



Pilotenrefresher 2-2024

Sitterdorf, 19.Oktober 2024

V 18.10.2024



SAFETY FIRST!



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

- menschlichen Leistungsfaktoren
- menschlichen Fehlern
- Fehlermanagement
- aktuellen Vorfällen und Störungen
- Entscheidungsfindung
- Zusammenarbeit und Feedback
- Organisationskultur

„Crew Resource Management (CRM) is the effective use available resources for flight crew personnel to assure and efficient operation, reducing error, avoiding stress, increasing efficiency.“ (Skybrary)

von

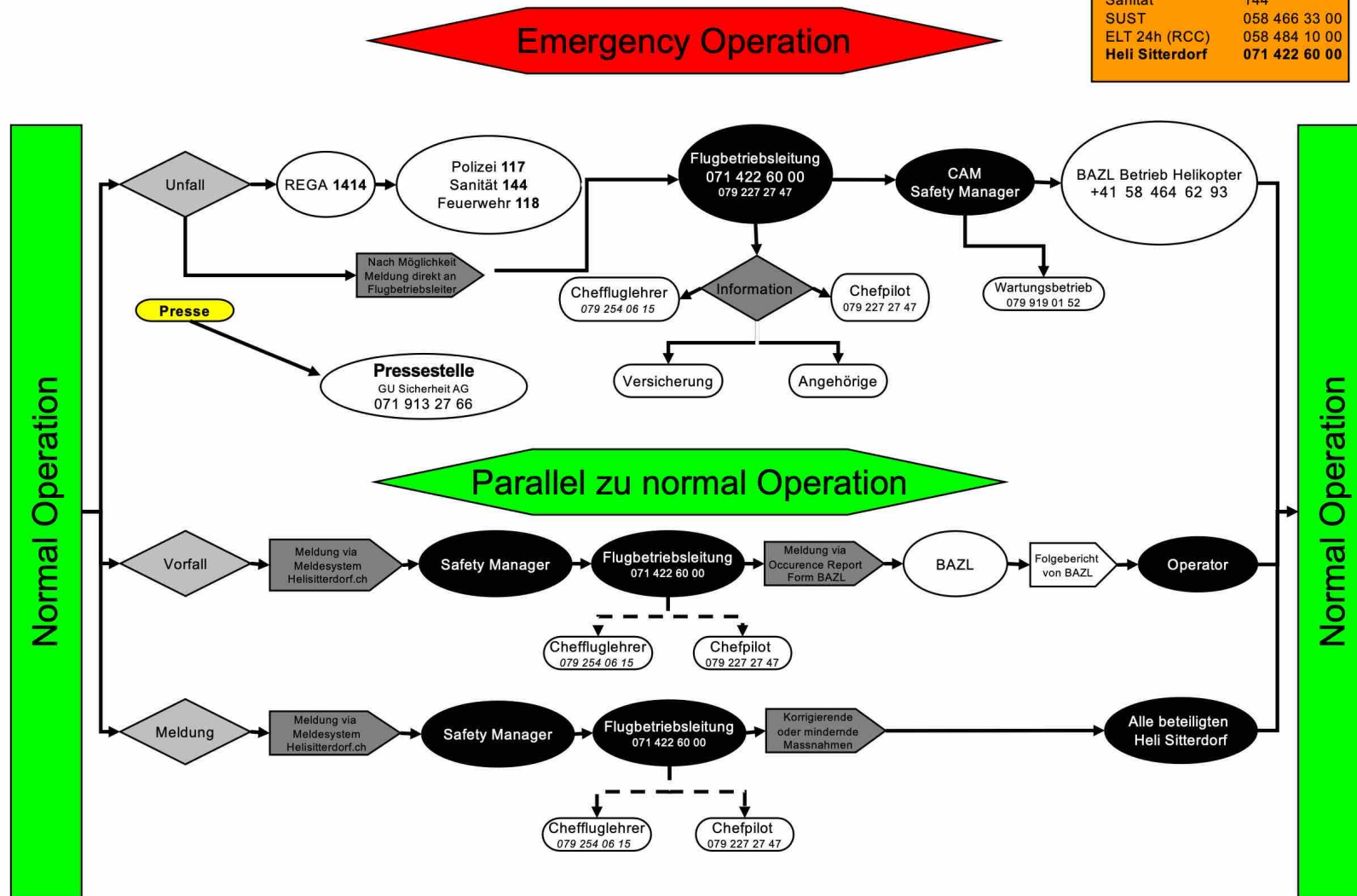


Notfallplan Heli Sitterdorf

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



SAFETY

Rollover

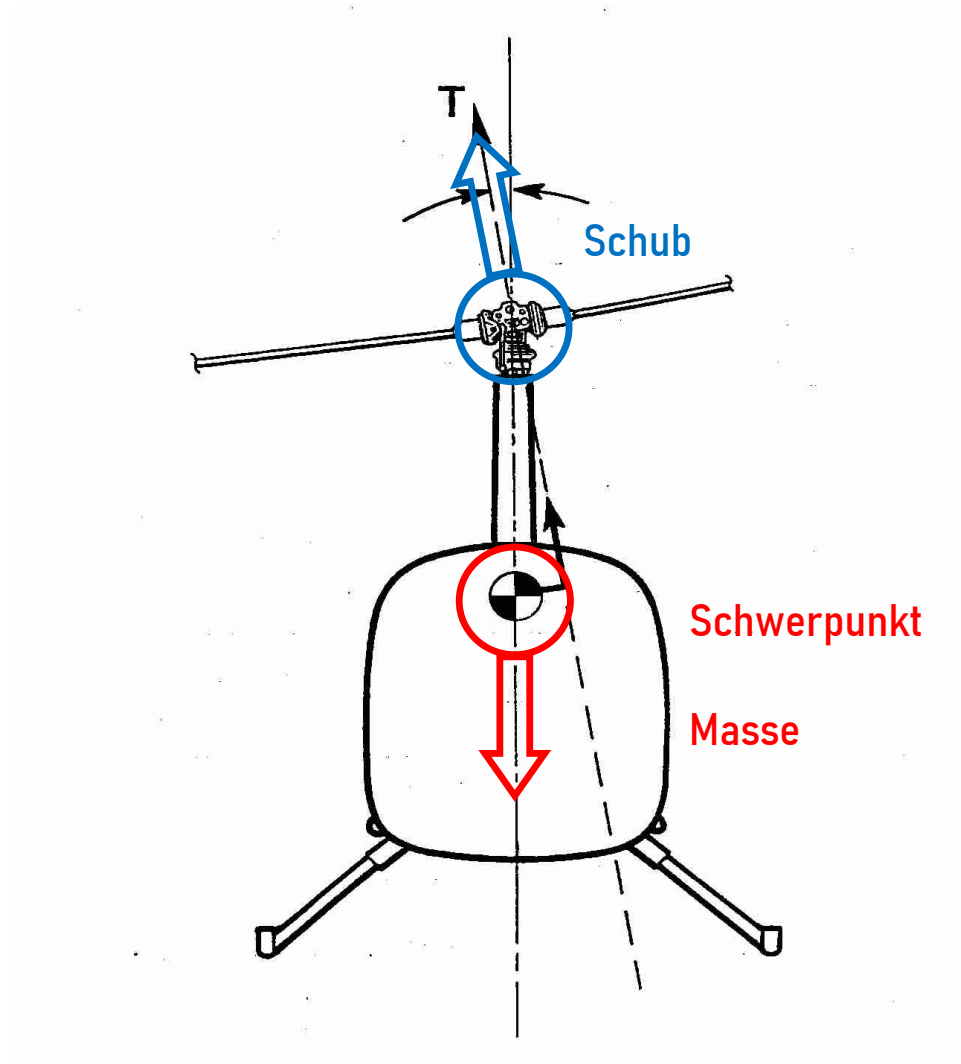
The occurrence of a rolling motion, while any part of the landing skid is acting as a pivot, that causes the aircraft to exceed a critical angle and roll over.



SAFETY X

Helikopter im Flug

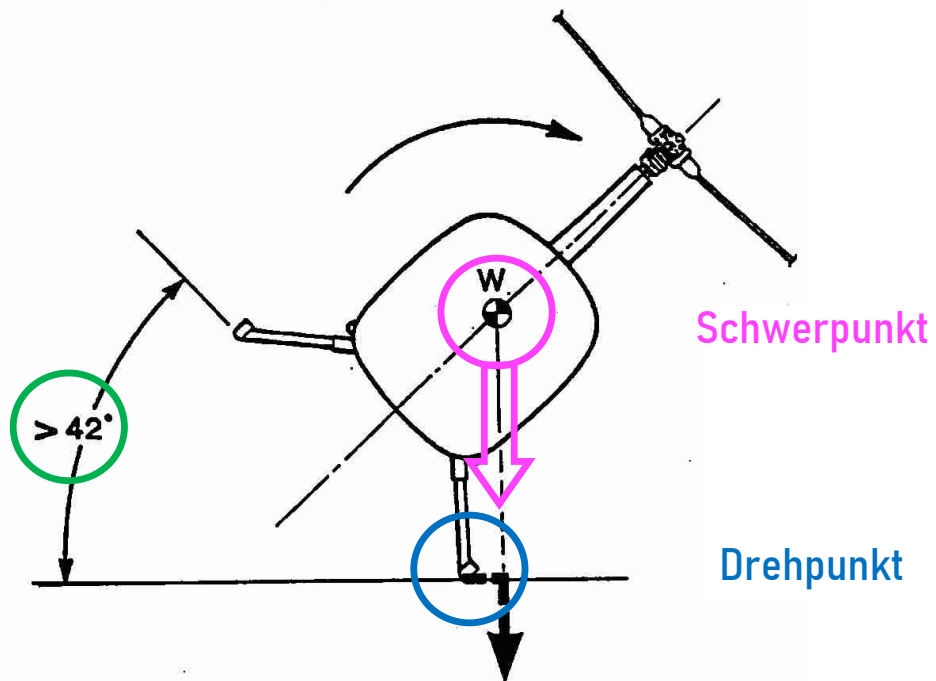
- Schwerpunkt "unter" dem Drehpunkt (beim Rotorkopf)
- Die Masse des Helikopters "hängt" am Rotor
- "Pendelbewegung" – Helikopter stabilisiert sich unter dem Rotor



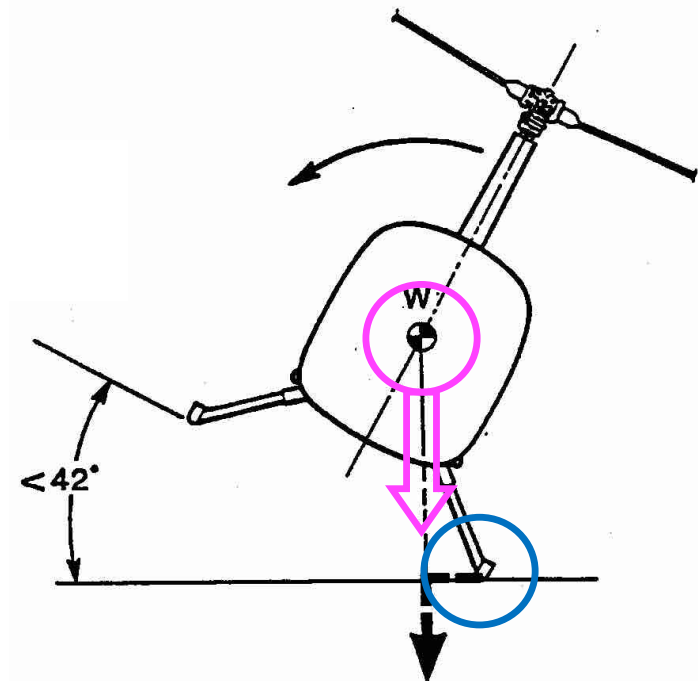
Static Rollover R22

- Schwerpunkt (Angriffspunkt der Masse) auf der "Kippseite" des Drehpunkts (= Kufe)
- Heli kippt um

> 42° >



- Schwerpunkt (Angriffspunkt der Masse) auf der "Nicht-Kippseite" des Drehpunkts (= Kufe)
- Heli kippt zurück auf die Kufen



Dynamic Rollover (R22)

Ursache / Bedingungen:

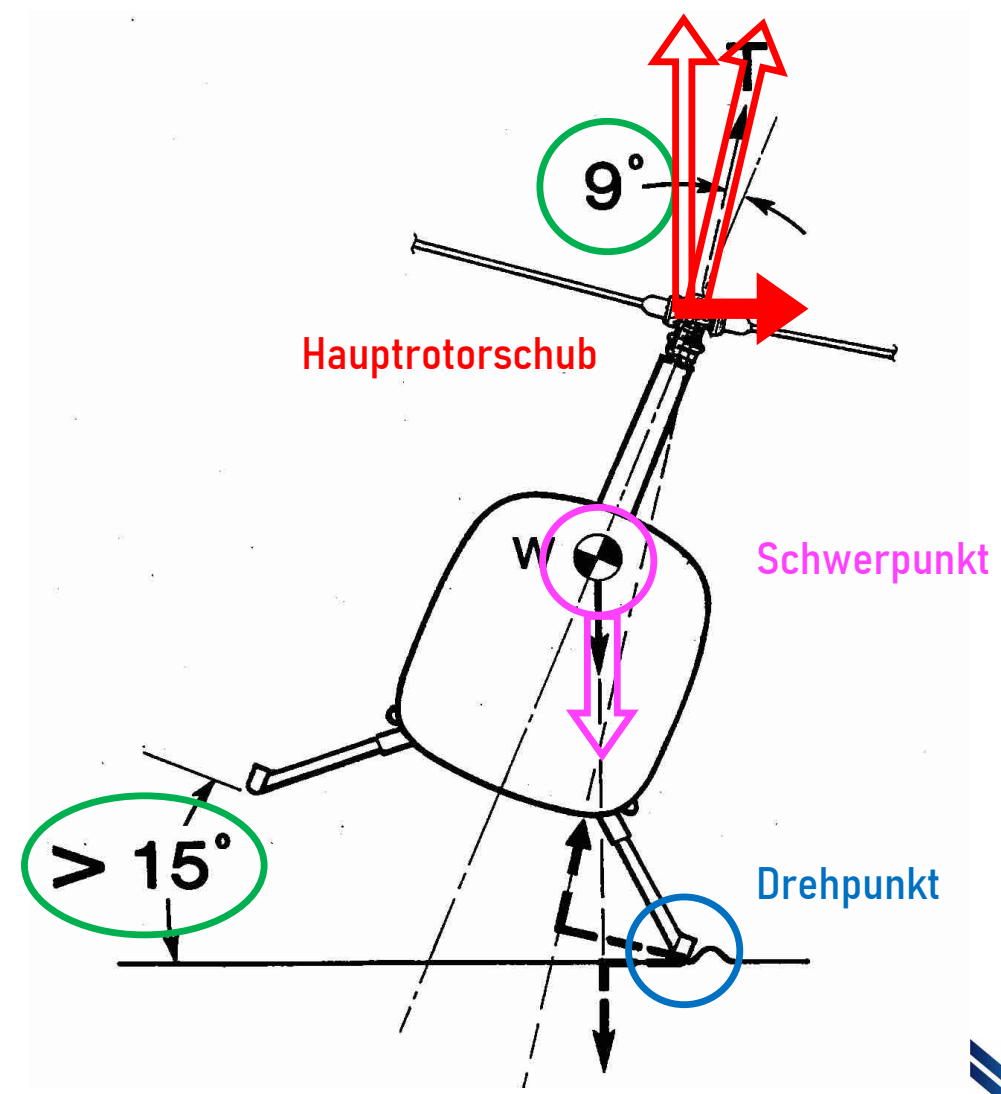
- Hauptrotorschub > Gewicht (Lift-Off)
- "Neuer" Drehpunkt bei Kufe
- Laterale Komponente des Hauptrotorschubs führt zu einem Rollmoment um den Drehpunkt (Kufe)

Problem

- Mehr Schub (mehr Kollektiv, "abheben wollen") führt zu mehr Rollmoment
- "Gegen-Cyclic" hilft nicht (seitliche Komponente bleibt gross genug)

Lösung

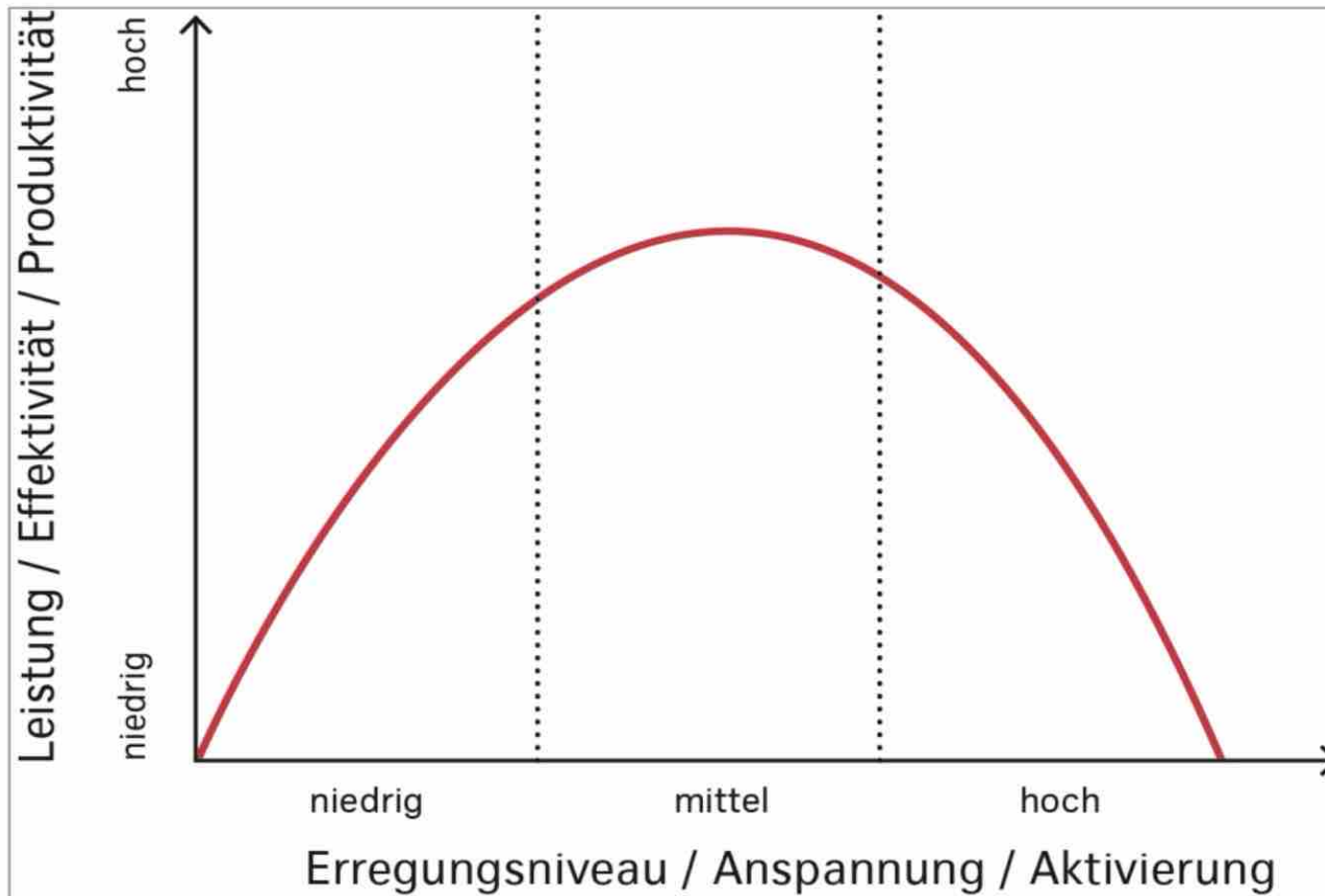
- Hauptrotorschub verringern (**Kollektiv senken**) bevor Static Rollover (42°) auftritt



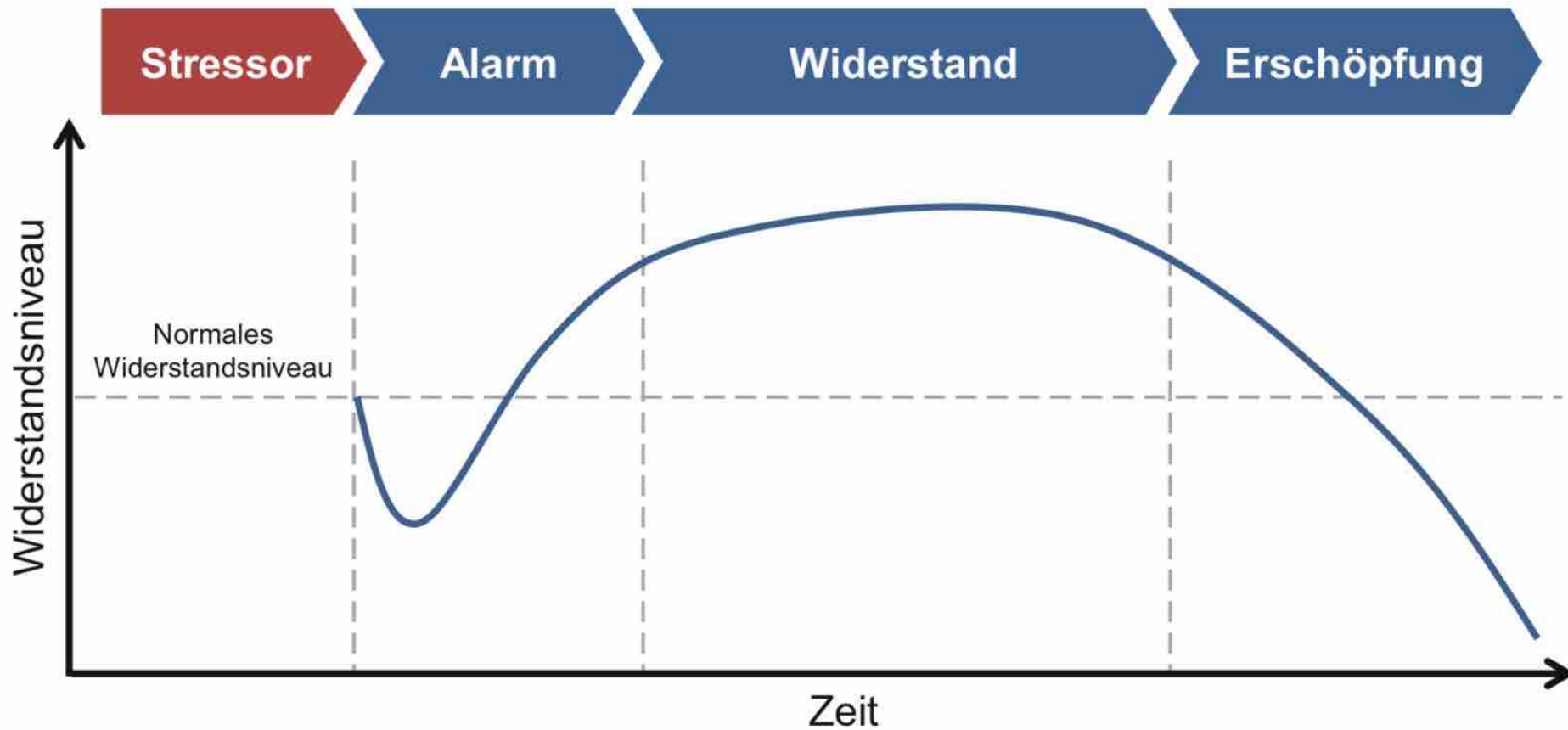
STRESS **und** **MENTALE** **LEISTUNGSFÄHIGKEIT**



Leistungsfähigkeit unter Belastung



Widerstandsfähigkeit unter Stress



"Nichtfliegerische" Stressoren, welche die Leistungsfähigkeit und die Widerstandsfähigkeit reduzieren

1967 (nach Holmes und Rahe 1967) 1967		2000 (nach Scully et al. 2000) 2000	
Ereignis	Stressausmaß	Ereignis	Stressausmaß
Tod des Ehegatten	100	Tod des Ehegatten	100
Scheidung	73	Scheidung	58
Trennung von Ehegatten	65	Unfall oder Krankheit	57
Gefängnisstrafe	63	Trennung von Ehegatten	51
Tod eines engen Familienmitglieds	63	Gefängnisstrafe	50
Unfall oder Krankheit	53	Heirat	50
Heirat	50	Erkrankung eines Familienmitglieds	46
Fristlose Entlassung – Arbeitslosigkeit	47	Tod eines engen Familienmitglieds	45
Versöhnung mit Ehegatten	45	Veränderung der finanziellen Situation	43
Pensionierung	45	Sexuelle Schwierigkeiten	36
Erkrankung eines Familienmitglieds	44	Zwangsvollstreckung oder Lohnpfändung	36
Schwangerschaft	40	Tod eines engen Freundes	35

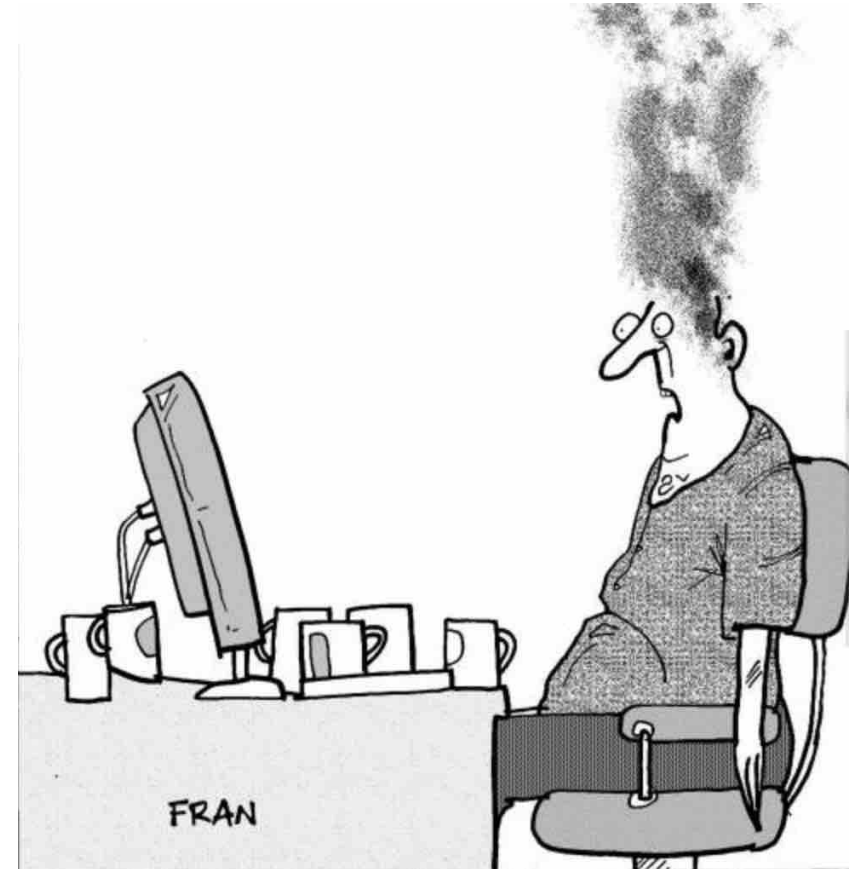
- Wirken sich kumulativ aus
- Die "Blindlast" durch Stressoren ist sehr individuell (und manchmal unerwartet)



Ursachen hoher mentaler Arbeitslast...

- Schwierigkeit der Aufgabe
(stimmt die Schwierigkeit, ist die Leistungsfähigkeit hoch)
- Die Anzahl der Aufgaben, welche quasi gleichzeitig und parallel auszuführen sind (Multitasking-Bedarf)
- Die Anzahl der Aufgaben, welche seriell abgearbeitet werden (Bedarf für Wechsel der Aufmerksamkeit)
- Die für die Aufgabe zur Verfügung stehende Zeit
(respektive die geforderte "Geschwindigkeit" der Ausführung)

(CAP 737)



... und deren Auswirkungen!

- Fokussierung der Aufmerksamkeit, Fokussierung auf eine Aufgabe
- (Teils unbewusster) **Abwurf von Aufgaben**, Repriorisierung
- Negative Auswirkungen auf die Situational Awareness
- Zunehmender Einsatz von Entscheidungsabkürzungen, **Abnahme der Sorgfalt** und der Ergebnisüberprüfung
- Zunahme der Ermüdung, **Zunahme des Fehlerrisikos**

(CAP 737)



(Individuelle) Reaktionen bei anhaltendem Stress

■ "Fight of flight" – Kampf oder Flucht

- ein gewisses Mass an Entscheidungsfähigkeit ist noch gegeben

■ "Freeze" – Starre

- Blockage
- Keine sinnhafte Reaktion

	»Fight or flight« (Kampf oder Flucht)	»Freeze« (Einfrieren/Verhaltenstarre)
Behavioral (Verhalten)	Externalisierung des Handelns	Teilnahmslosigkeit
	Aggressivität	Konkrete Ängste (Verlustangst/Angst vor Kontroll-/Machtverlust/Versagensangst)
Emotional (Gefühle)	Ängstlichkeit	Panik
	Reizbarkeit	
	Wutausbrüche	
Somatic (Körperfunktionen)	Stressreaktionen (Cannon 1928)	
	Beschleunigung der Herzfrequenz	Tremor
	Erhöhter Blutdruck	Erhöhter Muskeltonus/Verspannungen
	Schnelle Atmung	Bedürfnis zu urinieren/Durchfall
	Schwitzen, kühle Haut	Gastrointestinale Beschwerden (»Schmetterlinge im Bauch«)
	Trockener Mund	
Thinking (Denken)	Gedächtnisstörungen	Überforderung durch Informationsfülle
	Einschränkung des Urteilsvermögens	Verlust von Situationsbewusstsein
	Beeinträchtigungen beim Entscheiden	Berufung auf Automatismen und Regeln
	Rigides Denken (Scheuklappeneffekt)	Unmöglichkeit, irgend etwas zu denken (»Blackout«)
	Stark vereinfachtes Denken	



Wie günstige Voraussetzungen "gegen Stress" (oder dessen Auswirkungen) schaffen?

- P P P P P P P = Proper Preflight Planning Prevents Poor Pilot Performance! Seriöse Vorbereitung durchführen
- Sich selbst aktiv beobachten, die persönlichen Stress-Symptome eruieren und dann darauf achten
- Persönliche Stressoren kennen, auf neue Stressoren achten – im Zweifelsfalle "NEIN" sagen
- Feedback einholen und Feedback geben ("Du wirkst unkonzentriert heute")
- Konsequenz Systematiken anwenden – Checklisten, regelmässige Cruise Checks (z.B. alle 5 min, mit der Uhr), aber auch z.B. STAR (STOP – THINK – ACT – REVIEW), wenn etwas schief geht
- Langsamer arbeiten, fehleranfällige Situationen erkennen, Abweichungen und Fehler aktiv suchen
- Ablenkung reduzieren (Handy, Kameras, Passagiere, ...)
- Vorausdenken, "was passiert nächstens", laufend Plan B / Alternative entwickeln
- Resultat der beabsichtigten Handlungen aktiv überprüfen (tritt das gewünschte Resultat ein?)
- Zeitdruck aktiv rausnehmen (absagen, NEIN sagen, keine Folgetermine, Familie etc.)



Es hat viele Unfälle gegeben in diesem Frühjahr.

Helikopterflug ist mit Risiken verbunden.

Wir lernen schon in der Ausbildung, Risiken zu erkennen, sie aktiv zu behandeln, sie zu vermeiden oder mindestens Massnahmen zu deren Verminderung zu treffen.

Wir haben nie ausgelernt.



VORFÄLLE MELDEN !!!

**Willkommen im internen Bereich der
Heli Sitterdorf AG**



Downloads / Links

Checklisten, Betriebsanleitungen, Verfahren und viele weitere
nützliche Dokumente und Informationen.

[Zu den Downloads](#)



Hazard Report / Vorfall melden

Dieses anonymisierte Formular bietet Mitarbeitern, Kunden und
Partner der Heli Sitterdorf AG die Möglichkeit sicherheitsbezogene
Vorkommisse zu melden.

[Zum Formular](#)



VMC/VFR = "See and avoid"

- Nichts ersetzt die dauernde und systematische Luftraumüberwachung
- FLARM und andere Hilfsmittel helfen dabei als "Weckruf"
- "2-Sekunden-Regel" – nie länger als 2 Sekunden im Cockpit "kleben bleiben"
- Hotspots und mögliche "Kanalisisierungen" meiden oder besonders aufmerksam befliegen
- Weitere PilotInnen und auch Passagiere zur Luftraumbeobachtung "einspannen"
- Links – Vorne – FLARM – Rechts "clear" vor Rechtskurve

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
Service suisse d'enquête de sécurité SESE
Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI
Swiss Transportation Safety Investigation Board STSB

Schlussbericht Nr. 2406 der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

über den Unfall (Kollision) zwischen
dem Flugzeug DR 400/140 B, HB-KLB,
und
dem Segelflugzeug ASW 27-18, HB-3412

vom 12. Juni 2021

350 m westlich des Piz Neir, Gemeinde
Surses (GR)



Schulung, Weiterbildung, Prüfungen

- CBTA?
- Simulator
- „Besondere Flüge“



CBTA = Competency Based Training and Assessment

Licence Nr.

This page should be completed in all cases by the Examiner.
Refer to GM/INFO Examination Guide for details

Competency Performance Indicator (CPI) For Observable Behaviours O Bs, refer to GM/INFO Examination Guide	Remark and notes	Grading Section				
		fail 1	2	3	4	5
K - Application of knowledge Demonstrates knowledge and understanding of relevant information, operating instructions, aircraft systems and the operating environment		☐	☐	☐	☐	☐
P - Application of procedures and compliance with regulations Identifies and applies appropriate procedures in accordance with published operating instructions and applicable regulations		☐	☐	☐	☐	☐
M - Aircraft flight path management — manual control Controls the flight path through manual control		☐	☐	☐	☐	☐
A - Aircraft flight path management — automation Controls the flight path through automation		☐	☐	☐	☐	☐
C - Communication Communicates through appropriate means in the operational environment, in both normal and non- normal situations		☐	☐	☐	☐	☐
L - Leadership & teamwork Influences others to contribute to a shared purpose. Collaborates to accomplish the goals of the team		☐	☐	☐	☐	☐
D - Problem-solving — decision-making Identifies precursors, mitigates problems, and makes decisions		☐	☐	☐	☐	☐
S - Situation awareness and management of information Perceives, comprehends/manages information and anticipates its effect on the Flight		☐	☐	☐	☐	☐
W - Workload management Maintains available workload capacity by prioritising and distributing tasks using appropriate resources		☐	☐	☐	☐	☐
Free Text/ notes 		Grading Scale Observable Behaviours are demonstrated: 1-Seldom, safety affected 2-Occasionally, some 3-Regularly, most 4-Regularly, all 5-Always, safety improved				



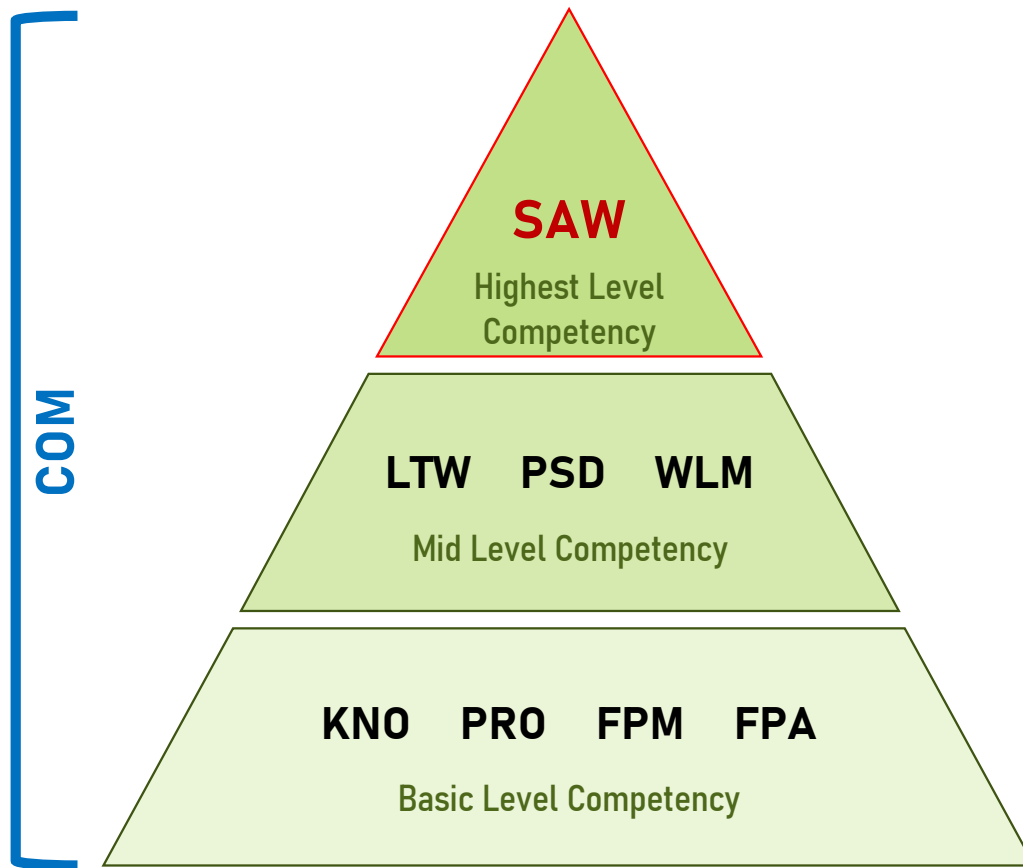
Competency?

S K A

Skills	refer to a level of performance: accuracy and speed in performing particular tasks	Can be measured against values and tolerances ($\pm 100\text{ft}$, $\pm 10^\circ$ heading)
Knowledge	includes theory and concepts, as well as tacit knowledge gained as the result of the experience of performing certain tasks	Can be measured against theory (right / wrong etc.)
Attitudes	such as individual character, talents, human traits, perceptions, or qualities that drive someone to act or react in a certain way under certain circumstances	Can only be assessed indirectly through the observable behaviours



The 9 core competencies of a pilot



SAW Situation Awareness

LTW Leadership & Teamwork

PSD Problem Solving & Decision Making

WLM Workload Management

KNO Application of Knowledge

PRO Application of Procedures

FPM Flight Path Manual Flying

FPA Flight Path Automated Flying

COM Communication



Observable behaviours

SAW Situation Awareness	Description	Perceives, comprehends and manages information and anticipates its effect on the operation
	Observable Behaviours	▪ Monitors and assesses the state of the aeroplane and its systems ▪ Monitors and assesses the aeroplane's energy state, and its anticipated flight path ▪ Monitors and assesses the general environment as it may affect the operation ▪ Validates the accuracy of information and checks for gross errors ▪ Maintains awareness of the people involved in or affected by the operation and their capacity to perform as expected ▪ Develops effective contingency plans based upon potential risks associated with threats and errors ▪ Responds to indications of reduced situation awareness



These 9 competencies assess the ability of the pilot to **manage threats and errors**

Threats are external events, such as weather, technical or other issues, which complicate the daily work of a pilot, and **must be managed efficiently to avoid a degradation of safety**.

Errors will occur by virtue of human nature. It is therefore essential **how efficiently the pilot is able to recover from errors** (his own ones and those caused by others!).

- The examiner will observe, assess and grade the observable behaviours of the candidate. This is primarily meant to be a help to the pilot, a „tool“. The FOCA does „nothing“ with this except statistics (François Steiner, 1.5.2024).
- These topics will be gradually introduced into helicopter pilots training in the future (CBT, competency based training) this will change the face and focus of training!



Unser R22 full motion virtual reality FSTD II Simulator

NUTZEN, TRAINIEREN, PERFEKTIONIEREN!

- Ist **zertifiziert** – Flugstunden können angerechnet werden
- Ist das Trainingsgerät für
 - Fit bleiben im Handling (Hover, Slope, Circuits...)
 - Horizonterweiterung, z.B. Nachtflug
 - Emergencies, welche im Heli mit (zu) grossen Risiken verbunden sind: Power failures, Full Down AR, Run-on landings (z.B. bei Heckrotorstörungen)
 - Emergencies, welche im Heli nicht simulierbar sind: Instrumentenausfall, elektrische Störungen, Vibrationen, ...
 - Probleme mit Wetter/Sicht: Nacht, IMC, Icing, Wind, Turbulenz, ...
- Sessions à 25-30 Minuten zu spezifischen Themen oder nach Wunsch – gerade auch als Safety Hours sinnvoll!





Flugbetrieb

- Logging of flight time
- Dangerous Goods
- Allgemeine Infos
- Infos von den Basen
- Technisches
- Administratives



Logging of flight time Aufzeichnung der Flüge im Flugbuch

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of the Environment,
Transport, Energy and Communications DETEC

Federal Office of Civil Aviation FOCA
Safety Division – Flight Personnel

www.bazl.admin.ch

FOCA GM/INFO

Guidance Material / Information

Logging of Flight Time



dLog  **book**
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

capzlog.aero



Andere, nicht FCL.050-konforme
Flugbücher oder digitale Lösungen...



Logging of flight time Beispiele

- Only one pilot may act (and log) as PiC
- Exception: some situations in instruction and examinations

FOCA GM/INFO

Guidance Material / Information

Logging of Flight Time

Instruktions- und Prüfungsflüge	Pilot in Command PiC...	Pilot / Trainee logs as...
Lizenz- oder Type Rating-Training mit FI	FI	DUAL
Lizenz- oder Type Rating-Training SOLO	Trainee	PiC
Safety Hour Training mit FI	FI	DUAL
MOU Ausbildung oder Training mit FI	FI	DUAL
Skilltest oder Prof Check	Examiner & Pilot	PiC wenn passed, DUAL sonst
HESLO-Training mit FI / erf. HESLO-Pilot	Pilot	PiC

Safety pilot required acc. MED.B.001(2)(i)	Safety pilot may only log as PiC when at controls
--	---



Dangerous Goods – Gefährliche Güter im Helikopter



NCO Richtlinien für Privatcharter-Flüge (gilt als ergänzendes Dokument zum Chartervertrag)

Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew (ICAO TI Table 8-1)

Gefährliche Güter (DG) dürfen nicht durch Passagiere und Crew oder im Gepäck befördert werden, sofern unten nicht anders angegeben. Gefährliche Güter, welche im Handgepäck erlaubt sind, können auch auf der Person getragen werden, sofern nicht anders angegeben. (Stand 2023/2024)

❌ Im Handgepäck nicht erlaubt	
 Keine Flüssigkeiten (Gels, Crèmes, Pasten usw.) in Behältnissen von mehr als 100 ml	 Keine scharfen Gegenstände mit einer Klingenlänge von mehr als 6 cm
❌ Generell verboten	
	
	
	
Ausnahme: Eines auf Person getragen erlaubt	
Ausnahme: Ersatzbatterien im Handgepäck mit Einschränkungen erlaubt	
ⓘ Unter Auflagen erlaubt	
 Drucklos und im aufgegebenen Gepäck	 Stromquelle getrennt und im Handgepäck





CARGO compartment (checked baggage)	✗
In the CABIN (carry-on baggage)	✓
must be carried on person	





CARGO compartment (checked baggage)	✗
In the CABIN (carry-on baggage)	✗
must not contain unabsorbed flammable liquid (other than compressed gas)	





CARGO compartment
(checked baggage)



In the **CABIN**
(carry-on baggage)





CARGO compartment (checked baggage)	✗
In the CABIN (carry-on baggage)	✓
Must be individually protected as to prevent short circuits, e.g. by taping	





CARGO compartment (checked baggage)	✗
In the CABIN (carry-on baggage)	✗
must not exceed 100Wh = 27'000mAh	





CARGO compartment
(checked baggage)



In the **CABIN**
(carry-on baggage)



- a) if powered by lithium batteries, each battery must comply with restrictions of 1) a), b) and g);
- b) the devices and/or batteries must not be recharged on board the aircraft; and**
- c) measures must be taken to prevent unintentional activation of the heating element while on board the aircraft.





CARGO compartment (checked baggage)	✗
In the CABIN (carry-on baggage)	✗
Not more than 70% allowed (Stroh Rum has 80% 😊)	



Weitere allgemeine Infos

- In den Gebirgsrucksäcken hat es jetzt je zwei „Sauerstoff-Booster“
 - Not-/Gelegenheitssauerstoff
primär für die hohen Gebirgslandeplätze >10'000ft und die Ausbildung
 - Sollen bei Bedarf oder „Verdacht“ eingesetzt werden!
Bitte nach Gebrauch umgehend mitteilen, damit wir die Flasche(n) ersetzen können.
 - Wir empfehlen den Piloten, welche häufiger auf den hochalpinen Gebirgslandeplätzen unterwegs sind, die Anschaffung eigener O2-Booster (es gibt sie auch mit Geschmack...)
- ICAO-Karten
 - Die Papier-VFR-Manual werden nicht mehr produziert, es gibt nur noch das elektronische AIP (respektive VFR Manual)
 - Ihr müsst deshalb nach Wunsch die ICAO-Karten in Papierform selber bestellen!
 - Die Helis sind nach wie vor je mit einer Papierkarte ausgerüstet.
- P.S. Lizenzen dabei haben ;-)



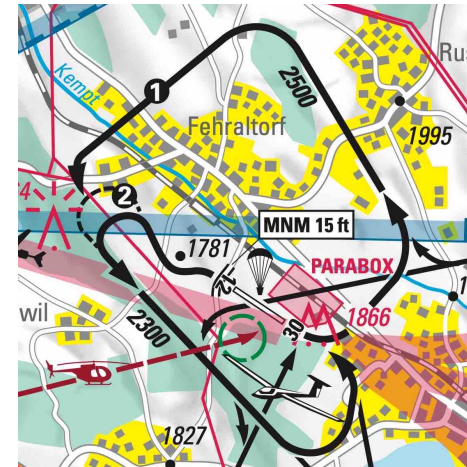
Infos von den Basen



Basis Speck

Neuer Basisleiter Speck

- ab 1.Juni 2024: **LUCA MARCHETTI**! Danke Luca!
- Danke **DIDIER** für die vielen Jahre Basisleiter Speck und die tolle Arbeit!
- Neuer Präsident FGZO ist Michael Kuhn
- Ein Lob an die Piloten im Speck – mehrheitlich tolle Mitarbeit und Sorgfalt! 😊 😊
- **Fundgrube:** In der UTZ-Kiste im grauen Spind sammeln sich seit einiger Zeit diverse Fundgegenstände wie Brillen, Karten, POH etc. an.
Gerne mal reinschauen und die Sachen wieder mitnehmen 😊
- **HB-ZPV neuer R66 im Speck**, R22 neu im Hangar West (separat kommuniziert)

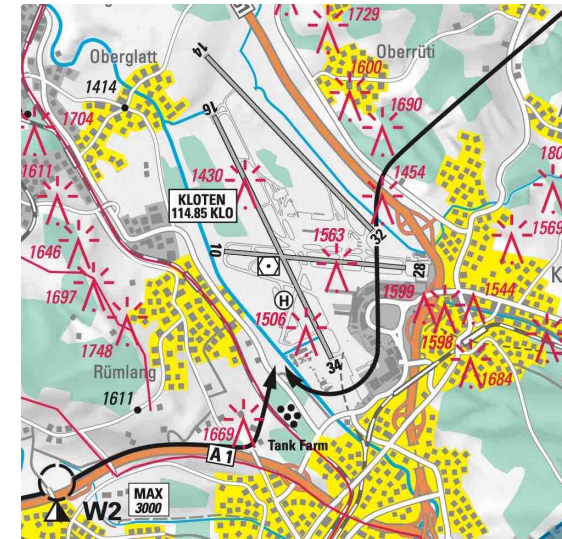


Basis Zürich und Dübendorf

■ Basis Flughafen Zürich ist nicht mehr aktiv ☹️

- zu teuer geworden und würde noch teurer...
- für minimale Leistungen (offener Platz, kein Hangar, ...)...
- Handling-Agents werden reduziert, Selbstabfertigung nicht mehr möglich...
- Einzelne Flüge jederzeit noch möglich (wie für alle, nicht nur für uns)

■ Simulator: Keine Änderungen



Basis Sitterdorf

BaseManager / Airmanager

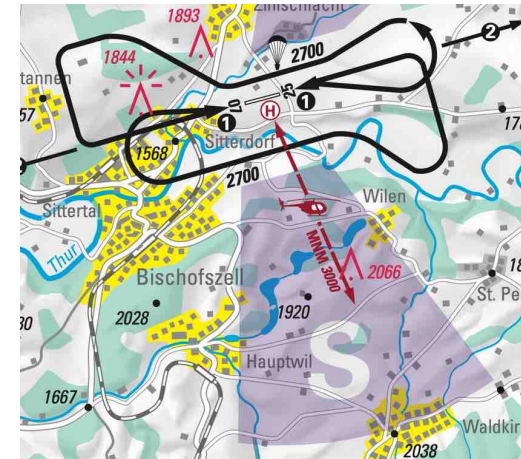
- Neues Login auf AirManager mit eigenem Passwort **notwendig**
(Video auf Downloadseite heli-academy.ch)
- Kompliment der Flugplatzleitung: Einträge sind seit dem Flugplatzrefresher viel besser!
Danke!

R66 HB-ZAS

- Steht neu bei der Tankstelle im ungeheizten Hangar – bitte blauen Helimover nach Gebrauch wieder in den geheizten Hangar stellen und am Strom anschliessen
- **Tanken im Hangar ist verboten** – Brandgefahr!

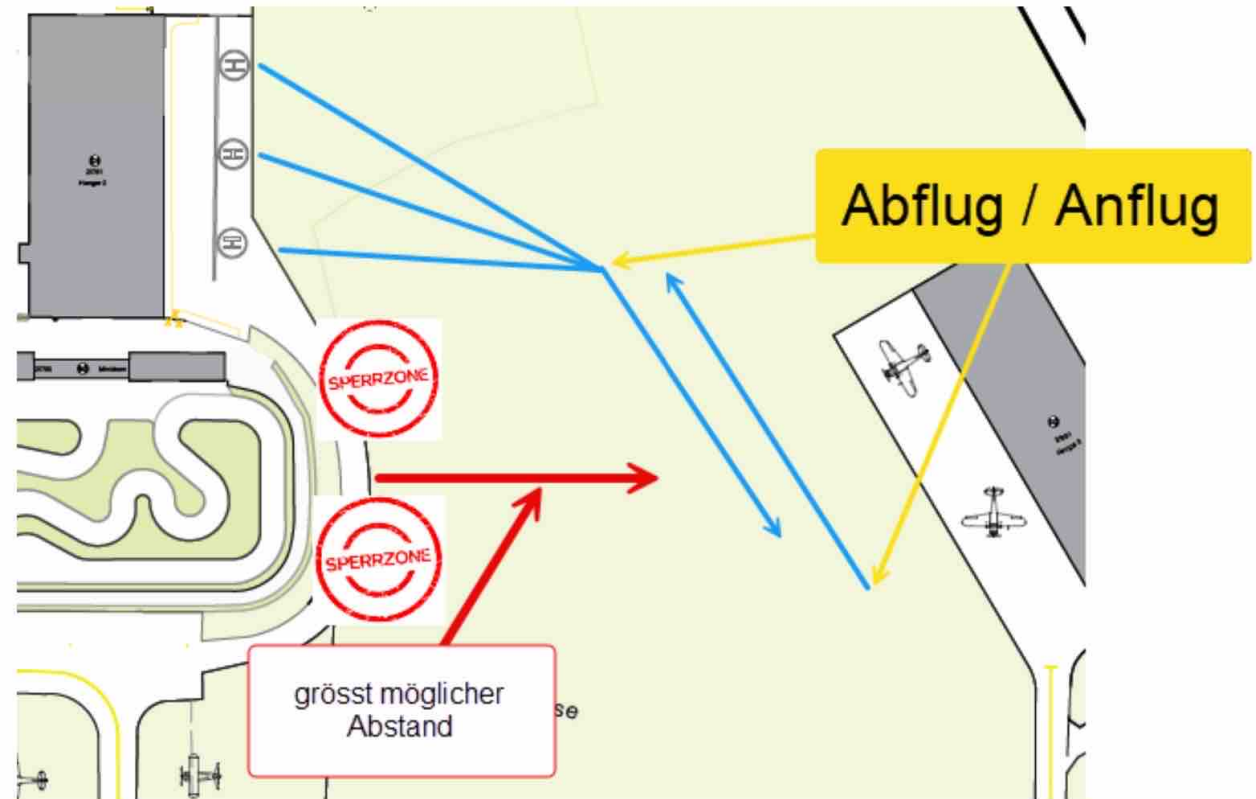
EC120B HB-ZKQ

- Bleibt nun in Sitterdorf stationiert. Schlepper umgebaut, wird noch fertiggestellt



Rennbetrieb Minidrom

- Rennbetrieb wird mit **gelber Tafel** an der Hangartüre signalisiert
- Ein- und Ausflug mit genügend Abstand zum Minidrom



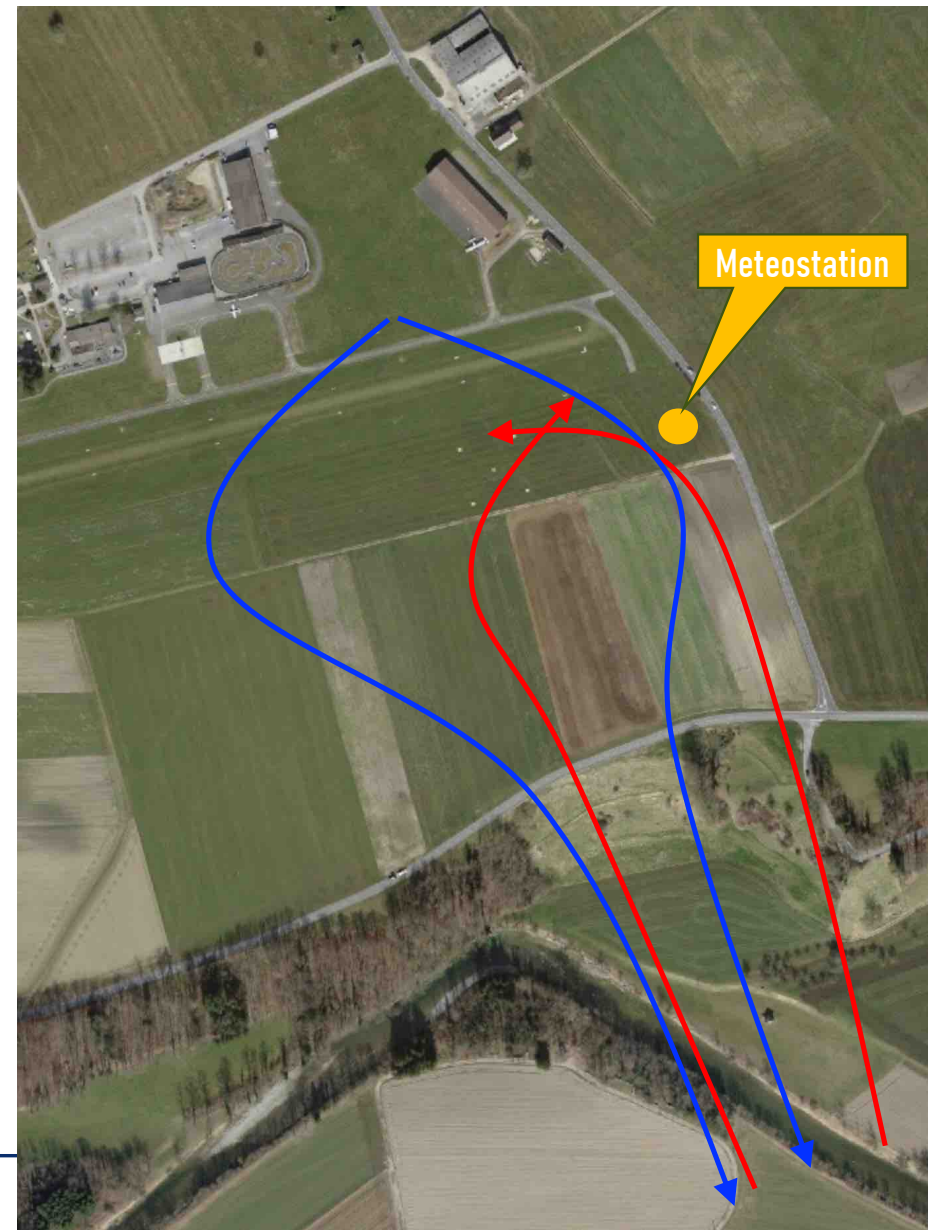
Basis Sitterdorf

Ab- und Anflug bei Wind

- Bei Wind die Nase in den Wind im Endanflug
- Robinson-Heckrotoren wirken! Pedale nutzen!
 - Voller Pedaleinsatz, falls nötig!
 - Am Boden, nach dem Einsteigen, POWER OFF: Vollen Pedalweg „trainieren“ („muscle memory“)!

Go Around?

- Vermeiden, wenn möglich – vorausschauend fliegen
- Wenn unvermeidlich – **Piste nicht kreuzen!**
- Gegen den Wind wegfliegen, kommunizieren



Basis Sitterdorf

4

Heu?

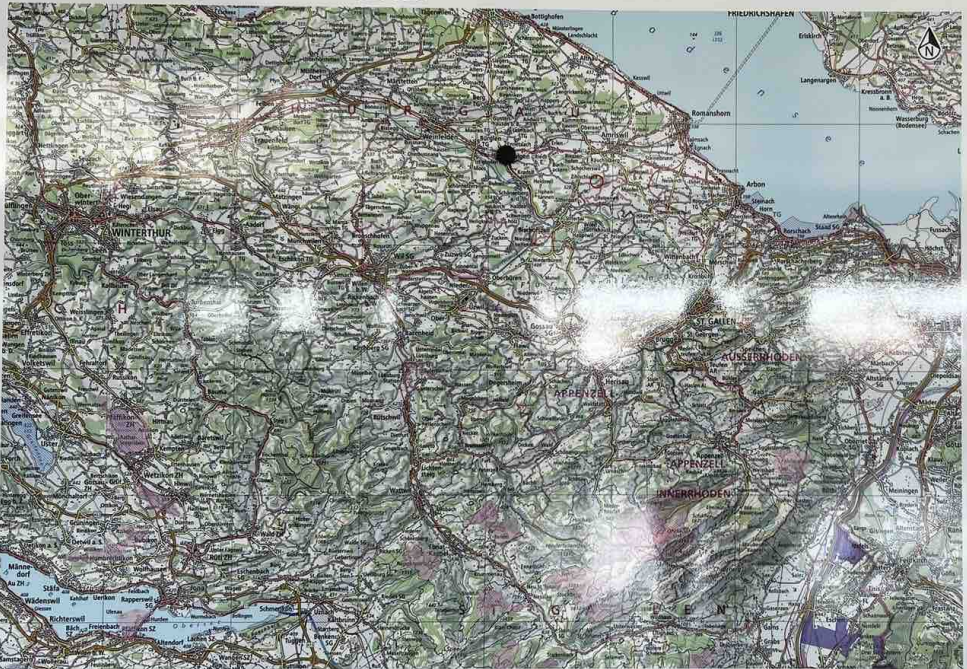
- SAFETY FIRST
- Nur Berufspiloten und Fluglehrer schweben HOGE, wenn die Leistung es zulässt (Chartervertrag!)
- Heu umfliegen, wenn möglich...
- ...und sonst... drüberschweben.



Magnettafel

- Im beheizten Hangar, vor dem Durchgang zum Briefingraum
- Übersicht über die Trainings- oder Fluggebiete mit Aussenlandungen
- Bitte setzt Magnete auf die geplanten Landeplätze ☺

Heutige Fluggebiete



**Liebe Pilotin
Lieber Pilot**

Bitte setz vor deinem nächsten Flug ein Magnet auf den beabsichtigten Landeplatz (falls eine Aussenlandung durchgeführt wird).

So können wir gemeinsam die Lärmverteilung fördern und gefährliche Annäherungen auf identischen Gebieten minimieren.

- Heliapin
- Heli Academy
- Gebiete meiden

heliapin.ch HELI ACADEMY



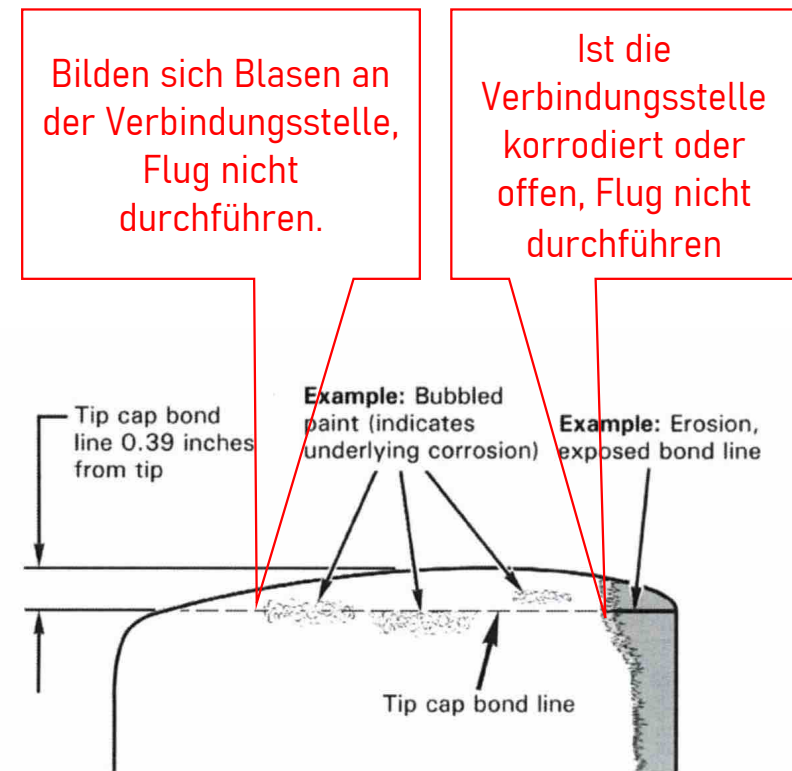
Im und um den Hangar...

- Konzentriert arbeiten...
- Schäden vermeiden...
- Nichts murksen...
- **Risiken erkennen und vermeiden...**
- Bleche am richtigen Ort unter den Heli...
- Scheiben reinigen...
- Material rausnehmen...
- Heli aufräumen, auch mal innen reinigen...
- Wenn etwas schief geht, **melden!**
- Wenn etwas nicht geht, **Hilfe holen!**



FAA-AD-2024-04-02 – Tailrotor Tip Preflight Inspection (Safety Letter 04-24)

- Die geklebten Endkappen der Heckrotoren können korrodieren und sich lösen – insbesondere in Gebieten mit salzhaltiger Atmosphäre. Das kann zum Verlust der Endkappe im Flug führen (mit fatalen Folgen).
- Die FAA hat entsprechend eine Airworthiness Directive (AD) erlassen, die verlangt, dass
 - alle Heckrotoren aller Robinson-Helikopter weltweit bis Ende 2025 ersetzt werden müssen;
 - ihr bis dann vor dem Flug die Heckrotorblätter kontrollieren müsst.
- Nicht vergessen: „FAA-AD-2024-04-02 PERFORMED“ mit Unterschrift eintragen in TechLog und E-TechLog



E-TechLog

- Betrieb des E-TechLogs läuft sehr gut – danke!
- Bitte E-TechLog wie das Papier-TechLog vor dem Flug eröffnen, d.h. "Vor dem Flug" ausgefüllt
- Letztes Leg kann korrigiert werden – gibt es einen Fehler vor dem letzten Leg, muss das ETL gelöscht und neu erfasst werden.
- Störungen, Probleme, Fehler... melden.
- Im Moment immer noch Parallelbetrieb Papier / E-TechLog... Wir warten und warten und warten auf die Zulassung durch das BAZL...

HBZKQ **EC120** [TechLog löschen](#)

PreFlight **Legs** Maint TLogAbschluss

Vor dem Flug

Preflight inspection: MAU ☒ **PreFlight erledigt**

Nature of Flight: VS Privatpiloten-Schu

Pilot: Maurer Vincent

Flight Instructor: Maurer Simon

	Liter	Liter	Kein Uplift:	Fuel Additive!
Remaining Fuel:	207.0	207	☐	☐
Fuel uplift:	100	100	☐	☒
Departure Fuel:	307.0	307		

Engine Oil uplift:Liter Liter ☒

From: LSZV Sitterdorf To: **LSZV** Sitterdorf

[Flug starten](#)

FRAGEN?
BEMERKUNGEN?

DANKE!

