

**Berufsverband der Prüfer
von
Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.**

Prüfer Info 2/98

Ausgabe: 26. August 1998

Inhaltsverzeichnis

1.	AEI, Aufforderung zur Kommentierung von JAA - Forderungen	S. 2
2.	Betriebszeiten von Teilen	S. 3
3.	JAR - 66	S. 4
4.	Prüfer Klasse 3/ Avionik	S. 5
5.	FCKW - haltiges Kältemittel	S. 6
6.	Einladung zur Jahreshauptversammlung des PvL am 14. November 1998 in Hambrug	S. 7
7.	Tagesordnung der Jahreshauptversammlung des PvL	S. 8
8.	Professionelles Reinigen, Polieren und Versiegeln von zivilen Luftfahrzeugen	S.12
9.	Grey Corner	S.20
10.	An- und Verkauf	S.21
11.	Stellenmarkt	S.22
12.	Werbung	S.23

AEI

Über den Vertreter unseres internationalen Dachverbandes AEI, Peter Doyer, haben wir die Aufforderung erhalten, aktiv an der weiteren Gestaltung der JAR-66 mitzuarbeiten.

Konkret bedeutet dies, Peter möchte von uns zum einen Vorschläge zur genauen Definition und Unterscheidung zwischen Base und Line Maintenance.

Diese Vorschläge aus allen Mitgliedsverbänden dienen Peter als unserem AEI-Vertreter bei der JAA als Argumentationsgrundlage für die weitere Gestaltung der JAR-66.

Hier haben wir also eine gute Möglichkeit, unsere Vorstellungen in die europäische Gestaltung der Wartungsvorschriften für Luftfahrzeuge einzubringen und damit unser Leben als Wartungstechniker mitzugestalten.

Ich hoffe auf viele Vorschläge.

Zum anderen hat die JAA den AEI gebeten, bei der Erstellung einer Datenbank von Prüfungsfragen für eine JAR-66-Lizenz zu helfen.

Peter Doyer will das wohl gern machen, braucht dazu aber wiederum unsere Hilfe.

Das bedeutet auch die Möglichkeit eines direkten Einflusses auf die Gestaltung des Verfahrens zum Lizenzerwerb.

Wir suchen unter unseren Mitgliedern einen erfahrenen Prüfer, der in Zusammenarbeit mit Peter versucht, Fragen zu diesem Thema zu sammeln und Peter für seine Arbeit mit -der JAA zur Verfügung zu stellen. Vorschläge aller Art bitte an den Vorstand. (HK)

Betriebszeiten von Teilen

Von einem Mitglied des PvL erhielten wir eine Kopie einer Anfrage an das LBA betreffend Betriebszeiten von Teilen an Luftfahrzeugen und Gültigkeit der verschiedenen Veröffentlichungen dazu.

Bei Öl- und Kraftstoffschlauchleitungen ergibt sich eine Diskrepanz zwischen verschiedenen Herstelleranweisungen. Im Service Manual des betreffenden Luftfahrzeuges wird festgestellt, daß Ölschläuche "On Condition" und Kraftstoffschläuche alle 100 h gewechselt werden sollen.

Der Hersteller des Luftfahrzeuges hat jedoch später in einem Schreiben für alle seine Luftfahrzeuge festgehalten, daß "... engine compartment flexible hoses (fuel, oil etc.) as required, but not to exceed 1000 hours time in service or 8 years or at engine overhaul which comes first." gewechselt werden sollen. Hier erhebt sich die Frage, *was ist verbindlich* ?

Immerhin ist das o.g. Schreiben eine "amtliche" Verlautbarung des Herstellers und man sollte meinen, daß diese aus **zwei Gründen** gilt:

Erstens ist sie später erschienen als das Service Manual, also eine Ergänzung, und **zweitens** sollte doch immer die strengere Vorschrift gelten.

Hier ist Klarheit vom Amt gefordert.

NfLII-8/96 sagt aus, daß die Durchführung von SB's, SL's etc. in das "*pflichtgemäße Ermessen*" des Halters gestellt sei. Wenn aber in der Inspektionsliste eines Luftfahrzeuges speziell auf ein SL hingewiesen wird, ist dieses SL dann verbindlich, weil es z.B. damit Bestandteil des Service manual und auch des Gerätekenntblattes wird ?

Auch hier wäre ein Klarstellung von Seiten des Amtes nützlich. Wir würden eine Stellungnahme des Amtes zu beiden Punkten gern unseren Mitgliedern zur Beachtung weiterreichen. (HK)

JAR-66

Als Beilage finden Sie eine neue Information des Luftfahrt-Bundesamtes über JAR-145, JAR-66 und JAR-147.
Daraus sollte eigentlich alles hervorgehen, was noch unklar ist.

Die JAR-66 und die JAR-147 sind also am 1. Juni 1998 durch die JAA in Kraft gesetzt worden.

Damit sind beide Vorschriften aber noch nicht deutsches Recht. Dies erfolgt durch eine Änderung der LuftPersV und diese wiederum bedarf der Zustimmung des Bundesrates, welche bis Ende 1998 erfolgen soll.

Ergo: Beide Vorschriften sind in Kraft, aber für uns noch nicht anwendbar.

Bei Durchsicht dieser Information fällt dem bisherigen Prüfer einiges auf.

So z.B. die Tatsache, daß ein "Certifying Staff" mit **B1**-Berechtigung in der Line Maintenance auch Avionikbeanstandungen erledigen und abschreiben darf, sofern diese durch "schnellaustauschbare Avionikeinheiten" erledigt werden können, zu deren Nachweis der Betriebstüchtigkeit nur eine "**einfache Prüfung**" erforderlich ist. In der Line Maintenance sind die Avionikgeräte in der Regel "schnellaustauschbar" und was eine "Einfache Prüfung" ist, sei dahingestellt.

Ist ein "**Self Test**" an einem hochkomplizierten BRNAV-Gerät eine "**Einfache Prüfung**" ?

In der Line Maintenance wird also in Zukunft kein Techniker mit **B2**-Berechtigung erforderlich. Dies gilt noch mehr in der Base Maintenance, wo ein Mechaniker/Techniker/Engineer mit irgendeiner Art von **C**-Berechtigung nicht mehr erforderlich ist. Das erledigt alles der "Base Maintenance Certifying Engineer" mit **C**-Berechtigung.

In den Änderungen zur LuftPersV wird auf die Übergangsregelungen von einer bisherigen Berechtigung als Prüfer von Luftfahrtgerät auf die Lizenz nach JAR-66 verwiesen.

Ein Umschreiben ist möglich.

Bei der Gültigkeit der umgeschriebenen JAR-66-Lizenz wird jedoch einmal festgestellt, daß diese umgeschriebene Lizenz nur bis zum Jahr 2011 gültig sei und daneben gesagt, die sei bis zum Eintritt in den Ruhestand gültig.

Das kann wohl nicht beides nebeneinander stehen.

Für **einfache Luftfahrzeuge** soll eine **B3**-Lizenz eingeführt werden. Die ist dann wieder unterteilt in Flugwerk/Triebwerk oder Avionik.

Prüfer Klasse 3 für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Rettungsfallschirme brauchen in absehbarer Zeit keine Änderung befürchten.

Für **Prüfer Klasse 4** ist jedoch in naher Zukunft eine eigene JAR-Vorschrift zu erwarten.



Prüfer Klasse 3/Avionik

Der **Prüfer Klasse 3** für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Rettungsfallschirme wird uns noch lange erhalten bleiben. Die JAA beabsichtigt in absehbarer Zeit nicht, sich damit zu befassen.

In Deutschland gibt es nun Prüfer Klasse 3 sowohl für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Rettungsfallschirme. Für den Bereich Segler, Motorsegler und Ballone gibt es die Erweiterung dieser Lizenz auf Sprechfunkanlagen oder es gibt

eine eigene Lizenz **Klasse 3** für Sprechfunkanlagen, die sich nur auf Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone bezieht.

Hier erhebt sich die Frage, was passiert mit z.B. GPS-Anlagen in Segelflugzeugen, Motorseglern und Ballonen.

Man kann ja wohl davon ausgehen, daß bald jeder Halter eines solchen Fluggerätes ein solches preiswertes und für den sicheren Flug sehr nützliches Gerät an Bord hat. **Wer prüft diese Anlagen ?**

Die weitere Frage ist, wie prüft z.B. ein **Klasse 3-Prüfer** für Segler, Motorsegler und Ballone ein Sprechfunkgerät ? Reicht es hier, einmal zum nächsten Tower zu rufen und zu fragen "Anton, hörst Du mich ?" Oder ist hier ein teurer IFR-Tester gefragt? Die Praxis wird da wohl eher bei ersterem liegen. Und da sollte man doch versuchen, kleine, billige Tester/Sensoren zu bauen und diesen Prüfern in die Hand zu geben, damit sie wenigstens z.B. feststellen können, kommt aus der Antenne überhaupt was raus. Dies wäre , wenn auch in kleinem Rahmen, ein Beitrag zur Sicherheit in der Luft.

Vorschläge für ein solches Gerät sind erwünscht.



FCKW-haltige Kältemittel

Wir möchten unsere Mitglieder darauf aufmerksam machen, daß gem. diverser Bekanntmachungen und Verordnungen, zuletzt mit *NfL II-65/98*, ab 1. Juli 1998 der Einsatz und die Verwendung dieser Kältemittel verboten ist.

(HK)

Einladung zur Mitgliederversammlung des BPvL

Hiermit laden wir alle Mitglieder des BPvL, alle Prüfer von Luftfahrtgerät, das Bundesministerium für Verkehr/Ref. Luftfahrt, das Luftfahrt-Bundesamt, die Außenstellen des Luftfahrtbundesamtes und die an Luftfahrtthemen interessierte Presse zu unserer Jahreshauptversammlung am **14. NOV. 1998, 10.00 Uhr**, in den Gästeraum der Kantine 2 im Gebäude 370 der Firma Lufthansa am Flughafen Hamburg ein. Der Zugang erfolgt über den Haupteingang am "Weg beim Jäger 193". Die Teilnehmer und Besucher melden sich bitte mit Personalausweis beim Pförtner und bekommen dort eine Zugangsberechtigung. Die Veranstaltung ist dort als "PvL-Versammlung" gemeldet.

Die Zufahrtsmöglichkeiten sind wie folgt:

- *Mit dem PKW gemäß beiliegendem Plan bis zum Parkplatz 086.
- *Mit der Bundesbahn über Hamburg Hauptbahnhof (Hbf), ab Hbf-Süd mit U-Bahn U1 Richtung Garbstedt/Norderstedt oder S-Bahn S1(11) Richtung Poppenbüttel bis Ohlsdorf. Im Bahnhof nach links zur Bushaltestelle des Airport-Express zum Flughafen. Vor der Ankunft des Termins 4 fährt ein Shuttle-Bus zu den Parkplätzen. Bei Parkplatz P6 geht es zur Lufthansa Technik.
- *Mit dem Linienflug vor der Ankunft des Terminal 4 mit dem Shuttle-Bus zu den Parkplätzen. Bei P6 geht es zur Lufthansa Technik.
- *Mit dem eigenen Flugzeug bitte wegen Abstellplätzen vor den Lufthansa/Hfc-Hallen vorher Kontakt mit Herrn Gerhard Kürten, Lufthansa, Tel./Fax. 040-538-3997, aufnehmen.

Wir würden es ganz besonders begrüßen, wenn von Seiten des Luftfahrt-Bundesamtes, der Außenstellen des Luftfahrtbundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr Vertreter anwesend sein könnten, die uns zu aktuellen Fragen Auskünfte aus berufener Quelle erteilen und besonders

lie drängenden Fragen der Mitglieder nach der Zukunft des Prüfers von Luftfahrtgerät beantworten. Dies ganz besonders im Blick auf die in Kraft getretene Verordnungen **JAR-66** und **IAR 147**.

Die geplante Tagesordnung finden Sie nachfolgend. Änderungen der Tagesordnung sind im Verlauf der Veranstaltung jederzeit möglich.

Nir machen Sie darauf aufmerksam, daß wir im Fall einer nicht beschlußfähigen Versammlung (weniger als 1/3 der Gesamtmitgliederzahl) die Versammlung gem. Satzung an Ort und Stelle sofort beenden und zum gleichen Zeitpunkt und am gleichen Ort sofort ohne schriftliche Ladung wieder einberufen.

Diese erneute Mitgliederversammlung ist dann unabhängig von der Zahl der anwesenden Mitglieder beschlußfähig.

Herbert Karich, Vorsitzender des PvL



Tagesordnung zur Mitgliederversammlung des PvL am 14. NOV. 1998, 10.00 Uhr, in der technischen Schule der Lufthansa im Flughafen Hamburg

Samstag, 14. NOV. 1997. 10.00 Uhr

- * Beginn der Jahreshauptversammlung
- * Begrüßung
- * Vorstellung des amtierenden Vorstandes
- * Feststellung der Beschlußfähigkeit (1/3 der Gesamtmitgliederzahl)
- * Wahl eines Protokollführers
- * Wahl von zwei Stimmenzählern
- * Bericht des Vorstandes

- * Bericht vom Jahreskongress des AEI in Edinburgh
- * Kassenbericht 1996/97, Haushaltsplan 1997/98
- * Bericht der Rechnungsprüfer

* *ca. 11:00 Uhr Kaffeepause*

- * Diskussion und Aussprache
- * Besprechung des AEI-Jahreskongresses in Edinburgh
- * Entlastung und Neuwahl des Vorstandes
- * Neuwahl der Rechnungsprüfer
- * Besprechung und Beschluß einer Namensänderung des
PvL/Satzungsänderung
- * Planung der Jahreshauptversammlung 1999

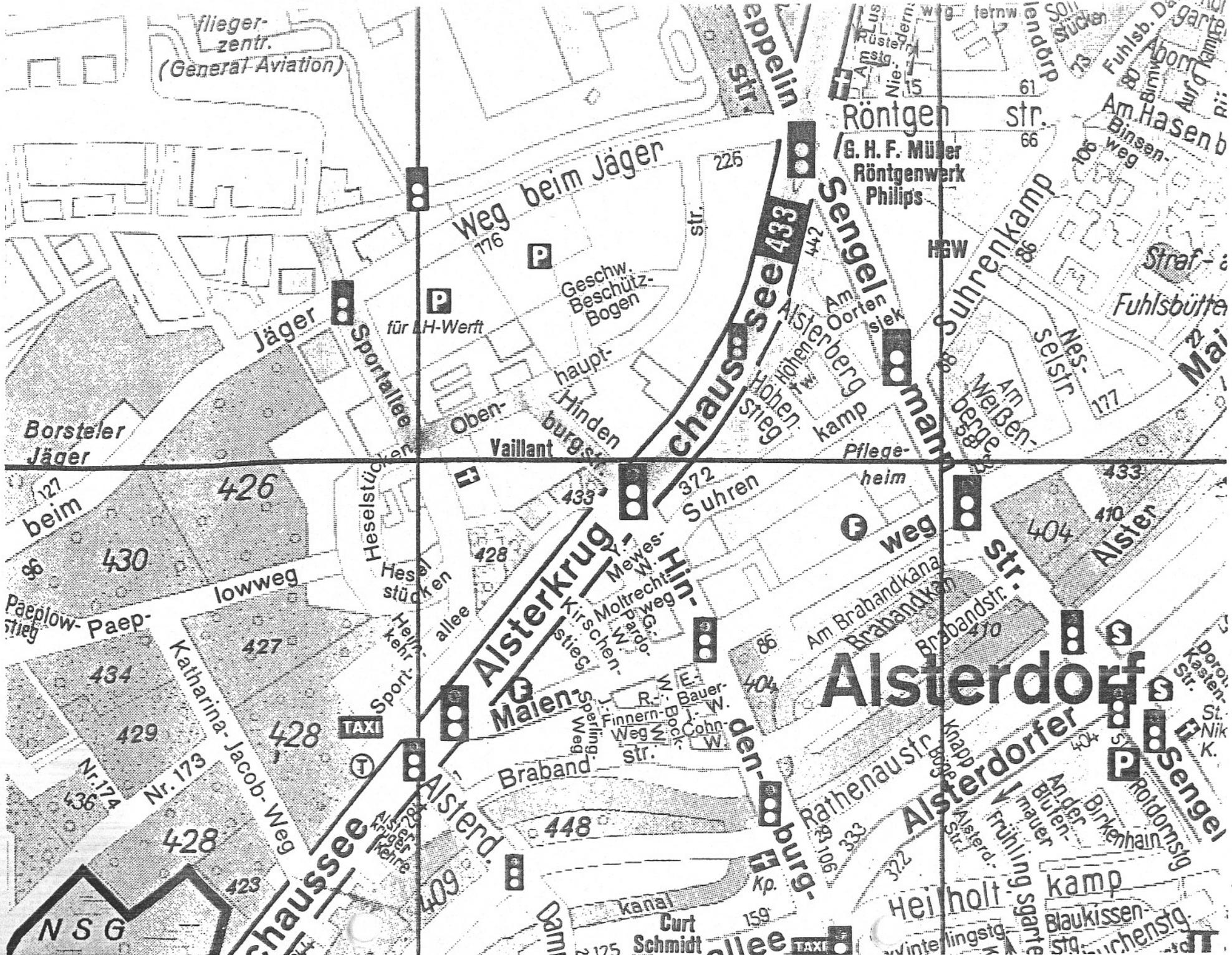
* *ca. 12:30 Uhr Mittagspause*

- * 13.30 Uhr Vorstellung der Trainingsprogramme für
Prüfer/fliegendes Personal
- * 14:00 Uhr Vortrag von Herrn Claasen von der Lufthansa über
das Thema "Gewährleistung der kontinuierlichen
Lufttüchtigkeit von Verkehrsflugzeugen und die
Anforderungen an deren Instandhaltung"
- * Ende der Mitgliederversammlung gegen 16.30 Uhr

Sonntag, 16. NOV 1997

- * 10:00 Werksbesichtigung bei Lufthansa Hamburg

* *Ende gegen 12:00*



flieger-zentr.
(General-Aviation)

appelin str.

Röntgen str.
G. H. F. Müller
Röntgenwerk
Philips

Weg beim Jäger
176

Jäger Sportallee

Geschw. Beschütz-Bogen

Sengelstr.
Suhrenkamp
Am Hasenb
Binsenweg

Borsteler Jäger

Vaillant Hauptburgstr.

Chaussee 483
Alsterberg kamp
Hohenstieg

Fuhlsbütten

127 beim
96 430
Paep-lowstiege Paep-lowweg

lowweg

Alsterkrug
Malen-Spellingweg
Kirschenstiege
Moltrechtsweg
Mewesweg

372 Suhren

weg

426
434
429
Nr. 174
536
Katharina-Jacob-Weg
428
429

TAXI

Alsterd.

Brabandstr.

Alsterdorf

Alsterd. Str.

Sengel

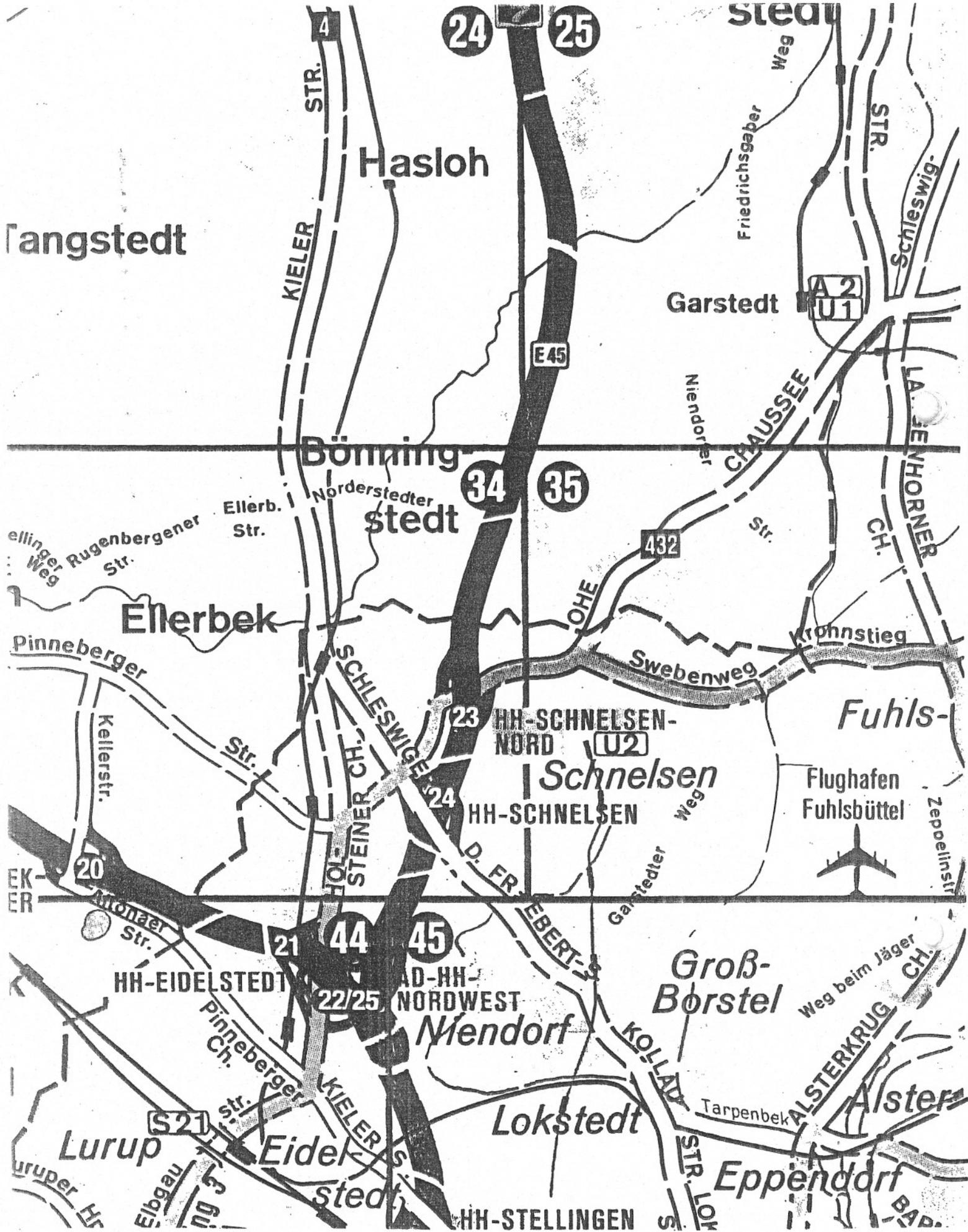
NSG

Curt Schmidt

Heiholt

Blaukissen

Langstedt



Professionelles Reinigen, Polieren und Versiegeln von zivilen Luftfahrzeugen

Wieder einmal machen es uns die Amerikaner vor. Durch die Kombination von in Europa unbekanntem professionellen Produkten, Anwendungstechniken und Verfahren läßt sich nicht nur viel Geld und Zeit sparen, sondern auch der Aufwand erheblich reduzieren. Vor allem aber wird klar, daß die Beratung dabei eine tragende Rolle spielt.

Ausgangssituation

Um den Allgemeinzustand von in Europa eingesetzten Privatflugzeugen festzustellen empfiehlt sich der Besuch nationaler Messen, auf denen Gebrauchtflugzeuge angeboten werden. Sie machen Ihrem Namen alle Ehre. Ein Besuch in Oshkosh dagegen zeigt alljährlich eindrucksvoll wie Amerikaner mit diesen Themen umgehen, nämlich professionell.

Was machen sie anders?

U.S.A.

In den U.S.A. hat man erkannt, daß der Einsatz von qualitativ hochwertigen Erzeugnissen für die Reinigung, das Polieren und das Versiegeln von Luftfahrzeugen viele Vorteile mit sich bringt. Dies haben nicht nur Besitzer von Luftfahrzeugen oder FBOs erkannt sondern vor allem die amerikanischen Airlines. Die Qualitätsstandards legen Airlines und Flugzeughersteller fest.

Was also liegt näher als von diesen Unternehmen zu lernen und von deren 80-jährigen Erfahrung in der Oberflächenbearbeitung zu profitieren?

Die Effektivität und Effizienz von Produkten und Verfahren werden vor dem Einsatz einer genauen Überprüfung unterzogen. Spezifikationen wie D6-17487 Rev. J von Boeing und CSD#1 von McDonnell Douglas legen z.B. genau fest welche

Voraussetzungen Produkte erfüllen müssen bevor sie überhaupt in Betracht gezogen werden. Der Ausleseprozeß ist sehr hart und langwierig und die wenigsten Produkte meistern die gesetzten Hürden.

Um diese wenigen *Produkte* aber auch um eingesetzte *Anwendungstechniken* und bewährte *Verfahren* geht es in diesem Artikel. Diese drei Bereiche wurden in der Vergangenheit isoliert betrachtet. Das eigentliche Optimierungspotential aber liegt in der Kombination dieser Elemente.

Beratung

Der professionelle Umgang mit den Themen Reinigen, Polieren und Versiegeln erfordert eine andere Betrachtungsweise, vor allem aber ein anderes Qualitätsdenken. Der Schutz der Investition in ein neues Flugzeug sollte hierbei im Vordergrund stehen.

Flugzeugbesitzer in ganz Europa könnten Tausende von Mark einsparen wenn Sie diesen Themen einen anderen Stellenwert einräumen würden. Durch unzureichende Vorselektion, falsche Anwendung und fehlende Beratung ist der Schaden meist größer als die erzielten Erfolge.

Unzufriedenheit und Resignation sind die Folge.

Abhilfe schafft die Abstimmung von Produkten, Anwendungstechniken und Verfahren auf den Einzelfall. Keine Oberfläche gleicht der anderen. Um aber von der optimalen Leistung von Produkten profitieren zu können bedarf es der Kenntnis vom Zusammenspiel dieser Teilbereiche.

Das Reinigen, Polieren und Versiegeln ist und bleibt Detailarbeit und deshalb arbeitsintensiv.

Der Einsatz von optimierten Produkten und Techniken reduziert diesen Aufwand auf ein sehr erträgliches Maß und erhöht die Leistung um ein Vielfaches.

Hilfreich ist die Orientierung anhand von Checklisten.

Grundsätzlich sollten Produkte über folgende Eigenschaften verfügen: