



Pilotenrefresher 2-2023

Sitterdorf, 28.10.2023

V 27.10.23



Inhalt Pilotenrefresher

EINFÜHRUNG

SAFETY

SCHULUNG

FLIGHT OPERATIONS

EINFÜHRUNG E-TECHLOG

ADMINISTRATION

VARIA / AOB

FRAGEN

– bitte jederzeit

PAUSEN

– nach Bedarf und Wunsch
(ungefähr in der Mitte)

– Kaffee (oder Getränk) ist offeriert 😊

Safety First!

- CRM
 - CRM?
 - ... Zeitdruck
 - ... Situational Awareness
- Ereignisse 2022-23
- SAR – Search and Rescue
- Meldewesen
- Umgang mit iPads



SAFETY X

WIR SIND
UNTER
UNS

CHATHAM HOUSE RULES

When a meeting, or part thereof, is held under the Chatham House Rule, participants are free to use the information received, **but neither the identity nor the affiliation of the speaker(s), nor that of any other participant, may be revealed**



„Crew Ressource Management“?

- Austausch und Diskussion im Team von
 - menschlichen Leistungsfaktoren
 - menschlichen Fehlern
 - Fehlermanagement
 - aktuellen Vorfällen und Störungen
 - Entscheidungsfindung
 - Zusammenarbeit und Feedback
 - Organisationskultur
- „Crew Resource Management (CRM) is the effective use of all available resources for flight crew personnel to assure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.“ (Skybrary)
- Im kommerziellen Bereich schon lange Pflicht



SHARE THE EXPERIENCE

- Ist bei mir im Flugbetrieb etwas nicht optimal gelaufen oder schief gegangen?
- Welche Faktoren und Gründe könnten ursächlich gewesen sein?
- Wie hätte es vermieden werden können?

- Welche Rolle hat **Zeitdruck** dabei gespielt?



„Situational Awareness“ ?

- Was ist Situational Awareness, und warum ist sie wichtig?
- Kann man Situational Awareness trainieren?
- Was verhindert Situational Awareness?
Was fördert sie?



Situational Awareness

Sich einer Situation bewusst zu sein bedeutet...

- ... den Ausschnitt aus der Realität in seinem Zustand, seinen Merkmalen, seiner Dynamik mit all unseren Sinnen **wahrzunehmen**;
- ... das Wahrgenommene über Integration und Abgleich mit den gespeicherten Gedächtnisinhalten zu einem ganzheitlichen Bild zusammenzufügen und in dessen Bedeutung zu **verstehen**;
- ... das Verstandene in seiner möglichen Entwicklung und Veränderung auf Grund der Erfahrung und des vorhandenen Wissens sowie darauf basierend auf Annahmen **weiter- und vorauszudenken** (und zu antizipieren).
- ... und dann entsprechend zu **handeln**.



Schlüsselfaktoren zur Aufrechterhaltung der SA

1

Planung und Vorbereitung

- Wird nur ein Handlungsweg bedacht und verläuft dieser nicht wie geplant, wird man von Ereignissen überrascht und muss mitten in der kritischen Situation bei verminderter Kapazität nach neuen Optionen suchen.
- Planung mit Vorbereitung auf mögliche Eventualitäten und Alternativen fördert die Anpassungsfähigkeit und -bereitschaft während des Flugs und stellt in kritischen Situationen notwendige Kapazität zur Verfügung.



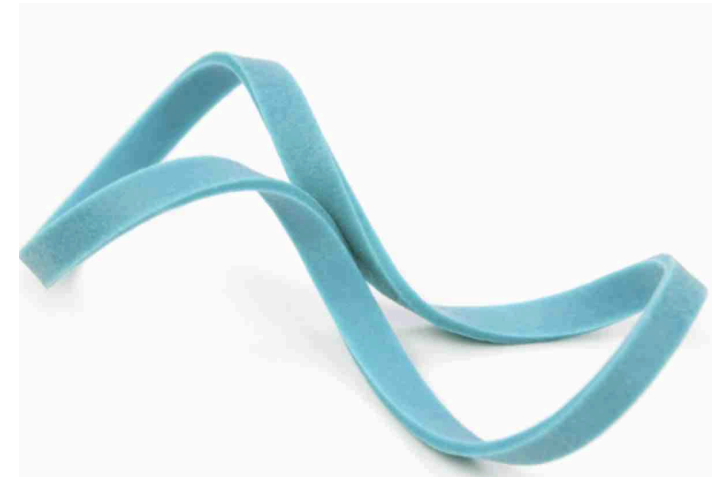
Zuverlässiges Abtasten und Überwachen

- Die Situational Awareness aufrecht zu erhalten ist ein komplexer, dynamischer und anstrengender Prozess.
- Nur unter der Bereitschaft, das momentane Bild der Situation immer wieder aufzudatieren, kann ein wirklichkeitsgetreues Bild erlangt werden.
- Es bedingt, dass Wahrnehmungen wiederholt in Frage gestellt und mit den gespeicherten Schemata und mentalen Modellen im Langzeitgedächtnis verglichen werden.
- Dazu ist regelmässiges Abtasten (scannen) und bewusstes Überwachen (monitoring) der Informationsquellen notwendig.



Flexibilität und Offenheit

- Die Grundhaltung "expect that it changes" ist notwendig, um offen und flexibel zu sein, dass ein gefasster Plan geändert werden muss:
- Hat sich etwas verändert, weicht der momentane Verlauf des Geschehens ab von dem erwarteten Verlauf? Bedeutet die Veränderung etwas? Dieser fortlaufende Abgleich hilft, Fixierungsfehler zu vermeiden.



Bewusste Arbeitsorganisation Selbstüberwachung

- Bewusst visuelle und/oder akustische Erinnerungen kreieren, so dass nach einer Unterbrechung der Faden wieder aufgenommen werden kann.
- Bewusst die Aufmerksamkeit rotieren lassen, um Tunnelblick zu vermeiden.
... Helikopter → Flugverlauf → Mensch → Helikopter ...
- Bewusstsein der eigenen, persönlichen Situation – Hören auf unbewusste Signale, Bauchgefühle wahrnehmen und berücksichtigen



Ein "Team bilden"

- Eine „Teambildung“ kann helfen, die Situational Awareness aufrecht zu erhalten:
 - Anwesende Crewmitglieder auffordern, Beobachtungen mitzuteilen; auf Hinweise anderer Crewmitglieder hören
 - Passagiere auffordern, Beobachtungen mitzuteilen
- Aber: Ablenkung durch Passagiere und nicht-operationelle Aspekte des Fluges verhindern – sie kostet wertvolle Aufmerksamkeitskapazität!
 - Passagiere darauf hinweisen, dass sie in gewissen Phasen nur wirklich Wichtiges bemerken



Erwähnenswerte Vorfälle 2022-23 Der Heckrotor im Robinson hat Pfupf!



<https://www.timtuckershelicopterworld.com/post/robinson-tail-rotor-design-and-history>

Erwähnenswerte Vorfälle 2022-23

2

- Hot Start Turbine EC120 (aufgrund Fehlbedienung)
- 2 (gemeldete) unauthorized penetrations of controlled airspace („airspace infringements“), ohne Konsequenzen
- Spaziergang über den FATO in Zürich (Heliport West)...
- Diverse technische Störungen
(stuck carb heat, MGB P Sensor, clutch CB, Avionics (Aspen) fault, fuel indication, Funkgeräte, ...)
- Mehrere kleine Blebschäden (v.a. bei Bewegungen mit dem Heli-Mover)

DANKE

**für eure sichere und aufmerksame Arbeit
für eure Meldungen auf dem Meldeportal**

(some) TAKE-AWAYS

- Steuer beim Passagier (linker Sitz) immer ausbauen!
- Sich nicht stressen lassen – sich nicht Zeit nehmen lassen, sondern **Zeit schaffen!**
 - Flugplan verzögern, neuer Flugplan, neu planen...
 - Passagiere und Umfeld informieren
 - Konzentriert und fokussiert bleiben
 - Wenn's nicht geht – absagen, verschieben
- Nach einem Vorfall, nach einem unerwarteten Ereignis etc.: **STOP** – THINK – ACT
 - Landen, Helikopter stehen lassen, parkieren... (je nach Situation)
 - Rat suchen, Handlungsoptionen und Handlungsfähigkeit prüfen (Safety Manager, CFI, Basisleiter, Fluglehrer, ...)
 - Informieren (Passagiere, ...); Internes Meldewesen nutzen
- Fokussiert und konzentriert arbeiten – auf mögliche Abweichungen vorbereitet sein, „wissen was tun“
- ...



SAFETY X

Ablenkung im Cockpit

Neue Avionik, Tablet und Mobiltelefon (Personal Electronic Devices, PED)

- PED können im Cockpit entlasten und zur Sicherheit beitragen – aber schaffen auch neue Risiken!
- Stärken
 - Flugvorbereitung
 - Navigationsunterstützung, flight follow-up, Entlastung im Flug
 - Informationsspeicher (Frequenzen, Karten, Flugplatzinfos, ...)
 - ggf. Kollisionsverhinderung (Kabel, Hindernisse, tw. Darstellung andere Flugzeuge) etc.
- Risiken
 - **Ablenkung, „Kleben bleiben“**
 - **zu grosse Abhängigkeit vom Gerät**, Stress durch Ausfall des Geräts (oder Bedienprobleme etc.)
 - Fehler der Software, Bedienschwächen, zu grosse Vielfältigkeit / Komplexität
 - physische Behinderung im Cockpit (falsche Montage, zu grosses Gerät etc.)

KEINE VORFÄLLE ODER UNFÄLLE DURCH PED!

Umgang mit PED und zusätzlichen Geräten im Cockpit „Günstige Voraussetzungen schaffen“

- Flug so vorbereiten, dass eine Durch- und Weiterführung auch ohne PED möglich ist (oder ein geordneter Abbruch des Fluges)
- Umgang mit dem Gerät und der Software beherrschen – vorher üben, Stärken und Schwächen kennen, dry-run im Cockpit (Simulationsmode, wenn vorhanden)
- “2 seconds rule” – nicht länger als 2 Sekunden head-down
- Sichere Installation im Cockpit
 - Keine Behinderung der Steuer
 - Sicher befestigt, kann nicht runterfallen (und behindern) –
Helis werden alle mit Universalhalterungen und teilw. Stromversorgung ausgerüstet
 - Vor Wärme schützen, wenn es geht (Geräte stellen ab)
 - Stromversorgung vorsehen (oder wissen, wie lange es hält)
- „Störer“ deaktivieren/“managen“: Passworteingabe, Messages, Widgets, ...



Search and Rescue - SAR



Wer ist die SAR?

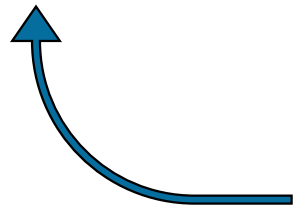
- Skyguide
- Swiss Air Force
- RCC – Rescue Coordination Center



Search and Rescue - SAR

Wann wird SAR ausgelöst?

- Notsender (ELT)
- Vermisstes Luftfahrzeug
- Persönlicher Notsender (PLB)
- Überfälliger Flugplan (INCERFA)



INCERFA?



Search and Rescue - SAR

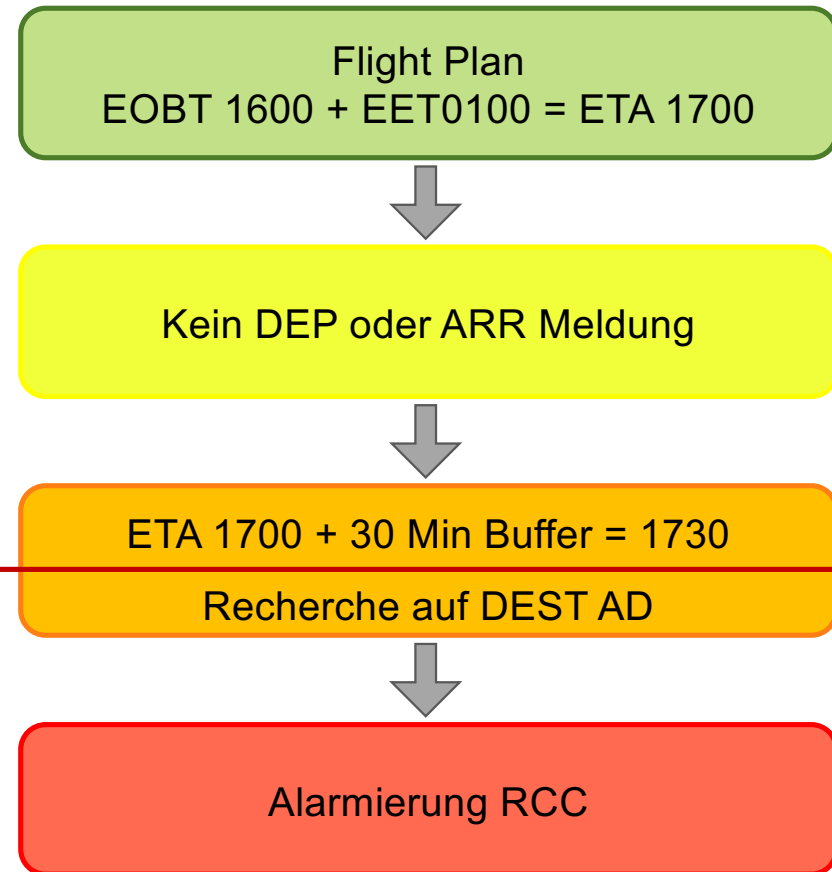
INCERFA

Alarmstufe 1 – INCERFA (Ungewissheitsstufe)

Sobald die letzte Meldung oder die Landung eines Flugzeuges länger als eine halbe Stunde ist, wird Alarmstufe 1 – INCERFA (Ungewissheitsstufe) eingeleitet. Aufgrund des Flugplans wird versucht, Informationen über den Verbleib des Luftfahrzeuges zu erhalten. In mehr als 90% der Fälle wird das abgängige Flugzeug schon aufgrund von telefonischen Nachforschungen gefunden.

Alarmstufe 2 – ALERFA (Bereitschaftsstufe)

Alarmstufe 3 – DESTRESFA (Notstufe)



Search and Rescue - SAR

Vermeidung SAR

- Delays grösser als 30 Minuten und Änderungen melden
- Start und Landung sicherstellen
 - Flugpläne schliessen: 0800 437 837
 - Ausnahme: kontrollierter Flugplatz während OPR HR
- Flugpläne annullieren, wenn Flug nicht stattfindet
- ELT Fehlalarm melden: RCC Zürich 058 484 10 00



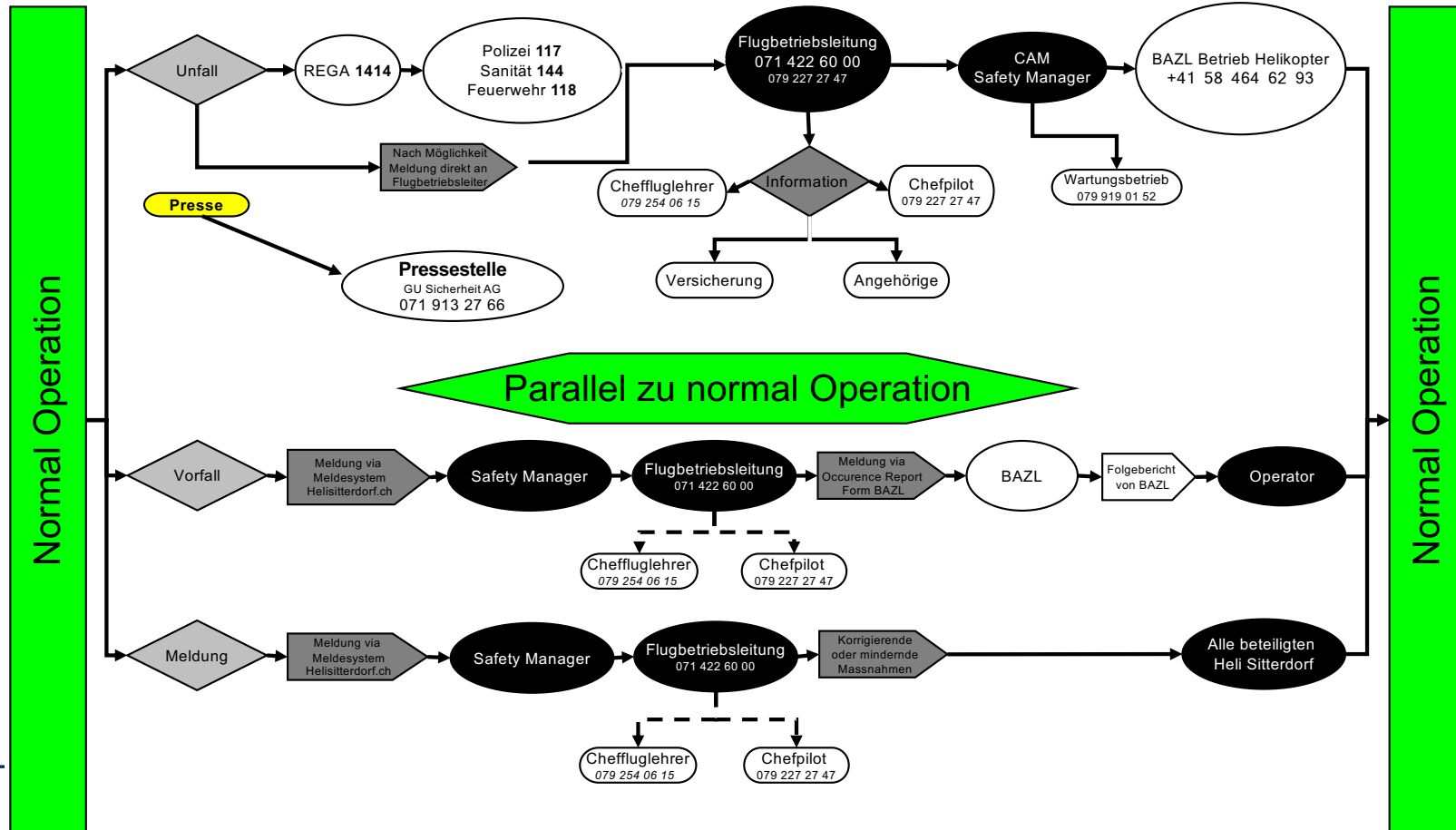
Notfallplan Heli Sitterdorf

Stand: 26.05.2021



Wichtige Tel. Nummern:	
REGA	1414
Polizei	117
Feuerwehr	118
Sanität	144
SUST	058 466 33 00
ELT 24h (RCC)	058 484 10 00
Heli Sitterdorf	071 422 60 00

Emergency Operation



Meldewesen

- www.heli-academy.ch → Login → Hazard Report – Meldung einer Gefährdung

Grundsätzlich:

- Unfall, Personen sind verletzt? → REGA 1414 → Heli Academy anrufen *071 422 60 00
- Vorfall, niemand ist verletzt → Heli Academy anrufen *071 422 60 00
 - Beim Startup misslingt etwas? nicht abheben! Heli abstellen und Heli Academy kontaktieren
 - Während dem Flug? Landen und Heli Academy Anrufen
- In der Fliegerei gilt eine Open-Just-Culture!
 - Egal was geschieht, ob grob oder eine Bagatelle, meldet es.
 - Es geht nicht darum, einen Schuldigen zu finden oder mit dem Finger auf Jemanden zu zeigen!
 - Fehler geschehen, das ist menschlich und kann (und wird!) jedem geschehen.
 - Wir arbeiten alle zusammen, verfolgen das gleiche Ziel und können offen sprechen, dies ist **on a higher level!**



Schulung und Weiterbildung

- Simulator
- Safety Hour
- „Besondere Flüge“



Unser R22 full motion virtual reality FNPT II Simulator **JETZT NUTZEN UND TRAINIEREN!**

- Ist **zertifiziert** – Flugstunden können angerechnet werden (PPL(H):5h)!
- Eine erste PPL(H)-Ausbildung mit Minimum-Stunden und 5h SIM wurde erfolgreich abgeschlossen!
- Ist **das** Trainingsgerät für alle Emergencies und Situationen, welche im Heli nicht geübt werden können (oder sollten)
 - Power Failures, full down AR
 - Viele Emergencies, welche im Heli nicht simulierbar sind: RRPM failure, elektrische Störungen, diverse Vibrationen, Steuer-Störungen, ...
 - Wetter: schlechte Sicht, IMC, Icing, Wind und Turbulenz, ...
- Ist **das** Trainingsgerät, um die eigenen Fähigkeiten im Helikopter in jeder Beziehung zu perfektionieren!



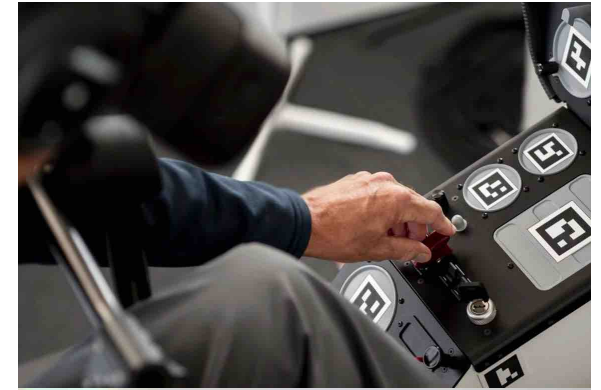
Unser R22 full motion virtual reality FNPT II Simulator Trainingsprogramm

- Trainingsprogramme für Charterpilotinnen und Piloten verfügbar – z.B. Sessions à 25-30 Minuten zu spezifischen Themen, oder nach Wunsch
 - warning lights, emergency procedures
 - full down autorotations aller Art
 - tailrotor problems, transmission issues
 - vortex, low visibility

Trainingsvarianten

- Training mit einem Fluglehrer (! nicht alle FI sind ausgebildet)
- **Training während den Bürozeiten mit Reto Ammann nach Absprache**
 - bitte meldet euch direkt bei Reto!

DANKE Reto!!



Safety Hours



- **Im Simulator 😊**
- Mehr als eine Safety Hour pro Jahr möglich 😊
- Im halbjährlichen Wechselspiel mit dem Prof Check – nicht nur zwei Wochen vor dem Prof Check!
- Unbedingt auch bei schwierigen Wetterbedingungen, zum Beispiel Wind, oder knappen Sichtverhältnissen
- Auch zur Erweiterung des Horizonts
 - Gebirgslandungen bis 2000m
 - Auslandflüge
 - Flüge in kontrollierte Lufträume oder nach LSZH
 - Einsatz der Navigationsmittel, der neuen Avionik, der PED 😊
 - einmal mit einem anderen Helikopter?
- Meldet euch – wir finden immer (meistens) einen Fluglehrer 😊





Flugbetrieb

- Infos von den Basen
- Technisches
- Winterbetrieb
- Administratives



Infos von den Basen



Ich bin auf der Basis gelandet, was nun?

- Gratuliere! Ihr seid Piloten und habt Verantwortung.
- Straffes Programm nach dem Flug? Also keine Zeit zum Stressen!
- Heli in den Hangar stellen (Sitterdorf und Speck)
- Techlog **und E-Techlog** sauber und korrekt ausfüllen (Auf allen Basen 😊)
- Blech unter den Heli, Stabiloschutz montieren, Heli abdecken, Blätter anbinden (je nach Basis)
- Abfall rausnehmen, Innenraum putzen, persönliches Material mitnehmen
- Landung im BaseManager eintragen (Sitterdorf, Speck)
- Restmenge Treibstoff in Chat (Zürich-Kloten)
- Euch ist während dem Flug etwas aufgefallen (Technik Heli / Instrumente, Defekte, abnormale Vibrationen, unerlaubtes einfliegen in kontrollierte Lufträume, etc.)? Meldung an Basisleiter!
- Tore / Türen schliessen (je nach Flugbetrieb)
- Fragen / Anliegen? Gerne stehen wir euch zur Verfügung.

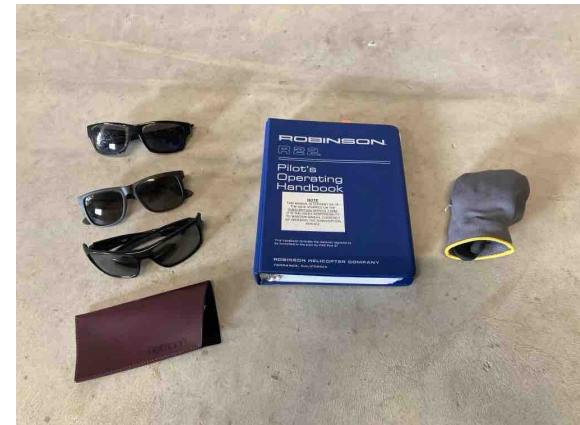


Basis Speck

1

- **Flugplatzstatus** vor Abflug (oder daheim) checken:
 - bei Beerdigungen Alternativanflug möglichst meiden (siehe Speck Info Nr. 08),
 - Infos über frisch gemähtes Heu,
- Betriebsschluss im Speck ist SS, nicht SS +30!

- **Ölwannen** bitte erst kurz vor dem Rausstellen des Helis entfernen bzw. direkt nach dem Hangarieren wieder unterschieben.
Die Ölspuren kriegen wir nicht mehr weg.
- **Fundgrube**: Es haben sich diverse Gegenstände angesammelt. Gerne wieder mitnehmen...



- Heli-Academy bleibt bis auf Weiteres auf dem Flughafen Zürich!

- **Flotte Saison 2024**
Auf der Basis Zürich stehen ab 1.1.2024 folgende Helikopter zur Verfügung:
 - R44, HB-ZKI, im Verlauf des Jahres wieder HB-ZYO
 - EC120, HB-ZKQ

- **Preisanpassung beim Handling ab 1.1.2024**
 - Handling mit ISS und mit Flughafenausweis 30.- pro Fahrt
 - Handling mit Heli-Academy 30.- pro Fahrt
 - Handling mit MFGZ ohne Flughafenausweis 50.- pro Fahrt

- Neue Piloten jederzeit willkommen: Bitte meldet Euch im Büro!

- Viele Piloten haben einen eigenen Flughafen-Badge: Wer auch einen möchte, meldet sich im Büro.



▪ Verständigungsproblem mit dem Tower

Das Phänomen ist gelegentlich vorhanden. Man hört am Boden den Tower nicht, während andere Piloten gut verstanden werden. Folgende Optionen können helfen:

- Squelch öffnen durch Drücken oder Ziehen am Lautstärkereger (je nach Funkgerät)
- Den anderen Funk verwenden (Umschalten am Intercom / Audio Panel)
- Den Helikopter aufnehmen, 180 Grad drehen und wieder landen (innerhalb gelbem Kreis)

▪ Verhalten auf dem Heliport

- Rauchen im Freien verboten.
- Passagiere informieren/beaufsichtigen.
- Keinesfalls FATO, Rollwege, Gras, Strassen oder Flugzeug-Standplätze betreten.
- 1 Person muss gelbe Weste tragen.

▪ Piloteninfo Zürich, aktuell Version 10

- Zu finden auf Homepage Heli-Academy, Downloads



Basis Sitterdorf Tankstelle

- Die alten Treibstoffanlagen haben das Pensionsalter erreicht, deshalb gibt es neue.
- **JET A1**
 - befindet sich jetzt im unbeheizten Hangar (●)
 - grösseres Fassungsvermögen (2000L +) 😊
 - langer Schlauch – reicht zu Helipad 2 und 3!
 - Funktion und Bedienung wie bisher
- **AVGAS**
 - befindet sich nach wie vor im Tankhaus (●)



Basis Sitterdorf Schliess-System

- Für die meisten nichts neues: Hangartüren und C-Büro ist neu über das Smartphone zu öffnen.
- Wer noch keinen Zugang besitzt, kann diesen bei der Flugplatzleitung anfordern.
 - Mail an: ruth.ruckstuhl@erlebnisflugplatz.ch
 - Sie benötigt dafür: eure E-Mail adresse, Vor- und Nachname und sagt; dass ihr bei der Heli-Academy fliegt
 - Ihr erhaltet eine Mail mit Anleitung



Basis Sitterdorf Fundgrube



Basis Sitterdorf

4

- Zusätzlicher Briefing-/Loungeraum im Hangar (Code für Schlüssel: TX TMZ NE, 2677) mit...
 - Computer und Drucker
 - Schreibwand
 - Kaffeemaschine und Kühlschrank mit Getränken
- Umgestalteter Theorieraum im Bürocontainer mit mehr Platz
- Neue Materialschränke im unbeheizten Hangar (vor B505)



Scheibenreinigung (Sitterdorf/Speck)

	SAUBER	GEBRAUCHT	SCHMUTZIG
Für die Reinigung	<u>Heli-Scheiben</u>	<u>Heli-Scheiben</u> oder <u>Innenraum-Reinigung</u>	<u>Nur Innenraum</u> NICHT für Scheiben!
Nach der Verwendung 	Nach Gebrauch, wenn die Scheibe nicht extrem schmutzig war: → in die gelbe Kiste legen Wenn die Scheibe sehr schmutzig war und der Lappen nicht mehr für die Scheibe verwendet werden sollte: → in die rote Kiste legen		→ wieder in die rote Kiste legen
WIE REINIGEN? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heli-Scheibe aussen mit der Sprühflasche gründlich besprühen ▪ Kurz einwirken und aufweichen lassen, Scheibe darf nicht trocken werden ▪ Scheibe mit Mikrofaser mit ausschliesslich vertikalen Bewegungen reinigen und trocknen 		
WICHTIG! 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei der Reinigung KEINE horizontalen oder kreisende Bewegungen!! ▪ Ist das Mikrofasertuch auf den Boden gefallen – direkt in die rote Kiste legen!! Nicht mehr für Scheiben verwenden!! ▪ Wenn es keine grünen Tücher mehr hat – sofort dem Basisleiter melden! 		



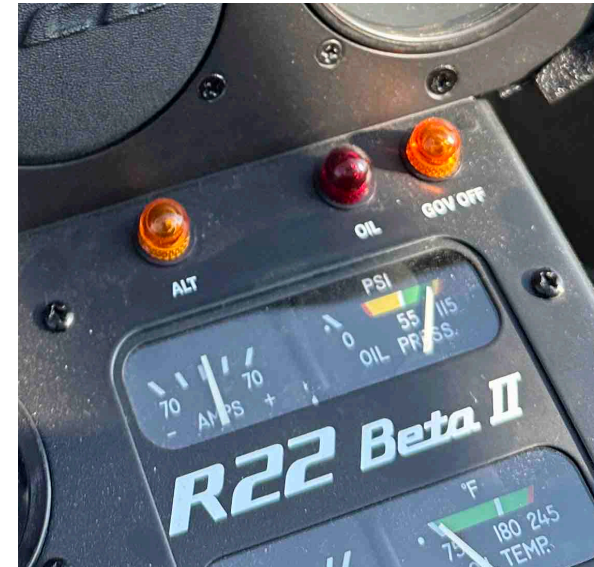
(Hohe) Öldruckanzeige auf Robinson R22 und R44

PROBLEM

- Häufig wird im R22 und R44 ein hoher Öldruck angezeigt, manchmal auch im oberen roten Bereich.

FAKTEN

- Der im R22 und R44 verbaute Öldrucksensor (von VDO) ist auf Getriebeöl ausgerichtet, welches eine andere Viskosität als Motorenöl hat.
- Die Anzeige des Öldrucks ist temperaturabhängig.
- Die "falsche" Viskosität des Öls bewirkt eine (zu) hohe Öldruckanzeige, was offenbar nicht korrigiert werden kann.



(Hohe) Öldruckanzeige auf Robinson R22 und R44

2

DESHALB

- Keine Panik bei zu hoher Öldruckanzeige, wenn sonst alles normal funktioniert und klingt.
- Technisch ist hoher Öldruck bei R22 und R44 kein Problem – es kann kein plötzlicher Ölverlust durch z.B. "herausgeblasene" Dichtungen entstehen.
- Ein zu tiefer Öldruck ist hingegen ein Problem!

WICHTIG

- Beim Anlassvorgang muss **allerspätstens nach 30 Sekunden ein Öldruck angezeigt** werden, sonst Motor sofort wieder abstellen!
- Der genaue Wert des Öldrucks ist nicht wichtig, solange Öldruck im farbigen Bereich angezeigt wird.
- Checkliste: Bei plötzlichen unüblichen Geräuschen (z.B. auch bei tiefem Öldruck) –
LAND IMMEDIATELY!



Winterbetrieb

- **Fuel Additive** („PRIST“ ist eigentlich ein Produkt)
 - Additiv in allen Helikoptern vorhanden, Anwendung angeschrieben
 - Strikte Anwendung je nach Helikopter (Checkliste!)
 - Additive muss IN den Fuel-Strahl der Zapfpistole (Mischung)
 - Drain nach wie vor durch Basisleiter, mindestens einmal pro Woche
 - Verwendung von Fuel Additive im (e)TechLog vermerken
- **WHITEOUT**
 - Sicht- und Referenzverlust durch aufgewirbelten Schnee; Risiko besonders bei frischem Schnee und unter 0°C
 - Unbedingt Sichtreferenz behalten – höher Hovern (HOGÉ)
 - Im Zweifel – Abflug solange noch möglich
- **Vereiste Flächen**
 - Bereit sein mit den Pedalen / Heckrotor
 - Vorsicht beim Manövrieren



Einführung elektronisches TechLog ETL

- Warum das E-TechLog?
- **Handbuch / Quick Reference Guide**
- Demo
- Einige Hinweise
- Fragen und hoffentlich Antworten

HBZWC Bell505 TechLog löschen

PreFlight | **Legs** | Maint | TLogAbschluss

Maintenance Information

Maintenance Type	50h
Hours TSN	Tolerance Hours
640	20
or before Date	Tolerance Days
02.12.23	18

TechLog - Header Information

TechLog Lauf-Nr. 42

Papier TechLog-Nr. **60339**

Papier-TechLog-Nr. (auf letztem eTechLog): 60338

Papier-TechLog-Nr. bestätigen

Flugdatum: 27.10.23

Rechnung an: Maurer Simon

Neue Rechnungsadresse erfassen

Maurer Simon

Zähler des letzten Fluges bestätigen

TechLog-Nr (letzer Flug) 41

Total hours (Zählerstand) 666 28

✓ Zählerstand bestätigen

Zählerstand ablehnen und Korrektur

Daily Inspection Task's

(Falls erforderlich oder Pflicht zB: AD)

DalyInspectionAD accomplished



ETL Demo

rJS_TechLog_8754
Login Heli Academy

Benutzer
smaurer

Passwort
.....

Mandant
hs

Anmelden

vTechLog_230901_Alpha_v1_07



HB-ZWC (Bell505 | LSZV)

Flüge heute:
+ klicken für neues TechLog

Leeres TechLog erfassen

TechLog's letzte Flüge:
25.10.23 Gaiardelli Andreas TL_Nr: ...

TechLog anzeigen TechLog editieren

Status Helikopter TechLog erfassen

Pilotenrefresher 2-2023

HBZWC Bell505 TechLog löschen

PreFlight Legs Maint TLogAbschluss

Maintenance Information

Maintenance Type: 50h
Hours TSN: 640 Tolerance Hours: 20
or before Date: 02.12.23 Tolerance Days: 18

TechLog - Header Information

TechLog Lauf-Nr.: 42
Papier TechLog-Nr.: 60339
Papier-TechLog-Nr. (auf letztem eTechLog): 60338
Papier-TechLog-Nr. bestätigen

Flugdatum: 27.10.23
Rechnung an: Maurer Simon
 Neue Rechnungsadresse erfassen
Maurer Simon

Zähler des letzten Fluges bestätigen

TechLog-Nr (letzter Flug): 41
Total hours (Zählerstand): 666 28
Zählerstand bestätigen
Zählerstand ablehnen und Korrektur

Daily Inspection Task's
(Falls erforderlich oder Pflicht zB: AD)

DalyInspectionAD accomplished

Letzte TechLog anzeigen Speichern und zum Leg

HBZWC Bell505 TechLog löschen

PreFlight Legs Maint TLogAbschluss

Vor dem Flug

Preflight inspection: PreFlight erledigt
Nature of Flight:
Pilot: Bitte Neme eingeben
Flight Instructor:
Fuel | Engine
Remaining Fuel: 0,0 Pounds **Liter** Kein Uplift: Fuel Additive!
Fuel uplift: Liter
Depature Fuel: 0,0
Engine Oil uplift: Liter
Destination
From: To: zzzz
Flug starten

Nach dem Flug

Rotor start: 00:00 Rotor stop: 00:00 Total Rotor time:
Zähler Start: Zähler Ende: 0000:00 FlugMin: Std:Min: 00:00
Zähler star:
Tot Landings: Anzahl: PAX: Anzahl PAX: Keine PAX
N2 / NF / NP Before Flight: Cycle Count NF: 505|EC N2 / NF / NP After Flight:
NG / N1 Before Flight: Cycle Count NG: 66|505|EC NG / N1 After Flight:
Fuel after Flight: Liter Pound FI Zeit Min:
Defekt erfassen NIL Defect after Flight

Neues Leg speichern löschen Leg abgeschlossen
Leg-Eingabe abgeschlossen! Forfahren mit TechLogAbschluss

Legs

From	To	Rotor start	Rotor stopp	Rotor time	Zähler Ende	FlugMin	FI_Zeit Min
------	----	-------------	-------------	------------	-------------	---------	-------------

HBZWC Bell505 TechLog löschen

PreFlight Legs Maint TLogAbschluss

TechLog Haed

Standard Bemerkungen: hier klicken

TechLog Remarks Benutzer:

TechLog Bemerkungen (intern):


TechLog Remarks System:

TechLog anzeigen
TechLog speichern und beenden

28.10.23



... einige Hinweise zum ETL ...

- Trainees erhalten ein Login
- Online Help – beim Info-Button 

- Eingabe Fuel Additive

	Fuel Engine			
	USG	Liter	Kein Uplift:	Fuel Additive!
Remaining Fuel:	40,0	151,4	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Fuel uplift:	0.0	<input type="text" value="Liter"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Departure Fuel:	40,0	151,4		

- Keine TechLogs offen lassen – besonders in der der Testphase. Ein offenes ETL blockiert den Nächsten.

HBZWC Bell505 TechLog löschen

Info Cancel

Der Zähler im Helikopter muss exakt den gleichen Stand anzeigen wie das Feld "Total hours" in der App!

Ist dies nicht der Fall, wähle den Button "Zählerstand ablehnen und Korrektur" und trage den korrekten Zählerstand in der App ein...

Total hours zeigt den Zählerstand in Stunden und Minuten an, zB: 352 | 8
Bsp-Eingaben: 0352:08 oder 4152:22

TechLog - Header Information

TechLog Lauf-Nr.

Papier TechLog-Nr.

Papier-TEchLog-Nr. (auf letztem e TechLog):

Papier-TechLog-Nr. bestätigen

Flugdatum:

Rechnung an:

Neue Rechnungsadresse erfassen

Zähler des letzten Fluges bestätigen

TechLog-Nr (letzter Flug)

Total hours (Zählerstand)

Neues TechLog nicht möglich

 Das letzte TechLog ist noch nicht abgeschlossen. Bitte kontaktieren Sie den Basisleiter oder direkt den Piloten.

Pilot letztes TechLog: Goldinger Sven
Tel: 078 827 07 87



FRAGEN zum ETL?

- Ausprobieren mit Testhelikopter HB-ZMW
 - Quick Reference Handbuch auf der Downloadseite heli-academy.ch
 - Bei Fragen – fragen! (Basisleiter, CFI, ...)
-
- Ab heute Einsatz “scharf” – alle Pilotinnen und Piloten benutzen das ETL ab sofort
 - **Papier-Techlog muss parallel geführt werden**
 - Bitte meldet euch, wenn etwas nicht funktioniert!
-
- Viel Spass!



TechLog, Nachbrenner...

Rückerstattung Betankung auf auswärtigen Plätzen

- Getankter Treibstoff auf fremden Basen wird **nur** gegen Originalbeleg zurückerstattet.
 - Originalbeleg an: MS Treuhand AG, Lucie Winkler, Zürcherstrasse 40, 8604 Hegnau
 - In Sitterdorf könnt Ihr diese auch im Büro abgeben.
 - Darauf ersichtlich: Name Pilot, Immatrikulation, Datum, getankte Liter, Preis pro Liter, Flugplatz
- Beispiel:

Im März gab es einen Flug über zwei Tage mit mehreren Fuel-Stops.

 - TL und Originalbelege waren nicht oder nur teilweise vorhanden und nur lückenhaft ausgefüllt.
 - Administrativer Mehraufwand, um das Puzzle von unvollständigen TechLogs und Belegen zu lösen und korrekt abzurechnen: **3 Stunden !!**

DANKE FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT 😊

AOB

FRAGEN? BEMERKUNGEN?

