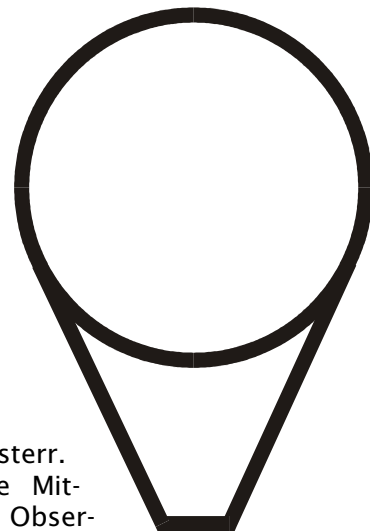


Ballon-Info des OeAeC

Das Organ der Sektion Ballonfahrt

Nummer 2 im Oktober 1999



LIEBER LUFTSPORTLER!

Herzlichen Dank für Euer Interesse, wir haben uns ganz besonders über die vielen positiven Reaktionen auf die erste Ausgabe des Ballon-Infos gefreut. Hier kommt die zweite Ausgabe mit aktualisierten Informationen für unsere Sektion Ballonfahrt.

Apropos Reaktion: Die Redaktion wünscht sich aktive Mitarbeit. Ihr seid herzlich eingeladen, uns Informationen zu übermitteln, die wir in unserer Gemeinschaft verteilen sollten. So konnten wir diesmal Gottfried Zach und Josef Huber als Rechercheure gewinnen – mehr dazu siehe weiter unten. Die Redaktionsadresse für die Übermittlung der Skripten steht im Impressum.

INHALT / UNSERE RUBRIKEN

1. Notams
AustroControl: Zulassung / Überprüfung / Instandhaltung; Rechtliche Änderungen
2. AeroClub: Aktuelles bei Versicherungen, Kostenbeteiligung
3. Ressorts der Sektion Ballonfahrt: Technik, Sicherheit, Wettbewerb, Ausbildung
4. Sonstiges / Aktuelles
Weltmeisterschaft, Gordon Bennett

NOTAMS

AEROCLUB - FAA -HP

Habt ihr gewußt: Die FAI-Lizenz beinhaltet eine Rund-um-die-Uhr-Unfallversicherung!

Im Mitgliedsbeitrag des österreichischen AeroClubs ist eine Kollektiv-Unfallversicherung inkludiert, durch den Vereinsbeitrag des OeAeC sind zwei Versicherungen abgedeckt:

1. Vereinshaftpflichtversicherung
2. Veranstalterhaftpflichtversicherung

Diverse zusätzliche Versicherungsangebote existieren.

Kontakt: Frau Fallmann, 01 / 505 10 28 - 74

Neuer Aufruf des Österr. AeroClubs: Bitte neue Mitglieder werben (z.B. Observer, Ballonbegeisterte, usw.)

Zwei große Erfolge des OeAeC:

VERSICHERUNGEN -WG:
Für Luftfahrzeuge bis 750 kg maximale Abflugmasse (MTOW) beträgt die Mindestdeckungssumme ab dem 1. Oktober 17 Mio. Schilling, die Reduktion für die nächste Gewichtsklasse ist noch in Verhandlung. Eventuelle Untersuchungskosten bei Flugunfällen müssen auch durch die Versicherung abgedeckt bzw. "weg"-versichert sein.

KOSTENBETEILIGUNGSFLÜGE: SIEHE SEITE 7

AUSTROCONTROL -HP

Zum Absetzen von Fallschirmspringern: Der Pilot muß den Schein des Fallschirmspringers überprüfen und kontrollieren, ob der Springer einen Reserveschirm hat, die Mindestöffnungshöhe ist 700 m über Grund. Der Fallschirmspringer sollte eine Außenlandegenehmigung haben.

Erinnerung: Die Verwendungsart "Absetzen von Fallschirmspringern" muß im Zulassungsschein eingetragen sein.

Zum Absetzen von Paragleitern oder Hängegleitern ist eine gesonderte Genehmigung im Zulassungsschein notwendig.

Ballon-Info des OeAeC
Postf. 200, 5013 Salzburg
Postgebühr bar bezahlt.

SICHERHEIT

-GS/GZ

Ing. Gottfried Zach
Tel. 01 707 76 28 - 37
Fax. 01 706 33 73
GSM 0664 26 43 021

PROPANGAS AUF DER STRASSE

[Aus den Novellierungen zum Gesetz, Brancheninformation des Bundesgremiums für Handel mit Drogen, Pharmazeutika, Farben, Lacken und Chemikalien.]

Für den Transport von Propangas auf der Straße gelten seit dem 1. Jänner 1999 neue Bestimmungen, die auch uns Ballonfahrer betreffen.

1. Die Mindermengen-Beschränkung wurde auf 300 kg angehoben, darüber benötigt man eine Kennzeichnung mit einer orangen Tafel, eine spezielle Lenker-ausbildung und weiteres.
2. Die Klassifizierung für den Gefahrgut-transport lautet nun korrekt:

**Klasse 2/2F ADR, Gemisch C
(Propan) UN Nr. 1965**

Diese Bezeichnung muß zusätzlich zum roten „Flammenpickerl“ auf jeder Gasflasche gut sichtbar angebracht sein. Das „Flammenpickerl“ ist ein auf die Spitze gestelltes Quadrat mit 10 X 10 cm Größe, in der oberen Hälfte ist eine schwarze oder weiße Flamme dargestellt. In der Mitte kann die oben genannte Klassifizierung angebracht werden.

3. Beförderungspapier: Die notwendigen Angaben sind der Tabelle unten zu entnehmen. Zu beachten ist dabei, daß auch leere Gasflaschen als Gefahrgut gelten und dann in die Klasse 8 gehören (außer fabriksneue oder mit Stickstoff gespülte)

Diese Bestimmungen gelten gemäß Anlage A (RN 2009) nicht für folgende Ausnahmen: Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern die betreffenden Güter einzelhandelsrechtlich abgepackt und zum persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit und Sport bestimmt sind.

Mit diesen Ausnahmebestimmungen des letzten Absatzes sind die Punkte 1 bis 3 nicht gegenstandslos, da wir Ballonfahrer in vielen Fällen als diverse Klubmitglieder auch „Juristische Personen“ sind.

Es empfiehlt sich daher, die vorgenannten Punkte immer zu beachten, da empfindliche Strafen vorgesehen sind (bis zu ATS 10.000 pro Vergehen).

Die Fachzeitschrift „Farbe Aktuell Plus“ berichtet von einem Fall von Gefahrguttransporten in Tirol, bei dem Strafen in der Gesamthöhe von ATS 42.000 verhängt wurden. Ebenso zeigte der Unfall im Tauerntunnel wieder einmal die potentiellen Gefahren solcher Transporte auf.

Bei Beförderung nach

Rn.10.011 für „festgesetzte Freigrenzen“ ist das Beförderungspapier mit einem zusätzlichen Vermerk zu versehen: „Beförderung ohne Überschreitung der nach Rn.10.011 festgesetzten Freigrenze“

Allgemeine Vorschriften für das Beförderungspapier (nach Rn. 2002/ADR): (Erforderliche Angaben)

- ◆ UN-Kennzeichnungsnummern des Stoffes
- ◆ Stoffbezeichnung
- ◆ Klasse, Ziffer, Buchstabe
- ◆ gefolgt von den Buchstaben „ADR“
- ◆ Anzahl und Beschreibung der Versandstücke
- ◆ Gesamtmenge der gefährlichen Güter (als Volumen oder Brutto- oder Nettomasse)
- ◆ Name und Anschrift des Absenders
- ◆ Name und Anschrift des Empfängers
- ◆ Erklärungen des Absenders

Infos bei Wirtschaftskammer Oberösterreich.

AUS- UND WEITERBILDUNG

-GS/GZ

- AKTUELLE INFOS

Gottfried Zach übersandte uns Infos aus den Schulungsunterlagen zum Thema „Verhalten“ - Aus gegebenen Anlaß und aus der Erfahrung als Helikopter- und Ballonpilot:

Hubschrauberbergung

Vor dem Abtransport mit dem Heli ist wie folgt vorzugehen: Alle Transparente, Startnummern etc. sind vom Korb zu entfernen, diese be-



ginnen sonst zu flattern und verursachen Pendel- bzw. Drehbewegungen des Korbes, die den Heli außer Kontrolle bringen können, sodaß der Pilot die Last sofort abwerfen würde. Die Ballonhülle ist im Packsack gut zu verschnüren (daher bei Alpenfahrten denselben immer mitnehmen), und mit dem Brenner im Korb gut zu verstauen.

Alle Korbseile auf einen Karabiner zusammenführen, in den dann der Lasthaken des Helikopters eingehängt wird.

Ist der Packsack nicht dabei, so sollte der Heli-pilot ein Bergenetz mitbringen. Das ganze Equipment ist dann im Netz zu verstauen – das bedeutet wesentlich mehr Arbeit und ist fallweise im steilen Gelände unmöglich.

Auf keine Fall darf die Hülle lose in den Korb gestopft werden – auch wenn der Brenner und die Flaschen draufgelegt werden, können durch den Fahrtwind (100 km/h und darüber) Hüllenteile aus dem Korb gesogen werden – das kann zum sofortigen Absturz des Heli führen.

Bootsbergung

Das Schlepptau vom Ballon ist annähernd in der Bootsmittle zu befestigen. Ein Festmachen des Seiles am Heck macht das Boot unmanövrierbar ! Die große Masse eines Ballons (rund drei Tonnen) und sein Luftwiderstand bzw. Windfahnenwirkung ziehen das Heck des Bootes immer in die Windrichtung, so daß das Boot nur mehr gerade gegen den Wind fahren kann. Das passiert auch bei relativ großen Booten deren Masse größer als die des Ballons ist (wenig Reibung im Wasser).

Den Bootsführer sollte man anweisen, mit Standgas bzw. kleinster Geschwindigkeit zu fahren. Wenn verfügbar, empfiehlt sich auch eine Schnelltrennkupplung bzw. ein griffbereites Messer, um bei Gefahr die Verbindung schnell lösen zu können.

Wasserung

Vor einer Notwasserung eines Ballons sollte Kleidungsstücke, die beim Schwimmen hinderlich sein können oder sich mit besonders viel Wasser ansaugen, (z.B. dicke Jacken, Pullover) abgelegt werden.

Eislandungen

Wenn man davon ausgeht, daß eine Notlandung auf einem zugefrorenem Gewässer nur bei Windmangel erforderlich sein könnte, so ist ein guter Tragfähigkeitstest, den Ballon vor der Endlandung etwas fester aufzusetzen (etwa bis 1 m/s). Widersteht das Eis ohne Sprünge und Geräusche, so kann man von

genügender Tragfähigkeit ausgehen. Zu beachten ist jedoch, daß meist in Ufernähe durch die Erdwärme die Eisdecke wesentlich geringere Festigkeit aufweist oder diese überhaupt nicht vorhanden ist.

SICHERHEIT AKTUELL

-WG

KANN DAS AUCH DIR PASSIEREN?

Bei der niederösterreichischen Landesmeisterschaft war ein abgedeckter Hänger neben einem Bauernhaus abgestellt worden. Die Sonne beschien ihn im Laufe des Nachmittags. Plötzlich war ein dumpfer Knall zu hören und Blech klirrte. Bei einer Nachschau zeigte sich, daß auf dem Hänger die Aufrüstflasche explodiert war. Gott-sei-Dank war außer einer Milchkanne nichts zu Schaden gekommen. Was jedoch hätte alles passieren können ?

Für Füllflaschen gibt es Entnahmeanschlüsse mit einem eingebauten Überdruckventil und "Schnüffel-" bzw. Peil-Ventil. Wer also noch normale Campingflaschen oder ähnliches zum Füllen verwendet, sollte sich diese dringend mit dem neuen Sicherheitsventil ausrüsten lassen. Glück hat man meistens nur einmal!

IMPRESSUM BALLON-INFO

Herausgeber und Eigentümer
Sektion Ballonfahrt österr. AeroClub.

Redaktionsschluß 1999:

April, 20. August, 20. Dezember

Für den Inhalt verantwortlich:

Wolfgang Gruber (WG)

Redaktionelle Mitarbeit:

Heidrun Prosch (HP),
Gerald Stürzlinger (GS)

Redaktionsadresse:

BSL Wolfgang Gruber (WG),
wolfgang_gruber@netway.at
Postfach 200, 5013 Salzburg

Eigenvervielfältigung

Ballon-Info ist eine Informationsbroschüre der Sektion Ballonfahrt im österreichischen Aero-Club, die ausschließlich an deren Mitglieder ausgegeben wird.

Unterstützung durch die genannten Personen – Herzlichen Dank für den Input!

AUSTRO-CONTROL -JH ZULASSUNG / ÜBERPRÜFUNG

LUFTTÜCHTIGKEITSHINWEIS NR. 24

betreffend Instandhaltung und periodische Nachprüfungen von Freiballonen

Ing. Huber, 13. April 1999, FL 207-1/09-99

Aufgrund von Unklarheiten seitens der Halter von Ballonen in Österreich werden mit diesem Lufttüchtigkeitshinweis die Erfordernisse hinsichtlich periodischer Nachprüfung und Instandhaltung von Ballonen erläutert.

1. Periodische Nachprüfungen

Freiballone sind gemäß § 40 Abs. 1 ZLLV 1995 zur Feststellung der Lufttüchtigkeit auf Antrag Nachprüfungen zu unterziehen.

Die *periodische Nachprüfung* ist gemäß § 40 Abs. 1 Z 4 durchzuführen:

24 Monate nach Abschluß der Stückprüfung oder der letzten Nachprüfung, *wenn* vor Ablauf eines Zeitraumes von 12 Monaten eine gemäß Herstelleranweisung vorgesehene 100-Stunden-Kontrolle oder eine vom Hersteller innerhalb von 12 Monaten vorgesehene Instandhaltung durchgeführt wurde, *sonst* nach Ablauf eines Zeitraumes von 12 Monaten (Jahresnachprüfung).

Die Durchführung der Nachprüfung kann, ohne Wirkung auf den Termin der nächsten Nachprüfung, *frühestens 3 Monate vor* und *mit Genehmigung der zuständigen Behörde spätestens 3 Monate nach* dem oben angeführten Terminen erfolgen, wenn Interessen der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen.

Wird die Nachprüfung *nicht* innerhalb des angegebenen Zeitraumes durchgeführt, ist § 3 Abs. 4 ZLLV 1995 anzuwenden. Dieser Paragraph besagt, daß soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt wird, *die Verwendung eines Luftfahrzeuges* unter anderem *unzulässig ist*, wenn

- eine gemäß § 40 erforderliche Nachprüfung nicht durchgeführt worden ist, oder
- die Lufttüchtigkeit nicht beurkundet worden ist, oder
- die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten nicht oder nicht entsprechend den Bestimmungen der ZLLV 1995 durchgeführt worden sind.

Das heißt, **nach spätestens 24 Monaten muß** von der zuständigen Behörde **die Lufttüchtigkeit neuerlich bestätigt** bzw. aufgrund von

berücksichtigungswürdigen Umständen wie Schlechtwetter, Terminkollisionen etc. **eine Verlängerung der Frist um 3 Monate gewährt worden sein.** (Die Fristen verlängern sich nicht automatisch um die möglichen drei Monate).

Wird die Überprüfung *nicht zeitgerecht beantragt* und auch auf ein entsprechendes Erinnerungsschreiben der AustroControl nicht mit einem Antrag auf Nachprüfung reagiert, ist der *Widerruf der Zulassung* die Folge (der Fortbestand der Lufttüchtigkeit [ist] eine der Zulassungsvoraussetzungen).

Eine *Ausnahme* kann gewährt werden, wenn der Ballon vorübergehend stillgelegt wird, die Luftfahrzeugdokumente mit einer entsprechenden Mitteilung bei AustroControl hinterlegt werden und vor einer neuerlichen Inbetriebnahme die Nachprüfung beantragt wird.

2. Instandhaltung von Ballonen

Wie in der ZLLV 1995 ausgeführt, ist die 24-Monate-Frist der periodischen Nachprüfung von der Durchführung einer etwaigen vom Hersteller vorgesehenen 100-Stunden / 12-Monate-Kontrolle abhängig.

Diese Kontrolle ist als Instandhaltung anzusehen, als solche *in Übereinstimmung mit § 49 ZLLV 1995* durchzuführen und im Bordbuch / Flight Log zu bestätigen.

Dieser Paragraph besagt, daß ein Luftfahrzeug nur verwendet werden darf, wenn die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten, *welche vom Halter zu veranlassen sind*, ordnungsgemäß abgeschlossen sind.

Die Instandhaltung von Ballonen, welche gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 (*gewerbsmäßige Beförderung*) verwendet werden, und von deren Bau- und Ersatzteilen, darf nur

- vom Hersteller mit entsprechender Instandhaltungsberechtigung,
- von Instandhaltungsbetrieben im Sinne des § 55 Abs. 1 oder 2, oder
- von Instandhaltungshilfsbetrieben gemäß § 54 Abs. 1

durchgeführt werden.

Instandhaltungsarbeiten an sonstig zugelassenen Ballonen dürfen auch von Personen ausgeführt werden, die eine entsprechende Einschulung vom Ballonhersteller oder von einem von diesem autorisierten Unternehmen nachweisen können, sofern im Instandhaltungshandbuch nichts anderes bestimmt ist.

BUNDESGESETZBLATT -GS

Jahrgang 1998, Ausgabe 5. Nov 98, Teil III

171. Multilaterale Vereinbarung M74 nach Rn. 2010 des ADR über die Beförderung von ortsbeweglichen Gasdruckbehältern, die für den Gebrauch als Treibstoffbehälter für Heißluftballone bestimmt sind.

1. Abweichend von den Vorschriften des Rn. 2203 (1), 2212, 2215, 2216, 2217, 2219 und 2250 der Anlage A des ADR sowie unbeschadet der Vorschriften des Rn. 2009 dürfen Gase der Klasse 2, Rn. 2001, Ziffer 2F, UN-Nr. 1011, 1965 und 1978 auf der Straße in Druckbehältern befördert werden, deren Spannung des Metalls an der am stärksten beanspruchten Stelle des Gefäßes beim Prüfdruck 77% der garantierten Mindeststreckgrenze (Re), aber nicht mehr als 87,5% überschreitet und die zur Aufnahme des Treibstoffs bei Heißluftballonen bestimmt sind und verwendet werden, sofern nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Behälter müssen gemäß den Bestimmungen der zuständigen Behörde oder der Luftfahrtbehörde einer der ADR-Vertragsparteien geprüft worden sein;
- b) sie müssen aus austenitischem Stahl oder aus einer Aluminium- oder Titanlegierung hergestellt sein;

c) der Gasdruckbehälter selbst muß mit einer äußeren wasserfesten Schutzschicht aus Schaum oder einem ähnlichen Material mit mindestens 25mm Stärke versehen sein.

2. Alle sonstigen Vorschriften der Anlagen A und B des ADR für die Beförderung dieser Behälter sind anzuwenden.

3. Im Beförderungspapier hat der Beförderer die folgenden Angaben zu vermerken: "Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 des ADR (M74)"

Eine Kopie dieser Vereinbarung ist an Bord der Beförderungseinheit mitzuführen.

4. Diese Vereinbarung gilt bis 1. Juli 2003 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie in diesem Fall nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

5. Diese Vereinbarung gilt nicht für die Beförderungen durch den Kanaltunnel.

Diese Vereinbarung wurde von Österreich am 9. Oktober 1998 und vom Vereinigten Königreich am 20. Juli 1998 unterzeichnet.

Als Service von uns: Ein (für Ballonfahrer-Zwecke angepaßtes) Beförderungspapier für den Straßentransport.

Name und Anschrift
des Absenders

Name und Anschrift
des Empfängers

Beförderungspapier für den Straßentransport

Beförderung von Flaschen ohne Überschreitung der in Rn. 10 011 des ADR angeführten begrenzten Menge an gefährlichen Gütern der Klasse 2 des ADR.

maximal zulässiges Bruttogewicht (kg)	Faktor gemäß ADR	befördertes Bruttogewicht (kg)	errechnete begrenzte Menge (kg)	Ziffer und Gruppe	Kennzeichnungsnummer (UN-Nummer) und Benennung des Stoffes
1.000 kg	1	kg	kg	1 A	1046 Helium, verdichtet
1.000 kg	1	kg	kg	1 A	1066 Stickstoff, verdichtet
1.000 kg	1	kg	kg	1 F	1049 Wasserstoff, verdichtet
1.000 kg	1	kg	kg	1 O	1072 Sauerstoff, verdichtet
333 kg	3	kg	kg	2 F	1965 Propan
		Summen- gewicht		Datum:	
Beispiel		3 (Flaschen) x 60 kg	Bruttogewicht x Flaschen x Faktor		

Ressort Wettbewerb / Rangliste

WETTBEWERB / SPORT -GS

Wettbewerbsreferent:

Gerald Stürzlinger, Waldburgergasse 5,
5026 Salzburg, GSM: 0664 10 33 111
Gerald.Stuerzlinger@rzl.at

RANGLISTE HEISSLUFT STAND 11 / 99

Rang	Name	Ranglistenpunkte	Veränderung zu März 99
			Grund:
1	Helmut Pöttler	766,32	+18
2	Gerald Stürzlinger	713,69	-25
3	Josef Scherzer	682,65	alte R -99
4	Wolfgang Michl	663,71	alte R -82
5	Wolfgang Vorauer	652,14	+22
6	Johann Almer	629,39	alte R -66
7	Nikolaus Binder	623,87	+4
8	Erwin Abel	615,36	100% +158
9	Gerhard Rottinger	610,23	-47
10	Günter Höfler	572,15	+9
11	Alois Tanzer	549,33	alte R -97
12	Norbert Werner	530,37	+24
13	Franz Darnhofer	516,29	-43
14	Michaela Freyer	488,41	+2
15	Helmut Fleck	476,77	+55
16	Ernst Pollmann	470,71	-75
17	Hannes Summerer	358,83	Neu +359
18	Peter Höfler	334,16	alte R -67
19	Peter Flagg	328,47	alte R -267
20	Martin Mörtinger	324,38	-40
21	Wolfgang Jenicek	323,62	Neu +324
22	Günter Freyer_g	316,65	Neu +317
23	Adi Thaller	298,27	
24	Walter Seibl	267,88	
25	Franz Auinger	265,80	alte R -67
26	Egon Abwerzger	182,73	Neu +183
27	Franz Huber	179,07	Neu +179
28	Peter Windhaber	166,82	Neu +167
29	Gerd Skreiner	130,20	
30	Ivan Trifonov	60,60	-26

Bei Grund: "alte R" = Alte Resultate rausgefallen,
u.a. Staatsmeisterschaft 97 und andere vor 2 Jahren.

In der rechten Spalte wurde die Veränderung gegenüber der letzten Veröffentlichung angegeben, dadurch kann man die Effekte der Meisterschaften besser erkennen. Man kann aus dieser Rangliste sehen, daß neue Piloten Chancen haben, ganz oben dabeizusein!

Zwischen dem Ersten und dem Siebten in der Rangliste sind ca. 150 Punkte Unterschied, das kann man mit sehr guten Ergebnissen schon aufholen. Es gibt jetzt z.B. sieben Piloten, die mehr als 150 Punkte Zuwachs hatten - in 9 Monaten!

Weitere 17 Piloten sind in der Auffangliste geführt, da sie kein Staatsmeisterschaftsergebnis erzielt haben.

Euer Early Bird - Gerald Stürzlinger

SONSTIGES / AKTUELLES -GS

Die Weltmeisterschaft im Heißluftballonfahren wurde erfolgreich abgeschlossen. Ein herzliches Dankeschön den Organisatoren, der Wettkampfleitung und allen Helfern. Trotz des leicht verregneten Wetters konnten zehn Aufgaben in fünf Fahrten gewertet werden.

1.	Bill Arras, USA	8.645
2.	Uwe Schneider, Deutschland	8.583
3.	Gintaras Surkus, Litauen	7.750
4.	John Petrehan, USA	7.554
5.	Francois Messines, Frankreich	7.500
.....		
49.	Josef Scherzer	5.371
54.	Helmut Pöttler	5.004
85.	Gerald Stürzlinger	2.784

Die CIA (sozusagen die Sektion Ballonfahrt auf der internationalen Ebene) plant die Erstellung und Veröffentlichung einer **Weltrangliste**. Uwe Schneider hat bei der WM 99 Modelle für eine Berechnung vorgestellt. Die Reihung in der Liste basiert im Wesentlichen auf den Ergebnissen der letzten drei Weltmeisterschafts- und World-Airgames-Teilnahmen.

In Bad Waltersdorf wurde die Gründung eines neuen Gremiums vorbereitet: Das **Competitors Committee**, in der aktive Piloten über die Zukunft des Ballonsports im Wettbewerb beraten wollen. Der Grundtenor ist, daß viele Entscheidungen über Meisterschaften eher von den Betroffenen gefällt werden sollten, und nicht von Funktionären, die nicht selber Ballonfahren. Vorerst wird eine Beraterfunktion innerhalb der CIA angestrebt, designierte Sprecher des CC sind Alan Blount, Mathijs de Buijn und Uwe Schneider.

Siehe <http://home.t-online.de/home/ciacc>.

NET(TE) - LINKS -GS

www.ballonwm99.at (mit Einzelergebnissen)
www.ballonfahren.de (nettes Beispiel)
www.zamg.at Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik / Hohe Warte Wien
www.meteo.ch
www.airmet.ch
www.dwd.de (der Deutsche Wetterdienst)
www.wetterzentrale.de (Private Sammlung)
www.bmwf.gv.at - u.a. Luftfahrtrecht uvm.

Die Überdrüber-Sammlung von Ballon-Links,
www.euronet.nl/users/jdewilde/index.html
 leider zum Teil unstrukturiert
 Deutsche Meisterschaft Ergebnisse und Fotos:
<http://pws.prsev.net/cmichel/dmhl99.htm>

NOTAMS

-HP/GS

Aufgrund des Bundesgesetzblatts vom 30. April 1999 ergeben sich einige Anpassungen und Änderungen mit der **LVR-Novelle 1999** als 138. Verordnung

(AUSZUGSWEISE:)

Abs 2. Neuer Begriff statt "Überwachter Luftraum" jetzt "Kontrollierter Luftraum"

§5 Flugvorbereitung

Der Pilot hat sich vor Beginn eines Fluges auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein könnten (Flugverkehrsinformation, Wettermeldung und Wettervorhersage)

§25 eingefügter Absatz 3 Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln in die Bundesrepublik Deutschland oder nach Italien sind von der Flugplan-Pflicht befreit,

§58 Absatz 5 bis 7

(5) Eine Meldung der Beendigung der Freiballfahrt ist nicht erforderlich, wenn entweder in der Fahrtanmeldung oder über Funk angezeigt wird, daß auf jene Such- und Rettungsmaßnahmen verzichtet wurde, die andernfalls bei Überfälligkeit des Freiballons einzuleiten wären.

(6) Nachtfahrten mit Freiballonen außerhalb des Flugplatzverkehrs kontrollierter Flugplätze sind nur zulässig, sofern die in Betracht kommende Flugverkehrskontrollstelle der Fahrt zugestimmt hat. Eine solche Zustimmung darf nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt im Hinblick auf die Verkehrslage gewährleistet ist. Sie ist insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(7) Auf Freiballfahrten bei Tag finden die Bestimmungen Abs. 2 bis 4 über Meldungen an Flugverkehrsdienststellen keine Anwendung; für Freiballfahrten innerhalb kontrollierter Lufträume gilt dies nur dann, wenn ein geeigneter Sekundärradar-Transponder mit Höfencoder auf den zu diesen Zweck aufgetragenen Modus und Code eingestellt wird.

Luftraumklasse D (kontrollierte Lufträume)

(2) Für ... Freiballfahrten gelten die für Sichtflüge vorgeschriebene Benützungsvorschriften mit der Maßgabe, daß anstelle von Freigaben Zustimmungen einzuholen sind.

KOSTENBETEILIGUNGSFLÜGE:

BUNDESGESETZBLATT:

BGBL Artikel II, A. Luftverkehrsunternehmen, § 102 Genehmigungen

(1) Unternehmen, die im gewerblichen Luftverkehr Fluggäste, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb oder mit ultraleichten Motorflugzeugen befördern oder ausschließlich Rundflüge, mit denen keine Beförderung zwischen verschiedenen Flugplätzen verbunden ist, durchführen wollen, haben beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eine Beförderungsbewilligung gemäß §§ 104 ff. und eine Betriebsaufnahmegenehmigung gemäß § 108 zu beantragen.

(2) Alle anderen Unternehmen, die gewerblichen Luftverkehr betreiben wollen, haben beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 zu beantragen.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für Änderungen des Betriebsumfanges eines bewilligten Unternehmens sowie für wesentliche Änderungen der Organisationsstruktur oder der Eigentumsverhältnisse des Unternehmens.

neue Anfügung (per 9. Juli 1999 - Nr. 105)

(4) Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen im Fluge verwendet werden dürfen und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern dürfen ohne die Bewilligungen gemäß den Abs. 1 und 2 durchgeführt werden. Den Fluggästen ist vom Beförderer eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgelts auszustellen, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist.

KOMMENTAR:

-WG

Zu beachten ist, daß es sich bei den Entgelten wirklich nur um Kostenanteile handeln darf. Die direkten Aufwendungen müssen zwischen den am Flug beteiligten Personen aufgeteilt werden. Es steht zu erwarten, daß es in dieser Sache Musterverfahren geben wird, bis endgültig feststeht, was in die Kostenbeteiligung eingerechnet werden kann.

