

[Previous Newsletters](#) | [Contact](#)

Newsletter

QCM quality control management AG



Issue 02 February 2012

○○○○○ In this Newsletter

●○○○○ Editorial

○●○○○ Main Article

○○●○○ Short News

- I. Obituary Robert Hagmann
- II. Notices of Proposed Amendments (NPAs)
- III. FAA Proposes to Raise Airline Pilot Qualification Standards
- IV. Aviation unites to challenge EASA fees

○○○●○ Course Updates

- I. Open Course Status March 2012 – May 2012
- II. Open Course Status EASA Part-147 Type Trainings

○○○○● Job Market

- I. Job Offer
- II. Job Search

●○○○○ Editorial

Dear Readers,



Welcome to our February edition.

We would like to apologise to all of you who have received only half the newsletter today. Technology can sometimes be a bit tricky.

The last week was overshadowed by the untimely death of our dear colleague and friend Robert Hagmann. Everyone who knew him has experienced him as a caring and enthusiastic avionic who loved his life and family very much. Robi, you will be deeply missed.

But life has to go on somehow and it looks like the weather is in agreement. Now I do not wake up anymore freezing in the early hours of the morning and a chorus of singing birds accompanies me on the way to my car. The sun is finally back and the snow is melting at least in the glens. Let us hope it stays this beautiful for a while longer.

This month Georg Stöcker introduces the topic of the Flying Boat and the thoughts behind it in the main article.

Also included are a couple of short topics.

In the not so distant future there are our courses, of course. Please have a look at the [open course status](#) and our [course updates](#).

This month we have one [job offer](#) and one [job search](#) and you can of course continue to send us your job offers.

Enjoy the March!



Tina Cameron
Q.C.M. quality control management AG

●○○○○ Main Article

Flying Boat /Flugboot

Once again my eyes wander over my book shelves. And, it stops, once more, on the old "Jahrbuch der Deutschen Luftfahrtforschung" (Year Book of the German Aviation Research).

In the "Jahrbuch 1938 Ergänzungsband" (Year Book 1938 Supplementary Volume) I found an article which I would like to reflect hereinafter.

It covers a subject which is not followed up anymore in such an intensity as it was during that time and it shows the ideas which were in the heads of aviation celebrities.

The large flying boat

From Igor I. Sikorsky, Bridgeport, Conn., U.S.A.

Reported during the General Assembly of the "Lilienthal-Association for Aviation Research" on 12. October 1938

Das Großflugboot

Von Igor I. Sikorsky, Bridgeport, Conn., U.S.A.

Vorgetragen vor der Hauptversammlung der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung am 12. Oktober 1938



Aviation is still open to further vast development, progress and expansion, but with the establishment of regular transoceanic airlines, the pioneering period of flying may be considered to be coming to its conclusion. While modern aeronautical engineers are participating in the work of closing this romantic and interesting period, it is proper to pay tribute to one of the greatest pioneers of all times, Otto Lilienthal. His achievements are unique and outstanding. The fact that no successful attempts of human flight were ever before reliably recorded is due, not to any general conditions of technique and engineering, but mainly to the absence of a man capable of visualizing and correctly solving the problem. I believe, therefore, that the work of Otto Lilienthal, who started from the bottom and with very little help from other branches of engineering or from prior art, succeeded in opening the era of human flight, will remain among the most outstanding human achievements that are known.

Der Luftfahrt steht noch eine weitere große Entwicklung, ein Fortschritt und eine Ausdehnung offen, aber mit der Einrichtung regelmäßiger transozeanischer Fluglinien kann das Pionierzeitalter als abgeschlossen betrachtet werden. Während die heutigen Luftfahrtingenieure an der Arbeit teilhaben, die diesen romantischen und bemerkenswerten Zeitabschnitt abschließt, ist es angebracht, einem der größten Pioniere aller Zeiten, Otto Lilienthal, Anerkennung zu zollen. Seine Großtaten sind einzigartig und hervorragend. Die Tatsache, daß keine erfolgreichen menschlichen Flugversuche je zuvor zuverlässig überliefert worden sind, ist nicht auf irgendwelche allgemeinen Umstände der Technik und Ingenieurwissenschaft zurückzuführen, sondern hauptsächlich auf das Fehlen eines Mannes, der imstande war, sich das Problem im Geist vor Augen zu stellen und dieses richtig zu lösen. Ich glaube daher, daß das Werk Otto Lilienthals, der ganz von vorn anfang und dem es mit sehr geringer Hilfe von anderen Zweigen der Technik oder von früherer Kunstfertigkeit gelang, das Zeitalter des

	<p>Menschenfluges zu eröffnen, eine der hervorragendsten menschlichen Leistungen bleiben wird, die bekannt sind.</p>
<p>Power flying was less than twenty-five years old when in May 1927 the world was electrified by the flight of Colonel Lindbergh across the Atlantic. This achievement was followed by a series of other remarkable flights, including the first crossing from Europe to America by Huenefeld and his gallant companions in a Junker W-33; the circumnavigation of the globe by Post and Gatty, and several others. These outstanding flights produced a great impression and demonstrated for the first time what the airplane could accomplish as a vehicle for rapid, intercontinental transportation. The transoceanic flights of that time were hazardous and necessitated utmost effort, courage, and ability of the pilot, extreme overloading of the aircraft and the engine, as well as some good luck.</p>	<p>Der Motorflug war weniger als 25 Jahre alt, als die Welt im Mai 1927 von dem Flug des Obersten Lindbergh über den Ozean begeistert wurde. Dieser Leistung folgten eine Reihe anderer bemerkenswerter Flüge einschließlich der ersten Überquerung von Europa nach Amerika durch Hünefeld und seine tapferen Gefährten in einer Junkers W 33, das Umfliegen des Erdballes durch Post und Gatty und mehrere andere. Diese hervorragenden Flüge hinterließen einen großen Eindruck und zeigten zum ersten Male, was das Flugzeug als Verkehrsmittel für eine schnelle Beförderung zwischen den Kontinenten leisten konnte. Die Transozeanflüge jener Zeit waren gefährlich und erforderten äußerste Anstrengung, Mut und Fähigkeit des Flugzeugführers, sehr starke Überlastung des Flugzeugs und des Motors ebenso wie etwas Glück.</p>
<p>The above mentioned flights were not the first crossings of the North Atlantic, and while great credit is due the men and ships who made transoceanic flights previous to 1927, the general impression created by the flights of 1927-28 was probably greater because it was demonstrated for the first time that aviation could bring the great centres of modern civilization, separated by the North Atlantic, to within one day of elapsed time instead of the usual five to seven days.</p>	<p>Die oben erwähnten Flüge waren nicht die ersten Überquerungen des Nordatlantik, und während großes Verdienst den Männern und Luftschiffen gebührt, die Transozeanflüge vor 1927 machten, war der allgemeine Eindruck, der durch die Flüge in den Jahren 1927 und 1928 geschaffen wurde, wahrscheinlich größer; denn es war zum ersten Male gezeigt worden, daß die Luftfahrt die großen Mittelpunkte der neuzeitlichen Zivilisation, die durch den Nordatlantik getrennt sind, mit einem Zeitaufwand von einem einzigen Tag statt der üblichen fünf bis sieben Tage in Verbindung bringt.</p>
<p>During the decade that followed, a considerable amount of scientific and engineering work was accomplished covering virtually all phases of aircraft design, construction and operation. Several airlines were extended across the Southern Atlantic, first regular passengers were carried across both oceans and around the world by the Zeppelin airships, and finally between 1935 and 1937 the longest remaining transoceanic air routes were surveyed and regular airline operation established. It is interesting to note that while rapid, transoceanic flying was started about a decade ago, mostly in light, single-engine land planes, actual mail and passenger flying over the longest transoceanic air route was established with large, four-engine flying boats.</p>	<p>Während des folgenden Jahrzehnts wurde ein beträchtlicher Aufwand an wissenschaftlicher und technischer Arbeit geleistet, die sich eigentlich über alle Gebiete des Entwurfs, des Baues- und des Betriebes von Luftfahrzeugen erstreckte. Mehrere Fluglinien wurden über den Südatlantik verlängert, die ersten regelrechten Fluggäste wurden durch die Zeppelinluftschiffe über beide Ozeane und um die Welt herum gebracht und schließlich, zwischen 1935 und 1937, wurden die am längsten zurückgebliebenen Transozean-Flugwege in Angriff genommen und ein regelmäßiger Flugverkehr eingerichtet. Es ist bemerkenswert, festzustellen, daß, während etwa vor einem Jahrzehnt ein schneller Transozeanflug meistens in leichten, einmotorigen Landflugzeugen gestartet wurde, gegenwärtig Post- und Passagierflüge über den längsten, transozeanischen Flugweg mit großen, viermotorigen Flugbooten durchgeführt wurden.</p>
<p>It is the huge flying boat that is now being studied in connection with the most ambitious projects for the expansion of intercontinental air transportation. In view of this, it appears interesting to make a brief study of the general characteristics of the flying boat, its comparison with other types of sea</p>	<p>Das Großflugboot soll nun im Zusammenhang mit den erwähnten Plänen für die Erweiterung des Luftverkehrs zwischen den Kontinenten untersucht werden. Im Hinblick darauf scheint es interessant zu sein, eine kurze Untersuchung der allgemeinen Eigenschaften des Flugbootes,</p>

and landplanes and a brief analysis of its probable future development.

einen Vergleich des Flugbootes mit anderen Bauarten von See- und Landflugzeugen und eine kurze Zergliederung seiner voraussichtlichen zukünftigen Entwicklung durchzuführen.



Artist's sketch of the proposed Sikorsky 100-passenger flying boat. This is one of a group of sketches included in the general design data recently submitted by Sikorsky Aircraft to Pan American Airways in connection with their request for bids for an airplane having a payload of 25,000 pounds capable of flying 5,000 statute miles at not less than 200 miles (322 km.) per hour.

Skizze des vorgeschlagenen Sikorsky-Flugbootes für 100 Passagiere. Dies ist eine aus einer Reihe von Skizzen, die zusammen mit den allgemeinen Angaben über den Entwurf kürzlich von der Sikorsky Aircraft der Pan American Airways unterbreitet wurden im Zusammenhang mit deren Anforderung von Angeboten für ein Flugzeug, das eine zahlende Last von 25 000 Pfund (11 400 kg) hat und 5 000 Meilen (8040 km) mit einer Geschwindigkeit von wenigstens 200 Meilen/ Stunde (322 km/h) durchfliegen kann.

Note from the author of this newsletter article:

In addition the following items are discussed in more detail by I. I. Sikorsky:

- General Ideas
- Analysis of Major Design Factors
- Weight and Performance Data
- Design Features
- Unconventional Designs

Anmerkung des Autors dieses Newsletter Artikel:

Des Weiteren werden folgende Punkte von I. I. Sikorsky näher erläutert:

- Allgemeine Überlegungen
- Erörterung der wichtigsten Entwurfsfaktoren
- Gewicht und Leistungsangaben
- Merkmale des Entwurfs
- Entwürfe nicht üblicher Bauform

Value of Consecutive Designs

...

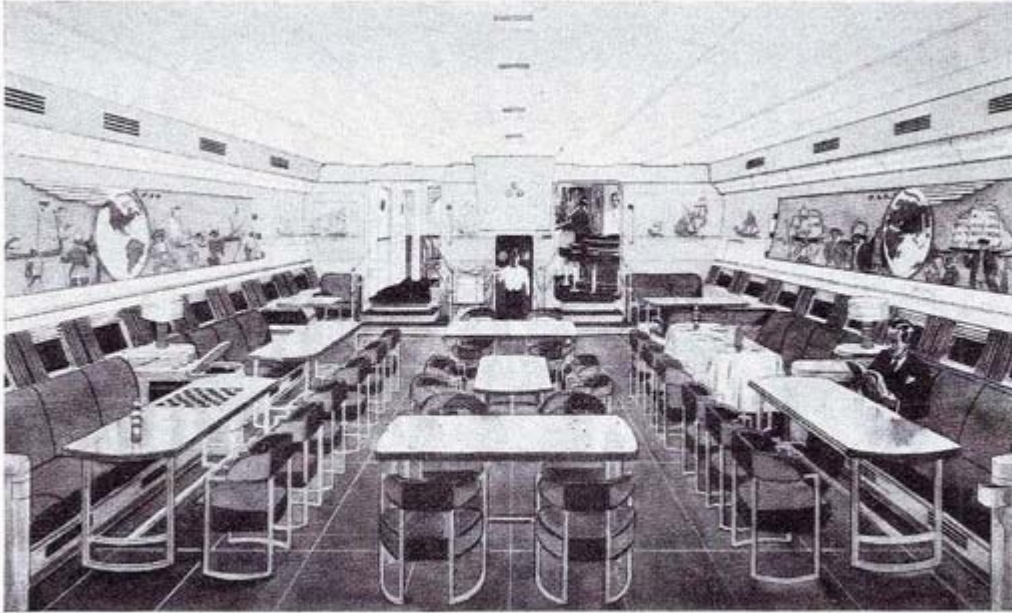
The design and operating experience gained with these flying boats (S-42 flying boat; note from the author), along with the results of research engineering and wind tunnel work, was used in the study and preparation of various projects of larger airliners of more advanced design. In December 1937, Pan American Airways requested bids for the construction of an aircraft that would have a payload capacity of 25,000 lbs. (11,400 Kgs.), be capable of flying 5000 miles (8040 Km.) in still air and have a cruising speed of not less than 200 miles (322 Km.) per hour at sea level. The requirements further included stateroom accommodation for at least 100 passengers, with dressing rooms, dining room, galley and accommodations for a crew of sixteen.

Wert aufeinanderfolgender Entwürfe

...

Die konstruktive und Betriebserfahrung, die mit diesen Flugbooten (S-42 Flugboote; Anm. des Autors) gewonnen wurde, wurde zusammen mit den Ergebnissen der technischen Forschung und der Arbeiten im Windkanal bei den Untersuchungen und Vorarbeiten für verschiedene Projekte von großen Luftfahrzeugen von fortschrittlicher Gestaltung verwandt. Im Dezember 1937 verlangte die Pan American Airways Angebote für den Bau eines Luftfahrzeuges, das eine Aufnahmefähigkeit an zahlender Last von 25000 Pfund (11400 kg) haben würde, 5000 Meilen (8040 km) in ruhender Luft fliegen könnte und eine Reisegeschwindigkeit nicht unter 200 Meilen/Stunde (322 km/h) in Meereshöhe haben würde. Die weiteren Anforderungen verlangten Unterkunft in Luxuskabinen für mindestens 100

Fluggäste mit Ankleideräumen, einem Speisesaal, Küche und Unterkunft für eine Besatzung von 16 Mann.



Artist's sketch of the main dining salon of the proposed Sikorsky 100-passenger, 100-ton, flying boat (see page 1).

Skizze des Hauptspeisesaales in dem vorgeschlagenen Sikorsky-Flugboot von 100 t für 100 Fluggäste (vgl. S. 1).

Conclusion

To complete this study, it is desirable to analyse briefly the most important duty which the flying boat may be called upon to perform, namely, non-stop transoceanic flying. The character of the service requires ample weight allowance for radio, navigation and various types of flying and marine equipment, as well as satisfactory room and living accommodations for the crew and passengers, because with the most optimistic assumption of speed, it would not be possible to make the flight during the daytime only and, therefore, staying overnight on board will be part of every crossing.

A resume of the analysis brings us to the following conclusion:

The service in general strongly suggests a large aircraft in preference to a series of small ones. This is dictated by the necessity for large, competent flying crews and extensive radio and navigation equipment that are necessary independent of the size of the ship and cargo carried. It is further necessitated by the ample room needed. In larger sizes the flying boat appears to be definitely superior with respect to its general efficiency and all-around performance characteristics. Besides offering greater actual safety and a better feeling of security for long over-water flights, the ship offers better protection from forced landing because its lighter weight will insure

Schluß

Als Anschluß dieser Untersuchung ist es erwünscht, auf die wichtigste Aufgabe, die zu leisten von dem Flugboot verlangt werden kann, nämlich den Ohnehalt-Flug über den Ozean, kurz einzugehen. Die Eigenart des Verkehrs erfordert sowohl ein weitgehendes Zugeständnis an Gewicht für die Funk- und Navigationseinrichtung und verschiedenen Teile der Flug- und Seeausrüstung als auch zufriedenstellende Raum- und Lebensverhältnisse für die Besatzung und die Fluggäste; denn selbst unter der günstigsten Annahme hinsichtlich der Geschwindigkeit würde es nicht möglich sein, den Flug allein während der Tageszeit durchzuführen, und daher würde ein Aufenthalt an Bord über Nacht einen Teil jeder Überquerung bilden.

Eine Zusammenfassung der ins einzelne gehenden Untersuchung bringt uns zu dem folgenden Schluß:

Allgemein verlangt der Betrieb nachdrücklichst ein großes Luftfahrzeug, das einer Reihe von kleinen Flugzeugen vorzuziehen ist. Dies wird durch die Notwendigkeit einer großen, angemessenen fliegenden Besatzung und einer umfangreichen Funk- und Navigationsausrüstung, die unvermeidlicherweise unabhängig sind von der Größe des Flugzeuges und der beförderten Last, vorgeschrieben: dies ist weiterhin durch den großen benötigten Raum notwendig gemacht. Bei größeren Abmessungen scheint das Flugboot hinsichtlich seiner allgemeinen Leistungsfähigkeit und seiner gesamten Leistungseigenschaften deutlich

superior performance and higher ceiling with part of the power units out of commission. It further offers advantages in safety and service by the fact that it has at its disposal thousands of square kilometres of inland water in case of bad weather near its destination, as compared to the few airports of hardly a couple of square kilometres for the landplane. In view of all this, the author believes that the huge flying boat will represent the more efficient and practical type of transport aircraft for future intercontinental travel. A luxurious airliner of 100-ton, powered with 12,000 horsepower, with some fifty staterooms, luxurious dining room, various other accommodations, and a cruising speed between 300 and 400 kilometres, according to altitude, is an engineering possibility of the immediate future, depending only on business and financial arrangements to become a reality. It is most probable that the next decade will see such giants of the air being placed in actual service and bringing Europe and America to within 15 to 18 hours of safe, pleasant and comfortable travel. They will make transoceanic flying an ordinary routine method of transportation and will permit a leisurely sightseeing trip around the world in a week's time.

überlegen zu sein. Außer daß es wirklich eine größere Sicherheit und ein besseres Gefühl der Sicherheit bei langen Flügen über Wasser bietet, gewährt das Flugboot auch besseren Schutz gegen eine Notlandung, weil sein geringeres Gewicht eine überlegene Leistungsfähigkeit und größere Gipfelhöhe sicherstellen wird, wenn ein Teil der Triebwerkeinheiten außer Betrieb ist. Es bietet weiterhin Vorteile hinsichtlich der Sicherheit und des Betriebs durch die Tatsache, daß es im Falle schlechten Wetters in der Nähe seines Bestimmungsortes Tausende von Quadratkilometern Wasser im Inland zu seiner Verfügung hat im Vergleich zu den wenigen Flughäfen von kaum ein paar Quadratkilometern für das Landflugzeug. Im Hinblick auf alle diese Umstände glaubt der Verfasser, daß das große Flugboot die leistungsfähigste und praktischste Bauform des Luftfahrzeuges zur Beförderung im künftigen internationalen Verkehr darstellen wird. Ein Luxus-Flugzeug von 100 t, angetrieben mit - 12000 PS mit etwa 50 Kabinen, einem schönen Speisesaal, verschiedenen anderen Bequemlichkeiten und einer Reisegeschwindigkeit zwischen 300 und 400 km/h je nach der Höhe stellt eine technische Möglichkeit der unmittelbaren Zukunft dar, die nur von geschäftlichen und finanziellen Übereinkommen abhängt, um Wirklichkeit zu werden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß das nächste Jahrzehnt solche Giganten der Luft im regelmäßigen Verkehr in Dienst gestellt finden wird, die Europa und Amerika innerhalb einer sicheren, angenehmen und bequemen Reise von 15 bis 18 Stunden miteinander verbinden. Diese Flugboote werden die Ozeanflüge zu einer gewöhnlichen gewerbsmäßigen Beförderungsart machen und werden einen gemächlichen Besichtigungs-Rundflug um die Welt im Verlaufe von einer Woche gestatten.

The author believes that all this can be expected in the coming years even on the basis of present engineering, materials and power units. Radical improvement in any of these lines, for instance, the development of liquid hydrogen in forms that would permit its utilization as fuel for aircraft, would permit substantial further progress beyond the figures and facts that were mentioned in this study. Even if no such inventions are made and aviation would progress in the way of gradual refinements and improvements as it has during the last decade, the prospect of the near future appears bright and the flying boats appear to remain the backbone of transoceanic flying.

Der Verfasser glaubt, daß dies alles sogar auf der Grundlage der gegenwärtigen Technik, Werkstoffe und Motoreinheiten für die kommenden Jahre erwartet werden kann. Eine grundlegende Verbesserung bezüglich einer dieser Grenzen, z.B. die Entwicklung flüssigen Wasserstoffs in einer Form, die seine Verwendung als Brennstoff für Luftfahrzeuge gestatten würde, würde einen wesentlichen Fortschritt über die Zahlenwerte und Tatsachen hinaus zulassen, die in dieser Untersuchung oben erwähnt worden sind. Selbst wenn keine solchen Erfindungen gemacht werden und die Luftfahrt, wie während des letzten Jahrzehnts, auf dem Wege allmählicher Verfeinerungen und Verbesserungen fortschreiten würde, erscheint die Aussicht für die nahe Zukunft sehr günstig, und die Flugboote scheinen das Rückgrat des Flugverkehrs über den Ozean zu bleiben.

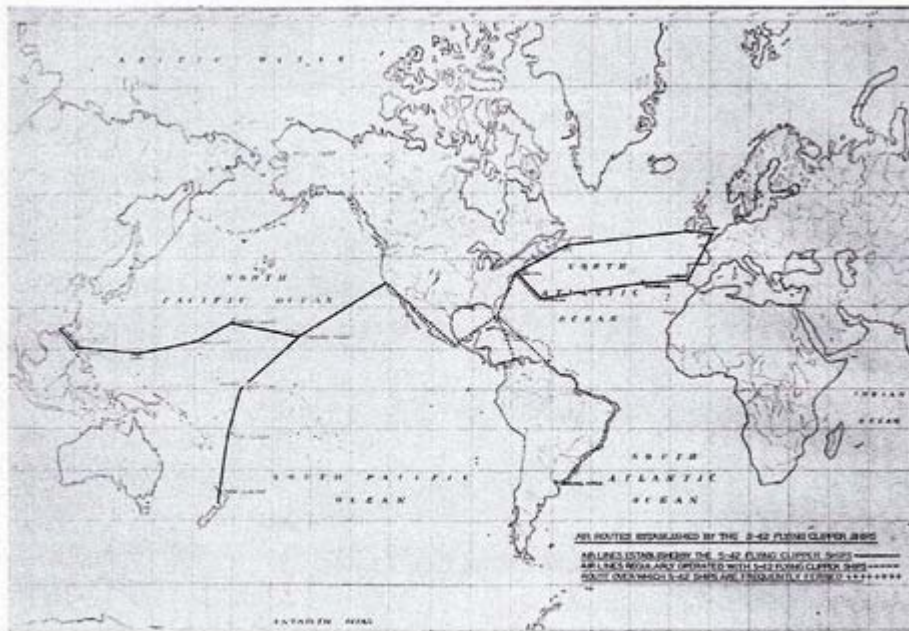


Fig. 9. Map showing the airlines surveyed and opened by the S-42 Flying Clippers.

Abb. 9. Karte mit von den S-42 Flugboot-Clippern erkundeten und erschlossenen Fluglinien.

Short News

I. Obituary Robert Hagmann



Shocked and incomprehensible for us all, we would like to inform you, that in the early morning of February 20th 2012 our highly regarded employee, friend and fellow co-worker has passed away unexpectedly.

All our thoughts are with his wife, his children and his entire family.

Robi, you left us much too soon – we will miss you!

II. Notices of Proposed Amendments (NPAs)

TITLE	DATE PUBLISHED	END OF COMMENT
NPA 2011-20 Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes	2011-12-13	2012-04-30

III. FAA Proposes to Raise Airline Pilot Qualification Standards

Consistent with a mandate in the Airline Safety and Federal Aviation Administration Extension Act of 2010, the proposed rule would require first officers – also known as co-pilots – to hold an Airline Transport Pilot (ATP) certificate, requiring 1,500 hours of pilot flight time. Currently, first officers are required to have only a commercial pilot certificate, which requires 250 hours of flight time. The proposal also would require first officers to have an aircraft type rating, which involves additional training and testing specific to the

airplanes they fly.

The proposed rule can be viewed at: <http://archives.gov/federal-register/public-inspection/>.

IV. Aviation unites to challenge EASA fees

The entire aviation world has mounted a concerted challenge to EASA over its scale of fees and charges, which are characterised as inexplicably high and are acting as a major drag on the aviation industry in Europe. IAOPA has joined organisations representing every facet of regulated aviation on the EASA Advisory Body in writing to the Chairman of the EASA Board of Management expressing concern at the damaging effect of EASA's fees. The letter singles out for special attention the wholly disproportionate charges levied on general aviation and demands that they be reduced through a programme of cost-cutting at EASA.

The text of the letter, addressed to Mike Smethers, Chairman of the EASA Board of Management, has been agreed by organisations as diverse as Airbus, the International Air Transport Association, the Association of European Airlines, Rolls Royce and the European Business Aviation Association as well as IAOPA. It indicates that EASA's overheads are running out of control at a time when economies of scale should be bringing them down and points out that EASA's labour charge – €246.38 per hour – is wholly out of scale with labour costs in the industry and twice as high as those of other aviation regulators. It also calls on Europe to accept more bilateral agreements which mean EASA would not spend money re-certificating equipment which has already been acceptably certificated by third countries.

For more information please visit the IAOPA website: www.iaopa.eu

○○○○● Course Update

All scheduled courses from March to May are listed below.

Our newest Typing course is for the Dassault Falcon 900EX Level 1 (T4) General Familiarisation. The course is for EASA Part-66 C licensed staff and can also be used as a Refresher for Certifying Staff. The course is scheduled for 14. – 16. March 2012 at our facility in Berne.

The Learjet 55 B1/T1 is now scheduled for 30. April – 18. May 2012 in Berne.

All other information regarding Q.C.M.'s courses and services as well as an overview of 2012 course-dates are published on our website www.qcm.ch.

Please feel free to call us if any questions arise. You will find our contact details at the end of this newsletter.

I. Open Course Status March 2012 - May 2012

Course title	Date	Places available	Instructor
EASA Part-21 DOA Basic	05. – 07.03.2012	open	Christian Schusser
EASA Part-21 POA Differential	08.03.2012	open	Christian Schusser
Safety Management Systems Basic	12. – 13.03.2012	open	Markus Friedli
Internal Auditor	20. - 22.03.2012	2	Markus Friedli
EASA Part-145 Refresher	03.04.2012	open	Georg Stöcker

EASA Part-M Subpart G Refresher	11.04.2012	open	Paul Baumann
Aviation Legislation	12.04.2012	open	Paul Baumann
EASA Part-145	17. – 19.04.2012	open	Georg Stöcker
EASA Part-21 DOA Expert	18. – 19.04.2012	open	Christian Schusser
Fuel Tank Safety Phases 1 and 2	23.04.2012	open	Paul Baumann
EWIS	24.04.2012	open	Paul Baumann
Stock Management	25. – 26.04.2012	open	Georg Stöcker
EASA-OPS/EASA-FCL Airplanes	01. – 03.05.2012	open	Patrick Sutter
EASA Part-M Subpart G	07. – 09.05.2012	open	Paul Baumann
Airworthiness Review for ARC Signatories	10.05.2012	open	Paul Baumann
Maintenance Program (course language German) (Berlin)	08. – 09.05.2012	open	Dirk Matzky
EASA Part-66 / Part-147	21. – 23.05.2012	open	Jürgen Feldhoff

If not stated otherwise, courses will take place in our facilities in Belp/Berne. Please "click" on the Course title for detailed Information.

II. Open Course Status EASA Part-147 Type Trainings

Course title	Date	Places available	Instructor
Dassault Falcon 900EX Level 1 T4	14. – 16.03.2012	open	Chris Tamerius
Learjet 55 B1 Theoretical Type Training	30.04. – 18.05.2012	open	Walter Brisch /Hans Apfel

○○○○● Job Market

Job market

Take advantage of our Newsletter platform if you wish to publish a job advertisement or if you are looking for a new challenge in the aviation industry.

Important:

Please note that details of job advertisements or searches for the next edition must reach our office (info@qcm.ch) by the 22nd of each month.

Without further notice, you advert will be published only once.

I. Job Offer

If you ever wanted to soar above the rest, now it is the time to get on board with Q.C.M. Maintenance AG.

To support our maintenance team we are looking for you as:

Certifying Staff

You fulfil the following requirements:

- You are an experienced licensed Mechanic Part-66 Cat. B1
- Ideally type rated on one or more of the following aircraft types:
 - Bombardier Challenger 604/605
 - Bombardier Challenger 850
 - Embraer 135 BJ,
 - Global Express/5000,
 - Citation 560XL,
 - Gulfstream G450
 - Gulfstream G550
 - Gulfstream G650
- A working knowledge of Office Word /Excel /etc.

Besides fluent English, a second language would be a great advantage.

Work place is Belp/Switzerland

Employment 80-100% or contracted

Hop aboard and send your complete application today.

Contact Person

Frank Domogalla

domogalla@qcm-mx.ch

II. Job Search

Retired SAFA inspector available for instruction and awareness training.

Support to prepare for Third Country Operators to achieve the EASA authorisation for EU airspace (NPA 2011-05).

Postholder/examiner in flight schools.

Contact: proficiency@gmx.eu (based in GERMANY)

Previous Newsletters

Are you interested in previous issues of our newsletter ?

Visit the Newsletter-Archive

We hope that you have found this month's newsletter interesting and informative. Do not hesitate to contact us for further information.

Unsubscribe

If you want to unsubscribe from our newsletter, please click here:

I do not wish to receive future Newsletter issues!
Please unsubscribe me!

Contact



Q.C.M. quality control management AG

Eichholzweg 20-24
3123 Belp
Switzerland

Phone: +41 31 960 40 60
Fax: +41 31 960 40 65
E-mail: info@qcm.ch

www.qcm.ch

