch auch mittlerweile von der EASA und SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) erkannt worden und steht unter Beobachtung.

In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls festgestellt, dass es bei sehr vielen Airlines einen regelrechten MMEL-Missbrauch gibt, derart, dass häufig ohne die notwendige Fehleranalyse Fehler eingetragen werden nach dem Motto: Das sieht so aus wie in der MMEL angegeben. Dieses Fehlverhalten, dass die AEI ebenfalls anprangert, wurde durch das Präsidium der EASA schriftlich mitgeteilt.

Ein interessanter, aber bestürzender Vortrag von Flugkapitän Dr. Andreas Mateou berichtete über die Praxis mancher NAA's, Ermittlungsberichte von Flugunfalluntersuchungen an die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsbehörden zu geben, die diese Untersuchungsberichte (die immer namensneutral sind) als Grundlage für die Strafverfolgung nutzen, ohne eigene Ermittlungen, wie es das Strafrecht in allen EU-Staaten vorsieht und auch im klaren Widerspruch zu den Regularien des ICAO Annex 13 steht, durchzuführen. Als Beispiel gab er Griechenland an, dass in dieser Praxis wohl führend ist. Dr. Mateou erzählte in diesem Zusammenhang von dem Statement eines deutschen Flugkapitäns, im Falle einer Ausweichlandung wegen eines Incidents eher in der Türkei als in Griechenland zu landen. Im Vortrag wurden zahlreiche Vorfälle angeführt, bei denen Besatzungen, aber auch Engineers regelmäßig von den Strafverfolgungsbehörden unreflektiert angeklagt wurden. Als Ursache führte er an, dass, und wir wissen es alle, in allen Ländern zu wenige fachlich ausgebildete Rechtsanwälte, Staatsanwälte und Richter gibt.

Dr. Mateou schlägt vor, ähnlich wie es in der Reaktortechnik oder der Seefahrt mittlerweile üblich ist, einen Europäischen Gerichtshof für Luftfahrt einzurichten. Um doppelte Justizverfahren und Kompetenzgerangel, wie es beim Helios-Absturz für die Beteiligten sowohl in Zypern als auch in Griechenland gegeben hat, zu vermeiden, wäre die Errichtung einer EU-weiten Ermittlungsbehörde für die Luftfahrt nötig. Als Resümee aus dem Vortrag beschloss die Konferenz, für alle Mitglieder ein so genanntes

§ C h v g t " C e e k f g p v " O c p w c n ð " | w " g t u v g i
dern eine Handlungshilfe zur Hand zu geben.

Der zweite Vortrag des Kongresses wurde von Herrn Francois Janvier, Head of Standardization (EASA) gehalten. Nach einem allgemeinen Teil, in dem er über die Zusammenhänge des Europäischen Rechts und der Rechte der EASA sowie der Arbeitsweise seines Departements berichtete, ging er auf eine Anzahl von Schreiben ein, die der AEI an in gerichtet hat, bei denen es um Probleme bei der Umsetzung von EASA Regularien in einzelnen Mitgliedstaaten ging.

Im zweiten Teil seines Vortrages ging Herr Janvier auf die Probleme ein, die ihm seitens des AEI vorgetragen wurden. Ein Thema, dass schon lange auf der Agenda steht, ist die hohe Zahl offener Findings. Herr Janvier gestand ein, dass bis dato die EASA keine wirkliche Handhabe gegen NAA's hatte um bei nicht umgesetzten Findings aktiv zu werden. Seit 4 2 2 : " c d g t . " j c v " f k g " G C U C " Ä d g t " f k g
Zertifikate zu widerrufen.

Weitere Themen, zu denen Herr Janvier Stellung bezog, waren u.a. die großen Probleme die sich mit den Occurrence Reports ergeben. Dieses Thema hat aber die EASA aufgegriffen und es wird es intensiv verfolgen. In diesem Zusammenhang ist auch das SMS (Safety Messaging System) mittlerweile von der EASA aufgegriffen worden und befindet sich in Arbeit.

Ebenfalls sprach Herr Janvier den von der AEI beschriebenen Missbrauch f g t " š Q p g " Q h h ð " T g i w n k g t w p i " c p 0 " F k
unter bestimmten Voraussetzungen Techniker zur Unterstützung herangezogen werden können, die keine entsprechende Typenlizenz haben. Auch hier wird die EASA tätig werden.

G k p " y k e j v k i g t " R w p m v " k N g ç' t f x k u p' i u õ q . " " i
Lehrgänge komplett am Computer durchgeführt werden können, ohne direkte Lehrer Unterstützung, also keine Hörsaalsituation mehr. AEI lehnt diese Verfahren als alleinige Alternative ab, begrüßt dieses Verfahren je-

doch als unterstützende Komponente.

Trotz der relativ geringen Teilnehmerzahl wurde der Kongress von einer großen Fülle wichtiger Themen geprägt. Die AEI ist in den wichtigsten Arbeitsgruppen der EASA vertreten und prägt durch das ATAC (AEI Technical Affairs Committee) regelmäßig mit entsprechenden Kommentierungen der NPA's die Meinung der AEI. Die EASA hat mittlerweile die Effizienz dieser Organisation erkannt und schätzt deren Mitarbeit und das fachliche Know How hoch ein. Als Mitglied und durch die Delegierten hat der BPvL somit direkten Anteil und Einfluss auf das Geschehen in den Arbeitsgruppen. Darum sollte sich jeder mal überlegen, ob er nicht die Lust und die Zeit hat, sich in den EASA Workgroups mit einzubringen; es wäre falsch, wenn man der Industrie und den Airlines, die in erster Linie kostenorientiert agieren, dort das Feld überlässt.

Für weitere Fragen und Auskünfte stehen Thomas und ich gerne zur Verfügung.

Nochmals zur Erinnerung, im kommenden Jahr werden wir in Zusammenarbeit mit der VL (Vereinigung Luftfahrt) den AEI Kongress in Hamburg ausrichten. Helfende Hände sind gern gesehen.

Greven, im Dezember 2009
Norbert Beuing

Neues von der EASA

Neue EASA Decision zu unseren Lizenzen

F k g " G C U C " j c v " c o " 2 3 0 3 - 4 6 T y p e ; R ä t i n g s g " p g w g
C k t r n c p g u " c p f " J g n k e q r v g t u õ " c n u " G C

Die geänderten Mustereinträge können unter http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/Part66AML.php abgerufen werden.

Thomas Becker

↗ Part 66 und Part 147 EASA Workshop ↖

U v g n n v " G w e j " x q t " f k g " G C U C " n ® f v " | w
8 8 " w p f " R c t v " 3 6 9 ö " g k p " w p f " c n n g " i g
denn es muss heißen fast alle gehen hin. Die Behörde, unserer Behörde
die sich ja so für uns einsetzt, hoppla schon wieder ein Fehler, glänzt
durch Abwesenheit. Das nur mal um zu zeigen wie wichtig wir dem LBA
wirklich sind.

Nun aber ein kurzer Abriss über den Workshop mit folgenden Themen:

- CRD 2008-25 " ö D 5 " c p f " N " n k e g p e Für u " i
wen dieses Thema von Interesse ist, der sollte unbedingt die
Präsentation auf der EASA Seite lesen.
- CRD 2007-29 " ö D 3 " c p f " D 4 " r t k x k n g i
i t q w r " t c v k p i u " 8 8 0 2 2 ; ö " w p f " ö V

Das Wesentliche zuerst, mit der Einführung der neuen Regularien rechnet
die EASA mit Ende 2010. Ich möchte hier nicht den Workshop wiederge-
ben, sondern Euch auffordern die Präsentationen zu diesem Thema auf der
EASA Website zu lesen. Sie enthalten aus meiner Sicht wichtige Informa-
tion und Neuerungen, auch zum Themen unserer Lizenzerhaltung.
Deshalb hier nur ein paar Stichworte die in diesem Workshop gefallen
sind:

- Standardisation: N ® p i g " w p f " K p j c n v " x q p
ein und das selbe Modell mit einer Dauer zwischen 100 und
200 h:
- Poor Wording in 66.A.45d: TRT (type rating training) und
OJT (on the job training)

Nach diesem Workshop war mir dann auch schlagartig klar warum Herr
Feldhoff auf unserer Jahresversammlung gesagt hat, bevor wir einen neu-
en Prüfer ausbilden wollen, sollen wir uns mit dem LBA hierzu in Verbin-
dung setzen. Denn zu dem OJT gehört ein Ausbildungsplan, natürlich ge-
nehmigt vom LBA für den 145 Betrieb, der 50 % des Stoffes aus dem An-
hang II Part 66 abdeckt und von denen wieder 50% bereits vor den TRT

im 145 durchgeführt werden können.

Aber halt so einfach nun auch wieder nicht, es braucht natürlich wieder Fachpersonal (instructor, examiner, assessor, supervisor) und spezielle Dokumentation. Also, jeder der plant in seinem Betrieb in Zukunft neue Prüfer auszubilden, muss nicht nur mit längeren Lehrgangszeiten rechnen, sondern auch mit mehr Aufwand vor und nach dem Lehrgang im eigenen Betrieb. Genaueres lest bitte in den Präsentationen.

Was gibt es zum Thema: Type and group ratings:

Der Appendix I to AMC to Part 66 soll einfacher werden:

- ➔ Group I *All complex motor-powered aircraft and those non complex motor-powered aircraft requiring an individuell type rating!*
- ➔ Group II *Aircraft other than group I in the following sup-groups*
 - Supgroup 2a *single turbine propeller aeroplanes*
 - Supgroup 2b *single turbine helicopter*
 - Supgroup 2c *single piston helicopters*
- ➔ Group III *piston engine aeroplanes (other than group I)*

Und auch der letzte Teil B1 und B2 privileges gibt einige wichtige Neuerungen.

- Erneuerter AMC § 66.A.20(a) und GM §
- Electrical system und enthaltene Arbeiten
- Avionic system
- Simple test
- H \tilde{A} t " D 3 " š T g r n c e g o g p v " q h " N T W ø u ö " u { u v g o u ö
- Appendix I, II und III werden geändert in Training level und Examination

Also nochmal die Empfehlung lest die Präsentationen .

H.Möhrke

In diesem Fall, ein B1 / C / NP1 Certifying Staff,

f g t " u v ® p f k i " c p " f g p " p g w g p " T

↔ Prüferhaftpflichtversicherung ↔

Peschke Luftfahrtversicherung

Der BPvL hatte 1994 über das Versicherungsbüro Peschke einen Rahmenvertrag mit der Allianz über eine vergünstigte Prüferhaftpflichtversicherung für unsere Mitglieder abgeschlossen. Anlass damals war ein Flugzwischenfall, der durch einen Einbaufehler bei einer Avioniknachrüstung verursacht worden ist. Der Prüfer hatte nicht bemerkt, dass das nachgerüstete Gerät das Steuerhorn blockiert hat. Anfangs war das Interesse der Mitglieder groß und selbst einige Firmen haben damals ihre Prüfer über diesen Vertrag abgesichert. In den letzten Jahren ist das Interesse an der Versicherung allerdings gesunken, obwohl das Risiko einmal für einen Schaden aufkommen zu müssen eher gestiegen ist, vor allem wenn man die heutige Klagewut unserer Kunden berücksichtigt. Trotzdem wurde der Vertrag von Peschke jedes Jahr weiter verlängert.

Der generelle Vorteil im Bereich unseres Rahmenvertrages liegt in der Möglichkeit, das zu überprüfende Luftfahrzeug in den Versicherungsumfang mit einzuschließen óSiehe unten angeführte Schadensbeispiele.

Ein normaler Wartungsbetrieb hat in der Regel eine Produkthaftpflichtversicherung zur Absicherung eventueller Ansprüche gegen die Werft aus einer fehlerhaften Produktleistung. Diese Haftung ergibt sich aber erst **nach** Übergabe der Maschinen an Halter / Auftraggeber.

Größere Betriebe verfügen weiterhin in der Regel über eine Obhutshaftpflicht / Werkstattkasko Versicherung zur Abdeckung eventueller Forderung gegen den Betrieb aus Unfall und Fehler beim Handling des fremden Fluggerätes. Darin enthalten ist dann oftmals auch die Haftung des Prüfers - jedoch mit den bekannten

Dass es immer wieder Fälle gibt, in denen die Versicherung für unsere versicherten Mitglieder eingesprungen ist, sollen die nachfolgenden Beispiele zeigen, die uns das Versicherungsbüro Peschke zur Verfügung gestellt hat.

- Avionic Überprüfung an / in einem Motorsegler, Prüfer ist unachtsam, die J c w d g " y k t f " d g u e j ® f k i v " w p f " d t k e j v 0

- Avionic / Höhenmesser / Statik Überprüfung. Fehler bei der Prüfmontage und dadurch verursachter plötzlicher Druckabfall. Schaden an den
\$ d g v g k n k i v g p \$ " I g t @ v g p " t g i w n k g t v " o
- Avionic / zur Höhenmesserprüfung musste ein weiteres Gerät im Panel gelöst werden, was sich während der Arbeit / Prüfung in "Richtung Boden
x g t c d u e j k g f g v g \$ 0 " T g r c t c v w t d g v g k n k
- Avionic / Ausbau EGPWS usw. Nicht reparable Beschädigung der PIC Frontscheibe einer 2-mot. Austausch- Reparaturbeteiligung reguliert mit
i w v g p " 3 6 0 2 2 2 p
- Überprüfung eines elektrisch gesteuerten Bugfahrwerks. Falscher Schalter umgelegt durch den helfenden Lehrling. Prop hat an den Boden "geklopft", Beteiligung an Überprüfung und Reparatur von Prop und Motor

Ich hoffe der kurze Ausflug in die Praxis hat gezeigt, dass der laufende Kontrakt für die Prüfer, vor Allem in kleineren und mittleren Betrieben, durchaus seine Berechtigung hat und mehr als nur einmal auch hilfreich war.

Auch wenn die aufgeführten Beispiele überwiegend den Bereich Avionik betreffen, es sind alle Prüferklassen (1 bis 5) versicherbar. Die neue Berufsbezeichnung p w p i " š E g t v k h { k p i " U v c h h õ " k u v " j k g t d g k Versicherung mit abgedeckt.

Da es sich bei unserer Versicherung über eine für die allgemeine Luftfahrt handelt, deckt der Vertrag den großen Bereich vom Fallschirm und Gurte über Cessna 210 bis zur Elektronik in einem Turbinenflugzeug ab, Großflieger von z.B. Boeing und Airbus sind dabei nicht versicherbar.

Weitere Informationen und Anträge zur Versicherung gibt es über den Vorstand.

Thomas Becker



↗ **Streichung aus der Mitgliederliste** ↖

Folgende Mitglieder sind gemäß der Vorstandsbeschlüsse vom 16.05.2009 und 16.10.2009 von der Mitgliederliste des BPvL gestrichen worden:

Herr Johan Baier
Herr Thomas Becker
Herr Udo Dusemund
Herr Hans-Jörg Fricke
Herr Manfred Hohls
Herr Thomas Garbe
Herr Hans-Jörg Petscher
Herr Walter Schabinger

Der Vorstand





Internas



Der amtierende Vorstand

1. Vorsitzender	Thomas Becker	thb@bpvl.de
2. Vorsitzender	Martin Gauding	mgauding@bpvl.de
Schatzmeister	Werner Alvermann	wenera@bpvl.de
Sekretär	Olaf Kielstein	oki@bpvl.de

Die amtierenden AEI und Regionalvertreter

AEI-Vertreter	Norbert Beuing	nb@bpvl.de
Nord	Hartmut Bartkus	hbartkus@aol.com
West	Ulrich Wirtz	uli@bpvl.de
Ost	Steffen Herrmann	steffen@bpvl.de
Süd	Gunter Hemmel	gh@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 €

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 ↩

Elektronisches Prüfbuch

C w h " f g p " n g v | v g p " C w h t w h " j k g t " i c d " g u
noch einmal. 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.

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.

JHV 2010

Die nächste JHV findet am 16.10.2010 im Bereich Memmingen statt. Unser Mitglied Peter Breitenbach hat sich bereit erklärt die JHV zu organisieren. Da sich unsere Damen dafür ausgesprochen haben uns zukünftig zu begleiten, planen wir hier mit zwei Übernachtungen. Anreise Freitagabend, Abreise Sonntagmorgen.

EU will Flüssigkeitsverbot aufheben

In Brüssel hat der EU-Regelungsausschuss der Mitgliedsstaaten einen Vorschlag der EU-Kommission zur Aufhebung des Flüssigkeitsverbots angenommen. Danach soll das Flüssigkeitsverbot in zwei Stufen fallen. Zunächst sollen Transferpassagiere aus Nicht-EU-Staaten ab dem 29. April 2011 ihre Flüssigkeiten mitnehmen dürfen. Im zweiten Schritt soll ab dem 29. April 2013 das Flüssigkeitsverbot komplett aufgehoben werden.

Erstes Upgrade einer DA42NG erfolgreich fertig gestellt

Diamond Aircraft hat das erste Upgrade einer DA42 New Generation für die spanische Flugschule CESDA erfolgreich fertig gestellt wurde. Während des Programms wurde die beiden TAE Dieselmotoren ausgetauscht und gegen zwei neue Diesel Austro Engines (AE300) ersetzt.

Thomas Becker

↗ Neulich ↖

Why static tests are very important...



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

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

März 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				

April 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		

Aero-Friedrichshafen
8.Apr. ô 11.Apr. 2009

š q h h g p g u õ " X q t u v c p f u
24. Apr. ab 15:00
Hotel Schäferberg, Kassel

Mai 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						