

BPvL
Berufsverband
Prüfer von Luftfahrtgerät e.V.

Prüfer Info
02/14
Für Prüfer und Certifying Staff

Ausgabe: September 2014

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

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-------|
| Inhaltsverzeichnis | S. 2 |
| Impressum | S. 3 |
| Vorwort des 1. Vorsitzenden | S. 4 |
| Einladung zur Jahreshauptversammlung in Starnberg | S. 5 |
| Zusätzliche Infos zur JHV | S. 6 |
| Vorläufige Tagesordnung der JHV | S. 8 |
| Thema ADS-B | S. 9 |
| Task Force Part M, aktueller Stand | S. 11 |
| Aktuelles aus der AEI | S. 12 |
| 50 Jahre nach dem Lehrbeginn (zweiter Teil) | S. 15 |
| Neues von der EASA | S. 22 |
| Regeln für den VHF Flugfunk im 8,33 kHz Kanalraster | S. 24 |
| Neues vom LBA | S. 28 |
| Vertreter für SSCC-Subgroup gesucht | S. 28 |
| Cessna SID, (ein erschreckendes Beispiel) | S. 29 |
| Jubiläen | S. 30 |
| Internes | S. 31 |
| Letzte Meldung | S. 34 |
| Neulich | S. 35 |
| Termine | S. 36 |

Impressum

Unsere Autoren und ihre E-Mail Adressen

| | | |
|----------------|----|---------------------------------|
| Thomas Becker | —> | thb@bpvl.de |
| Martin Gauding | —> | mg@bpvl.de |
| Olaf Kielstein | —> | oki@bpvl.de |
| Holger Möhrke | —> | hm@bpvl.de |
| Norbert Beuing | —> | nb@bpvl.de |
| Bernd Krämer | —> | kraemer@kunst-raum-volksdorf.de |



Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder, Kollegen und Freunde

Obwohl wir den Riesenvorteil haben, dass unser Verband das gesamte Spektrum in der Luftfahrttechnik, vom Komponentenprüfer über Ballone, Hubschrauber, Kleinflieger bis hin zum Stückprüfer in der Herstellung von Verkehrsfliegern abdeckt, ist es leider recht schwierig interessante Themen für die Prüferinfo aus den Reihen der Mitglieder zu erhalten. Ich bin mir sicher, dass es in jedem Bereich täglich Interessantes gibt, was sich lohnen würde einmal in der PI veröffentlicht zu werden. Nicht jeder muss einen Bericht selber schreiben, eine Idee oder ein Hinweis auf ein interessantes Thema würde manchmal schon helfen.

Die meisten Arbeitsgruppen bei der EASA haben wegen die laufenden Umstrukturierung, ihre Arbeit im ersten Halbjahr fast gänzlich eingestellt. Leider waren auch die Arbeitsgruppen mit BPvL-Beteiligung davon betroffen. Die Part-M Task Force hat sich gar nicht getroffen und die SSCC-Subgroup zu den Basic Regulations der General Aviation hat es gerade einmal geschafft einen Vorsitzenden zu wählen. Zu allem Überfluss wurde unser Mitglied Peter auch noch zu einem falschen Datum eingeladen, sodass er an der Wahl gar nicht teilnehmen konnte und was schlimmer war, selbst nicht gewählt werden konnte. Peter hatte seinen Hut ebenfalls für den Vorsitz in den Ring geworfen. Ein Schelm wer Böses dabei denkt.

Wie immer im Oktober eines Jahres, steht die JHV an und wir werden uns dieses Jahr in Starnberg treffen. Wir haben uns, auf Vermittlung von Holger Dachsel, mit dem Hotel „Vier-Jahreszeiten“ einen schönen Tagungsort gesichert. Auch das geplante Rahmenprogramm kann sich wieder sehen lassen. Der harte Kern hat sich bereits rechtzeitig seine Plätze gesichert, sodass nur noch ein kleines Kontingent an Plätzen für die Übernachtungen und den Samstagabend vorhanden sind. Die Teilnahme an der JHV ist natürlich für jedes Mitglied möglich. Wer nicht im Tagungshotel übernachten möchte, kann sich natürlich im Umfeld eine andere Übernachtungsmöglichkeit suchen. Die Preise in den umliegenden Hotels weichen aber nicht wesentlich von denen in unserem Hotel ab. In diesem Fall aber bitte trotzdem bei mir zur JHV und bei Bedarf auch zur Teilnahme am Rahmenprogramm anmelden.

Euer Thomas Becker

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2014

Hiermit lade ich alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am

Samstag, den 18. Oktober 2014

ein. Beginn ist um 10:00 Uhr. Veranstaltungsort ist diesmal das

**Hotel Vier Jahreszeiten
Münchner Straße 17
82319 Starnberg**

Unter der Internetadresse www.vier-jahreszeiten-starnberg.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 E-Mail. Bitte rechtzeitig melden, da wir nur ein begrenztes Kontingent an Zimmern zur Verfügung haben und sich bereits mehrere Mitglieder angemeldet haben.



Ich hoffe dieses Jahr auf mehr Teilnehmer aus dem Süddeutschen Raum als vor 4 Jahren in Ottobeuren.

Zusätzlich Infos zur JHV

Freitag 17.10.14

Wer bereits am Freitag anreist, hat die Möglichkeit die Firma von Holger Dachsels zu besuchen. Holger führt Überholungen von Kolbenflugmotoren und deren Komponenten durch. Des Weiteren hat er sich auf die Instandsetzung von Motoren für Oldtimer spezialisiert. Marken wie Siemens, BMW oder Argus sind bei ihm in guten Händen. Die Besichtigung ist für 18:00 Uhr geplant. Wir treffen uns hierzu am Firmensitz in 82065 Baierbrunn, Oberdillerstr. 29.

Den Abend werden wir dann im Hotel Vier-Jahreszeiten ausklingen lassen.

Samstag 18.10.14

Als Gäste haben wir wieder Frau Sharma vom BMVBS sowie den Leiter der LBA-Außenstelle München, Herrn Schießl eingeladen.

Herr Truppner von der Fa. FASTERTools aus Hannover wird uns am Vormittag seine Produkte vorstellen.

Für unsere mitreisenden Damen haben wir einen Ausflug zum Kloster Andechs incl. Besichtigung, und je nach Wetterlage, den Besuch der Roseninsel angedacht. Als Alternative stände auch noch das Buchheim Museum in Bernried zur Auswahl.

Am Abend, Abfahrt um 18.00 Uhr in Starnberg, Rückkehr ca. 21.30 Uhr, wollen wir am traditionellen Kirchweihessen auf dem Katamaran MS Starnberg auf dem Starnberger See teilnehmen. Ein 4-Gänge Menu, untermalt von stimmungsvoller Livemusik wird uns von der anstrengenden JHV entschädigen. **Bitte rechtzeitig buchen, denn die Veranstaltung ist schnell ausgebucht.**

Preise

Übernachtung inkl. Frühstück im Hotel Vier-Jahreszeiten

Einzelzimmer 105,- €/Nacht

Doppelzimmer 139,- €/Nacht

Kirchweihessen auf dem Katamaran 47,50 € / Person (ohne Getränke)

Kloster Andechs



MS Starnberg



Vorläufige Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Wahl des Schriftführers und der Stimmenzähler
3. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
4. Feststellung der Beschlussfähigkeit
5. Genehmigung der Tagesordnung
6. Anträge der Mitglieder
7. Jahresbericht des Vorstandes
8. Kassenbericht 2013/ 2014, Haushaltsplan 2015
9. Bericht der Rechnungsprüfer
10. Aussprache zu den Berichten
11. Entlastung des Vorstandes
12. Präsentation der Fa. Faster Tools
13. Evtl. Vortrag des LBA mit anschließender Diskussion
14. Diskussion und Beschluss zur Satzungsänderung
15. Satzungsgemäß gestellte Anträge der Mitglieder
16. Verschiedenes

Thema ADS-B

Ich habe letztens ein Angebot für einen Kunden erstellt und wir sollten bald den Auftrag für den Einbau bekommen. Nach einiger Zeit des Bedenkens bekam ich den Auftrag von diesem Kunden mit einem großen Umfang an Umbaumaßnahmen.

Wir bauten bei diesem Auftrag zwei Garmin GTN und zwei Transponder ein, zusammen mit einem "upgrade" des vorhandenen Aspen PFD's.

Alles in allem erstmal kein großes Ding. Die Planung von Funktionen und Verbindungen ist Standard, kann zum Teil komplett übernommen werden, alle anderen Dinge sind bekannt.

Dieser Umbau beinhaltete die Installation zweier Transponder mit ADS-B, dies sollte auch mit einem Minor Change zertifiziert werden. Der erste ist als "upgrade" des vorhandenen Garmin GTX 330 geplant und gewünscht. Der zweite sollte mit einem gebrauchten Becker BXP6402-2R verwirklicht werden. Dieser wurde mit einer Limitierung von 15.000 ft der Betriebshöhe als Standby XPDR in die Seneca eingebaut.

Erstes Problem wurde leicht gelöst, denn der Becker Transponder hat keine Standby Schaltung, d.h. er hat keinen Eingang. Dies wurde mit einem Schalter gelöst.

Mitten in der Installation bekam ich eine Information des Entwicklungsbetriebes, mit dem ich unseren Einbau mit den nötigen Papieren versorgen wollte. Man informierte mich über die unmögliche Zertifizierung des ADS-B dieses Transponders.

Ich hatte mich vorab auf der Internet Seite des Herstellers über die technischen Daten informiert, dort wurden nichts davon geschrieben, dass die ADS-B Funktion dieses Gerätes nicht zertifizierbar ist. Ich wunderte mich darüber und suchte das Gespräch mit dem Kunden. Dieser kam mir mit Verständnis entgegen, also alles kein Problem.

Ich hielt auch nochmal mit dem Hersteller Rücksprache und erhielt aber auch nur eine Bestätigung.

Als nächstes hörte ich von einem Gerücht, dass der Garmin Transponder auch nicht den zukünftigen Regularien entsprechen soll.

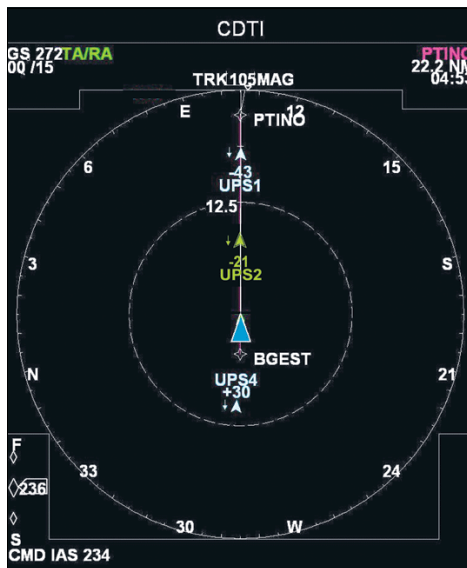
Alles in allem eine eigenartige Geschichte bei der ich mich frage, wie wir in Zukunft diese Sachen verkaufen sollen, wenn Kunden fragen ob sie im Falle eines Transpondereinbau's das ADS-B fähige aber teurere Gerät wählen sollen.

Man kann sich dann sicher sein, dass es Ärger gibt, wenn unsere Kunden in die ADS-B Sache investieren und später aus den Wolken fallen wenn es damit in Zukunft gar nicht funktioniert, weil es den Forderungen nicht entspricht.

Auch wenn uns der Mode-S Transponder, das 406 MHz ELT oder die WAAS Technologie uns so manchen Auftrag "zu schustern", es sollte schon eine faire Komponente für uns dabei sein.

Wenn schon Hersteller nicht ganz genau wissen in wieweit die Geräte für die Zukunft entwickelt und zugelassen werden müssen, sollten wir vorsichtig sein diese Geräte zu empfehlen, da die Kunden die Rechnungen nicht vergessen und sofort auf der Matte stehen wenn raus kommt das eine Investition zwar nicht umsonst, aber vergeblich war.

MG



Task Force Part M, aktueller Stand

Hallo Kollegen

Ergebnisse aus der Phase I sind mit NPA 2012-17 und der CRD Phase mehr oder weniger abgeschlossen und die Opinion NPA 10/2013 liegt ebenfalls vor.

Nachdem das Jahr nun schon sehr weit fortgeschritten ist, beginnt auch die Task Force Part M wieder mit Ihrer Arbeit.

Geplante Termine sind:

23 und 24 September 2014

12 und 13 November 2014

14 und 15 Januar 2015

Leider kann ich an der ersten Sitzung nicht teilnehmen, ich bin im Urlaub, und kann somit auch nicht auf der JHV darüber berichten.

Generell soll es aber in der Phase II um all die Dinge gehen die nicht in der Phase I behandelt wurden, keine Dringlichkeit hatten, und es wird um die Erweiterung in den Bereich ELA II gehen.

Spannend wird sein, wie hier die neuen Grenzen gezogen werden sollen, die Pilotenvereinigungen haben da ja manchmal Ihre sehr eigenwilligen Vorstellungen.

Spannend wird sicher auch, wie sich der Nachfolger von Klaus Ardey, in der Gruppe einbringt, ist ja jetzt auch ein „Techniker“.

Das ist also Stand heute und ich werde Euch immer mal wieder auf diesem Weg informieren.

HM



Aktuelles aus der AEI

Das, was die AEI zur Zeit zur Sorge treibt und zu entsprechenden Maßnahmen drängen wird, ist der weltweit erkennbare Trend bei den Airlines, die Technik oder Teile der Technik out zu sourcen, bzw. erfahrende, aber gut bezahlte Techniker durch unerfahrene und oftmals nicht qualifizierte, aber billige Arbeitskräfte zu ersetzen.

Allein in Australien haben kürzlich 175 Engineers von Qantas ihren Job verloren, 5000 waren im Februar dieses Jahres durch den Direktor Alan Joyce angekündigt worden. Ganze Bereiche dieser Airline werden z. Z. in andere Länder ausgelagert.

In Holland ist die Situation ziemlich dramatisch; die Anzahl der sogenannten „Self Employer“, das sind Einmann-Unternehmen ohne zusätzliches Personal, haben im Laufe der letzten 10 Jahre von 50.000 auf 500.000 zugenommen, Tendenz steigend. Aber auch in Europa ist dieser Trend angekommen, viele Airlines verlagern einen Teil ihrer Base Maintenance in Betriebe in Fernost oder arbeiten in diesem Bereich mit einer Fülle von Leiharbeitnehmern oder Subunternehmen.

Irgendwie kann man die Situation des Managements nachvollziehen, seit der Finanzkrise Mitte des letzten Jahrzehntes, die aggressive Politik der Lowcost-Airlines, der Anstieg des Rohölpreises und nicht zuletzt das forcierte Eindrin-

gen asiatische Airlines wie Emirates, Etihad, Qatar Airways und andere auf den europäischen Markt bringt die marktbeherrschende Situation vieler europäischer Airlines ins Wanken.

Bleibt als Konsequenz alle Kosten auf den Prüfstand zu setzen. Der Spritpreis, Kostentreiber Nr. 1 in der Luftfahrt und der Wechselkurs des Dollars sind kaum beeinflussbar, also geht man an die Personalkosten. Aber die Auswirkungen dieses Sparwahns durch Reduktion von Belegschaften, Senkung des Qualifikationslevels, Vergabe von Arbeiten an Betriebe ohne ausreichende Erfahrung etc. sind manchen Verantwortlichen offensichtlich nicht bewusst.

Das geht soweit, dass bestimmte neue Billigairlines Cockpit- und Cabinencrews aus Drittländern anheuern, sie in europäischen Ländern mit hohem Lebensstandard stationieren, aber nach dem Einkommen in ihren Herkunftsländern bezahlen. Das führt dazu, dass sich Crews in zweitklassigen Hotels ein Zimmer teilen müssen. Vielen ist vielleicht das Bild vor dem Auge wo bulgarische oder rumänische LKW-Fahrer auf unseren Rastplätzen neben ihren Fahrzeugen sitzend sich auf einem Spirituskocher ein Essen zubereiten. Die Verknüpfung zu dem vorher gesagten sollte jeder für sich überlegen.

Diese Situation des Personal- und Qualifikationsabbaus wird eine der Hauptaufgaben der AEI in Zukunft sein.

Zurzeit ist die AEI in verschiedenen Arbeitsgruppen der EASA vertreten, nicht immer einfach aber wichtig, um unserer Stimme Gewicht zu geben. Bei einem Meeting der AEI mit Vertretern der EASA konnten die AEI Delegierten belegen, dass die Aufsicht der NAA's über die Airlines in vielen Ländern noch zu wünschen übrig lässt.

Gerade vor dem Hintergrund des schon oft erwähnten Missbrauches der MEL, dass viele Piloten Beanstandungen nicht, oder erst auf dem Home-Leg reporten wurde klar, dass auch die EASA dieses wohl mittlerweile erkannt hat und nun entsprechend reagieren wird.

Auch bei den Problemen des Occurrence Reportings soll es in Zukunft wohl einen Schulterschluss zwischen der EASA und der AEI geben. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass die AEI zusammen mit den australischen

Kollegen zurzeit eine Occurrence Reporting APP für Smartphones entwickeln.

Last but not least soll noch erwähnt werden, dass die AEI mit ihrem Generalsekretär Fred Bruggeman neben 4 weiteren Mitgliedern aus der allgemeinen Luftfahrt im sogenannten EASA Advisory Board vertreten ist, einer Untergruppierung des Managements Board, dem Aufsichtsrat der EASA. Dort konnte die AEI in der Vergangenheit und tat es auch, viele Dinge auf den Weg bringen oder klären.

Die Arbeit für die AEI wird in Zukunft mehr, nicht weniger. Das bedeutet aber auch für uns als BPvL mehr Engagement, weil unsere Ziele auch die Ziele der AEI sind und wir finden dort hilfreiche Unterstützung.

Der nächste AEI Kongress findet im November in Paris statt, somit haben wir auf unserer JHV die Möglichkeit, Ziele zu definieren, die wir mit in die AEI einbringen wollen.

NB

AEI Annual Congress

Der 42ste AEI Annual Congress findet vom 05.11.—08.11. in Paris Le Bourget statt. Ausgerichtet wird er von der UNSa Aérien SNMSAC. Norbert und Thomas werden wieder für die BPvL daran teilnehmen.

THB

Fünfzig Jahre nach dem Lehrbeginn (zweiter Teil)

Die Lehrlingsgruppe FM 63/2 erinnert sich. Zusammengefasst von Bernd Krämer



Nach der Grundausbildung war die Lehrwerkstatt Schnee von gestern. Wir kamen in die verschiedenen Werkstätten zu den richtigen Mechanikern, Vorarbeitern und zu den Meistern. Nun waren wir auch in den großen Wartungshallen und mussten an den richtigen Bauteilen und auch an den großen Flugzeugen arbeiten. Wir erlebten, wie die erste Boeing 727 nach Hamburg kam. War großartig.

Unsere beiden Ausbildungsbosse in den Hallen und den Werkstätten waren die Herren Dörffer und Negd. Es waren gestandene Technikfachleute und sie begleiteten uns bis zum Lehrende. Direkte Vorgesetzte waren die Leiter und die Gesellen der einzelnen Werkstätten und Abteilungen. Diese Mitarbeiter wurden verdonnert, uns etwas beizubringen und uns an die Kandare zu nehmen.

Doch auch hier ging manchmal unser produzieren von kleinem Unsinn weiter. Toll waren zum Beispiel die LH internen Transportfahrräder. Sie hatten über dem Vorderrad einen stabilen Metallkorb; damit wurde versucht, die senkrechten Gummilamellen der Hallentore zu durchfahren Unser Meister bei diesem Spaß war Gerhard Detering, der ist ja leider schon auf Wolke sieben.



Ab und an gab es in der Halle ein Alphornkonzert. Mit den Kunststoffrohren und den Schläuchen konnte man tolle Töne produzieren. Doch bald kamen dann die Vorarbeiter und brachen unsere Konzerte ab. Sie waren wohl nicht kunstbeflissen oder wir waren zu schräg.

In unserem Ausbildungsplan war das Arbeiten in der Kabinenwerkstatt vorgesehen. Sie befand sich neben der Halle 1 / 2 bei dem Triebwerksteststand und war in einer Baracke untergebracht. Dort wurde uns der Umgang mit Stoff, Kleber, Bespann- Holz und Kunststoffarbeiten beigebracht. Wir wurden eine Zeitlang mit dem Rumpfausbau einer bruchgelandeten Air France B 707 beschäftigt. Das Ding lag am anderen Ende des LH Geländes vor der Lärmschutzhalle. Für uns war es halt ein ruhiger Lenz. Wir lernten den Umgang mit Pattex, Hartfaserplatten und Klebefolien. Und viel wichtiger: Hammerweitwurf oder Ruhepause (pennen) nach einer privaten unruhigen Nacht.

Berufsschule musste natürlich auch sein. Eineinhalb Tage die Woche. Für einige eine unbedeutende Zeit. Sie meinten, bei der Lufthansa schon genug Theorie gelernt zu haben. Stimmt wohl auch, denn die Kurse bei LH waren sehr gut. Der eine G9 Lehrer, der Herr Zenker war aus unserer Sicht schon ein alter Mann. Er sagte oft „Alles hat ein Ende, nur die Wurst hat zwei“. Der zweite war ein junger Spund, kaum älter als wir, aber sehr nett. Um uns etwas Neues beizubringen kam das Bor'sche Atommodell auf die Tafel und in die Hefte. Das war für mich (Bernd) sogar was Neues zum lernen.

In der G9 gab es meines Erachtens auch eine Zerreißmaschine, mit der man Material testen konnte. Auch ein tolles Ereignis.

Unsere Berufsschule hat sehr interessante Klassenreisen organisiert. Wir waren in München und haben neben Straubing auch das Deutsche Museum erlebt. Auch London war eine Reise wert. Bei diesen Törns war immer Herr Rathenberg dabei.

Jetzt noch was von WDH. Beeindruckt hat ihn offenbar wohl das kleine niedliche Bürofräulein mit den hochtoupierten Haaren. Sie hieß wohl Frl. Braun.

Und einige Schnitzer, er meint sie wären unverzeihlich, sind ihm passiert. Ein Werkstattflug wurde erforderlich da er mit einer Wartungsleiter eine DC 3 Trimmklappe verbogen hatte.

Nochmal die DC 3. Die Kraftstoffleitungen waren noch nicht fest verschraubt und der Geselle hat ihn nur beauftragt, die rote Sicherungspaste aufzutragen. Also, undicht gesichert!! Dies beides hat keinen Armen getroffen. Der Flieger gehörte der Bundeswehr.

Noch etwas ist ihm eingefallen: Es gab so tolle Hatlapa – Kompressor – Wagen. Die hat er gefahren und dabei war das Handgeländer am Meisterbüro im Weg. Dumm gelaufen. Das nächste auch. Mit dem obigen Wagen ist er beim Warmlaufen auf dem Hallenvorfeld herum gedüst. Leider war es Dunkel und er hatte alle Lichter an. Prompt hat der Tower im Meisterbüro angerufen und sich über die Störung des Flugverkehrs beschwert.

Man sieht, so menschlich kann Ausbildung sein.

Und nun geht die Geschichte über die Geschichten doch noch ein bisschen weiter. Nach meinem ersten Ausdruck musste ich feststellen, dass die Berichtsheftseiten zu klein sind. Nun, noch eine Tabelle rein und die alte Zeile getrennt und die Seiten vergrößert. So braucht man keine Lupe mehr. Als nächstes kam ein Nachschlag von Wolfdietrich. Er hat noch mal in seinem mentalen Erinnerungskasten gekramt und mir zugemailt. Bei der Lektüre sind mir dann auch noch ein paar Kleinigkeiten eingefallen.

Die verschiedenen Instandsetzungsabteilungen mussten wir ja alle durchlaufen. Wir sollten ja das Flugzeug als Ganzes kennen und an allem arbeiten können. Natürlich gab und gibt es Spezialisten für einzelne Bereiche, aber die allgemeine

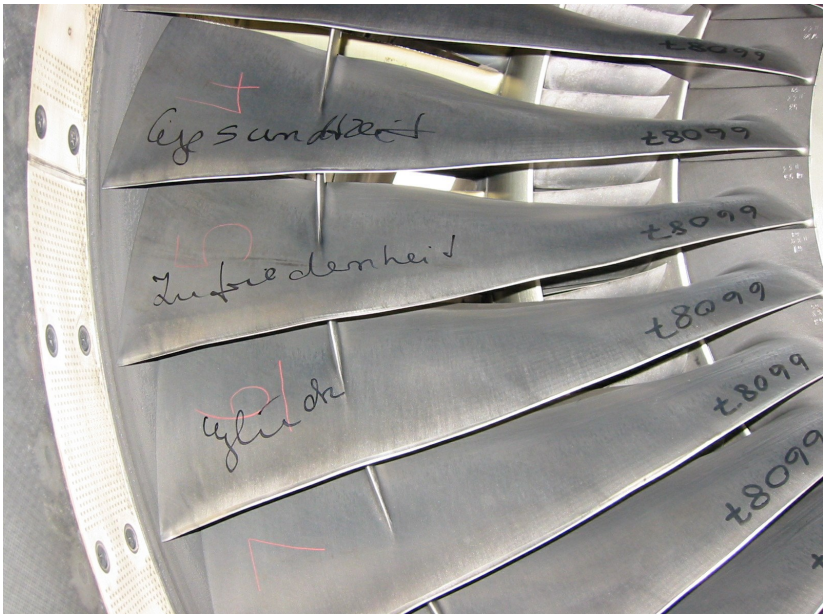
Wartung war unsere Aufgabe. Also wurde erwartet, dass wir von allem ein Basiswissen haben. So wurden wir ausgebildet.

Deshalb durchliefen wir natürlich den Triebwerksprüfstandbereich. Der östliche Prüfstand war für die großen Sternmotoren vorgesehen. Diese hochtechnischen Ungetüme produzieren neben dem gewünschten Vortrieb auch jede Menge Lärm. Um diesen zu mindern waren innen im Stand schalldämmende Platten eingebaut. Herr Dörffer ist damals dann zur Demonstration der Wirkung unter lauten „Hallo-hallo-hallo-hallo....“ Rufen hineingegangen und war nach zwei – drei Metern kaum noch zu hören.

Das hat uns wohl beeindruckt. Bürgerinitiativen gab es damals noch nicht, doch die Anwohner wollten LH auch schon zu der Zeit nicht verprellen.

Jetzt noch einmal Lehre pur. Das deutsche Museum wurde besucht, und ich glaube, es hat allen Spaß gemacht.





Im Bereich der Sternmotoren fallen mir beim Denken und Schreiben auch noch einige interessante Aspekte ein. So ein Triebwerk ist ja ein sehr komplexes und kompliziertes Gerät. Bei den letzten Entwicklungen gab es zur Leistungssteigerung einen mechanischen Bodenvorwärtstrieb und um höher fliegen zu können gab es dann halt den Höhenlader. Der sollte den Leistungsverlust in der Flughöhe ausgleichen. Auch der war mechanisch angetrieben.

Etwas sehr Modernes hatte die Superconny. Ihre Triebwerke hatten drei Turbo-lader. Das war damals ganz was Neues. Jeder Lader erzeugte bis zu 150 hp und über ein Getriebe wurde die Leistung auf die Kurbelwelle übertragen. Phänomenal!

Nun noch mal zu Wolfdietrich's Erinnerungen.

Noch mal Triebwerk: Die Turbinen wurden innerhalb der Lufthansa überholt. Dazu wurden sie demontiert, geprüft, instandgesetzt und wieder montiert. Das Alles gehörte zu unserer Ausbildung. Die Demontage war der reinste Schweinkram. Alles war ölig. Der Abgasbereich und der Schubumkehrer waren verrußt. Die Finger haben den Schiet gerne übernommen. Die Schrauben im Heißbereich waren oft festgebrannt. Dort hatten wir immer gut zu tun. Bei der Montage standen die Triebwerke senkrecht auf einer Hubbühne. Diese Arbeit war sehr gefährlich, denn keine der unzähligen Flansch-Schrauben durfte ins Triebwerk hineinfallen. Denn dann musste das Triebwerk wieder demontiert werden. Also: Schraube finden und wieder aufs Neue zusammenbauen. So etwas durfte einem Lehrling schon gar nicht passieren. Dann gab es nämlich Minuspunkte.

Noch etwas aus einer Werkstatt. - Es gab eine Werkstatt für Schweißreparaturen an Flugzeugteilen. Diese Werkstatt musste während unserer Ausbildung zum Flugzeugmechaniker durchlaufen werden. Dabei passierte folgendes: Ein Kraftstofftank einer Bundeswehr DC-3 musste geschweißt werden. Dazu wurde Stickstoff in den leeren Tank geleitet. Wolfdietrich stand daneben und hielt den Schweißbrenner für den Schweißer parat. Plötzlich gab es einen Knall, die Luft wurde eng und der Tank hüpfte trotz seiner Größe durch die Gegend. Zum Glück weg von uns. Wolfdietrich stand da und wusste nicht, was er tun sollte. Die Flamme vom Brenner wurde „feuerrot“. Es war aber doch nicht schlimm und der Geselle machte den Brenner aus. Es waren halt doch noch Spritreste im Tank gewesen. So lernt man nicht ganz freiwillig Gefahr und Sicherheit kennen.

Rumdödeln bei der Arbeit haben wir natürlich auch erlebt und genossen. In der Werkzeugreparaturwerkstatt wurden hauptsächlich Druckluftwerkzeuge instandgesetzt. Dabei erlebte man, dass dort nicht unbedingt die Arbeit erfunden worden war. Ein älterer Geselle machte die Arbeit, der Vorarbeiter war kaum zu sehen und es war nicht schlecht, man hatte dort nichts auszustehen.

Mir (Bernd) fällt noch eine Ruhegeschichte ein. Ich sollte mal bei der Reparatur bzw. Wiederaufbau einer kleinen Bucker mitmachen. Es war sehr interessant mit so einem Holzflugzeug zu tun zu haben, aber der Geselle war oft nicht da und ein Druck fehlte ebenso. Insofern konnte ich in diesem Flieger sitzen und träumen.

Zum Schluss noch ein damaliges Stichwort. In der Kantine gab es „Fliegerbier“. Das war eine Art Fassbrause (natürlich alkoholfrei). Das war für einige von uns äußerst „in“. Wolfdieter hat es kürzlich bei Google gesucht, aber nicht gefunden. Ich bin aber der Meinung, dass Fassbrause heute wieder irgendwo angeboten wird. (Habe ich gestern bei Rewe von einer Bierbrauerei gesehen)

So, euren Nachschlag habe ich nun verarbeitet.
Und Flugzeugwartung gibt es immer noch.

Bis zum nächsten mal im:





Neues von der EASA

EASA is seeking to establish a database of independent aviation experts

Do you have **high-level expertise** in one or more of the following theoretical knowledge subjects:

- Air law
- Aircraft general knowledge
- Flight planning/performance
- Human performance
- Meteorology

- Navigation
- Operational procedures
- Principles of flight
- VFR / IFR communication.

The European Aviation Safety Agency (EASA) is seeking to establish a **database of independent aviation experts** for a number of tasks including the development of exam questions for the European Central Question Databas (ECQB).

This work is remunerated and offers an exciting opportunity for individuals to support the Agency in important projects to ensure the continuous improvement of the safety of the European aviation system.

Depending on the tasks to be performed, contracts shall be assigned to the most suitable external experts on the basis of competence and experience and in accordance with the principles of non-discrimination, equal treatment and absence of conflict of interests.

Experts are entitled to competitive, fixed daily rates. Travel costs and subsistence expenses, where necessary, are covered in addition.

Interested? Visit [this website](#) for more information.

Applications must be submitted using the [on-line application form](#). A first review of applications of interested candidates will be carried out in September 2014. **Apply today to qualify.**

If you have any immediate questions, please contact ecqb@easa.europa.eu with “Call for Experts” in the subject of your email

Regeln für den VHF Flugfunk im 8,33 kHz Kanalraster

Das Luftfahrt-Bundesamt informiert über die Regeln und Zuständigkeiten für den VHF Flugfunk im 8,33 kHz Kanalraster.

1. Rechtsgrundlagen und Hintergründe

Die Europäische Kommission hat am 16.11.2012 mit der Veröffentlichung der Durchführungsverordnung (EU) 1079/2012 Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstandes für den einheitlichen europäischen Luftraum bekannt gegeben.

Die Verordnung beschreibt eine europaweit einheitliche abgestufte Vorgehensweise zur Einführung eines 8,33 kHz Frequenzrasters für den VHF Flugfunk. Weitergehende Informationen hierüber finden sich u. a. auf der Website von Eurocontrol.

2. Fristen gemäß EU Verordnung

Die Fristen für die Aus- und Umrüstung mit bzw. auf VHF Flugfunkgeräte, die im 8,33 kHz Frequenzraster betreibbar sind, lassen sich (ohne Staatsluftfahrzeuge) wie folgt zusammenfassen:

- ✈ Geräte, die im Rahmen von Änderungen oder Ergänzungen eingebaut werden:
17.11.2013
- ✈ Alle **für den Betrieb vorgeschriebenen** Geräte, die in Luftfahrzeuge eingebaut sind, die ab dem 17.11.2013 **erstmalig** eine Verkehrszulassung in der EU erhalten:
17.11.2013
- ✈ Alle **für den Betrieb vorgeschriebenen** Geräte, die in Luftfahrzeuge eingebaut sind, die in der EU zum Verkehr zugelassen sind:
31.12.2017

Ab den unten genannten Zeitpunkten darf Flugbetrieb in den betreffenden Lufträumen nur durchgeführt werden, wenn alle **für den Betrieb vorgeschriebenen** VHF Flugfunkgeräte im 8,33 kHz Frequenzraster betreibbar sind:

- ➔ Alle Flüge oberhalb FL 195:
17.11.2012
- ➔ IFR Flüge, in den Lufträumen der Klassen A, B, oder C:
(Die Luftraumklassen A und B werden in Deutschland derzeit nicht verwendet.)
01.01.2014
- ➔ VFR Flüge, in Luftraumsektoren in denen Frequenzen verwendet werden, die im 8,33 kHz Frequenzraster zugeteilt wurden (siehe z. B. AIP, AIC, NfL I):
01.01.2014
- ➔ Alle Flüge, in Lufträumen in denen das Mitführen eines VHF Flugfunkgerätes vorgeschrieben ist:
01.01.2018

3. Ausnahmen und Altgeräte

Gemäß Artikel 2 (5) der oben genannten Verordnung müssen Funkgeräte, die ausschließlich auf zugeteilten Frequenzen im 25 kHz Raster betrieben werden, nicht zusätzlich im 8,33 kHz Frequenzraster zu betreiben sein.

Daraus folgt u. a., dass (Alt-)Geräte, die **zusätzlich** zur Pflichtausrüstung im Cockpit verbleiben, nicht unbedingt im 8,33 kHz Frequenzraster zu betreiben sein müssen. Sie dürfen dann nur noch für Frequenzen verwendet werden, die ausdrücklich im 25 kHz Frequenzraster zugeteilt worden sind (z. B. die internationale Notfrequenz). Dabei sind unbedingt die Kanalbezeichnungen zu beachten. Ein derartiges Zusatzgerät (nur 25 kHz Frequenzraster) kann somit **nicht** für die Flugfunkkanäle 118.005^c, 118.030^c, 118.055^c, etc. verwendet werden.

4. Regelungen für den deutschen Luftraum

Ergänzend zur oben genannten EU Durchführungsverordnung sind nationale luftraumbezogene Anforderungen an die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge zu beachten (siehe z. B. Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge, FSAV). Die Zuständigkeit für alle den Verkehr im deutschen Luftraum betreffenden Regelungen liegt beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Bitte richten Sie diesbezügliche Fragen direkt an das BAF. Bezüglich der oft gestellten Frage nach der Mindestanzahl der erforderlichen Funk-

geräte hat das BAF eine eigene Veröffentlichung herausgegeben.

5. Musterzulassung

Es ist davon auszugehen, dass bei vielen Luftfahrzeugen der Austausch bereits installierter Funkgeräte erforderlich ist. Erfolgt dieser Austausch durch Systeme, welche im 8,33 kHz Frequenzraaster betrieben werden können, ansonsten jedoch äquivalent zu den vorhandenen sind, ist in der Regel eine Musterzulassung als „Geringfügige Änderung“ bzw. „Minor Change“ möglich.

Inzwischen hat die EASA hierzu CS-ACNS herausgegeben. Regelungen bezüglich VHF Flugfunk befinden sich im Book 1, Subpart B, Section 1, Anleitungen und Interpretationen im Book 2, Subpart B, Section 1.

Fragen zur europäischen Musterzulassung richten Sie bitte direkt an die EASA.

6. Frequenz-Management

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Änderung der Luftfunkstelle zu einer Änderung der Frequenzzuteilung führt. Hierzu wenden Sie sich bitte an die für Sie zuständige Außenstelle der Bundesnetzagentur (BNetzA) Eschborn (Tel.: 06196/965-0) oder Augsburg, Standort München (Tel.: 089/38606-0).

7. Verkehrszulassung

Wenn vorher bereits eine Verkehrszulassung für das Luftfahrzeug bestand, ist eine Vorlage der geänderten Frequenzzuteilung beim LBA (Referat T4) nicht erforderlich.

8. Instandhaltung

Bei Änderung der Funkausrüstung des Luftfahrzeuges muss ggf. das bestehende Instandhaltungsprogramm angepasst werden, siehe Teil-M, Appendix I zum AMC M.A.302, Abschnitt 1.1.10.

9. Prüfdokumente

Für das Ankreuzen der Betriebsoptionen (z. B. VFR, IFR, etc.) in einem Prüfprotokoll zur elektronischen Ausrüstung bzw. in einem Prüfschein (nur Luftfahrzeuge gemäß Verordnung (EU) 216/2008, Art. 1 (2) oder Art. 4 (4), Annex II), dessen Gültigkeit vor dem 31.12.2017 endet, sollte folgendermaßen vorgegangen werden:

Sofern die Ausrüstung intakt ist und die Anzahl der Geräte (ohne Rücksicht auf das VHF Frequenzraster) den geltenden Luftraum- und Betriebsvorschriften entspricht, können weiterhin die Optionen angekreuzt werden, die vor dem 31.12.2013 angekreuzt worden wären.

Ist im Luftfahrzeug kein VHF Flugfunkgerät installiert, welches das 8,33 kHz Frequenzraster unterstützt oder im IFR Fall nur eines, sollte zur Klarstellung folgende Bemerkung eingetragen werden:

Achtung:

Luftraumbeschränkungen bezüglich VHF Flugfunk im 8,33 kHz Frequenzraster beachten!

Begründung: Bis zum 31.12.2017 gilt die Ausrüstungspflicht bezüglich VHF Flugfunk im 8,33 kHz Frequenzraster nur für bestimmte Betriebsarten in bestimmten Lufträumen bzw. Luftraumsektoren (siehe 2., letzte drei Aufzählpunkte). Der Luftfahrzeug-Führer/Betreiber ist selbst dafür verantwortlich, die Luftraumvorschriften einzuhalten. Trotzdem gilt: Die

Aus- und Umrüstungsvorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 1079/2012 (siehe 2., erste drei Aufzählpunkte)

bleiben hiervon unberührt.

Aus- und Umrüstungsvorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 1079/2012 (siehe 2., erste drei Aufzählpunkte) bleiben hiervon unberührt.

Quelle: LBA Website

Neues vom LBA

Neuer Internet Auftritt des LBA

Die Website des LBAs wurde überarbeitet und erscheint jetzt ausschließlich in blauer Farbe. Positiv, das Technische Personal hat einen eigenen Block auf der Startseite und auf jeder Seite ist ein Icon für den Sofortdruck der jeweiligen geöffneten Seite.

Verkehrszulassung

Die Luftfunkstellenzugnisse werden bei Verkehrszulassung jetzt von der Bundesnetzagentur direkt an das LBA verschickt.

Dafür funktioniert der Online Antrag für die Kennzeichenvormerkung leider immer noch nicht richtig.

Unterstützung in der EASA SSCC Subgroup zu Basic Regulations gesucht

Peter L. hat sich als aktives Mitglied für die Arbeitsgruppe gemeldet. Als Inhaber eines eigenen Unternehmens ist es aber nicht leicht, seine Kundenaufträge mit den Terminen in der Arbeitsgruppe zu koordinieren, sodass er bereits zwei Termine nicht wahrnehmen konnte.

Da die Arbeitsgruppe gerade erst seine Arbeit aufgenommen hat und das Thema zu wichtig ist, brauchen wir einen ständigen Vertreter für Peter in dieser Arbeitsgruppe.

Die AG trifft sich ca. 4 mal im Jahr, entweder in Köln oder Brüssel zu ein- bis zweitägigen Arbeitstreffen. Peter hat bereits mit der EASA gesprochen und ein ständiger Vertreter wird von ihr akzeptiert. Es wäre schön, wenn sich hierzu ein Mitglied des BPvL melden würde, denn sonst müssten wir diese Stelle durch den AEI besetzen lassen. Reise- und Übernachtungskosten übernimmt der BPvL. Interessenten melden sich bitte beim Vorstand.

THB

Cessna SID (ein erschreckendes Beispiel)

Hier ein Beispiel einer Cessna 340. Die Maschine ist angeblich regelmäßig gewartet worden. Aufgrund der SID wurde sie ausgeflaggt und hat die Werft gewechselt. Hier der Zustand bei Anlieferung in der neuen Werft.

Innenseite vom Brandschott mit Hauptholm. Die Hutprofile sind so gut wie pulverisiert.



Fuel Cap Wing Tank. Der Tank wurde nicht benutzt, weil der Deckel abgefault war.



In der Online Version der PI sind alle Bilder in Farbe zu sehen

Jubilare zweites Halbjahr 2014

10 Jahre Mitgliedschaft

Arno Feseck
Adolf Riebau

15 Jahre Mitgliedschaft

Klaus Dieter Bielefeld
Josef Kraemer

20 Jahre Mitgliedschaft

Michael Stich
Neil Mc Auley
Wolfgang Hobelsberger
Tony Heger
Wolfgang Emmerich
Hans-Richard Sturm
Thomas Lindner
Helmut Rupprecht
Helmut Dietl
Patrick Koepfer

25 Jahre Mitgliedschaft

Anton Reischl
Wolfgang Mahling
Georg Sikora

30 Jahre Mitgliedschaft

Herbert Karich
Arnold Maatz

Im Namen des Vorstandes danke ich den Jubilaren für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft im BPvL

Thomas Becker
1. Vorsitzender

Internes

Unser Vorstand

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

Unsere Regionalvertreter

| | | |
|----------------|------|-------------|
| Christian Tank | Nord | ct@bpvl.de |
| Ulrich Wirtz | West | uli@bpvl.de |
| Gunter Hemmel | Süd | gh@bpvl.de |

Unser AEI-Vertreter

| | |
|----------------|------------|
| Norbert Beuing | nb@bpvl.de |
|----------------|------------|

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

Vertretung der Prüfer von Luftfahrtgerät - Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International
Im Silberloch 19, 77886 Lauf, Tel.: 07841-682 476, Fax: 07841-682 532, thb@bpvl.de

Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied im BPvL e.V.

Name:

Vorname:

Straße:

PLZ, Ort:

Geburtsdatum:

Telefon:

E-Mail:

Firma:

LuftPersV: Nr.: Klasse Fachrichtung:.....

Part-66 Nr.: Cat: A , B1 , B2 , B3 , C

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten zum verbandsinternen Austausch genutzt werden und anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden können.

ja nein

Datum: Unterschrift:

Der Mitgliedsbeitrag beträgt € 60.- pro Jahr.

Nach Aufnahme in den Berufsverband erhalten Sie eine Beitragsrechnung unseres Schatzmeisters, die auch als Bescheinigung für Ihr Finanzamt gilt. Ihre 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.

Bitte dem Antrag eine Kopie der Prüflizenz beilegen.

Stand: März 2014

Berufsverband Prüfer von Luftfahrtgerät (BPvL) e.V.

Vertretung der Prüfer von Luftfahrtgerät - Mitglied im AEI, Aircraft Engineers International
Im Silberloch 19, 77886 Lauf, Tel.: 07841-682 476, Fax: 07841-682 532, thb@bpvl.de

Änderungsmitteilung

Meine folgenden Daten haben sich geändert:

Anschrift Telefon E-Mail Arbeitgeber Lizenz

Name:

Vorname:

Straße:

PLZ, Ort:

Geburtsdatum:

Telefon:

E-Mail:

Firma:

LuftPersV: Nr.: Klasse Fachrichtung:

Part-66 Nr.: Cat: A , B1 , B2 , B3 , C

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten zum verbandsinternen Austausch genutzt werden und anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden können.

ja nein

Datum: Unterschrift:

Letzte Meldung

Mitglieder gesucht

Uns sind wieder 2 langjährige Mitglieder abhanden gekommen. Wer weiß, wo sich folgende Kollegen aufhalten und kann einen Kontakt herstellen?

- ➔ Markus Kraus aus Billigheim, ehemals Flugzeugservice Schwäbisch Hall
- ➔ Dirk Feldmann aus Weeze, ehemals Westflug Aachen

Zahlungsmoral

Es ist unglaublich, aber es gibt tatsächlich noch Kollegen, die es bisher nicht geschafft haben ihren Jahresbeitrag zu entrichten und dass nach mehrfachen Anschreiben bzw. telefonischen Zusagen. Wenn sich jemand dazu entschlossen hat, unserem Verband nicht weiter angehören zu wollen, dann soll er bitte ordentlich kündigen. Unser Schatzmeister hat besseres zu tun als ständig hinter den säumigen Zahlern herzu telefonieren bzw. entsprechende Erinnerungsschreiben zu verfassen und zu versenden.

Prüfer Klasse 3 für USA gesucht

Wir haben eine aktuelle Anfrage für einen deutsch zugelassenen Motorsegler ASW24e, der in den USA betrieben werden soll. Der Besitzer wird für die nächsten 3-5 Jahre in die USA gehen und möchte seinen Flieger mitnehmen.

Für die anstehenden Nachprüfungen sucht er einen Prüfer, der den Flieger vor Ort nachprüft. Einsatzort wird Atlanta, GA sein. Es wäre aber auch möglich sich in Arizona, New Mexico oder optional North Carolina zu treffen. Infos über Olaf Kielstein

THB

Neulich

SENSATION!

Boeing 787 erhält Flugerlaubnis!

Boeing Dreamliner hebt doch noch ab!



GEKLAUT UND
UMGEBAUT
by käsekexer

Juli 2014

| 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 2014

| 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 2014

| 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 | | | | | |

Oktober 2014

| 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 | | |

18.10.
JHV Starnberg

28.10. bis 30.10.
9th Airtec International Congress
Frankfurt

November 2014

| 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 |

05. 11. bis 08.11.
42th AEI Annual Congress Paris

Dezember 2014

| 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 | | | | |

Aktuelle Termine auch auf der Homepage
=> www.bpvl.de => Mitgliederbereich