

SAFETY LETTER

Oktober 2023

1 Öldruck bei Robinson-Helikoptern mit Kolbenmotoren

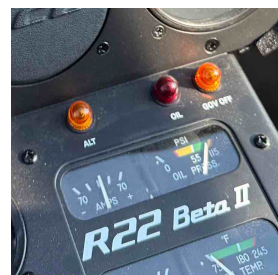
In den letzten Wochen haben mehrere Piloten im R22 und R44 eine hohe oder zu hohe Öldruckanzeige (im roten Bereich) beobachtet und gemeldet.

Die Abklärungen mit unserem Wartungsbetrieb haben Folgendes ergeben.

- Der im R22 und R44 verbaute Öldrucksensor (von VDO) ist auf Getriebeöl ausgerichtet, welches besonders bei niedrigen Temperaturen, aber auch bei Betriebstemperatur eine andere Viskosität als Motorenöl hat und sich deshalb anders verhält.
- Die Anzeige des Öldrucks ist deshalb nicht genau und zudem auch temperaturabhängig (weil sich die Viskosität des Öls in Abhängigkeit der Temperatur verändert).
- Die für den Sensor "falsche" Viskosität des Öls bewirkt eine (zu) hohe Öldruckanzeige, was offenbar technisch nicht oder nur schwierig zu korrigieren ist.

Diesbezüglich und beim Betrieb des Helikopters ist deshalb Folgendes zu beachten:

- Keine Panik bei zu hoher Öldruckanzeige, wenn sonst alles normal funktioniert und klingt. Eine vorsorgliche Sicherheitslandung ist nicht notwendig, solange sich sonst nichts verändert hat.
- Technisch ist hoher Öldruck bei R22 und R44 kein Problem – es kann kein plötzlicher Ölverlust z.B. durch "herausgeblasene" Dichtungen entstehen.
- Zu tiefer Öldruck ist hingegen immer ein Problem!



WICHTIG:

- **Beim Anlassvorgang muss allerspätestens nach 30 Sekunden ein Öldruck angezeigt werden – sonst den Motor sofort wieder abstellen!**
- Der genaue Wert des Öldrucks ist nicht so wichtig, solange ein Öldruck im farbigen Bereich angezeigt wird – auch dann, wenn er etwas hoch ist. Falls der Öldruck dauerhaft zu hoch ist, dann macht bitte eine Meldung an den Basisleiter oder über das Meldeformular auf unserer Website.
- Nach wie vor gilt: Bei plötzlich auftretenden, unüblichen oder sich verändernden mechanischen Geräuschen (z.B. auch in Verbindung mit tiefem Öldruck!) verhaltet ihr euch gemäss Checkliste – also LAND IMMEDIATELY!

2 Winterbetrieb

Der Winter kommt, und damit auch einige Herausforderungen beim Betrieb der Helikopter. Wir haben einige Hinweise zum Winterbetrieb in einem Merkblatt zusammengefasst, welches ihr zum Download auf unserer Website findet. Bitte studiert dieses Merkblatt vor dem nächsten Flug, wenn es Schnee oder Temperaturen um den Gefrierpunkt oder darunter gibt.

3 NCO-Richtlinien für Privatcharter-Flüge

Wir erinnern wieder einmal an die NCO-Richtlinien für die privaten Charterflüge unserer Helikopter. Ihr findet diese Richtlinien bekanntermassen auf der Downloadseite unserer Website.

Wir sagen das, weil...

...es Vorfälle gegeben hat, welche bei korrekter Einhaltung der NCO-Richtlinien mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht passiert wären.

Ihr seid als Charterpiloten zum Beispiel u.a. verpflichtet,

- für Passagierflüge das Doppelsteuer vollständig zu entfernen (Ausnahme EC120) – auch die Pedale;
- die Regeln des Flugplatzes einzuhalten (Reglemente, Sektoren, Routen, Höhen...) – zum Beispiel das Start- und Landeverbot über Mittag in Sitterdorf;
- keine Gefahrgüter an Bord mitzunehmen (in der Richtlinie hat es eine Liste) – also zum Beispiel keine gefüllten Benzinkanister;
- (nicht nur) für Startup und Shutdown die Checkliste zu verwenden – und gemäss der Checkliste zu arbeiten; (Throttle CLOSED vor dem Anlassen, zum Beispiel);
- an allen Steuern zu sein und keinesfalls den Helikopter zu verlassen, solange der Rotor dreht (egal mit welcher Drehzahl!) oder der Motor läuft;
- immer einen Plan B zu haben, falls das Wetter nicht mitspielt oder andere Dinge schief gehen.

Bitte studiert doch diese Richtlinien wieder einmal. Viele Vorgaben in den Richtlinien sind nicht nur für eine legale, sondern auch für eine sichere Durchführung des Fluges gedacht und hilfreich.

Merkblätter zu unseren Basen und den dort geltenden Regeln sowie weitere hilfreiche Dokumente findet ihr auf unserer Downloadseite.

Wenn einmal etwas nicht so läuft wie geplant, dann handelt bitte konservativ und sicherheitsbewusst. Es ist nie falsch, einen Rat einzuholen, auf den Flug zu verzichten oder einen Flug abzubrechen!

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung!

Kontakte

Cheffluglehrer, Safety Manager: Simon Maurer, +41 79 254 06 15

Basisleiter Sitterdorf: Marius Bötschi, +41 71 422 60 00

Basisleiter Speck-Fehraltorf: Didier Chevallier, +41 78 678 92 82

Basisleiter Flughafen Zürich: Stephan Scherer, +41 79 227 27 47