



LAEG

LICENSED AIRCRAFT ENGINEERS GERMANY

Licensed Aircraft Engineers Germany e. V.
Berufsverband für freigabeberechtigtes
luftfahrttechnisches Personal

LAEG-Info

Ausgabe: März 2024

Licensed Aircraft Engineers Germany e. V.
Im Silberloch 19, 77886 Lauf,
Tel. 07841-682 476, Fax 07841-682 532
www.laeg.aero
Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International

Inhaltsverzeichnis

Themen	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Vorwort des Vorsitzenden	3-4
Unsere Autoren	4
Einladung zum Frühjahrsmeeting in Kassel	5
Auszug aus dem Bericht zur JHV am 21.10.23 in Leipzig	6 - 10
Unsere neuen Vorstandsmitglieder stellen sich vor	11 - 13
Gedankenaustausch mit dem LBA	14 - 15
Beauftragung von Kalibrierlaboren ohne DAkkS-Akkreditierung	16 - 17
Freigabe von Lfz. mit Elektroantrieb	18
Ist das Reinigen eines Lfz. eine nachprüfpflichtige Tätigkeit?	19
Eccairs2 Online-Zugang wird bei Nichtnutzung gesperrt	20
AEI Annual Congress 2023	21
Independent CS	22
Zugelassener Versicherer	23
Studie zu den Auswirkungen von Windrädern auf die Sicherheit in der Luftfahrt	23
MTOW; ARC 15b, oder Recommendation an die Behörde?	24
Cessna 400 Serie ist jetzt wieder in der Group 3	25
Beiträge aus dem Forum	26
Inkasso-Verfahren bei fehlenden Mitgliedsbeiträgen	26
Umgezogen, ein neuer AG, oder eine neue Lizenz?	26
Jubilare erstes Halbjahr 2024	27
Internes	28
Letzte Meldung	29
Neulich	30
Termine	31

Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Kollegen, Kolleginnen und Freunde

Nach 3 Anläufen haben wir es auf der JHV in Leipzig endlich geschafft mit Ulrich Hauptmann einen neuen Sekretär und mit Benjamin Wagner einen neuen Schatzmeister zu wählen. Ein kurzes Portrait der beiden neuen Vorstände findet ihr auf den Seiten 11 bis 13.

Bei unserem diesjährigen Gespräch mit dem LBA haben wir viele eurer Themen behandelt und entsprechend umfangreich sind die Informationen, die wir daraus mitgenommen haben. Einige der Informationen sind in dieser LAEG-INFO thematisiert, aber alles wollten wir hier nicht veröffentlichen. Den gesamten Bericht mit allen Themen könnt ihr im Mitgliederbereich unserer Homepage nachlesen.

Auch mein Bericht zum AEI Annual Congress in Stavanger/Norwegen ist sehr umfangreich und würde den Rahmen hier sprengen. Auch dieser Bericht kann im Mitgliederbereich unserer Homepage nachgelesen werden.

Ein Thema in dieser Info ist ein Bericht über nicht-nachprüfpflichtige Arbeiten und endet mit einer Frage. Ich hoffe auf entsprechende Rückmeldungen, damit wir hier einen guten Vorschlag ausarbeiten können, von dem wir alle profitieren können.

Im Februar war ich als Gast auf der Mitgliederversammlung des BBAL in Rosenheim. Unter den anwesenden Mitgliedern waren auch 10 unserer LAEG-Mitglieder dabei, die in beiden Verbänden aktiv sind. Die Themen, die den BBAL beschäftigen sind nahezu identisch mit unseren Themen, weshalb wir auch hier viele Schnittpunkte für eine bessere Zusammenarbeit gefunden haben.

Am Donnerstag, den 18.04.24 werde ich auf der AERO in Friedrichshafen sein, um einige unserer Mitglieder auf ihren Ständen zu besuchen. Wer ein aktuelles Thema hat, bei dem unsere Unterstützung hilfreich wäre, kann mich per E-Mail erreichen und wir können uns zu einem Austausch treffen.

Unser nächstes gemeinsames Treffen ist das Frühjahrsmeeting am 27.04.24 in Kassel. Es haben sich bereits einige Mitglieder dazu angemeldet und ich hoffe, dass wir dieses Jahr wieder mit einer normalen Teilnehmerzahl rechnen können. Der neue Vorstand trifft sich bereits am Vorabend der Versammlung und wird sich für seine erste Vorstandssitzung mehr Zeit nehmen, als es in der Vergangenheit möglich war.

Wie immer sind Kommentare zu allen Berichten erwünscht.

Euer Thomas Becker

Unsere Autoren und ihre E-Mail-Adressen

Thomas Becker THB thomas.becker@laeg.aero

Christian Tank CT christian.tank@laeg.aero

Ulrich Hauptmann UH ulrich.hauptmann@laeg.aero



Einladung zum Frühjahrsmeeting in Kassel

Hiermit lade ich alle Mitglieder zum

„LAEG-Frühjahrsmeeting“

am Samstag, den 27.04.2024

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.schaeferberg.de> ist die genaue Lage und eine Anfahrtsbeschreibung zu finden.

Unter dem Stichwort „*LAEG*“ können vergünstigte Zimmer per E-Mail an info@schaeferberg.de aus dem Abrufkontingent gebucht werden. Anmeldungen zur Sitzung bitte nur noch über unsere Website unter „Termine“.

Ich hoffe auf eine zahlreiche Teilnahme und wünsche euch eine sichere Anreise.



THB

Auszug aus dem Bericht zur JHV am 21.10.23 in Leipzig

Der komplette Bericht kann im Mitgliederbereich auf unserer Homepage nachgelesen werden.

Eröffnung und Begrüßung

Der Vorsitzende Thomas Becker eröffnet die Versammlung und begrüßt die Teilnehmer. Er entschuldigt Walter Linden vom DAeC NRW. Florian Mietschke, neu im Verband, stellt sich der Versammlung vor.

Wahl des Schriftführers, des Stimmenzähler und des Wahlleiters

Als Schriftführer fungiert Norbert Beuing. Als Stimmenzähler stellen sich Dominik Book und Florian Mietschke zur Verfügung. Die Aufgabe des Wahlleiters übernimmt wie gewohnt, Gerhard Kürten.

Anträge der Mitglieder

Norbert Beuing erklärt, dass er als AEI-Delegierter zukünftig nicht mehr zur Verfügung steht und beantragt die Neuwahl eines Delegierten auf die Tagesordnung aufzunehmen.

Jahresbericht des Vorstandes

Thomas trägt den Bericht des Vorstandes vor. Im Besonderen verweist er auf das Forum unserer Homepage, das so gut wie gar nicht genutzt wird. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Themen in der Branche wünscht er sich eine intensivere Nutzung.

Die AG-Ausbildung hat die Seiten für unsere Homepage fertiggestellt und die Arbeit der AG ist damit erledigt. Thomas bedankt sich bei allen daran beteiligten Kollegen für die gute Arbeit.

Das LAEG-Frühjahrsmeeting (ehemals offene Vorstandssitzung), fand in diesem Jahr nur wenige Teilnehmer und stand damit kurz davor abgesagt zu werden. U.a. wurde erneut das Thema der zusätzlichen Beisitzer zur Entlastung für den Vorstand besprochen und als nicht durchführbar befunden, da es ja offensichtlich schon Probleme gibt, freiwerdende Vorstandsposten neu zu besetzen.

Thomas berichtet über die im laufenden Jahr stattgefundenen Gespräche mit dem DAeC NRW und dem Berufsverband BBAL über mögliche Zusammenarbeiten.

Eintritte und Kündigungen halten sich zurzeit die Waage, das größte Problem ist aber weiterhin die steigende Überalterung und die damit in nächster Zukunft zu erwartenden Austritte. Eine Verbesserung der Mitgliedersituation sieht der Vorstand im Wesentlichen in der Eigenwerbung durch die Mitglieder in ihren eigenen Firmen, einer verstärkten Präsenz in den sozialen Netzwerken bzw. Werbung durch Flyer und in den einschlägigen Fachzeitschriften.



Kassenbericht 2022, vorl. Kassenbericht 2023 und Haushaltsplan 2024

Der Schatzmeister Werner Alvermann trägt den Kassenbericht vor und gibt einen Ausblick auf den Haushalt 2024. Durch die gleichbleibende Mitgliederstärke ist die Einnahmesituation stabil. Trotz allgemein gestiegener Preise können wir aktuell auf eine Beitragsanpassung verzichten.

Bericht des Rechnungsprüfers Benjamin Wagner

Benjamin Wagner berichtet über seine Kassenprüfung, bescheinigt dem Schatzmeister eine ordentliche Kassenführung und beantragt die Entlastung des Vorstandes. Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

Bericht zum Treffen mit dem LBA

Christian Tank informiert die Versammlung über seinen Besuch beim LBA zu dem er zusammen mit Thomas Becker diese Woche in Braunschweig war. Von Seiten des LBA haben Herr Burlage und Herr Feldmann an dem Gespräch teilgenommen.

Das Gespräch dauerte gute 5 Stunden und es wurden eine Fülle von Themen besprochen, die zusammen mit unseren Fragen, dem LBA im Vorfeld mitgeteilt worden waren. (*Einige der Themen in der aktuellen Info.*)

Komplexe Arbeiten mit L-Lizenzen

Thomas berichtet von einem Brief des BBAL an seine Mitglieder, die die Arbeiten des L1/L2 an Elektroflugzeugen behandelt. Stephan Wahl erzählt in diesem Zusammenhang vom Ablauf zu seiner einmaligen Ausnahmegenehmigung zur Transponderprüfung an einem Elektroflugzeug, für die ein Antrag an die EASA erforderlich war.

Diskussion über die Zusammenarbeit mit dem DAeC

Am 02.08. fand am Flughafen Münster/Osnabrück ein Gespräch zwischen Walter Linden, Vorsitzender des Technischen Ausschusses des DAeC NRW und den Vertretern des LAEG Norbert Beuing, Sekretär, und Christian Tank, Stellv. Vorsitzender, statt. Thema dieses Gespräches war die Zusammenarbeit, bzw. Kooperation der beiden Verbände bezüglich technikrelevanter Themen.

Bericht zum AEI Annual Congress in Stavanger

Thomas hat in diesem Jahr allein am Annual Congress des AEI teilgenommen, weil Norbert als ordentlicher Delegierter krankheitsbedingt verhindert war. Es haben 31 Mitglieder von 12 Verbänden aus 10 Ländern an dem Kongress teilgenommen.

Wahl des Vorstandes

Zur diesjährigen Wahl traten Werner Alvermann (Schatzmeister) und Norbert Beuing (Sekretär) aus Altersgründen nicht wieder an.

Es wurden folgende Wahlvorschläge gemacht:

Vorsitzender:	Thomas Becker – Wiederwahl
Stellvertretender Vorsitzender:	Christian Tank – Wiederwahl
Sekretär:	Ulrich Hauptmann
Schatzmeister:	Benjamin Wagner

An der Wahl nahmen 16 stimmberechtigte Mitglieder teil. Bei der offenen Abstimmung wurden alle Kandidaten einstimmig gewählt und nahmen die Wahl an.



Wahl des Rechnungsprüfers

Nach Wahl des vorjährigen Kassenprüfers Benjamin Wagner zum Schatzmeister, wurde Hans Hermann Troschel zu seinem Nachfolger gewählt.

Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder

Da Norbert als AEI-Delegierter zurückgetreten war und niemand für diese Funktion vorgeschlagen wurde, übernimmt Thomas diese Funktion bis zur nächsten JHV.

Verschiedenes

Die Diskussion über den Vorschlag, die Jahreshauptversammlung auch im benachbarten Ausland stattfinden zu lassen ergab jetzt ebenfalls, dass eine JHV im Ausland sehr schlecht zu organisieren und für die Teilnehmer mit zu vielen Umständen verbunden wäre. Somit hat sich dieses Thema erstmal erledigt.

Vor dem Hintergrund, der nicht befriedigenden Mitgliederentwicklung soll, mehr Augenmerk auf eine entsprechende Außendarstellung gelegt werden. Hierzu soll fürs Erste unter professioneller Mitwirkung, ein Flyer erstellt und bebilderte Werbetexte oder Artikel in einschlägigen Fachzeitschriften veröffentlicht werden. Auch ein vermehrter Auftritt in den sozialen Medien wird in Betracht gezogen, aber hierzu bedarf es professioneller Unterstützung bzw. Mitgliedern, die sich hier einbringen.

Für den AEI sind im Moment keine Mitglieder des LAEG in den EASA-Arbeitsgruppen tätig. Gerade der wichtige Bereich der General Aviation ist dabei unbesetzt. Hierfür werden Mitglieder für die 3-4 mal jährlich in Köln stattfindenden Sitzungen gesucht. Voraussetzung ist aber ein verhandlungssicheres Englisch. Interessenten melden sich bitte beim Vorstand.

Die Versammlung endete um 17:25 Uhr.

Unsere neuen Vorstandsmitglieder stellen sich vor

Ulrich Hauptmann, Sekretär



Liebe Kolleginnen und Kollegen,
auf der letzten Jahreshauptversammlung stellte ich mich für das Amt des Sekretärs in unserem Verband zur Verfügung und wurde für diese Aufgabe gewählt. Ich möchte mich in ein paar Zeilen ein wenig vorstellen.

Ich bin am 22.06.1959 in Wilhelmshaven geboren und in der Region aufgewachsen. Als ausgebildeter Radio- und Fernsichttechniker schloss ich dann ein Studium im Bereich der Elektrotechnik 1987 erfolgreich ab und wechselte in das Hochschulrechenzentrum der damaligen Fachhochschule Wilhelmshaven.

Begleitet wurde diese Zeit immer mit der Liebe zur Fliegerei und den Erwerb einer PPL-A Lizenz. In unserer Motorfluggruppe sammelte ich Erfahrungen als Vorstand, technischer Leiter und Flugzeugwart. Mein Interesse an der Flugzeug-Avionik rückte in den kommenden Jahren immer mehr Vordergrund.

Im Jahr 2007 ergab sich die Situation den Betrieb der Flugzeugelektronik von Herrn Alfons Grochowski zu übernehmen. Mit meinem Kollegen Heinz-Hinrich „Hinni“ Blikslager und Christian Tank integrierten wir den übernommenen Betrieb in die Firma Wilhelm Tank. Für Hinni und mich begann der Weg zum Prüfer CAT-B2. Wir beide sind nun 17 Jahre dabei und als Prüfer CAT-B2 mit „full group 3 und 4“erfolgreich tätig.

Ich hoffe, ich kann in der Funktion Sekretär unserem Verband hilfreich zur Seite stehen und unsere gemeinsamen Interessen mit voranbringen.

Ulrich Hauptmann



Benjamin Wagner, Schatzmeister



Benni ist 38 Jahre alt, verheiratet und hat 3 Kinder. Er arbeitet als Shift Leader und Senior Certifying Staff CAT-B2 bei der Eurowings GmbH in Düsseldorf.

Er hat die Bombardier CRJ 700/900/1000 sowie Airbus 320 Fam CEO/NEO in seiner Lizenz. Sein Spezialgebiet sind Avionik-Einrüstungen in diese Lfz.

Im LAEG war er nicht nur unser Rechnungsprüfer, sondern auch schon seit einigen Jahren Mitglied in unserer Arbeitsgruppe zur Ausbildung zum Fluggerätemechaniker / -elektroniker und Certifying Staff und möchte dabei jungen Menschen nicht nur das Berufsbild des Technikers in der Luftfahrt näherbringen, sondern sie auch beim Einstieg in die Luftfahrt unterstützen.

Ich wünsche den beiden neuen Vorstandsmitgliedern viel Erfolg in ihren neuen Positionen.

THB

Gedankenaustausch mit dem LBA

Auf dem Weg zu unserer JHV haben Christian und ich am 19.10.23 unseren jährlichen Termin beim LBA wahrgenommen. Von Seiten des LBAs waren Herr Burlage und Herr Feldhoff anwesend. Wir hatten unsere Themen und Fragen bereits vorab ans LBA geschickt, sodass die Herren entsprechend gut vorbereitet waren.

Die Themen kamen ausschließlich von unseren Mitgliedern und betrafen Probleme bei unserer täglichen Arbeit. Die Themen werden von uns entsprechend aufbereitet und anonymisiert, denn es nicht unsere Absicht Mitglieder zu outen, oder Mitarbeiter des LBAs persönlich zu kritisieren.

Aufgrund der Vielzahl und Komplexität mancher Themen hat das Gespräch wieder über 5 Stunden gedauert. Trotzdem wurden zu einigen Punkten weitere Telefonate beschlossen, die im Nachgang von Christian erledigt wurden.

Die besprochenen Themen betrafen:

- Flugzulassung und Verkehrszulassung
- C of A for Export im Rahmen der VZ
- Nachweis der nationalen Forderungen
- AMP
- Versicherungsbescheinigungen
- Lösungsbescheinigung per Fax aus dem Ausland
- Independent Certifying Staff
- Einführung eines neuen Lfz. in ein AOC
- ACAM
- Verlängerung von Lizenzen
- Merkblätter
- Ungültigkeit von Freigabebescheinigungen
- Ermessensspielräume
- Telefonische Erreichbarkeit von LBA-Mitarbeitern
- Wägung von Annex-I Lfz.
- Sauer- und Limbach Flugmotoren
- Beschreibung Full Group 3 im CAE bzw. MOE.

Unser Besuch hat sich wieder einmal gelohnt, was auch an den Herren Burlage und Feldhoff lag, mit denen wir ohne jedwede Vorbehalte und offen über alles sprechen konnten. Wir haben einiges an Informationen mitgenommen, über die wir den Teilnehmern auf der JHV schon berichten konnten. Einige der Themen sind auch Bestandteil dieser LAEG-Info.

Der komplette Bericht kann im Mitgliederbereich unsere Homepage, unter JHV 2023 Leipzig, nachgelesen werden.

Wir hoffen weiterhin auf eure Unterstützung, indem ihr uns mit euren Themen „füttert“, die wir dann, zum Nutzen aller, entsprechend vorbringen können.

THB



Beauftragung von Kalibrierlaboren ohne DAkkS-Akkreditierung

Aufgrund von Rückmeldungen aus Überwachungsaudits hatten wir bei unserem LBA-Besuch, auch das Thema „Zulassung bzw. Auditierung von Kalibrierlaboren“ angesprochen. Aufgrund der Komplexität des Themas hat Christian nach unserem Termin noch einmal Kontakt mit dem LBA dazu aufgenommen und hier ist die sehr ausführliche Antwort vom LBA.

Guten Tag Herr Tank,

wie bereits telefonisch besprochen, nachfolgend unsere Stellungnahme zu den Möglichkeiten einer Beauftragung von Kalibrierlaboren ohne DAkkS-Akkreditierung.

Der Vorteil ein Messgerät auf Basis einer DAkkS-Akkreditierung kalibrieren zu lassen, liegt im wesentlichen im reduzierten Aufwand der internen Freigabe des Kalibrierlabors als Dienstleister/Lieferant. Den rechtlichen Rahmen der Tätigkeit als nationale Akkreditierungsstelle bilden nämlich insbesondere die europäische Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und das nationale Akkreditierungsstellengesetz (AkkStelleG). Die DAkkS handelt somit aufgrund ihrer Beleihung durch die Bundesrepublik in Deutschland und Europa hoheitlich und tritt nach außen als Verwaltungsbehörde auf.

Die von ihr ausgesprochene Akkreditierung ist gemäß der oben genannten Verordnung definiert als die "Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle (hier: Kalibrierlabore) die in harmonisierten Normen festgelegten Anforderungen und gegebenenfalls zusätzliche Anforderungen (.) erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

Auf Basis dieser Rechtsgrundlagen und der daraus folgenden Systematik sind DAkkS-Zertifikate international anerkannt, was sich natürlich besonders für den weltweiten Vertrieb sowie die "Auditsicherheit" eignet.

Die Beauftragung anderer Labore, wie oben beschrieben, ist damit aber nicht ausgeschlossen und können, nach entsprechender Bewertung und Autorisierung durch Ihre Organisation, beauftragt werden (sogenannte Werkskalibrierungen).

Die Bewertung könnte beispielsweise durch ein Audit, bei dem die technischen, organisatorischen und personellen Voraussetzungen beim Dienstleister geprüft

werden, erfolgen. Dabei wäre als übergeordnete Norm zum Thema "Kalibrierung", die DIN ISO 10012:2003, zu Grunde zu legen, die auch Anwendung findet, wenn Betriebe eigene Kalibriertätigkeiten durchführen möchten.

Zusätzlich existieren zu vielen kalibrierpflichtigen Werkzeugen auch noch getrennte Herstell- oder Kalibriernormen. Bezüglich der Kalibrierung von den von Ihnen angesprochenen Drehmomentschlüsseln gilt beispielsweise seit 2017 die Norm EN ISO 6789-2:2017-07.

DAkkS-akkreditierte Kalibrierlabore stellen es dem Auftraggeber häufig auch frei, eine Kalibrierung nach DAkkS zu beauftragen oder eine Werkskalibrierung durchführen zu lassen. Darüber hinaus sind auch nicht immer alle angebotenen Messbereiche (z.B. außergewöhnliche Größen) oder Prüf- und Messmittel innerhalb des von der DAkkS akkreditierten Umfangs, dennoch können diese Labore auch solches Messwerkzeug sicher kalibrieren.

Welches Kalibrierlaboratorium für welche Messgrößen, welchen Messbereich und welches Messverfahren akkreditiert ist, kann man in der DAkkS Datenbank einsehen (<https://www.dakks.de/de/akkreditierte-stellen-suche.html>).

Noch ein letzter Hinweis: Häufig wird vergessen bzw. ist es den Mitarbeitenden nicht bewusst, dass neu kalibriertes Werkzeug und die Kalibrierzertifikate vom eigenen Betrieb noch bewertet werden müssen, bevor es für die Verwendung in den eigenen Werkstätten wieder frei gegeben wird. Das liegt m.E. daran, dass in den meisten Fällen von Werkskalibrierungen die Messmittel mit Messwerten innerhalb der Toleranz mit uneingeschränkt einsatzfähig bewertet werden können. Dennoch sollte man Kalibrierscheine selbst richtig interpretieren können, um diese Feststellung für den Betrieb zu treffen. Größere Institute bieten hierzu Schulungen an.

Ich hoffe, Ihnen hiermit weiterhelfen zu können.

Mit freundlichen Grüßen / im Auftrag

Andreas Müller

Dipl.-Ing.

Entwicklungsbetriebe / Design Organisations

Freigabe von Flugzeugen mit Elektroantrieb

Auch dieses Thema wurde von uns in Braunschweig angesprochen und bei einem weiteren Gespräch zwischen Herrn Schmutz und Christian Tank vertieft.

Aktuell können nur über die L2-Lizenz (ohne entsprechende Einschränkungen) Elektroflugzeuge und -motorsegler bis 1200 kg MTOW (= ELA 1) geprüft werden. Dabei muss u.U. noch das Grundwissen über Elektroantriebe nachgewiesen werden (Modul 8L, siehe auch EU VO 2023/989 Anlage VII).

Bei der B2-Lizenz ist diese mit entsprechenden Ratings möglich. Hierzu ist noch eine Änderung der Liste der „Group Ratings“ (hier Erweiterung der Gruppe 3 oder auch eine neue Gruppe E) durch die EASA erforderlich, die Elektroflugzeuge beinhaltet. Bevor man dann tatsächlich tätig werden kann, ist die notwendige Praxiszeit nachzuweisen (vgl. 66.A.20).

Im Bereich B1 ist eine neue Lizenz in Planung. Die B1E wird neben Elektroantrieben für Flugzeuge bis 5700 kg auch z. B. Hybridantriebe und andere „nicht-traditionelle Antriebe“ abdecken. Auch Hubschrauber und andere Mobilitätsformen sollen abgedeckt werden. Hier ist „Rule Making Task (RMT).0731 „New Air Mobility“ seitens der EASA in Arbeit. Eine Opinion soll zeitnah veröffentlicht werden. Mit einer neuen Verordnung ist bei dem üblichen Durchlauf allerdings frühestens 2025 zu rechnen.

Im Rahmen z. B. einer „Gruppe E“ können dann Einzel-, Hersteller- oder Gruppenberechtigungen erworben werden.

Dieser Transfer von „klassisch“ auf „elektrisch“ setzt neben der Differenzschulung der entsprechenden Module mit Prüfungen für die Lizenzerweiterung ebenfalls die entsprechende Erfahrung gem. 66.A.20 voraus, um tätig werden zu dürfen.

CT

Ist das Reinigen eines Lfz. eine nachprüfpflichtige Tätigkeit?

Es gibt Werften, die für jeden Handgriff an einem Lfz. einen CAMO-Auftrag haben wollen, aber muss die CAMO auch einen luftrechtlichen CAMO-Auftrag erteilen, wenn die Arbeiten keine nachprüfpflichtigen Tätigkeiten beinhalten und damit kein Release to Service erfordern?

Ich denke da an verschiedene Szenarien, z.B.:

- das Reinigen, Polieren eines Luftfahrzeuges ohne Zerlegungsgrad
- das Hangarieren eines Luftfahrzeuges
- das Verladen eines Hubschraubers auf einen LKW, ohne Abbau von Komponenten
- die Bereitstellung zu Ausstellungszwecken etc.

In den einschlägigen Verordnungen konnte ich nichts dazu finden, sodass ich hierzu meinen Betriebsprüfer kontaktiert habe, ob es hierzu eine offizielle Lesart des LBAs dazu gibt. Konkrete Festlegungen zu diesem Thema waren ihm allerdings auch nicht bekannt.

Frage an euch, wie handhabt ihr solche Vorgänge?

THB



Eccairs2 Online-Zugang wird bei Nichtnutzung gesperrt

Auf der BBAL Mitgliederversammlung wurde davon berichtet, dass der verpflichtend eingerichtete Eccairs2 Online-Zugang bei einem LBA-Audit demonstriert werden sollte, aber der Zugang verweigert wurde. Ursache dafür ist, dass der Eccairs2 Zugang ungültig/gesperrt wird, wenn er längere Zeit nicht genutzt worden ist.

Ich habe daraufhin das LBA angeschrieben, ob das tatsächlich so ist und über welchen Zeitraum wir hier sprechen. Hier die Antwort:

Sehr geehrter Herr Becker,

das ist korrekt, der Zeitraum beträgt 90 Tage. 2 Wochen vor Ablauf erhält man eine Mail, die auf die Sperrung im Falle von Inaktivität hinweist, wenn man sich dann in ECCAIRS2 anmeldet, beginnen die 90 Tage von Neuem zu laufen.

*Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Guido Dörheide*

Report an Occurrence

Only a few clicks away from reporting your occurrence

Sign in to ECCAIRS
Welcome to ECCAIRS, please enter your credentials below to start reporting

username

password

SIGN IN TO ECCAIRS

[Forgot your password](#)

Don't have an account?

- **Register your organisation**
to register your organisation, please contact your Competent Authority via the contact form select "Request Access".
- **Register as an individual user**

Report an occurrence without registration
You will still be able to consult the report you sent via a confirmation notification you will receive after submission

[CLICK HERE TO BEGIN](#)



AEI Annual Congress 2023

Der 51. AEI Annual Congress fand letztes Jahr in Stavanger / Norwegen statt. Da Norbert verhindert war, bin ich allein zum Kongress gereist.

Der Congress wurde von den beiden norwegischen Verbänden NFO (Flugzeuge) und NHO (Hubschrauber) ausgerichtet. Es waren 31 Mitglieder von 12 Verbänden aus 10 Ländern vertreten.

Der Congress war mit 3 Tagen recht kurz, aber aufgrund einer guten Organisation waren wir trotzdem am Freitagmittag mit allen Themen durch.

Norbert hat nach 10 Jahren seine Tätigkeit als Rechnungsprüfer beim AEI beendet. Ich wurde von der Versammlung zum Nachfolger gewählt.

Der komplette Bericht zum Congress ist mit 10 Seiten zu lang für diese Ausgabe und kann deshalb auf unserer Homepage nachgelesen werden.

THB

Independent CS

Einige Kollegen, die als unabhängige CS, CRS auf eigenen Namen ausstellen, sind sich anscheinend nicht im Klaren darüber, welchen Arbeitsumfang sie überhaupt bearbeiten und bescheinigen dürfen.

Grundsätzlich gilt, dass der CS der auf eigenen Namen arbeitet sich genauso an die Regeln halten muss, als würde er in einem zugelassenen Part-CAO/-145 arbeiten und auf Nachfrage die erforderlichen Nachweise erbringen. Zu beachten bleibt auch, dass die Vorgaben über die Instandhaltungsunterlagen und -aufzeichnungen sich nicht von den lizenzierten Betrieben unterscheiden. Prüf- und Messmittel müssen ebenso nach DAkkS kalibriert und nachgewiesen sein.

Die Voraussetzungen für die Arbeiten sind im Part 66.A.20b beschrieben, z.B. praktische Tätigkeiten in den 6 Monate in den letzten 2 Jahren an dem zu prüfenden Lfz, als Nachweis darüber, dass er die erforderliche Erfahrung erfüllt.

Auch der CS muss dafür den Nachweis seiner praktischen Tätigkeiten führen.

CS



Zugelassener Versicherer

Versicherungsbescheinigungen werden vom LBA per E-Mail nur akzeptiert, wenn sie direkt vom Versicherer kommen. Broker werden nur akzeptiert, wenn sie in der LBA-Datenbank aufgeführt sind.

Der Versicherer muss in Deutschland geschäftsfähig und zugelassen sein. Das LBA stützt sich dabei auf die öffentlich einsehbare BaFin Datenbank der Übersicht der Versicherer unter <https://portal.mvp.bafin.de/database/InstInfo/>

Falls mehrere Versicherungen sich das Risiko teilen, muss der Broker eine Erklärung des Hauptversicherers haben.

Studie zu den Auswirkungen von Windrädern auf die Sicherheit in der Luftfahrt

Die EASA hat eine Studie zur Auswirkung von Windrädern auf die Sicherheit in der Luftfahrt herausgegeben. Für alle die in der GA nach VFR unterwegs sind ist das sicherlich nicht uninteressant. Die Studie beleuchtet nicht nur die unterschiedlichen nationalen Regularien, Kennzeichnungen etc., sondern auch die Downwind Turbulences, die von den Windrädern ausgehen.

https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-publishes-study-wind-turbine-impact-aviation-safety?utm_campaign=d-20240323&utm_term=pro&utm_source=notifications&utm_medium=email&utm_content=title&utm_placement=content&utm_group=easa_news

MTOW; ARC 15b, oder Recommendation an die Behörde?

Ein Fall aus der Praxis

Gem. M.A.901(e)(2) darf eine entsprechend zugelassene CAMO an einem Hubschrauber bis zu einem MTOW von 2730 kg einen Airworthiness Review durchführen und danach eine EASA Form 15b ausstellen. Eine EC135T1 hat gem. TCDS ein MTOW von 2720 kg, damit also alles klar ich darf es.

Bei der Überprüfung des Flughandbuches stieß ich auf das Supplement RFMS 9.1-3 „Operation of the aircraft with MTOW between 2720 kg and 2835 kg“ für das durchgeführte SB EC135-11-003.

Da stellte sich jetzt die Frage, welches MTOW gilt jetzt für die Erlaubnis ein ARC EASA Form-15b auszustellen. Die 2720 kg gem. TCDS, oder das erhöhte zulässige MTOW nach Einrüstung des SBs? Die Versuchung ist groß, den Review durchzuführen und das ARC auszustellen, denn was sind schon 105 kg mehr?

Ich habe trotzdem zur Sicherheit meinen Betriebsprüfer kontaktiert und seine Antwort war eindeutig

Es gilt das für das konkrete LFZ zum Zeitpunkt der Prüfung zugelassene / zutreffende Gewicht.

Das heißt in dem Fall, ob die Handbuchergänzung vorhanden und das SB eingerüstet ist oder nicht. Dabei ist entscheidend, ob der Hubschrauber diese Voraussetzungen aktuell erfüllt, d.h. mit dem MTOW fliegen könnte, nicht, ob der Operator es tatsächlich nutzt (oder nicht, z.B. wegen Aufschlägen bei Zählung der Cycles).

THB

Cessna 400 Serie ist jetzt wieder in der Group 3

Jahrelang haben viele Organisationen, Piloten und selbst das LBA Eingaben bei der EASA gemacht, die Cessna 400 Serie wieder in der Group 3 aufzunehmen, weil durch fehlende Lehrgänge und kaum Möglichkeiten eines OJT für diese Flieger zu machen, die Gefahr groß war, dass diese Flieger mangels technischen Personals bald nicht mehr instandgehalten werden können und damit vom europäischen Himmel verschwinden würden.

Mit Amendment 8 zu den AMC & GM des Part 66 Issue2, wurde Ende letzten Jahres die Cessna 400 Serie wieder in die Gruppe 3 aufgenommen.

Das Ganze geschah wohl dann doch sehr kurzfristig, denn die Flieger werden als „Composite“ geführt und sind zusätzlich in der falschen Gewichtsklasse aufgeführt. Damit ist die nächste Änderung der AMC bereits vorprogrammiert.



Quelle: Wikipedia Mr. ShakataGaNai

Beiträge aus dem Forum

Mit dieser Rubrik wollen wir euer Augenmerk auf aktuelle Beiträge in unserem Forum richten. Das Forum ist nur für angemeldete Mitglieder nutzbar, sodass ihr auch kritische Themen diskutieren könnt.

Aktuell gibt es Diskussionen zu den folgenden Themen:

- Cessna 400 Serie ist jetzt in der Group 3

Leider wird unser Forum nicht so genutzt, wie wir es uns erhofft hatten. Der einzige Beitrag seit der letzten Info stammt diesmal von Joachim.

Inkasso-Verfahren bei fehlenden Mitgliedsbeiträgen

Leider gibt es immer noch Mitglieder, die es nicht schaffen, ihren Mitgliedsbeitrag trotz mehrfacher Zahlungserinnerungen zu überweisen.

Zukünftig werden wir die fehlenden Beiträge nicht mehr in endlosen E-Mails und Briefen einfordern, sondern ein Inkassounternehmen mit der Wahrung unserer Interessen beauftragen. Die dabei zu erwartenden zusätzlichen Kosten dürften den eigentlichen Mitgliedsbeitrag übersteigen und trägt das Mitglied.

Wer zukünftig nicht mehr an den Vorteilen unseres Berufsverbandes teilhaben möchte, soll bitte seine Mitgliedschaft ordentlich kündigen.

Umgezogen, ein neuer Arbeitgeber, oder eine neue Lizenz?

Bitte denkt vor allem daran uns eure geänderte Anschrift mitzuteilen. Hierfür ist es das Einfachste, wenn ihr euch dafür im Mitgliederbereich einloggt und eure neuen Daten selbst einträgt. Wir bekommen aus dem System heraus eine Info darüber.

Mit der Aktualisierung eurer Daten unterstützt ihr den Vorstand bei der Vereinsführung und spart uns unnötige Kosten für Doppelversand und Stornogebühren.

Jubilare erstes Halbjahr 2024

10 Jahre Mitgliedschaft

Jürgen Roßdeutscher,
Stefan Friedel,
Werner Klumps,
Klaus Sicher

15 Jahre Mitgliedschaft

Holger Dachsel,
Oliver Krüger

20 Jahre Mitgliedschaft

Kay Kraatz,
Dirk Hasselbrink

30 Jahre Mitgliedschaft

Gerhard Kürten,
Jochen Petermann
Ralf Radzuweit

35 Jahre Mitgliedschaft

Frank Dick

**Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre Treue und
langjährige Mitgliedschaft in unserem Berufsverband**

Thomas Becker
Vorsitzender

Internes

Unser Vorstand

Thomas Becker	Vorsitzender	thomas.becker@laeg.aero
Christian Tank	stellv. Vorsitzender	christian.tank@laeg.aero
Benjamin Wagner	Schatzmeister	benjamin.wagner@laeg.aero
Ulrich Hauptmann	Sekretär	ulrich.hauptmann@laeg.aero

Unser Rechnungsprüfer

Hans Hermann Troschel

Unser AEI-Vertreter

Position zurzeit nicht besetzt

Unsere weiteren Ansprechpartner

Ausbildung zum Fluggerätmechaniker / -elektroniker und Certifying Staff

Martin Gauding
Benjamin Wagner
Karsten Wolf
Gerald Scholz

erreicht ihr unter training@laeg.aero

Letzte Meldung

Was macht das LBA, wenn die deutsche Übersetzung einer EU VO offensichtlich falsch ist?

Bei widersprüchlichen Übersetzungen werden alle verfügbaren Übersetzungen miteinander verglichen und die überwiegende Auslegung der VO gilt dann als rechtsverbindlich.

Welche rechtliche Relevanz haben die LBA-Merkblätter?

Nach Auskunft des LBAs sind sie lediglich als Leitfaden zu verstehen. Es gibt somit keine rechtliche Grundlage für einen Betriebsprüfer auf die Anwendung der Ausführungen zu bestehen. Sollte dies doch einmal vorkommen und keine Einigung erzielt werden, kann man das LBA in Braunschweig kontaktieren.

Flugzulassung abgelaufen?

Abgelaufene Flugzulassungen werden nicht verlängert, sie müssen neu beantragt werden. Mit entsprechender Begründung kann eine Flugzulassung auch für mehrere Wochen ausgestellt werden. Entgegen einiger Meldungen in letzter Zeit, kann eine Flugzulassung auch ausgestellt werden, wenn der Termin einer LTA überschritten worden ist, allerdings nur mit ausreichender Begründung.

Mitgliedsbeitragsrechnung verlegt?

Wer seine Beitragsrechnung verlegt hat und eine Kopie benötigt, kann sich seine Beitragsrechnung ganz einfach selbst herunterladen. Unter dem eigenen Profil sind auch alle Rechnungen abgelegt.

Jobbörse

Die Jobbörse auf unserer Website steht allen Mitgliedern kostenfrei zur Verfügung. Wer Stellen anbietet, oder sucht kann sich mit seiner Anzeige direkt an den Vorstand unter office@laeg.aero wenden. Das gilt natürlich auch für offene Lehrstellen.

Neulich



Gefunden auf Luftpiraten.de

Termine 2024

17.04. - 20.04.	AERO in Friedrichshafen
27.04.	Frühjahrsmeeting in Kassel
05.06. - 09.06.	ILA in Berlin
19.10.	Jahreshauptversammlung in Deidesheim