

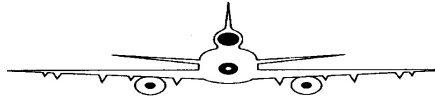
BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e. V.

Prüfer Info
01/10
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: April 2010

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
⇒	Einladung zur offenen Vorstandssitzung	S. 05
⇒	Ehrenkodex für Prüfer / Certifying Staff	S. 06
⇒	Neues vom AEI	S. 07
⇒	Schildbürgerstreich des LBA	S. 08
⇒	Neues vom LBA	S. 09
⇒	Info vom AEI	S. 10
⇒	Info B2 Lizenzen	S. 16
⇒	AG Lizenzen beendet	S. 16
⇒	Neue Homepage aktiviert	S. 17
⇒	Jahresbeitrag und Zahlungsmoral	S. 18
⇒	EASA PAD 10-010	S. 19
⇒	Steckbrief 2. Vorsitzender M.Gauding	S. 20
⇒	Prüferstammtisch	S. 21
⇒	Mitglieder gesucht	S. 21
⇒	Jubiläen	S. 22
⇒	Internas	S. 23
⇒	Letzte Meldung	S. 26
⇒	Neulich	S. 27

Impressum

Unsere Autoren und Ihre Emailadressen

- Thomas Becker => thb@bpvl.de => THB
- Olaf Kielstein => oki@bpvl.de => OKI

✈️ Vorwort des 1. Vorsitzenden ✈️

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde,

Die Wirtschaftskrise hat auch die allgemeine Luftfahrt hart getroffen und viele Halter haben ihre Lfz. ins Ausland verkauft oder zumindest ihre Flugstunden eingeschränkt. Diejenigen, die es sich trotzdem noch leisten können werden jetzt nach einem langen Winter ihre Flieger wieder für den Sommerflugbetrieb herrichten, dies bedeutet jede Menge Arbeit und einen kleinen Aufschwung für einige von uns.

Viele Piloten werden aber auch die Werkstätten meiden und ihr Glück mit der „Pilot Owner Maintenance“ versuchen. Problematisch wird es aber dann, wenn die Verlängerung des ARC ansteht. Wer es sich als Betrieb leisten kann, verzichtet gerne auf diese Kunden, bedeuten Sie doch meist nur Ärger durch überdurchschnittlichen Zeitaufwand aufgrund fehlender Nachweise für die eigene Wartung, die hierbei verwendeten Materialien und falsch oder gar nicht durchgeführte notwendige Arbeiten. An die fehlenden Nachweise über AD's, LTA's, Bulletins und Änderungen für die Überwachung der Lufttüchtigkeit hat man sich bei diesen Kunden schon fast gewöhnt. Endlose Diskussionen und am Ende Rechnungen die nicht bezahlt werden können gehören mittlerweile auch zur Normalität.

Leider gibt es immer noch keine Statistik über Flugunfälle oder Zwischenfälle die ihre Ursache in falscher oder fehlender Pilot Owner Maintenance haben. Meist enden diese recht unspektakulär als Dreizeiler in der Tageszeitung oder unter der Rubrik Todesanzeigen.

Aber auch gewerbliche Unternehmen haben inzwischen eine Möglichkeit erkannt, die Verlängerung des ARC nicht mehr bei einer CAMO+ durchführen lassen zu müssen. Der Part M sieht nämlich die Möglichkeit vor, dass die CAMO in einem Luftfahrtunternehmen das ARC für die eigenen Lfz. selber verlängern darf. Schade, als die EASA diese Möglichkeit geschaffen hat ist sie sicherlich davon ausgegangen, dass

die jeweiligen nationalen Behörden hierbei den Unternehmen auch auf die Finger schauen. Leider ist das aber nicht immer so.

Mir ist zumindest ein Fall bekannt, indem ein Mitarbeiter in einem Luftfahrtunternehmen die ARC an den eigenen Lfz. verlängert, ohne hierfür eine dokumentierte Nachprüfung zu machen. Kann er auch nicht, denn er weiß überhaupt nicht was er dabei zu machen hat. Er hat weder die hierfür notwendigen Formulare, noch sind für seine Lfz. entsprechende Übersichtslisten angelegt worden. Er verlässt sich hierbei weiterhin auf seine Part-145 Betriebe, die werden sich schon melden wenn etwas zu machen ist (O-Ton Kunde). Es gibt aber auch andere, die die Verantwortung aus eben diesen Gründen scheuen und diese Arbeit lieber in die Hände von Profis legen, zum Glück.

In der Hoffnung auf ein erfolgreiches und unfallfreies Jahr grüße ich alle Mitglieder



Euer Thomas Becker
1. Vorsitzender

↪ **Einladung zur offenen Vorstandssitzung 2010** ↩

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur „offenen Vorstandssitzung“ am

Samstag den 24. April 2010

ein. Beginn ist um 15:00 Uhr.
Veranstaltungsort ist wieder das bekannte:

**Waldhotel Schäferberg
Wilhelmsthalerstr. 14
34314 Espenau bei Kassel**

Unter der Internetadresse <http://www.waldhotel-schaeferberg.de> ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Da wir wieder einen Sonderpreis für die Übernachtung ausgehandelt haben, erfolgt die Buchung über unseren ersten Vorsitzenden Thomas Becker, vorzugsweise per Fax oder E-Mail. Bitte rechtzeitig melden, da wir nur ein begrenztes Kontingent an Zimmern zur Verfügung haben und sich bereits mehrere Mitglieder angemeldet haben.

THB

↪ Ehrenkodex für Prüfer / CS ? ↩

Zahlreiche Beispiele aus der Praxis zeigen leider immer wieder, dass auch altgediente Prüfer es mit den Vorschriften nicht so genau nehmen. Der Prüfer / Certifying Staff übt aber im Instandhaltungsbetrieb eine Vorbildfunktion aus. Dies setzt aber natürlich voraus, dass er sich selbst auch an bestehende Verordnungen hält, Reparaturen korrekt ausführt und evtl. begangene Fehler erkennt und wenn er darauf hingewiesen wird auch zugibt.

Es ist sicherlich schwer, Fehler der letzten Jahre bei jeder Jahresnachprüfung (Airworthiness Review) immer wieder aufs Neue vertuschen zu müssen, einfacher wäre es sicherlich einen alten Fehler als solchen auch einzugestehen und zu beheben, auch auf die Gefahr hin, dass der Kunde nicht mehr wiederkommt.

Es ist falsch verstandene Loyalität dem Arbeitgeber gegenüber, nur um einen Kunden mit Macht zu halten ein nicht lufttüchtiges Lfz. frei zu geben in der Hoffnung, dass nichts passiert. Es gibt leider auch genug Beispiele, wo das nicht geklappt hat und der vermeintlich gute Kunde den Prüfer später mit Regressforderungen vor Gericht gezogen hat.

Es gibt beim AEI einen Ehrenkodex für den AMC, ein Kodex in Versform der auf den ersten Blick vielleicht etwas Kitschiges an sich hat. Ich möchte nicht so weit gehen so etwas auch für den Prüfer zu dichten, aber wir sollten uns bei manchen unserer täglichen Aktionen selber fragen, ob andere Prüfer meine Entscheidung auch so mittragen würden. In vielen Fällen hilft ein Gespräch unter Kollegen um eine einmal gefasste Entscheidung evtl. noch einmal zu überdenken. Vor allem die Älteren unter uns sollten sich nicht scheuen auch einmal die Meinung eines jüngeren Kollegen anzuhören. Nicht immer heißt wenig Erfahrung auch gleich wenig Ahnung.

THB

↗ **Neues vom AEI** ↖

ICAO Conference vom 01. – 04.03.2010

Unser AEI Generalsekretär Fred Bruggeman war Anfang März in Montreal zu einer ICAO Conference mit dem Thema „Next Generation of Aviation Professionals“. Hierzu hat er eine interessante Zusammenfassung erstellt, die ihr ab Seite 10 lesen könnt. Das Thema wird auch auf unserem diesjährigen AEI Annual Congress in Hamburg mit auf der Tagesordnung stehen. Das Thema wird auf unserem diesjährigen AEI Annual Congress in Hamburg auf der Tagesordnung stehen.

Es geht hierbei hauptsächlich um die sinkende Zahl von technischem Personal und wie dem bei gleichzeitigem Anstieg des Bedarfes begegnet werden kann. Erste Hinweise hierzu deuten auf eine Reduzierung der Anforderungen und Vereinfachung der Zulassungsvoraussetzungen hin. Dies würde gleichzeitig negative Auswirkungen auf die Luftsicherheit haben. Wir werden dieses zusammen mit dem AEI aufmerksam verfolgen und uns wo nötig frühzeitig mit einbringen.

AEI Workshop in London

Der AEI wird am 20.04.10 in London einen eintägigen Workshop ausrichten. Hierzu hat er Vertreter der Vorstände der Mitgliedsverbände eingeladen. Unser Sekretär Olaf Kielstein hat diesen langen Arbeitstag auf sich genommen und wird im Namen des BPvL daran teilnehmen. Einziges Thema wird die zukünftige Strategieausrichtung des AEI für die nächsten Jahre in Bezug auf das Verhalten der Luftfahrtindustrie bei der Auslegung der EASA Regularien sein. Wir wollen hier die nächsten Schritte festlegen, um unsere erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre weiterzuführen. Olaf wird uns auf unserer offenen Vorstandssitzung am 24.04. über die Ergebnisse unterrichten.

THB

↪ Schildbürgerstreich des LBA ↩

Ende letzten Jahres wurden wir vom BBAL darüber informiert, dass die Außenstelle Düsseldorf einen Part-145 Betrieb mit einer unglaublichen Forderung konfrontiert hat.

Zitat:

„Teil 66 – B1 Certifying Staff sind seit dem 01. April 2009 nicht mehr berechtigt Flugzeuge mit einem MTOW unter 1000 kg freizugeben. Flugzeuge unter 1000 kg dürfen demnach nur noch von Certifying Staff mit einem Prüfer Klasse 1 oder Klasse 2 Hintergrund (NP-Eintrag) freigegeben werden. Flugzeuge über 1000 kg dürfen weiterhin von Teil 66 – B1 Certifying Staff freigegeben werden. Segelflugzeuge, Motorsegler und VLA Flugzeuge bis 750 kg dürfen nur von Prüfern mit einer Klasse 3 Lizenz (inklusive VLA bis 750 kg) freigegeben werden“.

Das LBA begründete diese Sichtweise mit der Einführung der ELA 1 Flugzeugkategorie im Rahmen der Teil M Revision 1056 und der Tatsache, dass es derzeit keine Ausbildungsrichtlinien für diese ELA 1 Certifying Staff gibt. Entsprechend greife hier die EASA Vorgabe – wenn etwas von der EASA nicht geregelt ist - gelten die nationalen Vorschriften.

Zitat Ende

Hätte das LBA mit seiner Auffassung Recht, hätte dies u. a. bedeutet, dass:

- ➔ alle betroffenen Flugzeuge die seit dem 01.04.2009 von einem B1 Certifying Staff ohne NP Eintrag in seiner Lizenz freigegeben wurden luftuntüchtig wären, und
- ➔ diese Flugzeuge von einem B1 Certifying Staff mit NP Eintrag für diese Flugzeuge vor dem nächsten Flug nachzuprüfen sind.

Zu diesem Vorgang haben wir in einem Schreiben an den BBAL unterstützend Stellung genommen. Das Schreiben kann im Mitgliederbereich unserer Homepage heruntergeladen werden.

Die besagte Entscheidung wurde Ende Januar nach massivem Einspruch durch den BBAL, vom LBA wieder zurückgezogen.

THB



↪ Neues vom LBA ↪

LBA Kommentar zur EASA PAD 10-010

Auch das LBA hat die EASA PAD zum Thema Gurte kommentiert. Der Kommentar kann auf der LBA Homepage nachgelesen werden.

Formulare aktualisiert

Einige Antragsformulare für die Bearbeitung unserer Part-66 Lizenzen sind letztmalig am 16.02.2010 vom LBA überarbeitet worden. Leider sind es diesmal nur noch PDF-Files die am Computer nur noch mit der entsprechenden Adobe Software bearbeitet werden können. Dokumente mit Formularfeldern hätten uns das Ausfüllen erheblich erleichtert. Infos hierzu auf der LBA Homepage unter „technisches Personal“.

THB

↗ Info 's vom AEI ↖



Bericht von Fred Bruggeman, vom
ICAO Workshop vom 01-04 März 2010 in Montreal

We discussed the new view on how we should train future professionals for aviation work. Focusing on Pilots/ Engineering and maintenance staff /Air traffic controllers etc. preliminary. New structure of Pilots licenses for the multicrew operation instead of the basic training for single pilots as is done today. Competency for inspectors, instructors and examiners.

Presentation BY FAA on training needs and standards and the way they see and have changed their training in house of FAA.

I will try to ask how I should translated this system into a financially stressed maintenance organization where the most important focus is to create maximum flexibility, Cheapest raining, How to avoid the authorities to criticizes the organization and how I can avoid audits on those significant area that could shut down my organization.

It did not tell me anything on how to get students interested in Engineering and Maintenance, shift work, dirty work. How to select beforehand if someone has the competency, but also the right attitude to work in a safety sensitive environment where most of what you have to face is not something you are trained for specifically but you have to act. I have asked the questions but did not receive the right answers.

DGAC presentation. View on the French Approach where also a lot of regulation is requested to create flexibility.

Discussion of the Annex 1 Personal License by ICAO. ITQI (run through IATA) will have influence on the Annex 1 where it considers competency based Aircraft Maintenance technician. New chapter in Annex 1 for AMT / mechanics Target Dec. 31 2010 Competency units, Elements and performance criteria. And Examples of training objectives. In this changes also a number of other aviation professional are mentioned such as ATC staff, Dispatchers Medical examiners etc.

Presentation Henk Schaeffer Boeing

This is in line with AEI view on for instance EASA 21.039 minimum duration of training as well as update the present regulation to included new technologies. Looking at the expected growth of aviation and the increasing average age of the AMT or Mechanic/Engineer. In the US 53 in the EU over 40.

Some slides that are of our interest The hypelink is the full presentation, below some slides.



Magnitude of the Shortages

- Airlines will need 25,000 new aircraft in the next 20 years in addition to the 17,000 existing commercial aircraft. (AET&M, 2008)
- Studies show that we will need 480,000 new aviation technicians by 2026. (Boeing T&FS 2009)
- Average age of aircraft maintenance engineer/ technician/engineer in Europe is 40, and in the US, its 53 years of age. (Aviation Week, 2008)
- In 2017 the aviation personnel shortage in Canada will be equal to the 2008 Canadian aviation workforce. (NGAP Roundtable, 2009)

Current Challenges

- New aircraft require new skills and knowledge
- Lack of harmonization in global regulations
- Global initiatives to update regulation/guidelines
- Any solution must involve an integrated solution involving industry (OEMs, Airlines and MROs) and the regulators.



Specialty Training

- Advanced Composite repair
 - ATA 104 update
 - Is regulatory involvement required?
- Fiber Optic Training
- Aviation IT/Database Infrastructure



www.boeing.com

These show that whatever the crisis creates as slow down the long term view is positive regarding growth.

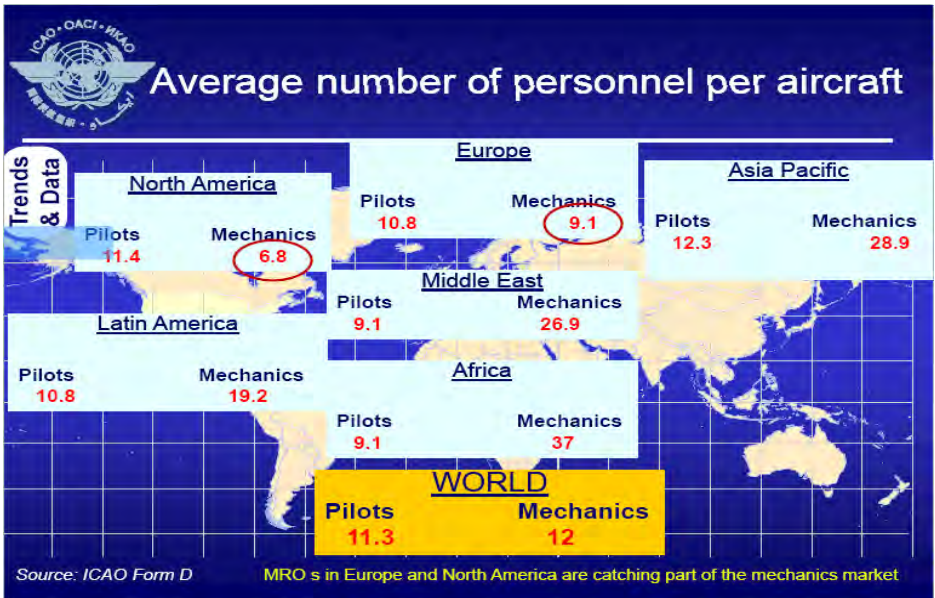
Include the Airbus Mr. Beaulieu presentation where the old fashion way of training is extended to included better use of the available systems, interrelation with other Pilots, MCC, but also the use of the available systems etc and the attitude of the student.

Download the ITQI repor Where a lot of supporting data is collected where it becomes very clear what the problems are, what obstacles needs to be conquered and which path there are available as solutions. In short the problems is increasing every year and it might benefit the existing engineers if we are able to prevent that the training needs are not undermined and the way the work is done is not shifted to low paid, unqualified staff with the related safety risks this will bring.

Start of the Actual conference by the Director of ICAO as well as IATA who expressed their concerns with the present situation of the foreseeable shortage of professional aviation staff and they committed themselves to work together to ensure that this shortage will not hamper future development by trying to create an environment where young people get the training, conditions and future prospects to enter our industry.

A large number of presentations was shown supporting the general view of upcoming shortage. Interesting is the presentation by ICAO Ms Teyssier.

Some slides that are of our interest The hypelink is the full presentation, below some slides on the next page.



Afternoon part. Several useful presentations with data that support our initial ideas about the shortage predicted. We have to think as unions or associations on how to use this information to strengthen our position and uphold our conditions financial and otherwise or better them.

Question by AEI Problem of the shortage of engineers and pilots is by the shortsighted managements of today s airlines where the decision horizon is limited by the bean counters to a max of 12 month that cut every long term investing in training while most training professionals here know that you need much more time to train pilots and especially engineers. With every crisis the apprenticeship are the first to go. How can we change this behavior since if this is not changed the problem will grow until we have brand-new airplanes waiting on the ramp of the airports for pilots and engineers to make them fly? The question was answered however again here management did not accept responsibility, what s New? They blamed the market and the competition but although that has influences it says nothing on how to invest long term.

Next presentation was about the air traffic controllers and airport management and of no interest to AEI.

Interesting presentations were given by the EAMTC European Aviation maintenance technician committee. Much could be learned since they addressed that part of the problem is that our profession is no longer “sexy” it has a dirty, greasy, hard outlook and unless we change that not always correct image it remains difficult to interest young professionals. In addition the new work force is different from the old. It wants flexibility, needs that go along with today's lifestyle. Action Fred Bruggeman to include the presentation in this report.

Presently we have seen entire classes of finish trainees from aviation colleges leave the industry to more attractive industry. If looking at the output of schools and the way schools select new students a lot has to change. Background check, attitude, aptitude are as important as percentage of exam results of students in selecting the right student to survive training and stage periods and find a satisfying job in Aviation.

The shortage of engineers and pilots is at present a regional problem for Europe and North America since here the other possibilities in attractive jobs is a certainty while in India, China of the Pacific this is not a serious problem (yet). In addition the prognoses show a major shift in aviation toward In my view we should see if we can have an discussion at AEI Annual Congress where we might discuss what our approach should be internationally.

<http://www.icao.int/NGAP/> This is the link to more presentations

Sincerely Yours,



Fred Bruggeman
Secretary General
Aircraft Engineers International

↪ Info B2 Lizenzen ↩

Änderungen bei den Voraussetzungen für B2 Lizenzen

Die Praxis der EASA die Mustereinträge und die geforderte Ausbildung für B2 denen der B1 gleichzustellen entspricht zumindest für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und in Teilen auch denen der Großfliegerei nicht der Realität.

Wir wollen versuchen hier Abhilfe zu schaffen um diese Vorgehensweise der wirklichen Praxis anzupassen. Der Startschuss hierfür soll auf der Offenen Vorstandsitzung am 24.04. in Kassel fallen. Wir wollen im Rahmen einer Arbeitsgruppe Beispiele, Gründe und Begründungen erarbeiten die wir dann, evtl. gemeinsam mit dem AEI oder anderen Verbänden der EASA vortragen können um die derzeitige realitätsferne Praxis zu korrigieren. Wer hier etwas beitragen kann und nicht nach Kassel kommen kann, sollte dies per E-Mail dem Vorstand schon vorab mitteilen.

THB

↪ AG Lizenzen beendet ↩

Die Arbeitsgemeinschaft Lizenzen hat ihre Arbeit eingestellt, nachdem das LBA dazu übergegangen ist, die Pauschalen unserer alten LuftPersV Lizenzen als Einzelmuster in die Part-66 Lizenzen einzutragen. Damit wurde eine zentrale Forderung des BPvL erfüllt und die uns zugesagten Rechte aus den Grandfather Rights werden wieder eingehalten.

Aus den Umfragen heraus waren letztendlich mehr Mitglieder betroffen, die sich aber leider nicht aktiv in die AG mit eingebracht haben. Auch wenn die Unterstützung dieser Arbeitsgruppe durch unsere Mitglieder leider sehr zu wünschen übrig ließ, konnte das Ergebnis dennoch als Erfolg gewertet werden. Nur wer ständig am Ball bleibt und sich wehrt wird letztendlich zu seinem Recht kommen.

Ich danke allen, die durch Ihre Mitarbeit in der AG zu diesem Erfolg mit beigetragen haben. Dies gilt auch für die Unterstützung durch den BBAL und den Verband der Luftfahrtsachverständigen bei der Suche nach adäquaten Rechtsanwälten.

THB

↪ Neue Homepage aktiviert ↩

Einige von Euch werden es bereits bemerkt haben, unsere neue Homepage ist seit einigen Wochen online. Es sind zwar noch kleine Änderungen nötig, aber sie läuft stabil.

Die Seite ist unserem neuen Flyer angepasst und kann dadurch auf den ersten Blick mit der Luftfahrt in Verbindung gebracht werden. Sie ist moderner und übersichtlicher gestaltet, benötigte Informationen brauchen jetzt nicht mehr umständlich gesucht werden.

Neu ist der Mitgliederbereich, der aber nur nach Freischaltung durch einen der Webmaster per Passwort eingesehen werden kann. Hier sind sehr viele Informationen abrufbar, von den JHV über die Prüferinfos und Newsletter bis hin zu allen Beiträgen, Kommentaren und Informationen die durch den BPvL veröffentlicht worden sind.

Neu ist auch die Mitgliederdatenbank die ebenfalls im Mitgliederbereich eingesehen werden kann. Jedes im Mitgliederbereich freigeschaltete Mitglied kann zusätzlich seine eigenen Daten bei Bedarf aktualisieren (Adresse, Telefon etc.), dies erleichtert uns die Arbeit bei der Vereinsführung erheblich, z.B. beim Versand der Prüferinfos.

Abgeschafft wurde das Laufband für aktuelle Infos und durch einen News Ticker ersetzt, auf dem jetzt mehr aktuelle Nachrichten übersichtlicher angezeigt werden können.

Das Forum ist noch in seiner alten Form geblieben und es ist leider noch notwendig sich hier separat einzuloggen. Wir arbeiten aber daran es so zu integrieren, dass später alles mit einer Anmeldung erreicht werden kann.

Bitte nutzt die Möglichkeit und meldet Euch für den Mitgliederbereich an. Zusätzlich kann die ebenfalls darin enthaltene E-Mail Funktion für die Kommunikation untereinander genutzt werden.

↗ Jahresbeitrag und Zahlungsmoral ↖

50 € Jahresbeitrag der seit über 10 Jahren unverändert und nur einmal im Jahr zu zahlen ist und trotzdem gibt es leider immer wieder Mitglieder, die es nicht schaffen ihren Jahresbeitrag pünktlich zu überweisen. Alleine dieses Jahr musste unser Schatzmeister über 40 Zahlungserinnerungen verschicken, ein Zeit- und Kostenaufwand der unser ohnehin knappes Budget unnötig belastet.

Das Thema Bankeinzug ist aufgrund der hohen Bankgebühren im Verzugsfall auch keine Alternative. Bisher haben wir keine Mahngebühren erhoben und wir hoffen auch in Zukunft ohne solche auszukommen. Dies setzt aber voraus, dass die Beiträge pünktlich überwiesen werden, denn auch unsere Rechnungen (AEI, Versicherung, EDV etc.) werden pünktlich von unserem Konto abgebucht.

Wir hatten uns letztes Jahr darauf geeinigt, die Beitragsrechnungen im Dezember zu verschicken, damit der Beitrag jeweils bis Anfang Januar eingezahlt werden kann. Wer Probleme damit hat den Beitrag einzeln anzuweisen könnte hierfür auch einen Dauerauftrag bei seiner Bank einrichten. Es ist geplant den Versand der Beitragsrechnungen später auch online über unseren Mitgliederbereich auf der neuen Homepage anzubieten.

Langfristig werden wir mit dem unschlagbar niedrigen Jahresbeitrag wohl nicht mehr auskommen. Aufgrund gestiegener allgemeiner Kosten konnten wir in den letzten Jahren keine Rücklagen mehr bilden, obwohl wir z. B. bei den Reisekosten zu Veranstaltungen, der Erstellung der Prüferinfos sowie weiterer Eigenleistungen des Vorstandes einiges an Kosten einsparen konnten.

Wir werden die Kostenentwicklung in diesem Jahr beobachten und dann spätestens 2011 über eine evtl. Anhebung des Mitgliedbeitrages entscheiden müssen. Bis dahin haben wir für dieses Jahr noch einige Einsparungen bei den Versammlungen geplant, aber diese werden die Kostensteigerungen in den anderen Bereichen langfristig nicht auffangen können. Auf unserer Offenen Vorstandssitzung am 24.04. in Kassel werden wir u. A. auch über Möglichkeiten zusätzlicher Einnahmen sprechen (Mitgliederwerbung, Gemeinnützigkeit, Spenden, Sponsoring). Wer hier zusätzliche Ideen hat, kann uns diese gerne mitteilen.

THB

↩ EASA PAD 10-010 ↩

Die EASA hat am 13.01.10 mit der PAD 10-010 ihre Absicht kundgetan, eine AD-Note zum Thema Gurte die bei deutschen Betrieben instandgesetzt worden sind zu veröffentlichen.

Danach sollten alle jemals bei in Deutschland zugelassenen Instandhaltungsbetrieben instandgesetzte Sicherheitsgurte verschiedener Hersteller für luftuntüchtig erklärt und ein Austausch innerhalb von drei Monaten angeordnet werden. Hintergrund war die fehlende Freigabe der TC Holder der Gurte gem. Part 145.

Diese Meldung hat einen Sturm der Entrüstung durch alle Verbände und Organisationen hinweg ausgelöst, womit bei der EASA wohl niemand gerechnet hat.

LBA, AOPA, BBAL, DAEC, Fachzeitschriften und natürlich auf der BPvL sowie unzählige Betriebe, Luftsportverbände, Piloten und Techniker haben diese PAD bei der EASA entsprechend kommentiert. Der EASA blieb aufgrund dieser massiven Kritik wegen eines angeblich fehlenden Stück Papier, der offensichtlichen Benachteiligung ausschließlich deutscher Instandhaltungsbetriebe und handwerklicher Mängel bei der Ausführung der geplanten AD nichts anderes übrig seine Absicht diese AD-Note zu veröffentlichen wieder zurückziehen. Alternativ dazu soll jedoch ein Safety Information Bulletin (SIB) herausgegeben werden, welches die rechtliche Situation der reparierten Sicherheitsgurte deutlich machen soll.

Die AOPA Deutschland hat zwar für sich den Anspruch geltend gemacht, dass dies nur ihr zu verdanken wäre, weil sie zusammen mit Dr. Lohl, Certification Director der EASA, eine entsprechendes Gespräch hatten, Grund für den Rückzieher ist aber wohl eher die Tatsache dass die Vielzahl der Kommentare aus allen Richtungen der Luftfahrt dies bewirkt haben.

Dieser Zusammenhalt zeigt sich leider viel zu selten, ansonsten könnte mit Sicherheit mehr im Sinne einer Vereinfachung der uns betreffenden Regularien bewegt werden. Ich erinnere in diesem Zusammenhang gerne noch einmal an den Aufruf unserer Dachorganisation AEI über die Mitarbeit in den Arbeitsgruppen bei der EASA.

THB

↗ Steckbrief 2. Vorsitzender ↖

Martin Gauding

Meine persönlichen Daten

Ich bin 1971 geboren in Beverungen (NRW), bin ledig und wohne seit 2001 nah am Arbeitsplatz in Calden bei Kassel.

Mein beruflicher Werdegang

Ausbildung zum Energieelektroniker 1989-1993 im Kernkraftwerk Würge-assen, Eintritt in die Bundeswehr beim MFG 3 Nordholz als Marineflieger in der Instrumenten-, Klima- und Elektrikwerkstatt als Zeitsoldat für 4 Jahre. Durch die Arbeit an der Breguett Atlantic fand ich den Einstieg in die Fliegerei.

Seit 2000 bin ich Angestellter bei der Piper Generalvertretung Deutschland AG. Zu Anfang zusammen mit Dieter Latus und Peter Nordhaus in der Firma Cresta Elektronik, nach der Trennung von Cresta und Piper nahtloser Übergang in die Piper Maintenance GmbH.

Seit 2005 Part 66 Lizenz B2 Avionik, seit 2010 C/B2 Lizenz.

Der Einstieg im BpVL

Eintritt in den BPvL 2005 nach erfolgter Prüfung zum Prüfer B2 Certifying Staff. 2009 Übernahme der Tätigkeit als 2. Vorsitzender des BPvL.

Meine Hobbys

Für den Ausgleich zu den Tätigkeiten und Problemlösungen in der Luftfahrt repariere ich gerne Autos und Motorräder. Ich warte alle Fahrzeuge in meinem Familien- und Freundeskreis.

Am liebsten entspanne ich mich auch gerne mal mit Gartenarbeit und allen Dingen, die man selbst reparieren kann. Wenn mir das alles zu stressig ist, fahre ich mit meiner Honda Fireblade eine ruhige Runde übers Land.

↗ **Prüferstammtisch** ↖

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

Mittwoch den 14.04.2010 um 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

↗ **Mitglieder gesucht** ↖

Folgende Mitglieder sind anscheinend umgezogen ohne Ihre neue Anschrift zu hinterlassen und sind für uns zurzeit nicht zu erreichen. Wer weiß etwas über den Verbleib von:

Marcel Grund

Leipzig

Mathias Verhöven

Mönchengladbach

Wer uns hier weiterhelfen kann, sollte sich hierzu beim Vorstand melden.

THB

Jubiläen

10 Jahre Mitgliedschaft

Swen Schuppe
Karl Kaiser

15 Jahre Mitgliedschaft

Werner Alvermann
Norbert Beuing
Armin Friedl
Klaus Wagner
Hans-Ludwig Vornlocher
Thomas Becke
Peter Breitenbach
Walter Lange

20 Jahre Mitgliedschaft

Dieter Gottfried
Peter Lampe

25 Jahre Mitgliedschaft

Hartmut Bartkus
Gerhard Durstewitz
Anton (Tony) Eisner
Bernd Köhler
Erhard Rosa
Eckehard Schulzke

**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	Martin Gauding	mgauding@bpvl.de
Schatzmeister	Werner Alvermann	wenera@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 €

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

Ein elektronisches Prüfbuch kann als Excel Vorlage auf unserer Homepage im Mitgliederbereich abgerufen werden.

JHV 2010

Die nächste JHV findet am 16.10.2010 in Ottobeuren statt. Da sich unsere Damen dafür ausgesprochen haben uns zukünftig zu begleiten, planen wir hier mit zwei Übernachtungen. Anreise Freitagabend, Abreise Sonntagmorgen. Es haben sich schon mehrere Mitglieder angemeldet. Eine detaillierte Einladung wird zusammen mit der Tagesordnung in der nächsten Prüferinfo veröffentlicht

Part M Manual

Die EASA hat den Part M als konsolidierte Version mit allen Änderungen und AMC, ebenfalls mit allen Änderungen, herausgegeben. (Stand Dezember 2009). Das Manual steht auf unserer Homepage im Mitgliederbereich zum Download bereit.

Peschke hat verlängert

Das Versicherungsbüro Peschke hat den Rahmenvertrag mit dem BPvL zur Prüferhaftpflichtversicherung erneut um ein Jahr verlängert. Infos hierzu beim Vorstand oder auf unserer Homepage.

Eurowings legt halbe Flotte still

Eurowings wird beginnend mit dem Sommerflugplan am 28.03.2010 sukzessive 17 ihrer 34 Lfz. stilllegen, gleichzeitig sollen bis zu 600 Mitarbeiter entlassen werden. Auch der BPvL hat bei Eurowings mehrere Mitglieder. Wir wünschen ihnen alles Gute und hoffen, dass sie ihren Arbeitsplatz behalten können.

THB

↔ Neulich ↔

**When top level guys look down
they see only shit.**



**When bottom level guys look up
they see only assholes.**

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		

Aerospace Testing Hamburg
18.05. — 20.05.10

AERO Friedrichshafen
08.04. — 11.04.10

24. April 2010
Offene Vorstandssitzung in Kassel.
Details siehe Seite 05.

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						

Juni 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				

ILA Berlin
08.06. — 13.06.10

Ende Juli 2010
Redaktionsschluss
für die nächste
Prüfer Info 02-10

Juli 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	

August 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					

September 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			