

Piloten Refresher 2026

Michael Heid, Cheffluglehrer
+41 79 798 75 93



HELI ACADEMY





01

- Räumlichkeiten / Infrastruktur / Fahrzeuge:
 - gr. Briefing-/ Schulungsraum kann bald im Reservationstool reserviert werden
 - Neues Auto für Heli Academy
- Heli-Putzschränk
 - Scheiben nach Flug reinigen / trocknen
 - Falls Bodenmatten dreckig / nass, kurz abspülen und im Hangar auslegen
- Flugbetriebsschränk
 - Ersatz-Checklisten (bitte nutzen)
 - Zusatzgewichte
 - Sitzerhöhungen
 - Gebirgsrucksack
 - Öl für Kolbenhelikopter
- Generell: Bitte melden, falls etwas fehlt, nicht funktioniert oder ihr irgendwo Hilfe benötigt

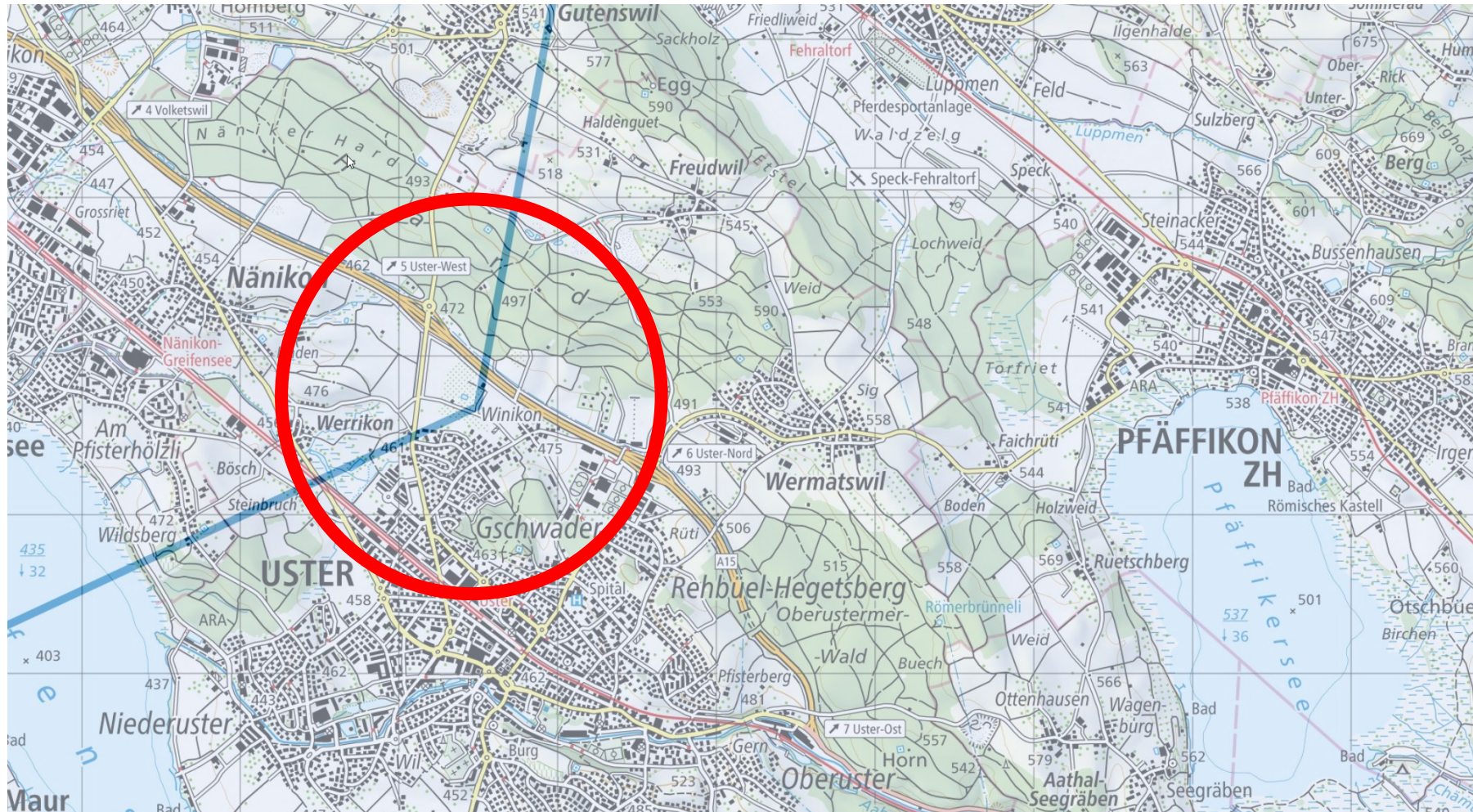


1000

Basis Speck



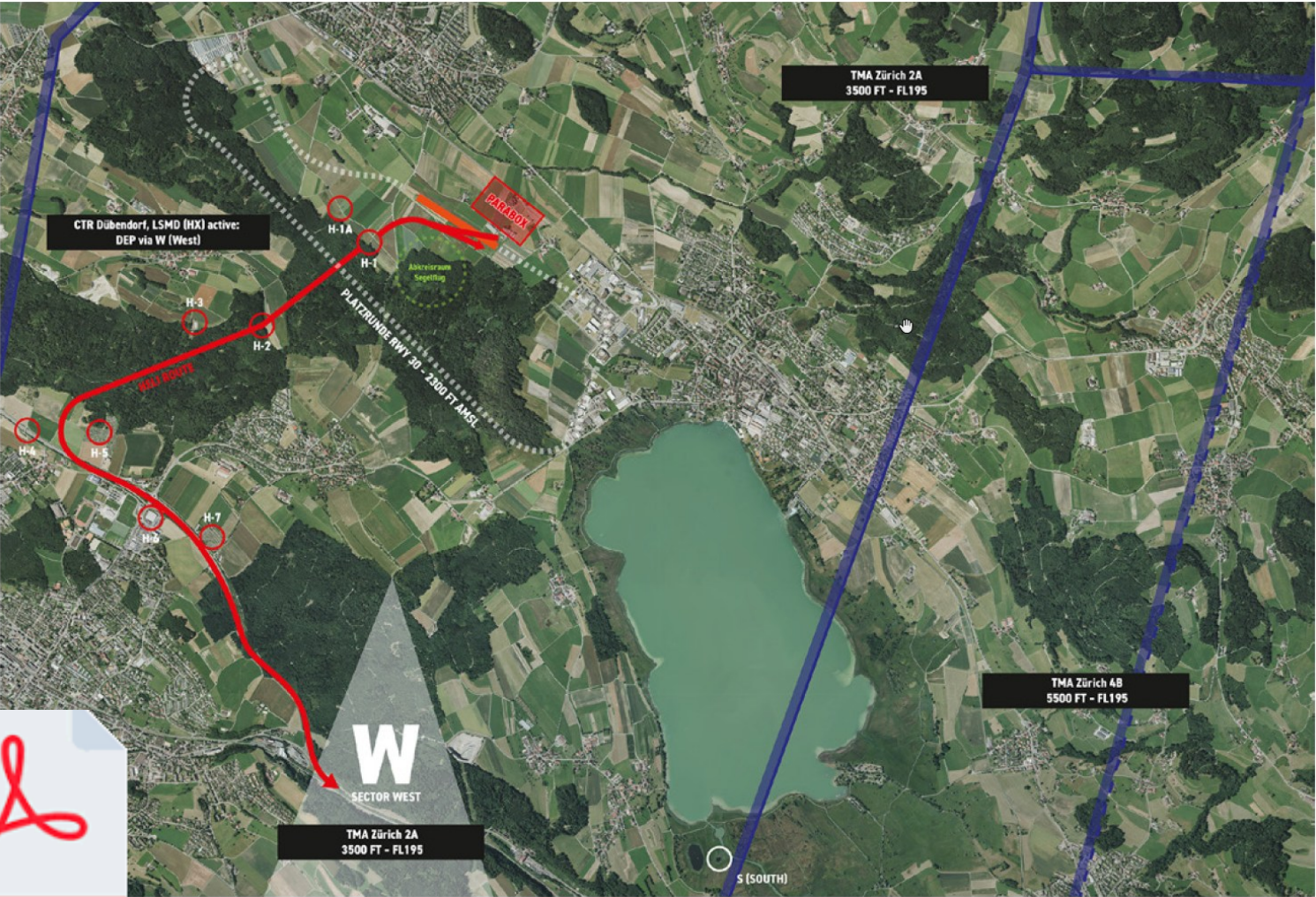
03



Basis Speck



04



Basis Speck



05



Neue Fluglehrer



06



Timo Sackmann



Oliver Bochsler



Christina Haas



Jan Brühlmann



Simon Witteringer



Phone: +41 (0) 43 931 61 68
AFTN: LSSAYOYX
Email: alp@skyguide.ch

skyguide

AIP Services
P.O. Box
CH-8602 Wangen bei Dübendorf
Switzerland

SWITZERLAND

AIC 002/2025 B
Effective Date: 04-SEP-2025
End Date: 05-OCT-2025
Publication Date: 04-SEP-2025

- Anpassung der schweizerischen Luftraumstruktur 2026
- Modification de la structure de l'espace aérien suisse 2026
- Modifica della struttura dello spazio aereo svizzero 2026

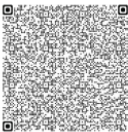
Anpassung der schweizerischen Luftraumstruktur 2026

Die schweizerische Luftraumstruktur wird regelmässig auf ihre Zweckmässigkeit überprüft und bei Bedarf angepasst. Die in diesem AIC dokumentierten Änderungen werden gestützt auf Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1) für 2026 unterbreitet. Die Änderungen wurden im Auftrag der jeweiligen Antragstellenden vom Airspace Design Expert Team (AD ET) des High-Level Airspace Policy Body (HLAPB) erarbeitet, das aus Vertreterinnen und Vertretern des BAZL, der Militärluftfahrtbehörde (Military Aviation Authority [MAA]), der Schweizer Luftwaffe und Skyguide besteht. Die allgemeinen Luftfahrtverbände wurden im Rahmen des National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC) vom BAZL im Vorfeld über die Luftraumänderungen informiert.

Vor der Anpassung der Luftraumstruktur wird den betroffenen Kreisen hiermit die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Dieses Dokument enthält die Begründung und die Änderung der Luftraumstrukturen. Die Koordinaten und eine grafische Darstellung der Luftraumstrukturen sind über den folgenden Link und QR-Code zugänglich:

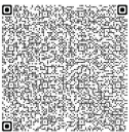
LSZH:

URL: <https://s.geo.admin.ch/c56y8r8zqocc>



LSZB:

URL: <https://s.geo.admin.ch/geo0eo4zjff>



LSGS:

URL: <https://s.geo.admin.ch/3r0ufj1p8l0w>



PinS:

URL: <https://s.geo.admin.ch/r4buntfujl23>





Luftraumseminar 2026

Dienstag, 17. März 20:00

Flotte / Maintenance



08



MX bis ca. Ende März



MX 02.03.26 bis ca. 22.03.26

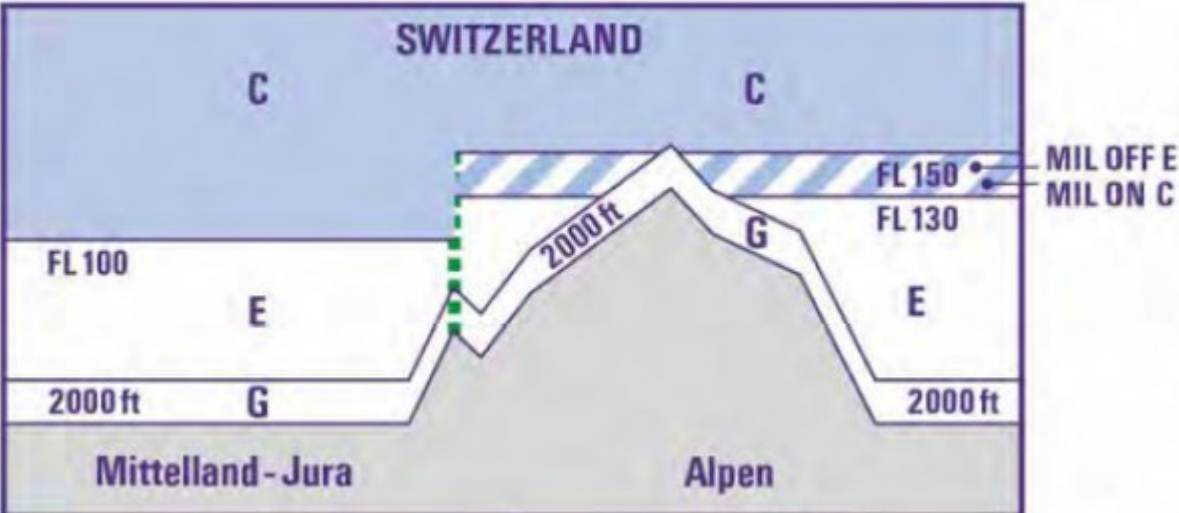


MX ab Herbst



09





VFR RAC 1-0-4

VFR Manual SWITZERLAND

1.6

Klasse G - Unkontrollierter Luftraum

Die Bestimmungen für die Klasse G sind nachstehend aufgeführt:

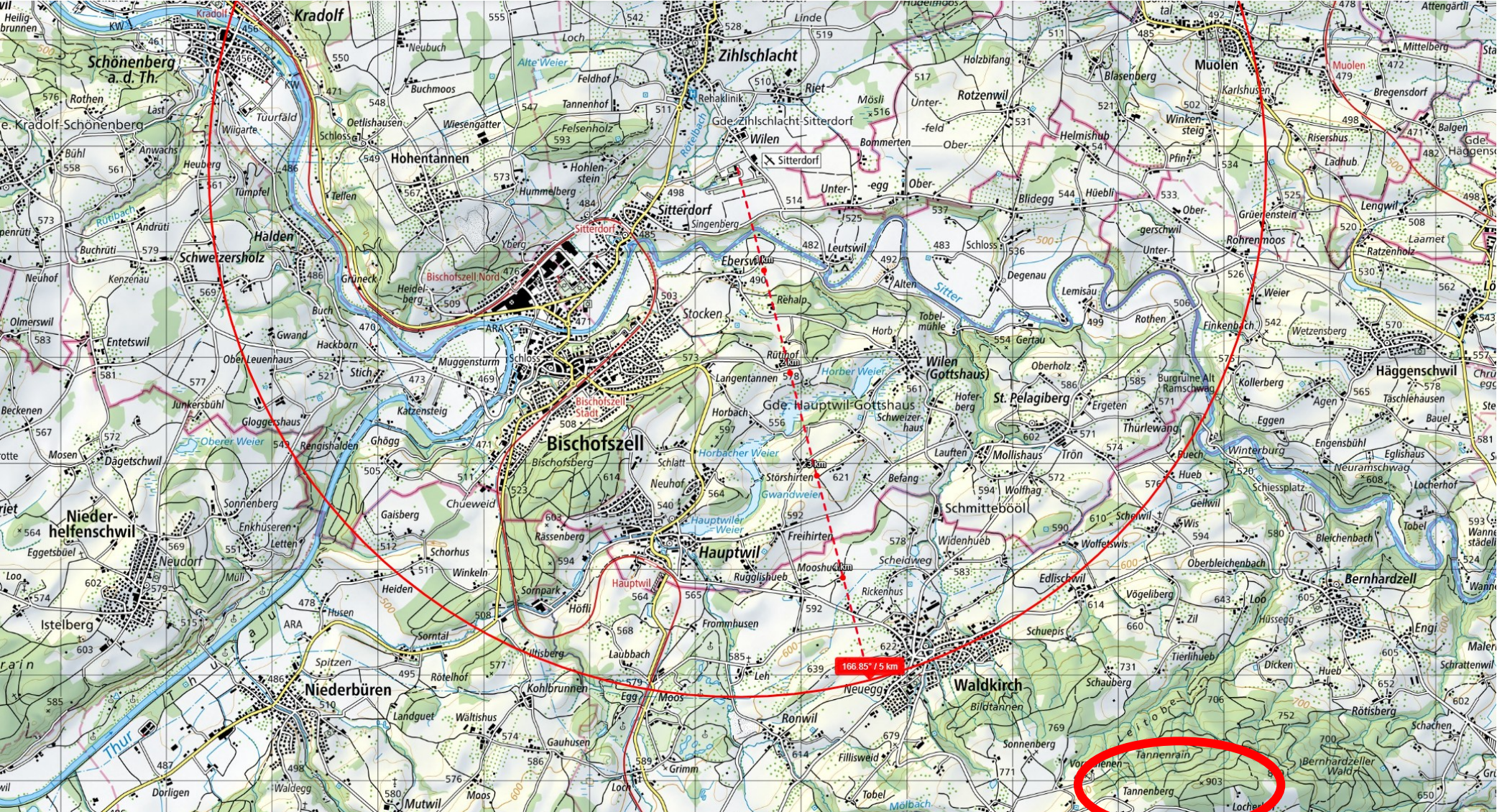
	VFR
Staffelung gewährleistet	Nein
Zugesicherte Dienste	FIS
VMC Minima	Über 1000 ft AGL bis 2000 ft AGL: Sicht 5 km* Distanz zu den Wolken: Horizontal 1500 m Vertikal 1000 ft Sofern ein Transponder betrieben wird, frei von Wolken und mit Bodensicht GND bis 1000 ft AGL: Sicht 5 km* Frei von Wolken und mit Bodensicht
Geschwindigkeitsbegrenzung	250 kt IAS unterhalb FL 100
Funkverkehr	Nicht erforderlich **
ATC Freigabe	Nicht erforderlich

* (a) Eine Flugsicht von minimal 1500 m ist für folgende Flüge zulässig:

- (1) für Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, sodass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- (2) für Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, zum Beispiel in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe.
- (b) Hubschrauber dürfen bei einer Mindestflugsicht von 800 m betrieben werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden. Bei einer Mindestflugsicht unter 800 m kann in Sonderfällen geflogen werden, zum Beispiel bei medizinischen Flügen, Such- und Rettungsflügen und Flügen zur Brandbekämpfung;

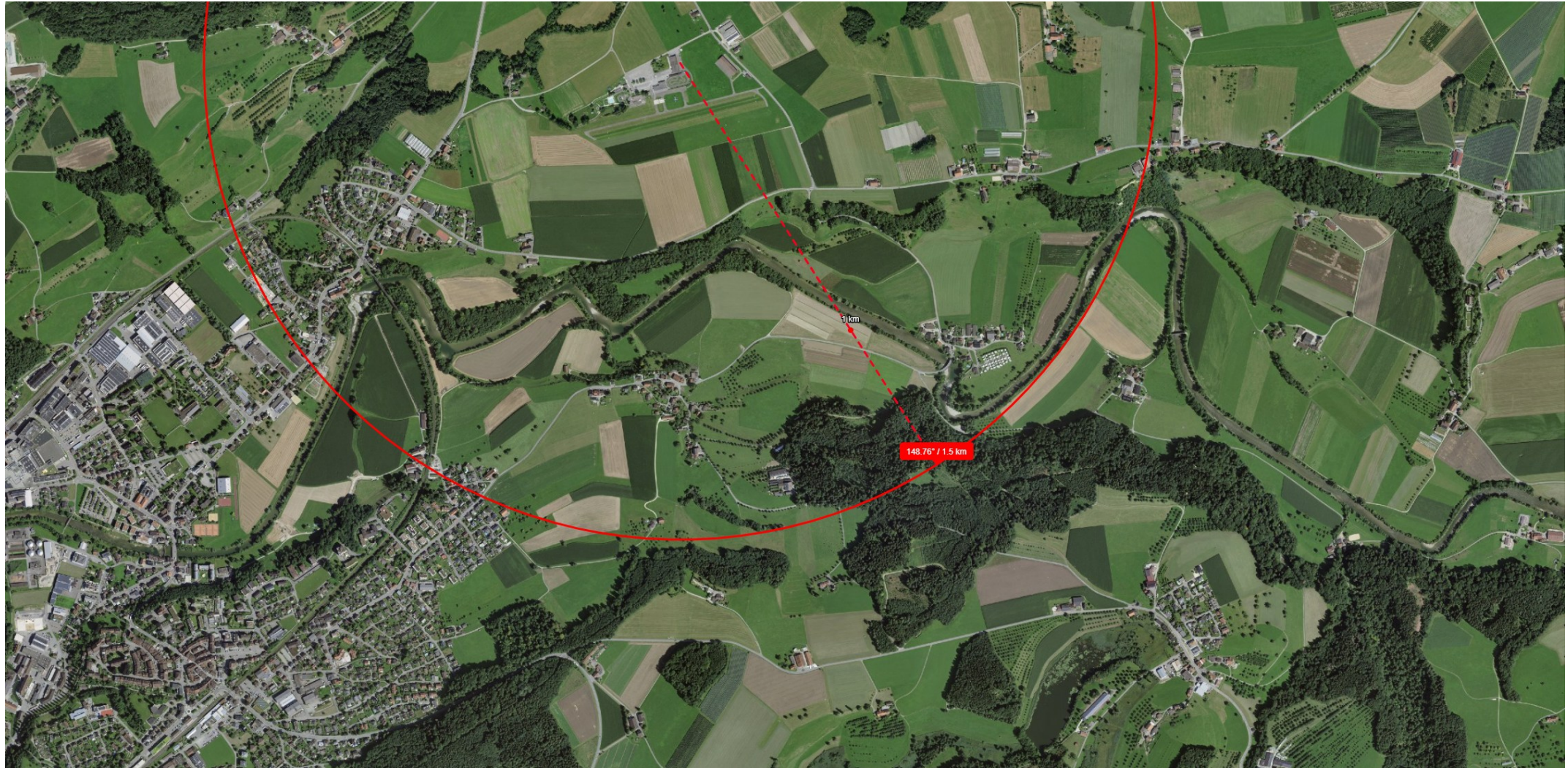
** Piloten müssen eine Zweiweg-Verbindung auf dem entsprechenden Kanal in der FIZ herstellen und Blindmeldungen auf dem entsprechenden Kanal absetzen, um Absichten und Änderungen von Höhe und Richtung in der RMZ mitzuteilen.

IFR-Verkehr ist im Luftraum G nur auf publizierten Instrumentenflugverfahren zulässig.



1660 ft

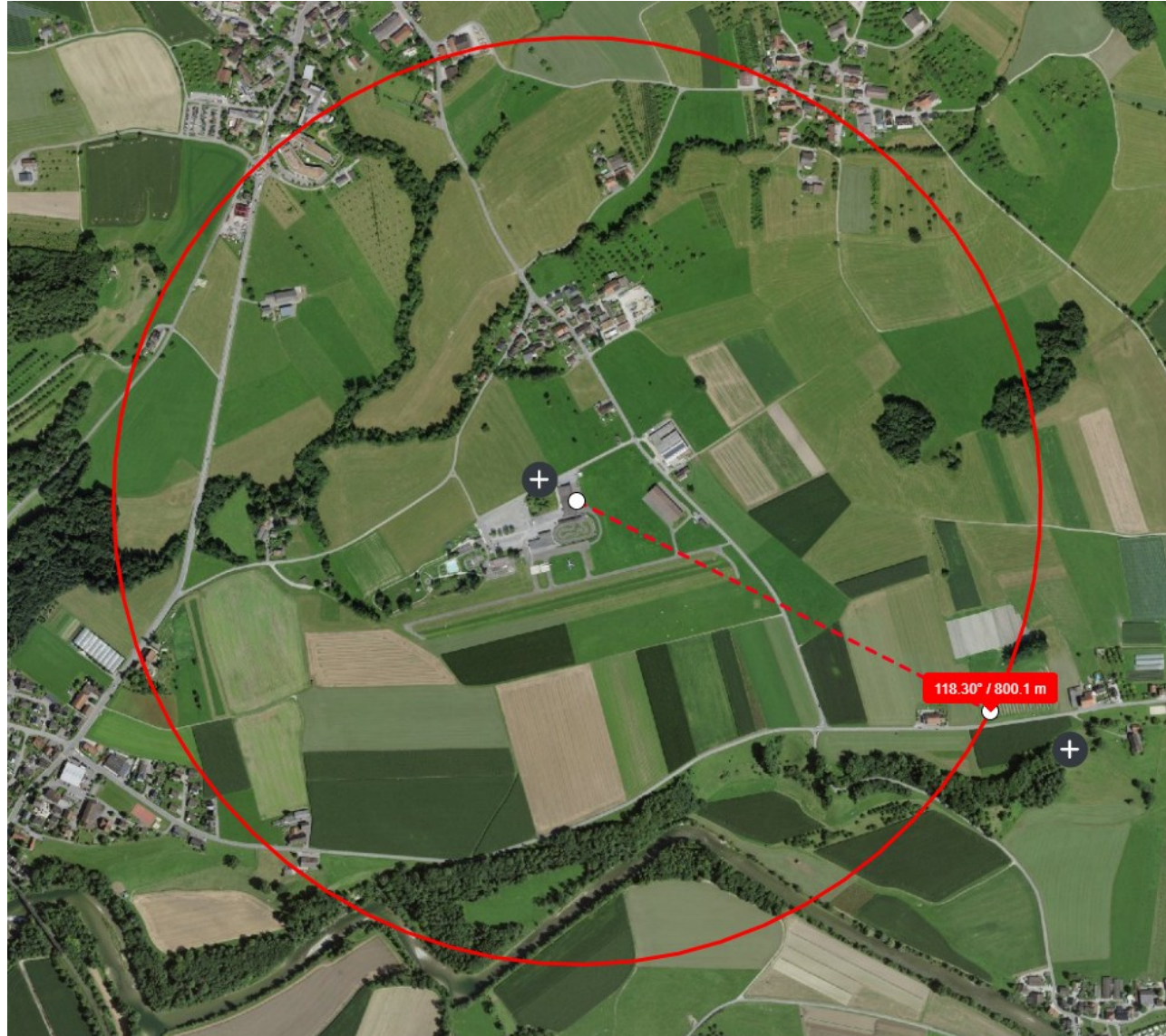
2970 ft



VFR



13





14



Flugplatzchef / FDL
+41 (0)71 422 30 31

Safety



15



Winterops



Winterops



17

**ROBINSON
R22 SERIES**
**SECTION 4
NORMAL PROCEDURES**

USE OF CARBURETOR HEAT

Carburetor ice can form in a wide range of atmospheric conditions, but is most likely to form when OAT is between -4°C and 30°C (25°F and 86°F) and the difference between OAT and dew point is less than 15°C (27°F). When conditions conducive to carburetor ice are suspected, use carburetor heat as follows:

During Run-up: Use full carburetor heat (it is filtered) during warm-up to preheat induction system.

During Takeoff, Climb, and Cruise: Use carb heat as required to keep CAT gage indication out of yellow arc.

During Descent and Autorotation: At power settings below 18 inches MAP, apply full carb heat regardless of CAT gage indication. CAT gage does not indicate correct carburetor temperature below 18 inches MAP.

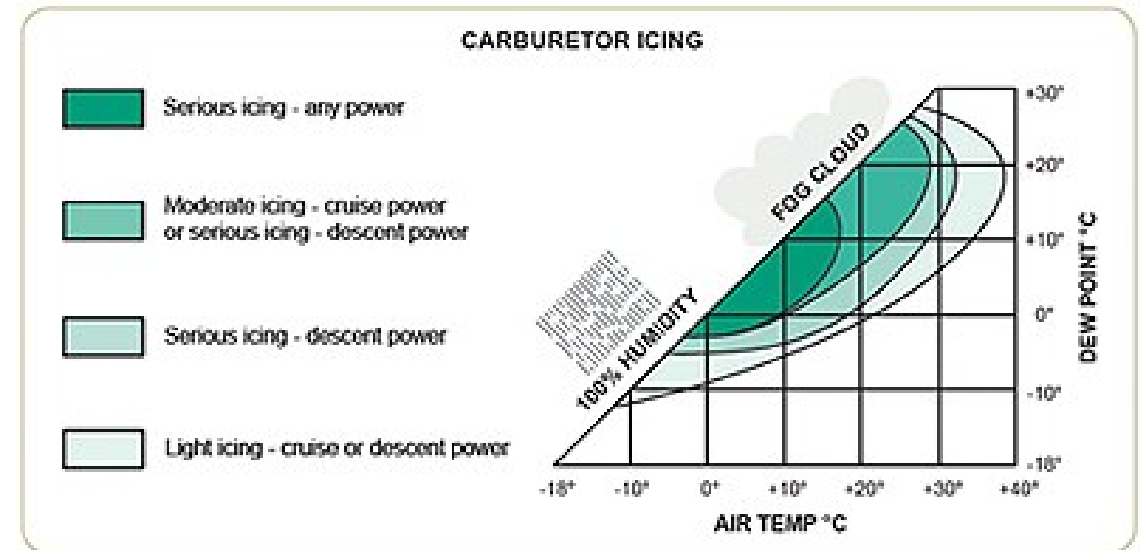
CAUTION

The pilot may be unaware of carburetor ice formation as the governor will automatically increase throttle and maintain constant manifold pressure and RPM. Therefore, the pilot must apply carburetor heat as required whenever icing conditions are suspected.

CARBURETOR AIR TEMPERATURE

Yellow arc

-15 to 5°C

FAA APPROVED: 1 JUL 2005
2-9




Merkblatt Winterbetrieb Helikopter

5 Vergaservereisung R22 und korrekte Verwendung des Carb Heat

Obwohl die Problematik der Vergaservereisung auch im Sommer besteht, ist das Risiko bei winterlichen Aussentemperaturen von -1°C bis $+15^{\circ}\text{C}$ am grössten. Wird die Vergasertemperatur bei Leistungen über 18 inch MP auf 10°C eingestellt und liegt sie damit ausserhalb des gelben Bereichs, dann ist sichergestellt, dass sich im Vergaser kein Eis bilden kann.

Hingegen muss bei Motorleistungen von unter 18 inch MP die Vergaservorwärmung voll gezogen sein. Der Grund ist, dass die Temperatur vor der Drosselklappe gemessen wird und diese bei reduzierter Leistungssetzung fast geschlossen ist. Aufgrund des Druckabfalls der um die Drosselklappe strömenden Luft sinkt die Temperatur zusätzlich, und *hinter* der Klappe kann sich Eis bilden und ansetzen - obwohl die Vergasertemperatur gemäss Anzeige ausserhalb des Gefahrenbereichs liegt.

Die automatische Drehzahlregelung (Governor) kann zudem eine Vergaservereisung verstecken, indem der durch die Vereisung verursachte Drehzahlabfall durch zusätzliche Leistungssetzung durch den Governor kompensiert wird. Unter Umständen wird deshalb das Problem erst erkannt, wenn das Gas voll offen ist und die Drehzahl weiter fällt.

Hier zur Erinnerung die korrekte Anwendung des Carb Heat im R22:

- Nach dem Engine Start wird der Carb Heat voll gezogen – und bleibt gezogen bis zum Hover Check
- Beim Hover Check wird die Carb Temp auf 10°C eingestellt. Dazu ist es notwendig, den Collective kurz loszulassen und den Carb Heat anzupassen (natürlich kann es bei hohen Temperaturen sein, dass trotz ganz gestossenem Carb Heat die Carb Temp über 10°C liegt). Damit stellen wir eine optimale Startleistung sicher
- Im Flug wird der Carb Heat auf 10°C reguliert – bis zum Check for Approach
- Im Check for Approach wird der Carb Heat ganz gezogen bis zur Landung
- Im Falle eines Durchstarts reduziert der Carb Heat Assist den Carb Heat – und beim Climb Check stellen wir den Carb Heat dann wieder genau auf 10°C ein

Wichtig: Von jedem Piloten wird erwartet, dass er oder sie in der Lage ist, den Carb Heat zu bedienen, ohne dabei den Kopf nach unten bewegen zu müssen. Das ist insbesondere im Schwebeflug essenziell. Die Position des Carb Heat Hebels/Stange muss auswendig bekannt sein. Und nicht vergessen: Carb Heat $\neq$ Mixture

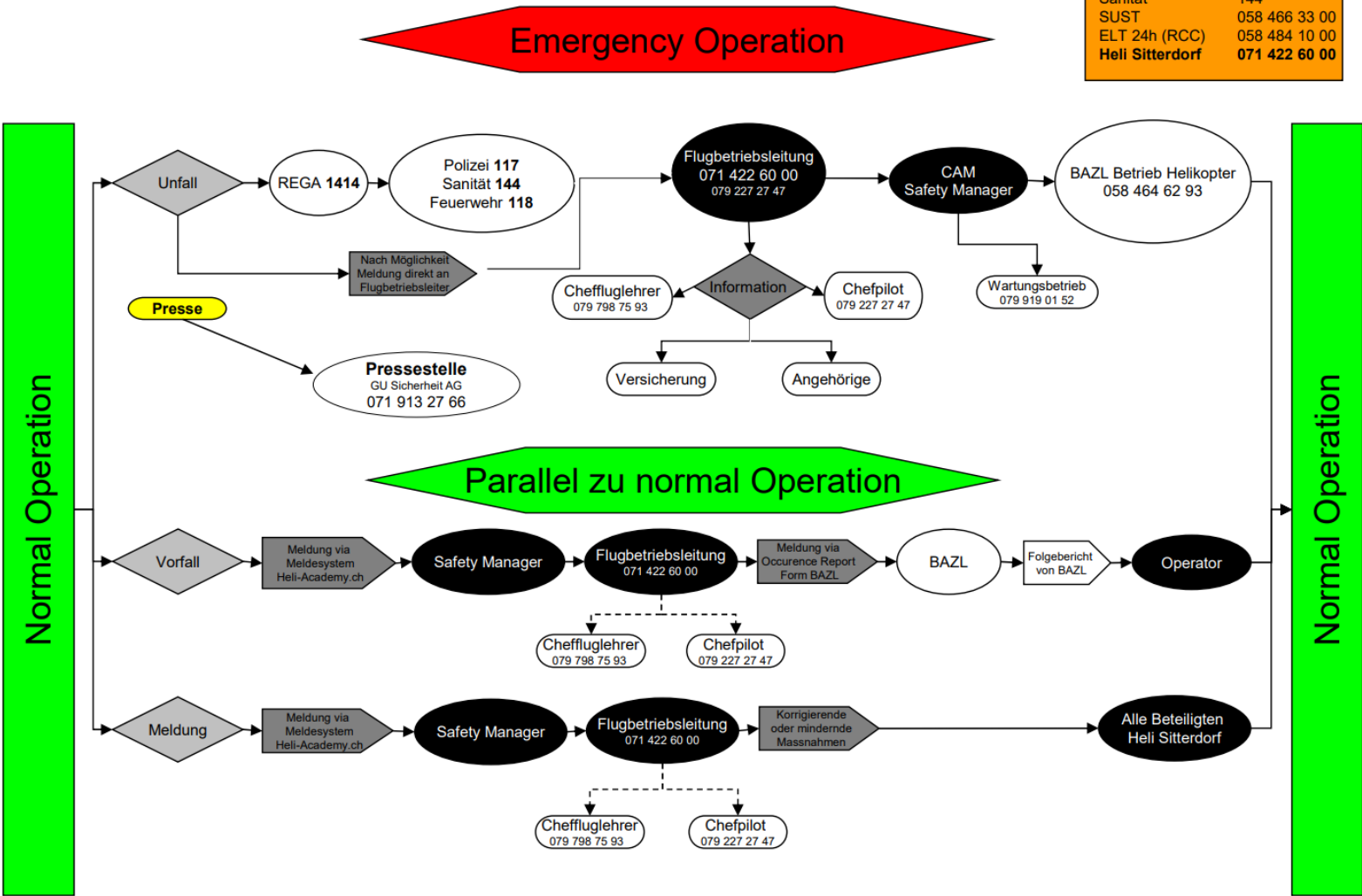


Notfallplan Heli Sitterdorf

Stand: 01.08.2025



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





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 Vorkommnisse zu melden.

[Zum Formular](#)



Nachricht

Sender admin

Betreff Info: AD-2024-04-02 (tail rotor blade) - HINFÄLLIG

Die Kontrolle, AD, FAA-AD-2024-04-02 Performed (tail rotor blade)», welches bei Robinson Helikoptern bis anhin Gültigkeit hatte, ist ab sofort hinfällig und muss nicht mehr kontrolliert werden. Alle Helikopter haben neue Tail-Rotor-Blades und sind daher nicht mehr betroffen. Der entsprechende Task wurde im eTechLog entfernt. Beste Grüsse euer Heli Academy Team

Abbrechen

Lesebestätigung

☰ Nachrichten eingeloggt als HEM

- Alle Nachrichten ▾
- 47717 - Terminstatus g...

12.02.2026 - Leonie Zweili
- Terminstatus geändert

17.01.2026 - Reto Ammann
- Info: AD-2024-04-02 (t...

16.12.2025 - admin
- 47295 - Terminstatus g...

05.12.2025 - Jan Brühlmann
- 47202 - Terminstatus g...

Sender admin
Gesendet am 16.12.2025 11:25

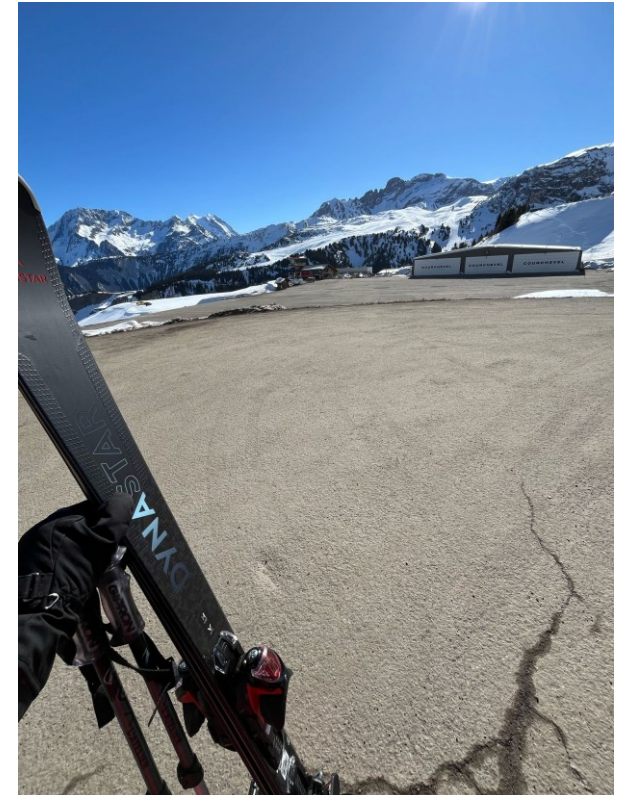
Betreff Info: AD-2024-04-02 (tail rotor blade) - HINFÄLLIG

Die Kontrolle, AD, FAA-AD-2024-04-02 Performed (tail rotor blade)», welche betroffen. Der entsprechende Task wurde im eTechLog entfernt. Beste Grüsse

Eventkalender 2026



22



Flyout H7 / Venedig: 29.05.26 – 31.05.26

Flugplanungsmeeting findet statt am 02.05.26 in LSZV

POC Jan Brühlmann (078 770 15 67)



22



AERO Friedrichshafen: 22.04.26 – 25.04.26

Info SIM Event 2026



23



Termin: **28.03.2026** ab 09:00 Uhr, Stettbach bei Dübendorf
→ Anmeldung / Details folgen

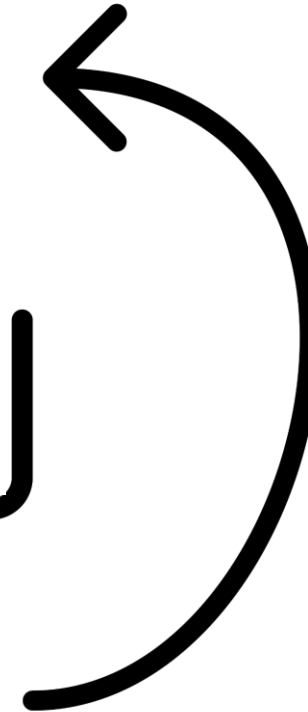
Umfrage / Feedback



24



SCAN ME



---FIN---

