

NCO Richtlinien für Privatcharter-Flüge

(gilt als ergänzendes Dokument zum Chartervertrag)

Dieses Attachement enthält wichtige Punkte aus dem EASA Part NCO, EASA Part SERA sowie nationaler Vorschriften und soll dem/der Piloten/in als Unterstützung zur Einhaltung dienen. Diese Liste ist nicht abschliessend, kann ohne Vorankündigung geändert werden und ist ohne Gewähr.

Das Attachement wird bei Bedarf überarbeitet und dem/der Piloten/in per E-Mail zugestellt. Es bildet ein integrierter Bestandteil des Chartervertrages und ist bindend für die Verwendung von Helikoptern im Charterbetrieb der Heli Sitterdorf AG.

1. Operative Verfahren und Limitationen

Die Charter-Pilotin oder der Charter-Pilot ist verantwortlich/verpflichtet:

- nicht zu fliegen bei Unwohlsein, Krankheit, Verletzung, Müdigkeit oder nach der Einnahme von psychoaktiven Substanzen
- die geltenden Gesetze und Verfahren zu kennen und einzuhalten
- für die Einhaltung der Verfahren und Checklisten
- folgende Dokumente mitzuführen
 - Flughandbuch (AFM)
 - Eintragungsschein
 - Lufttüchtigkeitszeugnis
 - Lärmzeugnis
 - Verzeichnis der Sondergenehmigungen, soweit zutreffend
 - Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle
 - Haftpflichtversicherung / Insassenversicherung
 - Tech-Log
 - Einzelheiten des ATC-Flugplans, soweit zutreffend
 - aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtkarten für die vorgesehene Flugstrecke und alle Strecken, von denen sinnvollerweise anzunehmen ist, dass der Flug auf diese umgeleitet werden könnte
 - Verfahren und Informationen durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge (Interception)
 - Minimum Equipment List MEL
 - sonstige Unterlagen, die zum Flug gehören oder von den Staaten, die befliegen werden, verlangt werden
- dass die Instrumente und Ausrüstung funktionieren resp. allfällige Defekte in der hold item list (HIL) vermerkt sind, sofern diese in der minimum equipment list (MEL) beschrieben sind
- die MEL anzuwenden
- vorhandene Defekte vor dem Flug zu melden

- Defekte oder Fehlfunktionen während der Mietdauer zu melden
- für die Erstellung der W/B Berechnung und die Einhaltung des C/G
- für die Einhaltung der Limiten im AFM
- die W/B-Daten vom AFM oder vom Flight Manager (Reservationssystem) zu beziehen
- das Leergewicht und die W/B-Daten an Bord zu haben
- für das korrekte und sichere Verstauen von Ausrüstung oder Gepäck
- keine Saugnäpfe (Suction Cups) an der Frontscheibe zu befestigen
- während der Rotor-Turning-Time an allen Steuern zu sein und keinesfalls den Helikopter zu verlassen
- für Passagierflüge das Doppelsteuer vollständig zu entfernen (Ausnahme EC120)
- die Steuerelemente während der Operation nicht den Passagieren in die Hand zu geben
- für den Helikopter und die Passagiere während der Dauer der Rotor Turning Time verantwortlich zu sein
- ein Passagier-Briefing durchzuführen
- für den Start-up oder den Shutdown die Checklisten zu verwenden
- den Höhenmesser auf QNH oder auf die Flugplatzhöhe einzustellen
- Passagiere oder Gepäck abzuweisen, welche/s die Sicherheit gefährden könnte/n
- während dem ganzen Flug angeschnallt zu sein
- dass jede Person an Board älter als 2 Jahre einen eigenen Sitz besetzt
- für Personen unter 2 Jahren einen Infant-Loop-Belt oder einen zugelassenen Kindersitz zu verwenden. Für ältere Kinder kann auch eine zugelassener Kindersitz verwendet werden, welcher am Helikopter-Sitz befestigt werden kann
- keine Personen im Flug ein- oder aussteigen zu lassen
- das Rauchverbot umzusetzen und einzuhalten
- für alle Insassen vor dem Flug Überlegungen zu Sauerstoffmangel machen und im Bedarfsfall Sauerstoff mitzuführen
- in Höhen zwischen 10'000 ft und 13'000 ft Sauerstoff zu verwenden, wenn die Aufenthaltsdauer in dieser Höhe länger als 30 Minuten ist
- dass alle Insassen an Bord ab 13'000 ft Sauerstoff verwenden
- Unfälle oder Vorfälle mit Gefahrgütern innerhalb 72 Stunden dem Vermieter zu melden, damit dieser den Vorfall den Behörden melden kann.
- bei einer illegalen Aktion den Vermieter, das BAZL und die lokalen Behörden zu informieren
- nach einem Unfall gemäss Emergency Response Plan (befindet sich im Helikopter) zu informieren
- nur aus Sicherheitsgründen von den Regeln abzuweichen. Danach ist innerhalb 10 Tagen ein Rapport ans BAZL und an den Vermieter zu schicken
- gefährliche Wettererscheinungen für sich oder andere der ATC zu melden (starke Turbulenzen, starker Föhn, Gewitter mit oder ohne Hagel, Sand/Staubstürme, Vulkan-Aschewolken, Vulkan-Tätigkeit)
- Wetterinformationen einzuholen und ein Plan B zu haben, sollte das Wetter schlecht sein/werden
- nicht in IMC Bedingungen zu geraten
- keine zusätzlichen Instrumente oder Ausrüstung am/im Helikopter anzubringen
- keine Portable Electronic Devices (PEDs) an Bord zu haben, welche die Ausrüstung beeinträchtigen oder den Piloten beim Fliegen stören

- zusätzliche Geräte (z.B. Ipad) so zu positionieren, dass sie beim Herunterfallen keine Steuer blockieren können
- allfällige Kabel von Portable Electronic Devices (PEDs) so zu positionieren, dass sie keinesfalls die Steuer beeinträchtigen können
- verwendete Portable Electronic Devices (PEDs) vor dem Flug auszuprobieren oder zu programmieren und nicht während dem Flug
- das persönliche PED nicht zur alleinigen (primären) Navigation zu nutzen, sondern als Hilfsmittel zur Karte zu verwenden
- elektronische Geräte sofort auszuschalten, falls diese die Instrumente stören oder im Kopfhörer Geräusche verursachen
- die ICAO Luftfahrkarte 1:500'000 an Bord haben
- zur Kenntnis zu nehmen, dass die im Helikopter verwendeten Daten vom FLARM oder der Avionik (Frequenzen, TMAs, Höhen, Restricted Areas etc.) veraltet oder fehlerhaft sein können
- die Minimum-Sicht und Wolkenabstände einzuhalten (auf der ICAO Karte vorhanden)
- die verschiedenen Lichtsignale zu kennen (auf der ICAO Karte vorhanden)
- die Regeln der jeweiligen Luftraumklasse einzuhalten (auf der ICAO Karte vorhanden)
- die Regeln des Flugplatzes einzuhalten (Reglemente, Sektoren, Routen, Höhen etc)
- Informationen/Karten der Flugplätze/Landeplätze zu haben
- dass der Helikopter lufttüchtig und eingetragen ist
- Gefahrgüter nicht an Bord zu nehmen (Siehe Liste in Kapitel 3)
- das Tech-Log auszufüllen
- nur Landeplätze anzufliegen, welche dem Können des Piloten entsprechen und der Performance des Helikopters genügen
- dass eine Landung auf dem Flugplatz/Landeplatz möglich ist
- die Performance des Helikopters zu berechnen (HOGE)
- nach der Landung noch Treibstoff für mindestens 20 Minuten an Bord zu haben (Final Reserve Fuel FRF bei V bestRange)
- den Treibstoffverbrauch des geflogenen Musters zu kennen
- die Menge des Final Reserve Fuel (FRF) vor dem Flug zu berechnen
- die benötigte Menge Treibstoff besonders bei längeren Flügen gut zu planen (Gegenwind, Routenabweichungen). Nebst dem Trip Fuel somit auch zusätzlichen Treibstoff einplanen/tanken (Contingency Fuel)
- den verbleibenden Treibstoff in regelmässigen Abständen zu kontrollieren. Ist voraussehbar, dass der Treibstoffvorrat unter das absolute Minimum von 20 Minuten geraten könnte, ist eine Sicherheitslandung durchzuführen. Im kontrollierten Luftraum muss dies gemeldet werden: *«MINIMUM FUEL»*
- den Final Reserve Fuel (FRF) nicht anzubrauchen. Sollte der Treibstoffvorrat dennoch unter das absolute Minimum von 20 Minuten geraten, muss dies als Emergency betrachtet werden und sofort gelandet werden. Im kontrollierten Luftraum muss dieser Emergency gemeldet werden: *«MAYDAYMAYDAYMAYDAY FUEL»*
- dass sich während dem Betanken keine Personen an Bord befinden oder ein- oder aussteigen
- den Helikopter nicht bei laufendem Motor zu betanken
- den Helikopter nicht bei sich drehenden Rotoren zu betanken
- dass der Helikopter vor dem Flug vollständig von Schnee und Eis befreit ist
- bei Icing-Conditions nicht zu fliegen/sofort zu landen
- keine Notverfahren durchzuführen oder zu üben
- die Hinweisschilder im/am Helikopter zu beachten und zu befolgen

- die vorhandene Notausrüstung im Helikopter zu kennen und mitzuführen
 - First Aid
 - Feuerlöscher
- dass sich das ELT an Bord befindet und sich mit der Bedienung und dem Verfahren bei ungewollter Aktivierung auskennt
 - ELT Tel. H24: +41 58 484 10 00
- bei Flügen über Wasser weiter als Autorotations-Distanz zum Ufer sowie bei An- oder Abflügen von Landeplätzen über Wasser
 - für jede Person eine Schwimmweste vorhanden ist
 - Schwimmwesten getragen werden oder sich unmittelbar bei den Insassen befinden
 - Sitzkissen nicht als Schwimmweste zu verwenden
- bei Bedarf eine zusätzliche Überlebensausrüstung mitzuführen
- nicht weiter als 50 NM oder länger als 30 Minuten weg vom Ufer zu fliegen
- immer den Transponder und das FLARM eingeschaltet zu haben
- die Mindestflughöhen nicht zu unterschreiten ausser für Start- und Landung
 - über dicht besiedelten Zonen von Ortschaften und über Schauplätzen grösserer Veranstaltungen mindestens 300 Meter über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 Meter
 - anderswo mindestens 150 Meter über Grund oder Wasser im Umkreis von 150 Meter
 - Dicht besiedelte Zone = Siedlungsgebiet oder Gruppe von mindestens zehn bewohnten Gebäuden, einschliesslich des Gebiets im Umkreis von 100 Meter um die Häuser
- Lärm so weit wie möglich zu verhindern
- sich an die Vortrittsregelung zu halten
 - Schneiden sich die Kurse zweier Luftfahrzeuge im Flug auf annähernd gleicher Höhe, so hat das von rechts kommende den Vortritt. Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:
 - Luftfahrzeuge in Not
 - Freiballone haben den Vortritt; alle anderen Luftfahrzeuge weichen aus
 - Flugzeuge und Helikopter weichen Luftschiffen, Segelflugzeugen und allen Luftfahrzeugen aus, die erkennbar andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände schleppen
- keine gefährlichen Substanzen aus dem Helikopter abzulassen
- keine Aussenlasten zu transportieren und keine Sachen anzuheben oder zu ziehen
- keine Maintenance Checkflüge durchzuführen
- keine Schwebeflüge ausserhalb Bodeneffekt durchzuführen
- keine Landungen auf Plattformen durchzuführen
- die für die jeweilige Operation geforderte Mindestausrüstung an Bord zu haben (VFR TAG/VFR Nacht)
- keine Specialised-Flüge durchzuführen
 - Lasten-Operationen
 - Vermessungsflüge
 - Fallschirmspringer Flüge
 - Landwirtschaftliche Flüge
 - Luftbildflüge, Luftwerbeflüge
 - Bauarbeitsflüge, Lawinensprengflüge
 - Nachrichten-, Fernseh- und Filmflüge
 - Sonderveranstaltungsflüge
 - Kunstflüge
 - Rettungsflüge
 - Forschungsflüge
 - Teilnahme an Wettbewerben: benötigen die Zustimmung des Vermieters

- dass die Aussenlandeverordnung eingehalten wird:
 - Die wichtigsten Punkte; Aussenlandungen (oder Abflüge) sind verboten:
 - Über 1'100 Meter über Meer
 - in Wohngebieten
 - an Sonn- und Feiertagen
 - zwischen 12:15 Uhr und 13:15 Uhr
 - in der Nacht
 - zwischen 20:00 Uhr und 06:00 Uhr
 - näher als 100 Meter zu Gaststätten oder Menschenansammlungen
 - in Schutzgebieten (Moorlandschaften, Naturschutzgebiete, Jagdbanngebiete etc.)
 - näher als 1'000 Meter zu einem Flughafen, 500 Meter zu Flugfeld
 - mehr als 4 Bewegungen (2 Landungen) pro 30 Tage im Umkreis von 500 Meter um die gleiche Landestelle
 - ohne eine Bewilligung des Landeigentümers (zivilrechtlich)

2. Bestimmungen bezüglich Überwachung der Lufttüchtigkeit (CAMO)

Der Charterpilot/Mieter betraut die Heli Sitterdorf AG zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit während der gesamten Mietdauer sowie der Organisation der Instandhaltung des Luftfahrzeugs gemäss dem genehmigten Instandhaltungsprogramm. Die CAMO hat den Pflichten gemäss Ziff. 5.1 von Appendix I von Part-M der VO (EU) Nr. 1321/2014 nachzukommen.

Der Mieter bescheinigt nach bestem Wissen und Gewissen, dass alle dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemachten aktuellen und künftigen Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs korrekt sind und an dem Luftfahrzeug keine Änderungen ohne die vorherige Zustimmung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vorgenommen werden.

Der Mieter hat den Pflichten gemäss Ziff. 5.2 von Appendix I von Part-M der VO (EU) Nr. 1321/2014 nachzukommen. Insbesondere muss der Mieter dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf der Grundlage des Bordbuchs alle während des Betriebs festgestellten Mängel melden.

3. Gefährliche Güter (Dangerous Goods)

Internationale Standards erlauben die Beförderung gefährlicher Güter durch Passagiere oder Crew im Handgepäck, im aufgegebenen Gepäck oder auf der Person getragen. Zusätzliche Einschränkungen können von Ländern im Interesse der Luftsicherheit erlassen werden und die Beförderung beschränken oder verbieten. Bestimmte Artikel sind nur mit Zustimmung des Betreibers zulässig.

Für einige Artikel gelten Anforderungen hinsichtlich der Mittel, mit denen sie für den Transport vorbereitet werden (z. B. Rollstühle) oder den beruflichen Status des Passagiers (z. B. Ausrüstung zur Überwachung chemischer Arbeitsstoffe).

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 2025/2026)

Table 8-1. Provisions for dangerous goods carried by passengers and crew

Dangerous Goods	Location		Approval of the operator(s) is required	Restrictions
	Checked baggage	Carry-on baggage		
Batteries				
1) Lithium batteries (including portable electronic devices)	Yes (except for g) and h))	Yes	(see c) and d))	a) each battery must be of a type which meets the requirements of each test in the UN <i>Manual of Tests and Criteria</i>, Part III, subsection 38.3; b) each battery must not exceed the following: — for lithium metal batteries, a lithium content of 2 g; or — for lithium ion batteries, a Watt-hour rating of 100 Wh; c) each battery may exceed 100 Wh but not exceed 160 Wh Watt-hour rating for lithium ion with the approval of the operator; d) each battery may exceed 2 g but not exceed 8 g lithium content for lithium metal for portable medical electronic devices with the approval of the operator; e) for portable electronic devices containing batteries: — measures must be taken to prevent unintentional activation and to protect the devices from damage; — the devices should be carried as carry-on baggage; however, if carried as checked baggage, the devices must be completely switched off (not in sleep or hibernation mode) if the batteries exceed: — for lithium metal batteries, a lithium content of 0.3 g per device; or — for lithium ion batteries, a Watt-hour rating of 2.7 Wh per device; f) batteries and heating elements must be isolated in portable electronic devices capable of generating extreme heat, which could cause a fire if activated, by removal of the heating element, battery or other components; g) spare batteries, including power banks: — must be carried as carry-on baggage; and — must be individually protected so as to prevent short circuits (by placement in original retail packaging or by otherwise insulating terminals, e.g. by taping over exposed terminals or placing each battery in a separate plastic bag or protective pouch); h) baggage equipped with a lithium battery(ies) exceeding: — for lithium metal batteries, a lithium content of 0.3 g; or — for lithium ion batteries, a Watt-hour rating of 2.7 Wh must be carried as carry-on baggage unless the battery(ies) is removed from the baggage, in which case the battery(ies) must be carried in accordance with g); i) no more than two spare batteries meeting the requirements of c) or d) may be carried per person.

	<i>Dangerous Goods</i>	<i>Location</i>		<i>Approval of the operator(s) is required</i>	<i>Restrictions</i>
		<i>Checked baggage</i>	<i>Carry-on baggage</i>		
2)	Non-spillable wet, nickel-metal hydride, and dry batteries	Yes	Yes	No	a) for a non-spillable battery: i) must meet the requirements of Special Provision A67; ii) each battery must not exceed a voltage of 12 volts and a Watt-hour rating of 100 Wh; iii) each battery must be protected from short circuit by the effective insulation of exposed terminals; iv) no more than two spare batteries per person may be carried; and v) if contained in equipment, the equipment must be either protected from unintentional activation, or each battery must be disconnected and its exposed terminals insulated; b) for a dry battery or nickel-metal hydride battery, each battery must comply with Special Provision A123 or A199, respectively; and c) batteries and heating elements must be isolated in battery-powered equipment capable of generating extreme heat, by removal of the heating element, battery or other components.
3)	Battery-powered portable electronic smoking devices (e.g. e-cigarettes, ecigs, ecigars, epipes, personal vaporizers, electronic nicotine delivery systems)	No	Yes	No	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.

<i>Dangerous Goods</i>	<i>Location</i>		<i>Approval of the operator(s) is required</i>	<i>Restrictions</i>
	<i>Checked baggage</i>	<i>Carry-on baggage</i>		
4) Mobility aids (e.g. wheelchairs) powered by: — spillable batteries; — non-spillable wet batteries; — dry batteries; — nickel-metal hydride batteries; or — lithium ion batteries	Yes	(see e))	Yes	a) for use by passengers whose mobility is restricted by either a disability, their health or age, or a temporary mobility problem (e.g. broken leg); b) the passenger should make advance arrangements with each operator and provide information on the type of battery installed and on the handling of the mobility aid (including instructions on how to isolate the battery); c) in the case of a dry battery or nickel-metal hydride battery, each battery must comply with Special Provision A123 or A199, respectively; d) in the case of a non-spillable wet battery: i) each battery must comply with Special Provision A67; and ii) a maximum of one spare battery may be carried per passenger; e) in the case of a lithium ion battery: i) each battery must be of a type which meets the requirements of each test in the <i>UN Manual of Tests and Criteria</i>, Part III, subsection 38.3; ii) when the mobility aid does not provide adequate protection to the battery: — the battery must be removed in accordance with the manufacturer's instructions; — the battery must not exceed 300 Wh; — the battery terminals must be protected from short circuit (by insulating the terminals, e.g. by taping over exposed terminals); — the battery must be protected from damage (e.g. by placing each battery in a protective pouch); and — the battery must be carried in the cabin; iii) a maximum of one spare battery not exceeding 300 Wh or two spare batteries not exceeding 160 Wh each may be carried. Spare batteries must be carried in the cabin. <i>Note.— When the lithium battery(ies) remain installed in the mobility aid, there is no Watt-hour limit.</i>

Dangerous Goods	Location		Approval of the operator(s) is required	Restrictions
	Checked baggage	Carry-on baggage		
Flames and fuel sources				
5) Cigarette lighter Small packet of safety matches	No	(see b))	No	a) no more than one per person; b) must be carried on the person; c) must not contain unabsorbed liquid fuel (other than liquefied gas); and d) if a cigarette lighter is powered by lithium batteries, each battery must comply with restrictions of 1) a), b) and g) and 3) b) and c).
6) Alcoholic beverages containing more than 24 per cent but not more than 70 per cent alcohol by volume	Yes	Yes	No	a) must be in retail packagings; and b) no more than 5 L total net quantity per person. <i>Note.— Alcoholic beverages containing not more than 24 per cent alcohol by volume are not subject to any restrictions.</i>
7) Internal combustion engines or fuel cell engines	Yes	No	No	Measures must be taken to nullify the hazard. Refer to Special Provision A70 for more information.
8) Fuel cells containing fuel	No	Yes	No	a) fuel cell cartridges may only contain flammable liquids, corrosive substances, liquefied flammable gas, water reactive substances or hydrogen in metal hydride;
Spare fuel cell cartridges	Yes	Yes	No	b) refuelling of fuel cells on board an aircraft is not permitted except that the installation of a spare cartridge is allowed; c) the maximum quantity of fuel in any fuel cell or fuel cell cartridge must not exceed: — for liquids 200 mL; — for solids 200 g; — for liquefied gases, 120 mL for non-metallic fuel cell cartridges or 200 mL for metal fuel cell or fuel cell cartridges; and — for hydrogen in metal hydride, the fuel cell or fuel cell cartridges must have a water capacity of 120 mL or less; d) each fuel cell and each fuel cell cartridge must conform to IEC 62282-6-100 Ed. 1, including Amendment 1, and must be marked with a manufacturer's certification that it conforms to the specification. In addition, each fuel cell cartridge must be marked with the maximum quantity and type of fuel in the cartridge; e) fuel cell cartridges containing hydrogen in metal hydride must comply with the requirements in Special Provision A162; f) no more than two spare fuel cell cartridges may be carried by a passenger;

Dangerous Goods	Location		Approval of the operator(s) is required	Restrictions
	Checked baggage	Carry-on baggage		
				g) fuel cells containing fuel are permitted in carry-on baggage only; h) interaction between fuel cells and integrated batteries in a device must conform to IEC 62282-6-100 Ed. 1, including Amendment 1. Fuel cells whose sole function is to charge a battery in the device are not permitted; i) fuel cells must be of a type that will not charge batteries when the portable electronic device is not in use and must be durably marked by the manufacturer: "APPROVED FOR CARRIAGE IN AIRCRAFT CABIN ONLY" to so indicate; and j) in addition to the languages which may be required by the State of Origin for the markings specified above, English should be used.
Gases in cylinders and cartridges				
9) Cylinders of oxygen or air required for medical use	Yes	Yes	Yes	a) no more than 5 kg gross mass per cylinder; b) cylinders, valves and regulators, where fitted, must be protected from damage which could cause inadvertent release of the contents; c) advance arrangements recommended; and d) the pilot-in-command must be informed of the number of oxygen or air cylinders loaded on board the aircraft and their loading location(s).
10) Cartridges of Division 2.2 worn for the operation of mechanical limbs	Yes	Yes	No	Spare cartridges of a similar size are also allowed, if required, to ensure an adequate supply for the duration of the journey.
11) Cartridge of hydrocarbon gas contained in hair styling equipment	Yes	Yes	No	a) no more than one per person; b) the safety cover must be securely fitted over the heating element; and c) spare cartridges must not be carried.
12) Cartridges of Division 2.2 with no subsidiary hazard fitted into a self-inflating personal safety device, intended to be worn by a person, such as a life-jacket or vest	Yes	Yes	Yes	a) no more than two personal safety devices per person; b) the personal safety device(s) must be packed in such a manner that they cannot be accidentally activated; c) must be for inflation purposes; d) no more than two cartridges are fitted into each device; and e) no more than two spare cartridges per device.
13) Cartridges of Division 2.2 with no subsidiary hazard for other than a self-inflating personal safety device	Yes	Yes	Yes	a) no more than four cartridges per person; and b) the water capacity of each cartridge must not exceed 50 mL. <i>Note.— For carbon dioxide, a gas cartridge with a water capacity of 50 mL is equivalent to a 28 g cartridge.</i>

		Location		Approval of the operator(s) is required	Restrictions
		Checked baggage	Carry-on baggage		
Dangerous Goods					
14)	Cartridges and cylinders of Division 2.2 with no subsidiary hazard contained in an avalanche rescue backpack	Yes	Yes	Yes	a) no more than one avalanche rescue backpack per person; b) the backpack must be packed in such a manner that it cannot be accidentally activated; c) may contain a pyrotechnic trigger mechanism which must not contain more than 200 mg net of Division 1.4S; and d) the airbags within the backpack must be fitted with pressure relief valves.
Radioactive material					
15)	Radioisotopic cardiac pacemakers or other medical devices	n/a (see restrictions)	n/a (see restrictions)	No	Must be implanted into a person or fitted externally as the result of medical treatment.
Mercury					
16)	Small medical or clinical thermometer which contains mercury	Yes	No	No	a) no more than one per person; and b) must be in its protective case.
Other dangerous goods					
17)	Non-radioactive medicinal articles (including aerosols), toiletry articles (including aerosols) and aerosols in Division 2.2 with no subsidiary hazard	Yes	Yes	No	a) no more than 0.5 kg or 0.5 L total net quantity per single article; b) no more than 2 kg or 2 L total net quantity of all articles (e.g. four aerosol cans of 0.5 L each) per person; c) release valves on aerosols must be protected by a cap or other suitable means to prevent inadvertent release of the contents; and d) the release of gas must not cause extreme annoyance or discomfort to crew members so as to prevent the correct performance of assigned duties.
18)	Dry ice	Yes	Yes	Yes	a) no more than 2.5 kg per person; b) used to pack perishables that are not subject to these Instructions; c) the package must permit the release of carbon dioxide gas; and d) when carried as checked baggage, each package must be marked: i) "DRY ICE" or "CARBON DIOXIDE, SOLID"; and ii) the net weight of dry ice or an indication that the net weight is 2.5 kg or less.
19)	Cartridges in Division 1.4S (UN 0012 or UN 0014 only)	Yes	No	Yes	a) no more than 5 kg gross mass per person; b) must be securely packaged; c) must not include ammunition with explosive or incendiary projectiles; and d) allowances for more than one person must not be combined into one or more packages.
20)	Permeation devices	Yes	No	No	Instructions on how to package permeation devices for calibrating air quality monitoring equipment are found in Special Provision A41.

	<i>Dangerous Goods</i>	<i>Location</i>		<i>Approval of the operator(s) is required</i>	<i>Restrictions</i>
		<i>Checked baggage</i>	<i>Carry-on baggage</i>		
21)	Non-infectious specimens in flammable solutions	Yes	Yes	No	Instructions on how to package and mark specimens are found in Special Provision A180.
22)	Refrigerated liquid nitrogen	Yes	Yes	No	Must be contained in insulated packagings (e.g. dry shippers) that would not allow the build-up of pressure and be fully absorbed in a porous material so that there is no free liquid that could be released from the packaging. Refer to Special Provision A152 for more information.
23)	Dangerous goods incorporated in security-type equipment, such as attaché cases, cash boxes, cash bags, etc.	Yes	No	Yes	The security-type equipment must be equipped with an effective means of preventing accidental activation and the dangerous goods incorporated in the equipment must meet the conditions of Special Provision A178.

Note:

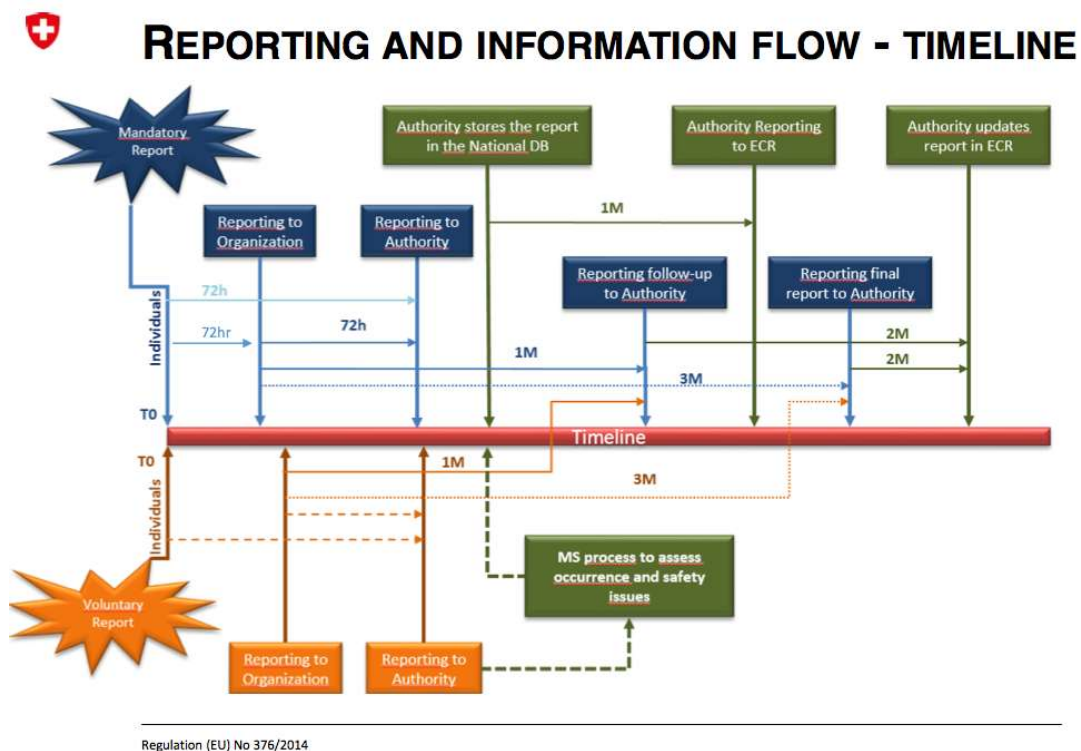
These provisions may be limited by State or operator variations. Passengers should check with their airline for the current provisions.

4. Meldewesen (Occurrence Reporting)

Damit Heli Sitterdorf AG beurteilen kann, ob ein Bericht an die zuständige Behörde gesendet werden muss ist es erforderlich, dass der Mieter alle Abweichungen von der normalen Routine an den Vermieter meldet. Der interne Bericht liefert auch wichtige Informationen für die Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystem.

Im internen Bereich auf www.Heli-Academy.ch ist das Formular „Hazard Report – Meldung einer Gefährdung“ vorhanden. Alternativ kann direkt zur EASA unter www.aviationreporting.eu gelangt werden.

Wichtig: Wenn bei einem Zwischenfall die SUST informiert wird, muss das BAZL separat ebenfalls informiert werden.



5. Meldepflichtige Ereignisse (Reportable occurrences)

Das Verfahren gilt für alle Vorkommnisse im Zusammenhang mit den Aktivitäten des Flugbetriebs. Meldepflichtige Ereignisse sind diejenigen, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war oder hätte gefährdet sein können oder die zu einem unsicheren Zustand hätten führen können. Siehe EU Nr. 2015/2018 Annex V.

Reportable occurrences
Air operations • Unintentional loss of control. • Landing outside of intended landing area. • Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing. • Runway incursion • Runway excursion. • Any flight which has been performed with an aircraft which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person. • Unintended flight into IMC (Instrument Meteorological Conditions) conditions of aircraft not IFR (Instrument flight rules) certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person. • Unintentional release of cargo.
Technical occurrences • Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller). • Any flight control not functioning correctly or disconnected. • A failure or substantial deterioration of the aircraft structure. • A loss of any part of the aircraft structure or installation in flight. • A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system. • Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.
Interaction with air navigation services and air traffic management • Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person. • Airspace infringement.
Emergencies and other critical situations • Any occurrence leading to an emergency call. • Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft. • Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
External environment and meteorology • A collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle/vehicle. • A near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle/vehicle requiring an emergency avoidance maneuver to avoid a collision. • Wildlife strike including bird strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any essential service. • Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means. • A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft. • Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft. • Icing including carburetor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.