

Ballon-Info des OeAeC

Das Organ der Sektion Ballonfahrt

Nummer 6 im April 2001

EIN SCHOCK FÜR ALLE SIND WIR UNSERE EIGENEN FEINDE'? WG

In der Steiermark, dem Mekka der Ballonfahrer - aus meteorologischen Gründen, aus Gründen der schönen Landschaft und der günstigen Qualitätsgastronomie und weil die Menschen so nett zu uns sind - gab es für Ballonfahrer bisher fast optimale Bedingungen.

Jetzt ist die Bombe geplatzt und der verantwortliche Beamte der Landesregierung zieht über Nacht die generellen Außenabflugbewilligungen zurück. Nun mag die Diskussion zeigen, dass dafür Argumente verwendet wurden, die in einer sachlichen Entscheidung der Frage nichts verloren haben, und die man auf dem Rechtsweg beseitigen kann, was bleibt ist aber der Unmut und die eingeschränkte Bereitschaft, den Ballonfahrern großzügig gegenüber zu treten.

Die rechtliche Seite ist eines, die menschliche ein anderes: Es ist nur zu verständlich, dass der Referent, wenn bei ihm ständig von den verschiedenen Gruppen oder Einzelpersonen gegen die anderen interveniert wird (von einer Seite mit nicht weniger als 10 schriftlichen Interventionen!), die Geduld verliert und mit äußerster Restriktion vorgeht.

Das Problem ist also hausgemacht und einmal mehr erweist sich, dass wir selbst unsere ärgsten Feinde sind. Die Behörde verweist uns auf den in der Sektion beschlossenen Ehrenkodex, der genau dieses Problem vermeiden und uns zu einer internen Diskussion der offenen Fragen hätte führen sollen, und wirft uns - zu Recht - mangelnde Gesprächskultur und fehlende Problemlösungskompetenz vor.

Fehler gibt es auf beiden Seiten - wenn man in diesem Zusammenhang überhaupt von "Seiten" sprechen kann - und beide Seiten hängen voneinander ab. Das Ganze ist ein Fall, der nur dadurch dauerhaft gelöst werden kann, wenn wir intern einig sind und als Vertreter eines einzigartigen und in der Öffentlichkeit stets positiv besetzten Hobbys uns nicht gegenseitig das Leben schwer machen.

Regelungen und Abgrenzungen müssen sein, aber nur, wer sich selbst uneingeschränkt an diese hält, kann als Ankläger gegen andere auftreten.

Bevor derartiges geschieht, sollten jedoch die internen Ressourcen, die zu einer Problemlösung verhelfen können, ausgeschöpft werden. Wir sind dabei, eine diplomatische Lösung für das akute Problem zu finden, diese wird jedoch nur von Bestand sein, wenn sich alle daran halten. Es muss daher klar sein, dass es dann, wenn sich jemand nicht daran hält, die Gemeinschaft mit allen Konsequenzen gegen ihn vorgehen wird, um das "Gemeinwohl" nicht wieder zu gefährden.

Ich darf daher an Euch alle appellieren,

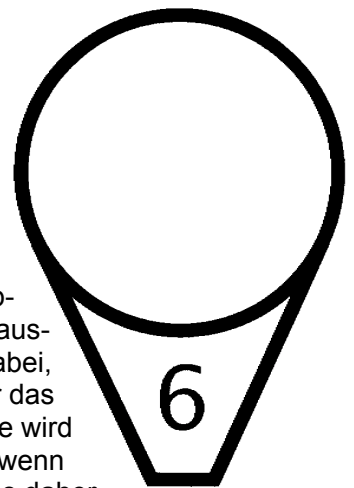
- gesetzliche Regelungen und Beschränkungen einzuhalten,
- bei Differenzen eine interne Konfliktlösung zu suchen,
- die Synergien zwischen Vereinen und gewerblichen Unternehmen zu nutzen,
- zur Kenntnis zu nehmen, dass wir in einem freien Markt leben, in dem es für Veranstaltungen, Unternehmen und Vereine keinen Gebietsschutz gibt.

Denkt immer daran: nur gemeinsam sind wir stark und können uns unsere Freiräume am Himmel und auf der Erde sichern!

Euer Bundessektionsleiter Wolfgang Gruber

HALT - INHALT:

Luftraumklassen, Rekorde, Halonfeuerlöscher, Instandhaltung und Nachprüfung von Ballonen, Rangliste, Rechtliches, Termine, Praxistipp,



Ballon-Info des OeAeC
Postfach 200, 5013 Salzburg
Postgebühren bar bezahlt

NOTAMS

LUFTRAUM-KLASSE(N)! **HP**

Eine Unterteilung des Luftraums in verschiedene Bereiche (man könnte auch sagen, in dreidimensionale Gebiete), die unterschiedliche Auflagen bzw. Erfordernisse und Betreuung seitens der Luftraumüberwachung haben.

	Freigabe	Funk	IFR / VFR	Flugsicht
C	Erforderlich	Ja	Staffelung	5 / 8 km
D	Erforderlich	Ja	Verkehrsinfo / Trennung	5/8 km
E	Nein	Nein	FIS	5 / 8 km
G	Nein	Nein	FIS	1,5/5/8 km

Damit sind für Luftraumklassen vorgegeben:

- Voraussetzungen für Einflug
- Verhaltensweise im Luftraum und
- weiche Flugverkehrsdienste dort erwartet werden können

Der Zweck hinter den Luftraumklassen ist die weltweite Vereinheitlichung der Luftraumstruktur.

LUFTRAUMKLASSEN IN ÖSTERREICH

Die Höhenangaben sind in Flightlevel (FL) angegeben, FL * 100 ergibt die Höhe in Fuß.

Derzeit sind die Klassen C, D, E, G in Verwendung, die grundsätzliche Staffelung geht nach Höhen:

Luftraum über FL 195: alle Klasse C

Zwischen FL 125 und FL 95: Meist Klasse D

Von der Untergrenze des kontrollierten Luftraums

bis FL 125: Meist Klasse E

Kontrollzonen: Alle Klasse D

SRA: Klasse D und/oder Klasse C

Ausnahmebereiche: Wenn eine militärische Flugleitung im Dienst ist, dann ist der Luftraum Klasse D, sonst Klasse des umgebenden Luftraums.

ANMERKUNG DER REDAKTION: **GS**

Damit wir alle auch weiterhin unsere Hobby oder unseren Beruf Ballonfahren so frei ausüben dürfen, ersuche wir euch alle:

- ✓ in kontrollierten Lufträumen immer die Funkverbindung mit den Kontrollstellen aufzunehmen (sich zu melden)
- ✓ und den Transponder einzusetzen, wenn vorhanden (- kann man kaufen!).

Wir wollen uns unsere "Freiräume" nicht durch einige laxer, bequeme oder säumige Piloten verkleinern lassen, die durch Ihr konstantes Nicht - Melden in kontrollierten Lufträumen die Controller verärgern, gefährliche Situationen hervorrufen, und uns mit diesem Verhalten dauerhaft schaden könnten. Denn die Behörde wird die "freien" Lufträume bei dauerhafter Missachtung der Gesetze dann immer weiter einschränken.

Ohne Freigabe und ohne Meldung in kontrollierten Lufträumen kann im Extremfall zu einem Zusammenstoß mit einem Flugzeug führen - also bedenkt bitte auch die mögliche Fremd- und Eigengefährdung dabei.

AKTUELLES AUS PER FORSCHUNG:

ÜBER ALLEN WOLKEN

Am 11. März 2001 wurde im australischen Alice Springs erfolgreich ein Stratosphärenballon der NASA gestartet. Bei dem Ballon handelt es sich um einen Forschungsballon für ein Projekt, bei dem ein Ballon über eine längere Zeit von bis zu 100 Tagen durch die Stratosphäre schweben und verschiedene Messwerte erkunden soll. Die angestrebte Fahrhöhe des Ballons sind ca. 30 bis 35 km. Bei einer Nutzlast von ca. 1.500 kg beträgt dabei das Volumen des Ballons in Prallhöhe mehr als 700.000 M³, was einem Durchmesser von 128 Metern und einer Höhe von 78 Metern des kürbisartigen Ballons entspricht.

Detailinformationen zu dem Projekt mit Live Tracking Informationen sind auf der eigenen ULDB - NASA's Ultra Long Duration Balloon Project Homepage zu finden:

www.wff.nasa.gov/~uldb/index.html

Während der Arbeit am Balloninfo ist der Stratosphärenballon schon gelandet, das Projekt wurde abgebrochen, weil sich der Ballon nicht wie geplant stabilisierte. Trotzdem wurden wichtige Erkenntnisse erzielt und die Mission als Erfolg gefeiert.

Rechtlicher Hintergrund zu Halon-Feuerlöscher

VERWENDUNG VON HALON-FEUERLÖSCHERN

SCHRITTWEISES AUSFÜR OZONSCHICHTSCHÄDIGENDE HALONE IN ÖSTERREICH Restbestände sind im Landwirtschafts- und Umweltministerium zu melden

Wien (Bmfw, 21.6.2000) Die Verwendung von Halonen neigt sich in Österreich ihrem Ende zu. Seit Jahresbeginn (2000) ist auch das Befüllen von Feuerlöschern und Löschanlagen mit dem ozonschichtschädigenden Gas verboten. Halonbestände mussten bis spätestens 30. Juni 2000 im Umweltministerium gemeldet werden und können zu einer "Halonbank" gebracht werden, die das Ministerium in Weis eingerichtet hat. Damit ist ein rechtlich sauberes und umweltgerechtes Management der "Ozonkiller" gesichert. Dies teilte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit.

Halone sind zu einem Viertel für den Abbau der Ozonschicht verantwortlich, obwohl ihre Emissionen mengenmäßig nur zwei Prozent aller ozonschichtschädigenden Emissionen ausmachen. Ihr Potenzial zum Abbau der Ozonschicht übertrifft beispielsweise jenes der FCKW, die früher in Kühlschränken eingesetzt wurden, um das Drei- bis Zehnfache.

Halone wurden fast ausschließlich als Feuerlöschmittel eingesetzt.

Der schrittweise Ausstieg aus der Verwendung wurde in Österreich schon 1990 in die Wege geleitet, als Herstellung und Verwendung grundsätzlich verboten wurde. Nur wenige Ausnahmeverwendungen blieben befristet möglich. Erhebungen des Umweltministeriums zufolge sind in Österreich noch etwa 90 Tonnen Halone im Einsatz, meist als Bestandteil von Löschanlagen in größeren Gebäuden.

Das österreichische Rücknahmemodell hat europaweite Vorbildwirkung. Die Halonbank kann kostenlos in Anspruch genommen werden und dient als zentrale Sammel-, Lager und Verwaltungsstelle für diese chemische Substanz. Für Verwendungszwecke, zu denen es nach derzeitigem Stand der Technik noch keine Alternativen gibt, können Bestände ebenfalls aus der Halonbank entnommen werden. Das sind einige Anwendungen in der Petrochemie, in Flugzeugen und auf dem militärischen Sektor. Damit ist sichergestellt, dass alle Restbestände in Österreich von einer zentralen Stelle erfasst werden können. Der Standort der Halonbank wurde in der Heeresversorgungsanstalt in der Welser Hessen-Kaserne eingerichtet.

*Die SCHÖNste
Art zu fahren*

A-4600 Weis, Flugplatzstraße 1
Telefon: 0 72 42 / 43 2 20
Telefax: 0 72 42 / 42 9 37
e-mail: office@schoenballon.at
internet: www.schoenballon.at



Erzeugung • Service • Pilotenausbildung • Passagierfahrten

Für Unternehmen bringt die Überstellung ihrer Bestände in die Halonbank mehrere Vorteile: Sie sparen sich die Kosten für die Entsorgung als gefährlicher Abfall, außerdem wird die Umstellung der alten Löschanlagen finanziell gefördert. Bedingung ist, dass diese Umstellung bis 30. Juni 2001 abgeschlossen sein muss und dass halonfreie Substanzen verwendet werden, die keine Treibhausgasemissionen verursachen. Die entsprechende EU-Verordnung sieht den Abbau von Anlagen und die Entsorgung von Feuerlöschern bis Ende 2003 vor.

Meldungen von Halonbeständen waren bis 30. Juni 2000 bei folgender Adresse abzugeben: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung 1/2/U, Dr. Paul Krajnik, Stubenbastei 5, 1010 Wien. Anzugeben sind Art, Menge und Verwendungszweck. Unter dieser Adresse sind auch Informationen über die Inanspruchnahme der Halonbank erhältlich. Ansuchen auf Förderung der Anlagenumstellung nimmt die österreichische Kommunalkredit AG entgegen (Türkenstraße 9, 1092 Wien).

Kritische Verwendungszwecke definiert:

Halon 1301: u.a. Mannschaftsräume etc für Luftfahrzeuge

Militärische Land- Wasserfahrzeuge, etc Halon 1211 u.a. an Bord von Luftfahrzeugen in installierten Handfeuerlöschern

Quelle: Homepage BM Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

PS: Einige Details zu diesem Thema sind noch in Abklärung, wir wollten euch zuerst mal den gesetzlichen Hintergrund darstellen. Ein Punkt in der Diskussion war, ob Ballone unter den Begriff "Aircraft" fallen (ja), ein weiterer Punkt war, ob Halonlöschanlagen nur dann in Luftfahrzeugen erlaubt sind, wenn es in den Bauvorschriften verlangt wird (ja nach derzeitigem Wissensstand).

AEROCLUB APRESSEN

GS

Habt ihr vielleicht zwei Exemplare vom Ballon-Info zugleich bekommen ? - dann liegt das wahrscheinlich an einer falschen bzw. doppelten Adresse in unserer Kartei. Habt Ihr vielleicht noch beim Aero-club noch eine alte Adresse gespeichert und nicht korrigiert ?

Bitte helft uns und dem Österreichischen Aero-Club, den Adressstamm aktuell zu halten und teilt uns bitte die korrekte Anschrift mit.

Herzlichen Dank, die Redaktion

RECHTLICHE INFORMATIONEN:

GESETZE, VERORDNUNGEN, ER- LÄSSE, LUFTTÜCHTIGKEITS- ANWEISUNGEN **GS/HP**

Aufstellung relevanter Bundesgesetzblätter und derzeit gültiger LTA's:

Bundesgesetzblatt (Jahrgang 1998, Teil III, 5. November 1998): 171. Multilaterale Vereinbarung M74 nach Rn. 2010 des ADR über die Beförderung von ortsbeweglichen Gasdruckbehältern, die für den Gebrauch als Treibstoffbehälter für Heißluftballons bestimmt sind.

(Begriffserklärung: ADR ist das europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße] - dementsprechendes Beförderungspapier siehe Balloninfo 3 oder bei Gasfirmen wie AGA oder Linde)

Bundesgesetzblatt 77 Jahrgang 2000, vom 3.3.2000
Verordnung: Halonbankverordnung Halonbankverordnung
siehe Artikel auf voriger Seite

Lufttüchtigkeitshinweis Nummer 3A veröffentlicht
ÖNFL I-B 81/84 vom 13.11 .84: Bordapotheken

Lufttüchtigkeitshinweis Nummer 13 veröffentlicht in
den ÖNFL I-B 20/93 vom 31.3.93: Überholungszeiträume von Luftfahrzeugen im Zulassungspflichtigem Luftfahrtgerät

Lufttüchtigkeitshinweis Nummer 20 veröffentlicht
ÖNFL I-B 15 / 98 vom 20.2.98: Erweiterung des Frequenzbereiches im Flugfunkband.

Lufttüchtigkeitshinweis Nummer 24 veröffentlicht
ÖNFL I-B 32/99 vom 30.4.99: Instandhaltung und periodische Nachprüfungen von Freiballonen.

Entwurf zu Lufttüchtigkeitshinweis Nummer 24 vom
5. Jänner 2000: Instandhaltung und periodische Nachprüfungen von Freiballonen. Ing. Josef Huber (tritt demnächst in Kraft !)

Lufttüchtigkeitsanweisung Nummer 91 veröffentlicht
ÖNFL I-B 54/97 vom 2.6.97: Gurtbänder und textile Flächengebilde an Luftfahrzeugen und Luftfahrtgeräten aus synthetischem Werkstoffen.

Lufttüchtigkeitsanweisung Nummer 46 veröffentlicht
ÖNFL I-B 57/83 vom 13.9.83 Schläuche und Schlauchleitungen mit Elastomeren.

Service Bulletins von den Ballonherstellern



ERSTER & EINZIGER IN ÖSTERREICH ZUGLASSELASSENER ISTANDHALTUNGSBETRIEB FÜR HEISSLUFTBALLONE (OZB-NR.: 1-41)

PERIODISCHE NACHPRÜFUNG. NACH ZEITABLAUF
100 STD. BZW. JAHRESKONTROLLEN
REPARATUR ALLER GÄNGIGEN MARKEN
VERTRIEB VON FUNK- & NAVIGATIONSANLAGEN
HERSTELLUNG VON INSTRUMENTENSYSTEMEN
REICHHALTIGES ERSATZTEILLAGER

VERTRIEB VON CAMERON Produkten

NEUE HOMEPARME MIT INTERESSANTEN INFOS!
INTERNET:WWW.BALLONSERVICE.COM
E-MAIL:OFFICE@BALLONSERVICE.COM

TEL.: 02236/474 35 FAX.: 02236/864 535 MOBIL: 0676/322 55 66

Lufttüchtigkeitsanweisung Nummer 37b veröffentlicht ONFL I-B 36/84 vom 7.7.84: Bordinstrumente.

Lufttüchtigkeitsanweisung Nummer 36 veröffentlicht ÖNFL vom 7.7.74: Abweichung (Toleranzen) von Wartungsintervallen bei Luftfahrzeugen.

Airworthiness Directive (AD) GSAC 2000-374(A) vom 20.9.2000 an alle Hersteller aller Ballone bezüglich Beschichtungen (polyurethane "TONIX" treatment).

Bei Nachprüfungen sind in Frankreich kürzlich zwei Heißluftballone aufgefallen, die unzulässigerweise mit dem Imprägniermittel "TONIX" zur Verbesserung der Luftundurchlässigkeit behandelt wurden. Leider hat dieses Mittel die unangenehme Eigenschaft, daß die Brennbarkeit des Stoffes stark zunimmt. Da eine solche Behandlung bei keinem der bekannten Heißluftballonmuster zugelassen ist und auch eine große Gefahr für die Insassen und die Allgemeinheit zu befürchten ist, hat die französische Luftfahrtverwaltung diese Ballone aus dem Verkehr gezogen. Die französische Lufttüchtigkeitsanweisung hierzu wurde natürlich auch den anderen Luftfahrtverwaltungen in Europa zugeleitet.

Diese Aufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Kleingedrucktes sind Anmerkungen der Redaktion. Wir werden versuchen, die detaillierten Texte auf einer neuen Homepage zu veröffentlichen.

SERVICE-BULLETIN

HP

Service Bulletin SB 10 der Firma Cameron Balloons, die die Firma Sky Balloons International Ltd. übernommen hat. ("Airworthiness Directive (AD)" von der englischen CAA unter der Nr. 003-05-2000)

Bei den Sky-Brennern vom Typ Mk1 und Mk2 (Mistral) der Seriennummern 001 bis 098 und 100 bis 101 müssen die Ventilstößel des Haupt-, Flüster- und Pilotflammenventils ausgetauscht werden.

Diese Arbeiten sind innerhalb der nächsten 20 Betriebsstunden bzw. innerhalb von 12 Monaten (je nachdem welcher Zeitpunkt als erstes zutrifft) durchzuführen. Die Arbeiten sind in einem Luftfahrt-technischen Betrieb durchzuführen und im Bordbuch zu bestätigen.

Grund für dies Änderung ist eine festgestellte konstruktive Schwachstelle der alten Stößel. Bei unsachgemäßer Beanspruchung des Brenners kann es zum Bruch des Stößels und damit zum unkontrollierten Austritt von Flüssiggas kommen.

[Quelle: Cameron Website]

Schongebiete mit dem Ballon vermeiden

AKTUELLE SICHERHEITS- UND TECHNIKMELPUNGEN PROBLEME MIT AUTOGAS

Autogas besteht aus einem Propan/ Butan Gemisch, wobei der Butan-Anteil von bis zu 40 Prozent betragen kann. Dieser Anteil ist deutlich über dem in den entsprechenden Handbüchern der Ballonhersteller erlaubten Butananteil. Normalerweise nutzen wir Ballonfahrer ein "Gemisch Propan" nach DIN 51622. Dieses Gemisch besteht aus mindestens 95 Prozent Masseanteilen Propan (+Propen), maximal 50 mg/kg flüssigem Schwefel und einem nicht nachweisbaren Anteil an Wasser.

Propan hat eine Siedetemperatur von -42° Celsius. Bei 20° Celsius hat Propan einen Dampfdruck von ca. 8 bar, bei 10° Celsius ca. 6,5 bar und bei 0° Celsius immer noch 4,5 bar.

SENSIBLE GEBIETE SCHONEN

AUFRUF ZUR MITARBEIT

HP

Wir haben ein neues Projekt für Österreich: jeder Ballonfahrer kennt in seiner Umgebung ein paar sensible Landschaftsteile, wo er aus Erfahrung eher einen Bogen macht, höher darüber hinwegfährt, oder Starten und Landen vermeidet. Das sind beispielsweise Zonen, die besonderen (Natur-)Schutz genießen, oder auch Wiesen / Koppeln oder ähnliche Landschaftsteile, deren Nutzung (Tierbestand) durch den Brennerlärm gestört werden würde.

Um uns gegenseitig über diese schützenswerte Zonen oder auch über Problemgebiete zu informieren, wollen wir hier in der Balloninfo aufrufen, uns diese Daten zuzusenden.



Der Dampfdruck des oben beschriebenen Autogases, mit einem Butan-Anteil von ca. 40 Prozent, liegt bei den jeweiligen Temperaturen aber erheblich niedriger. So dürfte der Dampfdruck dieser "Mitur" bei 10° Celsius nur noch 4,5 bar und bei 0° Celsius sogar nur 3 bar betragen. Die Brennerleistung nimmt hierdurch signifikant ab.

[Quelle: DFSV Webseite]

Der Plan dabei: eine Österreichkarte für alle Ballonfahrer, veröffentlicht und aktualisiert übers Internet, damit wir so Rücksicht nehmen können und uns auch in "fremden" Gebieten fairer zu verhalten wissen.

Wir sammeln also die Koordinaten, die Ausdehnung, sowie einer kurze Beschreibung von solchen Gebieten: Bitte an die Redaktionsadresse mit dem Stichwort "Schongebiet" senden, auch per Email an BallonInfo@lion.cc

Rechtliches:

Anfang März fand ein Seminar für Ballonfahrer in Hofkirchen statt. Hauptthema war der aktuelle Stand im Luftfahrtrecht und gewünschte oder geplante Adaptierungen.

Vortragende waren Dr. Herwig Bauer und Ing. Josef Huber von der AustroControl.

Um auch Euch diese Thematik näher zu bringen, wollen wir in der Balloninfo rechtliche Grundlagen auffrischen und Euch über Änderungen am dem Laufenden halten.

ZLLV - NACHPRÜFUNGEN

ING. JOSEF HUBER
NIKI BINDER

ZUSAMMENFASSUNG DES VORTRAGS IN HOFKIRCHEN VON ING. HUBER BETREFFEND INSTANDHALTUNG UND NACHPRÜFUNG AN BALLONEN:

Allgemeines:

In weiterer Folge ist mit "Nachprüfung" gemeint: ZLLV §40 Abs.1 Pkt.4 periodische Nachprüfung, (d.h.) 24 Monate nach der letzten Nachprüfung bzw. 3 Monate vor oder nach dem Referenztermin auf der Nachprüfungsbescheinigung.

Das Referenzdatum bleibt auch bestehen, wenn die Nachprüfung bis 6 Monate nach dem Terminablauf erfolgt. Es ändert sich nur, wenn der Halter bei Terminablauf freiwillig die Papiere beim Aeroclub hinterlegt, den Ballon sozusagen vorübergehend stilllegt (Reparatur, usw.)

Da in Zukunft Instandhaltung wie auch Nachprüfungen von mehreren Personen /Betrieben /Organisationen durchgeführt werden können/dürfen, ist für einen Prüfer vor allem die Nachverfolgbarkeit von gesetzlich bzw. vom Hersteller vorgeschriebenen Instandhaltungen/Kontrollen wesentlich.

Die Nachprüfung ist eigentlich nur als Kontrollinstrument vorgesehen und soll die ordnungsgemäße Instandhaltung und den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit nur überprüfen und nicht wie oft fälschlich angenommen erst herstellen.

Bevor die Nachprüfung erfolgen kann, sind folgende Voraussetzungen halterseitig erforderlich:

- Eintragungsschein
- Lufttüchtigkeitszeugnis
- Verwendungsbescheinigung
- Letzte Nachprüfungsbescheinigung Gültige Versicherung **siehe *1**
- Bordbuch
- Fernmeldebehörl. Betriebsbewilligung ***2**
- Lebenslauf Akt (kurz: "L-Akt") **siehe *3**
- Betriebs-/Wartungshandbuch (Flight/Maintenancemanual) **siehe *4**
- Antrag auf periodische Nachprüfung ZLLV §40 Abs.1 Pkt.4 **siehe *5**

***1** Wesentlich ist das maximal mögliche Gesamtgewicht, zu finden im Betriebshandbuch.

- Haftpflicht: (Minimum, alle Beträge in ATS)
- Bis 750 kg MTOW 1 7 Millionen ATS
- Bis 1200 kg MTOW 40 Millionen ATS
- Bis 2000 kg MTOW 60 Millionen ATS
- Fluggast-Haftpflicht: 3 Millionen ATS für gewerblich zugelassene Ballone pro Passagier 5 Millionen ATS
- Fluggast-Tod/Erwerbsunfall: 550.000 ATS
- Verlust/Beschädigung von Gegenständen: 25.000,- ATS
- Flugunfall-Untersuchung: 100.000,-ATS

MTOW = Maximum Take-Off weight, also die maximale (zugelassene) Abflugmasse.

Wesentlich:Es muss auf der Polizze bzw. auf dem Versicherungsnachweis ersichtlich sein, dass für einen Versicherungsfall Österreichisches Recht anzuwenden ist.

***2** soweit in der Verwendungsbescheinigung "Flüge mit Luftfunkstelle" eingetragen ist

***3** Der Lebens-Akt ("L-Akt") nach ZLLV '99 § 56/57 hat Nachweise/Unterlagen der bisher durchgeführten Nachprüfungen, Beanstandungslisten, Behebungen, Instandhaltungen und deren Nachweise zu enthalten. Ebenso muss entweder im Lebens-Akt oder im Bordbuch eine Komponentenliste vorhanden sein (Korb, Brenner, Tanks, etc. mit Seriennummern). Das Bordbuch mit Fahrten/ Betriebsstunden ist Teil des Lebens-Aktes.

Aufzeichnungen müssen nicht doppelt geführt werden. (z.B. Komponentenliste im Lebens-Akt oder Bordbuch)

***4** Falls Komponenten unterschiedlicher Hersteller verwendet werden, muss für alle vorhandenen Komponenten die entsprechenden Betriebsbücher (Teile) vorhanden sein. Sollte der Halter aufgrund seiner Ausbildung/ Eignung und der Zulas-

Balloninstandhaltungen und Nachprüfungen

sung seines Ballons (nicht für Zivilluftfahrerausbildung und gewerbliche Personenbeförderung) auch selbst Instandhaltungsarbeiten an seinem LFZ durchführen, so ist nachzuweisen, dass dabei die letztgültigen Instandhaltungsunterlagen (Maintenance manuals) verwendet wurden.

***5** Der Antrag hat vom Halter zeitgerecht bei einer dafür autorisierten Stelle eingebracht zu werden. Damit ist gemeint vor Terminablauf! Ab 3 Monate nach Terminablauf ist die Verwendung des Ballons unzulässig

Die Nachprüfung:

Die vorangegangenen (bürokratischen) Punkte werden überprüft, danach erfolgt die technische (praktische) Kontrolle am Luftfahrzeug ZLLV' 99 §40 Abs.3.

Was wird noch kontrolliert:

- o auf Ballone zutreffende LTA's und LTH's (ersichtlich im Nachrichtenblatt oder www.ballonservice.com)
- o evtl. Servicebulletines von Herstellern (z.B. Überdruckventiltausch nach 10 Jahren Cameron/T&C-Tanks)
- o Auflagen für gewerbliche Unternehmen (z.B. 2 kg Feuerlöscher)
- o Flüssiggastanks betreffende ADR Bestimmungen (z.B. 25 mm Schutzhülle um Tanks)

Falls erforderlich, wird eine Beanstandungsliste mit Erfüllungsfristen erstellt.

Beinhaltet die Beanstandungsliste Beanstandungen, die die Lufttüchtigkeit nicht unmittelbar gefährden, so wird eine Nachprüfungsbescheinigung sofort ausgestellt und dem Halter übermittelt.

Beinhaltet die Beanstandungsliste Beanstandungen, die die Lufttüchtigkeit gefährden könnten, so wird die Nachprüfungsbescheinigung erst bei Nachweis der Behebung dieser Beanstandung(en) übermittelt.

Achtung:

- Der Halter oder Verfügungsberechtigte ist dazu verpflichtet, die Durchführung der eventuellen Beanstandungen: zeitgerecht zu beheben
- die zeitgerechte Behebung der prüfenden Person/Organisation mitzuteilen (z.B. Fax der BA-Liste mit abgezeichneten BA-Punkten)

- jegliche Behebungen wie alle Instandhaltungsarbeiten zu dokumentieren/archivieren

Wird festgestellt, dass wesentliche Instandhaltungen oder periodische Kontrollen nicht durchgeführt wurden, diese nicht nachgewiesen werden können, oder von *dafür nicht berechtigten Personen / Betrieben** erfolgten, hat der Prüfer dies der übergeordneten Behörde zu melden, die dann lt. ZLLV' 99 §3 Abs. 4 die Entziehung der Zulassung erwirken kann (*mehrere Fälle zur Zeit bereits im Laufen*).

Detailerklärung "berechtigte Betriebe" sind:

Bei Ballonen mit der Verwendungsart "Zivilluftfahrerausbildung" & "gewerbliche Verwendung" nur zugelassenen Instandhaltungsbetriebe, die diese Marke (Cameron, T&C, Kubicek, etc.) auch instandhalten dürfen.

Ausländische Betriebe müssen seitens der OZB extra bestätigt/zugelassen werden, auch wenn sie eine ausländische Zulassung besitzen (ausgenommen JAR 145 Betriebe).

Herstellungsbetriebe sind nicht automatisch Instandhaltungsbetriebe! Diese benötigen eine eigene Instandhaltungsberechtigung der OZB!

- Ebenso ist der Prüfer verpflichtet bei Nichtbeachtung der Fristen in der Beanstandungsliste die übergeordnete Behörde zu informieren (ZLLV 99 § 45), was wiederum bis zur Entziehung des LTZ durch die Behörde führen kann.
- Bei unzulässiger Verwendung (nicht durchgeführter Instandhaltung, Nachprüfung, 3 Monate nach Terminablauf) besteht eine Verwaltungsübertretung, die nach dem Verwaltungsstrafgesetz zu ahnden ist.

IMPRESSUM BALLON-INFO

Herausgeber und Eigentümer:

Sektion Ballonfahrt des österreichischen AeroClubs.

Redaktionsschluss:

1. Juni, 1. August, 1. Dezember

Für den Inhalt verantwortlich:

Wolfgang Gruber (WG)

Redaktionelle Mitarbeit:

Heidrun Prosch (HP),
Gerald Stürzlinger (GS),
Niki Binder, Ing. Josef Huber

Redaktionsadresse:

BSL Wolfgang Gruber,

BallonInfo@lion.cc

Postfach 200, 5013 Salzburg

Liste der österreichischen Rekorde / Vorschlag Ticket

NATIONALE REKORDE IM BALLONFAHREN AB 1983

STRECKENREKORDE: Stand: Februar 2001

Klasse	Distanz	Pilot	Aufgestellt
AA-6	1.832,00 km	Josef Starkbaum	4.- 7.10.1993
AA-7	1.110,90 km	Josef Starkbaum	23.- 25.10.1988
AM-1	37,993 km	Günter Schabus	13.10.1994
AX-1	2,830 km	Günter Schabus	11.2.1995
AX-8	369,600 km	Josef Scherzer	7.2.2000
AX-9	423,126 km	Gerald Stürzlinger	23.1.1995
AX-10 bis AX-15	298,950 km	Günter Schabus	1.2.1995

HÖHENREKORDE: Stand: März 2001

Klasse	Höhe	Pilot	Aufgestellt am
AM-1	5.904 m	Günter Schabus	13.10.1994
AX-1	2.289 m	Günter Schabus	28.2.1995
AX-6	12.326 m NN	Josef Starkbaum	12.6.1996
AX-7	14.058 m NN	Josef Starkbaum	8.7.1995
AX-8	15.011 m NN	Josef Starkbaum	21.7.1998

DAUERREKORDE: Stand: März 2001

Klasse	Zeit	Pilot	Aufgestellt am
AA-6	59h 33m	Josef Starkbaum	4.- 7.10.199
AA-7	41h 8m 52s	Josef Starkbaum	23.- 25.10.1988
AM-1	1h 52m 5s	Günter Schabus	13.10.1994
AX-1	2h 50m 39s	Günter Schabus	11.2.1995
AX-10 bis AX-15	6h 21m	Günter Schabus	1.2.1995

Quelle: Österreichischer AeroClub

IMPRESSUM BALLON-INFO [FORTSETZUNG]

Eigenvervielfältigung:
Wieder hat unser Sponsor RZL Software die ganzen Papier- und Kopierkosten übernommen
Herzlichen Dank !



Ballon-Info ist eine Informationsbroschüre der Sektion Balionfahrt im österreichischen AeroClub, die ausschließlich an deren Mitglieder ausgegeben wird.

Service des Clubs:

TICKET TO RIPE BEFÖRDERUGSVERTRAG

HP

Hinweise auf die Beförderungsbedingungen sind sowohl für Unternehmen als auch für Selbstkostensatzfahrer von Bedeutung. Wir haben mit fachkundiger rechtlicher Unterstützung einen solchen Beförderungsvertrag entworfen.

Bei uns Ballonfahrern wird im allgemeinen Pilot, Halter und Beförderer eine Person sein oder neben dem Piloten als Halter und eventuell als Beförderer ein Verein oder ein Unternehmen in Frage kommen. Das bedeutet, dass ein Passagier die Haftung des Piloten nicht nur als Frachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens, sondern auch als Halter und Beförderer im Sinne des LFG in Anspruch nehmen kann.

Bei leichter Fahrlässigkeit (also ein Fehler, der auch einem sorgfältigen Piloten einmal unterlaufen kann) müsste die Begrenzung gemäß dem Entwurf des Tickets ausreichend sein. Sobald grobe Fahrlässigkeit festgestellt wird, kann man davon ausgehen, dass jede Haftungsbegrenzung hinfällig wird.

Auch bei unentgeltlicher Beförderung wird von einem Vorliegen eines Beförderungsvertrages und damit von einer Beweislastumkehr ausgegangen. In einem konkreten Fall kamen bei einem Rundflug (ein Hochzeitsgeschenk des Piloten) sowohl Pilot als auch Passagier ums Leben. Die Absturzursache konnte nicht geklärt werden. Der Entlastungsbeweis konnte somit nicht erbracht werden, sodass der Erbe des getöteten Passagiers mit seiner Klage gegen die Erben des Piloten Erfolg hatte.

Weiter geht's auf der Seite 12 mit Anmerkungen und einem Musterticket / Beförderungsvertrag.

RESSORT Sicherheit:

TIPS AUS DER PRAXIS - GUT, WENN EIN ANDERER DIE ERFAHRUNG GEMACHT HAT. Gs

Wolfgang Stöffelmayr aus Andorf war so nett, seine Erfahrung mit uns teilen:

Liebe Ballonsportfreunde!

Wir kennen alle diese Situation: ein herrlicher Sommertag, leicht labile Luftschichtung, mögliche Gefahren: *Gewitter*.

Vor dieser Situation stand ich im vergangenen Sommer. Im Westen ca. 60 km entfernt ein CB. (Die anderen weit weg im Gebirge).

Ein Anruf bei Met: der besagte CB *"ist im Zusammenfallen"* Ansonsten keine Gefahren.

Vor dem Start hatte der CB seine Bedrohlichkeit bereits verloren, ein neuerlicher Anruf bei MET bestätigte meine Beobachtung. Anschließend folgte ein ruhige schöne Ballonfahrt. Den zusammenfallenden CB behielt ich trotzdem immer im Auge. Kurz vor der Landung war der Wind so schwach, dass ich mit viel Geduld eine Baumschule überqueren musste. Meine Position: ca. 55 m über Grund. Die Landewiese ca. 50 m entfernt. Der CB war immer noch zu sehen, aber schon viel kleiner.

Da meldet der Verfolger: jetzt hat sich der Wind gedreht. Und fast im selben Augenblick hörte ich einen Knall, wie von einer Peitsche. Mein Blick nach oben zeigte, dass ich jetzt mit einer Banane unterwegs war. Also heizen, was das Zeug hält. Und dann ging's ab in die Gegenrichtung mit 65 km/h. (Der "harmlose" CB hat ausgeblasen).

Erste Entscheidung: oben bleiben, bei diesem Gelände ist ein Landen unmöglich. Ich bin etwas höher gestiegen, da erstens kein Gewitter zu erwarten war, zweites auf Grund der Böen die Sicherheit größer ist. Eine Interessante Beobachtung: die berühmte Böenwalze war von oben gut zu sehen, d.h. die Bäume vor dem Ballon bewegten sich wie wild. Dann wurde es ruhiger.

Nach ca. 3 Minuten kam die zweite - nicht mehr so heftige Böenwalze. An ein Landen war vom Gelände her nicht zu denken. Nach der dritten Böenwalze habe ich eine riesenlange Wiese auf mich zukommen sehen und bin mit 35 bis 40 km/h gelandet. Gott sei Dank ohne Blessuren und Beschädigungen.

Ich bin sicher, dass viele unter uns solche oder ähnliche Situationen bereits erlebt und meisterhaft gehandhabt haben. Daher: es ist keine besondere Erwähnung wert. Aber, für all jene Freunde, die

vielleicht noch weniger Erfahrung haben, hier meine daraus gewonnen Erkenntnis.

1. Hätte ich damals nicht schon über viel Erfahrung verfügt, wäre es für mich sehr gefährlich geworden.
2. Gewitter, die wieder zusammenfallen, sind genauso ernst zu nehmen und stellen für uns Ballonfahrer eine große Gefahr dar. Die MET Leute können schwer abschätzen, wie oder ob überhaupt ein CB so extrem ausbläst.
3. Lande immer mit genügend Gasreserven!!! (hätte ich in dieser Situation zu wenig Gas gehabt - ich war ja unmittelbar - ca. 2 Minuten!! - vor der Landung - lieber nicht ausdenken.

Ich wünsche Euch, dass Ihr Euch solche Situationen erspart und wünsche Euch ein frohes Glück ab - Gut Land

Euer Wolfgang Stöffelmayr, vulgo Mozart

WETTBEWERB / SPORT GS

RANGALISTE HEISLUFT STAND 4/2001

Rang	Name	Ranglistenpunkte	Eingereichte / verwertete Ergebnisse.
1.	Johann Almer	689,91	7 5 (streich 2)
2.	Helmut Pöttler	674,27	9 6 (streich 3)
3.	Josef Scherzer	665,19	8 6 (streich 2)
4.	Wolfgang Vorauer	665,10	7 5 (streich 2)
5.	Gerald Stürzlinger	643,20	12 8 (streich 4)
6.	Erwin Abel	609,43	7 5 (streich 2)
7.	Alois Tanzer	584,44	6 5 (streich 1)
8.	Nikolaus Binder	578,86	5 100%
9.	Ernst Pollmann	565,26	7 5 (streich 2)
10.	Günter Höfler	526,66	4 90%
11.	Gerhard Rottinger	520,54	5 100%
12.	Norbert Werner	520,37	4 90%
13.	Helmut Fleck jun.	499,15	3 80%
14.	Franz Darnhofer	478,12	5 100%
15.	Wolfgang Michl	450,80	2 70%
16.	Richard Mayerhofer	447,25	4 90%
17.	Wolfgang Jenicek	441,57	5 100%
18.	Michaela Freyer	405,56	3 80%
19.	Peter Höfler	395,05	5 100%
20.	Karl Mann	393,53	3 80%
21.	Helmut Fleck sen.	376,78	3 80%
22.	Franz Auinger	370,80	3 80%
23.	Hannes Summerer	363,30	2 70%
24.	Günter Freyer	335,05	2 70%
25.	Peter Windhaber	290,02	5 100%
26.	Gerd Skreiner	270,84	2 70%
27.	Martin Mörtinger	266,78	3 80%
28.	Egon Abwerzger	213,18	2 70%
29.	Franz Huber	208,92	2 70%

Rechts die Anzahl der eingereichten Ergebnisse, nach der neuen Regel die Anzahl der in die Berechnung einfließenden Bewerbe, bei weniger als 6 Ergebnissen der Prozentfaktor.

Maul- und Klauenseuche und die Folgen / Termine

NOTAM`S

GS

MAUL- UND KLAUENSEUCHE STOPPT BALLONFAHRTEN IN ENGLAND, BELGIEN UND HOLLAND / UND LUXEMBURG

Seit dem 22. März 2001 gilt im gesamten belgischen Luftraum (FIR) ein Start- und Landeverbot für Ballone, um eine mögliche Ausbreitung der Seuche zu vermeiden. Damit folgen die belgischen Behörden dem Fahrverbot, das in Großbritannien gleich nach dem Ausbruch der Seuche zwischen dem Britischen Ballonverband und der Regierung ausgehandelt wurde.

Aufgrund der Maul- und Klauenseuche hat auch der holländische Ballonverband die dringende Empfehlung an alle Ballonfahrer ausgesprochen, vorerst keine Ballonfahrten in Holland durchzuführen. Wer es dennoch tut, riskiert Strafmaßnahmen (wie Aberkennung von Rechten) durch den Verband.

Am 26. März reagierten die Belgischen Ballonverbände mit einer Meldung zu Veröffentlichung:

INFO TO ALL BALLOON FEDERATIONS OF THE U.K., NETHERLANDS, LUXEMBURG, GERMANY and FRANCE.

On request of the Belgian Balloon Federation and Profballoon, our C.A.A., in coordination with the Ministry of Agriculture, published the following NOTAM

B0277 / 01 : TO REDUCE THE RISK OF PROLIFERATION OF THE FOOT AND MOUTH DISEASE, THE TAKE-OFF AND LANDING OF HOT AIR BALLOONS IS FORBIDDEN IN THE BELGIAN F.I.R. FROM GND to FL 195 FROM 22 MAR 14:47 UNTIL 29 MAR 14:00 EST.

This Notam was published on Thursday 22 Mar at 14:46

This complete interdiction will be reviewed each week in coordination between the federations, the C.A.A. and the M.o.A. Only hot air balloons are mentioned in this first edition, but will be amended for all manned free balloon flights in the eventual next edition. May we ask you to pass on this message to your members.

BOB BERBEN - President Profballoon
PHILIPPE DE COCK - President B.B.F.

In allen drei Ländern (Belgien, England und Holland) haben die Ballonverbände diese Maßnahmen ergriffen, um nicht auf ein Verbot

seitens der Regierung zu warten, das eventuell nicht mehr von den Verbänden beeinflusst werden könnte.

Quelle:DFSV-Webseite

Auch aus Luxemburg erreichte uns gerade vor dem Druck eine ähnliche Meldung: Die Veranstalter der Mobilux-Trophy haben gemeinsam mit den Sponsoren und Beratern beschlossen, die diesjährige Veranstaltung wegen den Unsicherheiten und Bedenken bezüglich der Maul- und Klauenseuche abzusagen.

Hoffen wir das Beste, dass diese Seuche bald eingedämmt werden kann.

TERMINE

VON OFFENEN WETTBEWERBEN IN ÖSTERREICH & UMGEBUNG

Wir haben unten eine kleine Auswahl von Veranstaltungen abgedruckt, weitere internationale Termine und Zusatzinformationen sind auf Anfrage erhältlich, bitte einfach eine Nachricht an

Ballon_Termine@lion.cc senden.

27. April - 1. Mai Hofkirchen, **steirische Landesmeisterschaft**. Veranstalter Ballonsportklub Hofkirchen, Kontakt über Adi Thaller, Tel: 03334/2262 Fax -21, ballonhotel@ito.at
14. - 17. Juni Puch, **20. Österreichische Staatsmeisterschaft**, Veranstalter: Sportunion Aeronautica Styria, Kontakt per Telefon oder Fax an 03177/2131 (Johann Almer)
22. Juni - 1. Juli Sevilla, Spanien: **World Air Games**, u.a. mit einem Heißluftballonwettbewerb.
15. - 19. August Krems, **niederösterreichische Landesmeisterschaft**, Veranstalter USFC Krems, Kontakt Martin Mörtinger, Flugplatzstraße 2, 3500 Krems, Fax 02732 74151 oder e-mail: mm@bacher.at
23. - 26. August Chatellerault, Frankreich: **Pre Worlds**, die nächste Weltmeisterschaft im Heißluftballonfahren ist dann 2002.
31. August Warstein, Deutschland, **Coupe Gordon Bennett**
6. - 13. Oktober Hofkirchen, **Herbstballonwoche**
- 20.- 27. Oktober Puch, **Apfelmontgolfiade**

Wenn Ihr Infos über Veranstaltungen habt, bitte gleich eine e-mail an die speziell für Veranstaltungstermine eingerichtete Adresse:

Ballon_Termine@lion.cc senden !

Versicherung / Beispiel für ein Beförderungsticket

Zur Erinnerung, Eure Versicherung sollte das aber schon seit 99 inkludieren - bitte prüfen!

ERLASS DES BUNPESMINISTERS FÜR WISSENSCHAFT UND VERKEHR ÜBER DIE HÖHE PER VERSICHERUNGEN GEMÄSS § 15 DES FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGSESETZES:

Gemäß § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes, BGBl. 1 Nr. 105/1999, hat der Halter eines Luftfahrzeuges eine Haftpflichtversicherung für allfällige Untersuchungskosten abzuschließen. Die Höhe der Versicherung hat sich nach der Größe des Luftfahrzeuges zu richten, sie hat mindestens 50 000 ATS zu betragen.

Um die zu erwartenden Kosten der Unfalluntersuchungen abzudecken sind diese Versicherungen zumindest in folgender Höhe abzuschließen:

1. Fallschirme, Hänge- und Paragleiter S 50.000,-
2. Segelflugzeuge, Freiballone S 100.000,-
3. Motorsegler (§ 4 Z 1 lit. c und Z 2 lit. b - ZLLV 1999), Ultraleichtflugzeuge, motorisierte Hänge- und Paragleiter S 200.000,-
4. motorisierte Luftfahrzeuge soweit sie nicht unter Z 3 fallen bis zu einer Höchstabflugmasse von 2.000 kg, Eigenbauluftfahrzeuge, Luftschiffe

- sofern sie nicht unter Ziffer 5, 6 oder 7 fallen
- S 300.000,-
5. Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 2 t bis 5,7 t S 500.000,-
 6. Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 5,7 t bis 20 t S 1.000.000,-
 7. Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 20 t bis 35 t S 10.000.000,-
 8. Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 35 t S 20.000.000,-

Wien, am 27. September 1999

Für den Bundesminister:

SC Dr. STADLER

TICKET TO RIDE (FORTSETZUNG VON SEITE 9) HP

Anmerkungen:

Fluggastversicherung: § 164 LFG (1) unentgeltliche Flüge im Rahmen des Flugsports sind davon nicht betroffen.

§102 (4) LFG besagt, dass bei Flügen gegen Ersatz der Selbstkosten den Fluggästen eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes auszustellen ist, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist.

Anbei ein Entwurf eines Tickets für Fahrten gegen Ersatz der Selbstkosten:

Beförderungsvertrag (Beispiel /Vorschlag)

- ◆ Die Beförderung auf Grund dieses Flugtickets unterliegt dem §102 (4) LFG und dem Warschauer Abkommen
- ◆ jeder Fluggast ist gemäß §164 LFG mit einer Deckungssumme von ATS 550.000,- gegen Tod und dauernde Erwerbsunfähigkeit aus der Fluggastversicherung versichert, jedenfalls sind allfällige Ansprüche des Fluggastes gegen den Beförderer, Halter oder Piloten mit ATS 3 Millionen begrenzt.
- ◆ für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist die Haftung gemäß §156 LFG auf ATS 25.000,- beschränkt.
- ◆ die Mitnahme von gefährlichen Gütern (JAR-OPS 1.080) sowie von Waffen und Kampfmittel (JAROPS 1.065) ist verboten.
- ◆ trifft den Geschädigten ein Verschulden, so ist §1304 ABGB sinngemäß anzuwenden.
- ◆ unter Einfluß von Alkohol oder Rauschmittel stehende Personen dürfen nicht befördert werden.
- ◆ der Pilot haftet nicht für Schäden, die aus der Befolgung geltender Rechts- und Flugbestimmungen, behördlicher Vorschriften oder Anweisungen eintreten.
- ◆ die Durchführung der Flugbewegungen obliegt allein dem verantwortlichen Piloten

Name des Fluggastes:

Kennzeichen Ballon: OE-..... Datum:

Pilot:

Ersatz der Selbstkosten: ATS / EUR

Unterschrift Pilot: Unterschrift Passagier: