

CONTACT

THE SWISS BALLOONING MAGAZINE

4/2008

MITGLIED



www.sbav.ch



Mehr als zwei Jahrzehnte innovative Technologie.

SCHROEDER
fire balloons



SCHROEDER fire balloons –

Mit uns haben Sie die Nase immer vorn!

Heißluftballone und mehr „Made in Germany“

Theo SCHROEDER fire balloons GmbH · Gewerbegebiet Am Bahnhof 12 · D-54338 Schweich · Tel. +49 6502 930-4
Fax +49 6502 930-500 · mail@schroederballon.de · www.schroederballon.de



4 / 2008

27. Jahrgang / 27. année

Titelbild: Hans Haug

EDITORIAL

Seiten 4 - 5

Einladung GV SBAV 2009

Seiten 18 - 21

Sicherheitsseminar 2008

Seiten 6 - 7

Meteo Schweiz

Seiten 22 - 23

BAZL Hinweise

Seiten 8 - 11

Heissluft WM 2008

Seiten 24 - 27

Albuquerque Ballon Fiesta

Seiten 14 - 17

German Cup

Seite 28

IMPRESSUM

Herausgeber/Editeur

Schweizerischer Ballonverband SBAV/FSA,
Postfach 16, 4124 Schönenbuch/Basel
Fédération Suisse d'Aérostation FSA/SBAV,
Case postale 16, 4124 Schönenbuch
Tel. 061 481 32 22 / Fax 061 481 95 61
E-Mail: christian.horni@chhorni.ch

Redaktion

Edith Gschwendtner,
Rigistr. 20, 8340 Hinwil (verantwortlich)
Tel. 044 938 05 47 / Fax 044 938 05 49
E-Mail: tanteedith@bluewin.ch

Traductions

Ernesto Merz, Via delle Scuole 18,
6963 Pregassona (em)

Inserate / Annonces

Edith Gschwendtner, Rigistr. 20, 8340 Hinwil
Tel. 044 938 05 47 / Fax 044 938 05 49
E-Mail: tanteedith@bluewin.ch

Druck/Impression

Druckerei Sieber AG, 8340 Hinwil

Auflage/Tirage

700 Exemplare/exemplaires

Erscheint/Paraît

4 mal jährlich (März, Juni, Sept., Dez.)
4 fois par an (mars, juin, sept., déc.)

Abo-Preis/Prix abo

Fr. 50.-/Jahr + 2,4% MWST
(Ausland Fr. 55.-)
Frs. 50.-/an + 2,4 % TVA
(Etranger frs. 55.-)

Abo-Dienst/Service Abo

Adressänderungen / Changem. d'adresse

Geschäftsstelle SBAV Christian Horni
Postfach 16
4124 Schönenbuch/Basel
Tel. 061 481 32 22
Fax 061 481 95 61
E-mail: christian.horni@chhorni.ch

Präsident SBAV

Präsident FSA

Martin Messner, Rosenberg, 8714 Feldbach
Präsident FSA, Tel. 079 437 34 60

Geschäftsstelle

Christian Horni, Postfach 16,
4124 Schönenbuch/Basel
Tel. 061 481 32 22
Fax 061 481 95 61
E-mail: christian.horni@chhorni.ch

MITGLIED

MEMBRE



Editorial

EASA Sicherheitsbestrebungen

Liebe Ballonsportler-Innen

Derzeit beschäftigt uns eine Flut von sehr komplexen Vorschriften der EASA. In Abstimmung mit dem AeCs und dem BAZL haben wir uns intensiv mit dem Thema Aufsicht über Luftfahrzeuge und der Lizenzierung von Luftfahrtbesatzungen auseinander gesetzt.

Nachdem im Bereich Aufsicht in der Schweiz die EASA Regelungen umgesetzt werden, hat der SBAV die Möglichkeiten für den Aufbau einer professionellen CAMO+ Organisation für Ballone geprüft. Schon die ersten Abklärungen haben gezeigt, dass der dafür notwendige Aufwand (Kosten 50 - 80000 CHF) für uns nicht in Frage kommt und wir deshalb den Aufbau von professionellen CAMO+ Organisationen in der Schweiz unterstützen. Nachdem die Einführung der CAMO+ Prozesse auf September 2009 verschoben wurde, wird ab 2009 in der Schweiz mit Sicherheit die CAMO+ Organisation SWISSCAMO und das BAZL als Organisationen zur Prüfung der Ballone zur Verfügung stehen.

Der zweite Schwerpunkt ist das Thema der Länder übergreifenden Regelung der Berechtigung zur Führung eines Luftfahrzeuges. Auch beim künftigen RFP spielt die Sicherheit eine zentrale Rolle, nicht erst seit den zahlreichen Unfällen mit Segelflugzeugen. In Hinblick auf die Umsetzung der EASA Bestimmungen in der Schweiz, voraussichtlich ab dem Jahr 2012, empfiehlt der SBAV regelmässige medizinische Kontrollen nach Erreichen des 60. Altersjahres.

Es ist unser Bestreben einerseits, die Sicherheit im Ballonsport zu erhöhen, und andererseits einen möglichst flexiblen Betrieb zu gewährleisten.

Wir hoffen mit diesen Arbeiten der Entwicklung des Ballonsportes in der Schweiz geholfen zu haben, und ich danke allen Stellen, vornehmlich auch meinen Vorstandskollegen, die zum Gelingen beigetragen haben.

Mit immer „Guet Land“

Martin Messner



Intentionen de sécurité de l'EASA

Chères amies aérostières,
Chers amis aérostières,

Depuis un certain temps, nous sommes fortement occupés par des « inondations » de prescriptions complexes de l'EASA. En accord avec l'AeCS et l'OFAC nous nous sommes impliqués dans les problématiques concernant la surveillance des aéronefs et les licences du personnel navigant.

Après la décision de l'application des règles de l'EASA concernant la surveillance des aéronefs en Suisse, la FSA a examiné les possibilités d'une organisation professionnelle CAMO+ pour ballons. Les premières analyses ont déjà démontré que ceci n'était pas envisageable pour la FSA (coûts de CHF 50-80000) et nous avons en conséquence opté pour le soutien d'établissements CAMO+ professionnels en Suisse. Puisque l'introduction des processus de CAMO+ en Suisse a été renvoyée à septembre 2009, il est dorénavant certain que les examens de ballons seront assumés durant l'année 2009 par l'organisation SWISSCAMO et l'OFAC.

Le deuxième point capital est le thème des réglementations concernant la validité des licences entre les pays. Dans le prochain RPN, la sécurité sera de nouveau au centre des préoccupations et ceci pas seulement depuis les derniers accidents de vol à voile. Concernant l'application des règles de l'EASA en Suisse, probablement dès 2012, la FSA recommandera des contrôles médicaux réguliers à partir de la 60ème année.

Nous poursuivrons nos buts d'améliorer la sécurité dans l'aérostation tout en maintenant les applications les plus souples possibles.

Nous espérons ainsi aider le développement de notre sport en Suisse et je remercie toutes les personnes, en particulier mes collègues du comité de la FSA, qui ont participé au bon déroulement de ce projet.

Bons vols

Martin Messner

Vorsprung durch Innovation!

**CAMERON
BALLOONS**



- mehr Erfahrung im Ballonbau als jeder andere Hersteller weltweit
- alle wegweisenden Innovationen von Cameron
- bestes Preis-Leistungsverhältnis

Setzen auch Sie auf Sicherheit und Qualität und profitieren Sie von der enormen Erfahrung von CAMERON BALLOONS!



Beratung, Verkauf, Service und Unterhalt:

- Original CAMERON-Ersatzteile
- Zertifiziertes, in England geschultes Personal
- Reparatur von Hüllen, Brenner und Körben **aller Marken**
- Jahres- und 100-Stundenkontrollen
- SBAV-Prüfer, Unterhaltslizenz M-1924

SKY FUN BALLON AG
Eugen Nussbaumer
Postfach 553
CH-9430 St. Margrethen
Tel. +41 71 747 99 11
Fax +41 71 747 99 15
skyfun@nussbaumer.ch



Sicherheitsseminar 2008

Trotz Wintereinbruch in der Schweiz mit problematischen Strassenverhältnissen waren es mehr als 150 BallonfahrerInnen, die sich zum Sicherheitsseminar 2008 in Lenzburg eingefunden hatten. Ein Indiz für die Attraktivität und die Notwendigkeit von Veranstaltungen dieser Art. Sicherheit als Anliegen eines jeden Ballonfahrers. Sicherheit aber auch als Anliegen von Pro Aero und der AXA Versicherungsgruppe. Beide unterstützen das Seminar mit einem namhaften Betrag.



Interessant: Die Ausstellung

Ein halber Tag Versicherungsleatin

Wenn trotz erhöhtem Sicherheitsgedanken doch einmal etwas passieren sollte, dann...ja dann sind wir ja alle versichert. Aber sind wir auch richtig versichert, ist die Deckungssumme genügend? Welche Schäden sind durch welche Versicherung abzudecken? Welche Rechtsunsicherheiten bestehen? Zwei Referenten, Rechtsanwalt Marc Siegenthaler und Versicherungsexperte Jürg Dorninger hatten sich speziell auf diese Themen vorbereitet. Hat man schon im Strassenverkehr oder Haushalt Mühe zu verstehen, warum, was und wann durch die Versicherung gedeckt oder eben nicht gedeckt ist, so wird diese Problematik in der General Aviatik zum Alptraum. Fragen, nichts

als Fragen und nach 25 Jahren Sicherheitsseminar noch immer keine allgemein gültigen Antworten, zumal immer mehr auch das internationale Recht zum Tragen kommt.



Dagmar Hollerer, sie weiss, um was es geht



Nicht wie mit den Versicherungen verhält es sich mit der Radiotelefonie. Die Regeln sind klar definiert und sie versteht es, diese auch noch verständlich zu kommunizieren. Leider ist immer noch für viele Piloten die „Funkerei“ ein rotes Tuch oder jenseits der Hemmschwelle. Schade eigentlich, öffnet eine

korrekte Voice viele verbotene geglaubte Lufträume. Sicher funken heisst auch sicherer Ballonfahren.



EASA Vorschriften und deren Auswirkungen für die Ballon- fahrt in der Schweiz.

Martin Messner erläutert nochmals den Auftrag der EASA. Ein Auftrag, in dem sich die EASA zur gesetzgebenden Institution entwickelt hat. In der Vernehmlassung befinden sich zur Zeit unter anderem der Part M, Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Regulierung der Pilotenlizenzierungen und der Medical Zertifikation. Waren es bisher die SBAV-eigenen Prüfer, welche die Lufttüchtigkeit der Ballone feststellen durften, so gilt dies ab sofort nicht mehr. Professionelle CAMO+ Organisationen werden diese Prüfungen in Zukunft durchführen und die entsprechenden Bescheinigungen ausstellen. Es ist dringend zu empfehlen, sich frühzeitig nach den Möglichkeiten umzuschauen.

Einschneidende Änderungen sind auch bei den Pilotenlizenzen zu erwarten. Eine differenziertere Beurteilung zwischen Privat- und Berufspiloten ist zu erwarten. So ist vorgesehen, die Ballongrösse, welche Privatpiloten fahren dürfen bei 4000m³ für Heissluft und



1200m³ bei Gasballonen festzulegen und die Passagierzahl auf 3 zu beschränken. Ebenfalls soll das Medical wieder eingeführt werden.



Verhalten bei Unfällen Andre Gerber

Die eigenen Grenzen erfahren....für den Schreibenden eine schmerzliche Erfahrung, nicht wegen dem Thema, sondern wegen dem Unvermögen, den in französisch gehaltenen Vortrag zu verstehen. Die gezeigten Bilder liessen jedoch auf einen interessanten Vortrag schliessen. Aufgrund der Flugzeugtrümmer und metertiefen Löcher im Acker konnte aber ein Ballonunfall ausgeschlossen werden...



Dani Gerstgrasser Ballonmeteorologie

Die persönliche Wetterprognose ist als Grundlage für eine sichere Ballonfahrt ein zuverlässiger Wert. Dank der Vielfalt des Angebotes im Internet, im Zusammenspiel mit den örtlichen Gegebenheiten, wird jeder zum Wetterprofi. Erst recht, wenn man dazu in Zukunft, wie die Besucher des Sicherheitsseminars, die Linksammlung von Daniel Gerstgrasser zur Verfügung hat. Eindeutig ein Höhepunkt des Sicherheitsseminars 2008.

Text und Bilder: Walter Gschwendtner

Zusammenfassung: Links

- Allgemeine Wetterberichte
 - www.meteoschweiz.ch
 - www.nzz.ch/nachrichten/wetter/
 - http://meteo.sf.tv/sfmeteo/prognosen_ch.php
 - www.meteocentrale.ch/index.php?id=swiss&L=1
- Modelle
 - www.wetter3.de/animation.html
 - www.wetterzentrale.de/topkarten/
 - www.meteoblue.ch/index.php?id=16&L=0&did=8
 - www.meteoblue.ch/index.php?id=8&L=0&did=8
 - www.arl.noaa.gov/READYmetus.php

Meteorologische Fachvermittlung SBAV Sicherheitsseminar, 22. November 2008 22

Zusammenfassung: Links

- Satellitenbilder
 - www.sat24.com
 - www.wetteronline.de/eurosat.htm
 - <http://saturn.unibe.ch/rsbmn/noaa/dw/realtime/index.html>
- Radar
 - www.landi.ch/deu/0804_niederschlagsradar.asp
 - http://www.metradar.ch/de/loop_aktuell.php
 - <http://wetterradar.vorarlberg.at/radar/index.html> (Ostschweiz, Westösterreich)
- Radiosonden
 - www.meteoschweiz.admin.ch/web/de/services/datenport/online_datenbezug/radiosondierungen.html
 - <http://weather.uwyo.edu/upperair/sounding.html> (Archiv)
 - <http://old.meteonetwork.it/index.php?sezione=radiosondaggi> (Archiv)

Meteorologische Fachvermittlung SBAV Sicherheitsseminar, 22. November 2008 23

Das Sicherheitsseminar 2008
Das erste Seminar ohne
Zeitproblem!

Eine hoffentlich aufbauende Kritik

Mit einem eher belanglosen Film über ein überdimensionales Amerikanisches Meeting, gestreifte Schiedsrichter mit Trillerpfeife, wurde am Morgen die Fragestunde mit den Versicherungsexperten abgebrochen und die Zeit bis zum Mittagessen überbrückt! Bezeichnend für das ganze Sicherheitsseminar! Das darf nicht sein. Die Aufgabe, den Ballonfahrern erhöhtes Sicherheitsbewusstsein zu vermitteln, Hilfestellung dabei zu leisten, wurde nicht erfüllt. Auch die Broschüre zum Seminar enttäuscht. Konnte man in früheren Jahren diese jeweils als Nachschlagwerk mit nach Hause nehmen, ja sogar weiterverkaufen (werden immer noch für Fr.20.- angeboten) ist die diesjährige Ausgabe einfach eine Auflistung der Folien der Referenten. Hilfestellungen werden keine geboten.

Walter Gschwendtner

Eine Zusammenfassung der von Daniel Gerstgrasser zusammengestellten Links für Meteoseiten sowie viele weitere hilfreiche Links sind neu auf der Homepage des Schweizerischen Ballonverbandes zu finden.

www.sbau.ch



CH-3003 Bern, BAZL

A-Post
An
Luftfahrzeughalter

Referenz/Aktenzeichen: 12-02.09
Unser Zeichen: ST
Ittigen, 28. November 2008

Wichtige Informationen über die Neuerungen bezüglich Nachprüfungen von Luftfahrzeugen und Einstellung des Versands von Lufttüchtigkeitsanweisungen per 1. Januar 2009

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zuge der Umsetzung der europäischen Vorschriften sowie der revidierten nationalen Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL; SR 748.215.1) drängen sich per 1. Januar 2009 einige Änderungen auf. Wir erlauben uns nachfolgend, über die für Sie als Luftfahrzeughalter relevanten Änderungen zu informieren:

Beilage 1:

- Neuerungen bezüglich Nachprüfungen von Luftfahrzeugen ab 1. Januar 2009

Beilage 2:

- Versand von Lufttüchtigkeitsanweisungen ab 1. Januar 2009

Wir hoffen Ihnen mit diesen Informationen gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüssen

Christian Hegner, Vizedirektor
Abteilung Sicherheit Flugtechnik

Valérie Borer
Leiterin Sektion Standardisierung, Sanktionswesen und Register

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tel. +41 31 325 80 39/40, Fax +41 31 325 80 32
www.bazf.admin.ch
zertifiziert nach ISO 9001

Neuerungen für Nachprüfungen von Luftfahrzeugen

Bisher wurden die Luftfahrzeugprüfungen zum grössten Teil über Verbände, an welche das BAZL die Aufsichtsaufgabe delegiert hatte, organisiert. Um den geltenden europäischen Vorschriften gerecht zu werden, hat das BAZL die Durchführung von Prüfungen nun organisatorisch angepasst. Das BAZL verfügt ab dem 1. Januar 2009 über vertraglich mandatierte Prüfer (das sogenannte „FOCA Airworthiness Review Staff“, kurz: FOCA ARS), welche im Namen des BAZL zur Durchführung der periodisch anfallenden Nachprüfungen berechtigt sind. An dieser Stelle machen wir Sie darauf aufmerksam, dass die hier angesprochenen Nachprüfungen nicht zu verwechseln sind mit dem so genannten jährlichen Mindestunterhalt („Annual Inspections“) gemäss TM 02.020-10.

Die EASA sieht vor, dass Nachprüfungen von Luftfahrzeugen in der Regel durch entsprechend privilegierte CAMO-Betriebe (Continuing Airworthiness Management Organisation resp. Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen) unabhängig vom BAZL, durchgeführt werden. Leider existieren zum heutigen Zeitpunkt und in absehbarer Zukunft nicht genügend solcher CAMO-Betriebe, um die anfallende Menge an Nachprüfungen ohne das BAZL und das FOCA ARS bewältigen zu können.

Sobald Ihr Luftfahrzeug zur Nachprüfung fällig wird, wenden Sie sich bitte frühzeitig an einen entsprechend berechtigten FOCA ARS (vgl. Luftfahrzeugtypen und Muster im Tätigkeitsgebiet des jeweiligen FOCA ARS). Bitte beachten Sie, dass Sie ab dem 1. Januar 2009 keine Aufforderung mehr erhalten, wann Ihr Luftfahrzeug zur Nachprüfung fällig wird. Die Fälligkeit der nächsten Prüfung ist dem Ablaufdatum des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses (ARC 15a/b) oder der Prüfbestätigung zu entnehmen.

Die Liste der FOCA ARS mit Kontaktdaten finden Sie ab Mitte Dezember auf der BAZL-Website unter nachfolgendem Link:

www.bazl.admin.ch >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Lufttüchtigkeit Flugmaterial

Luftfahrzeuge im Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung (vgl. Verordnung [EG] Nr. 1592/2002 resp. Verordnung [EG] Nr. 216/2008) unterliegen einem **einjährigen Prüfrhythmus**. Gemäss Artikel M.A.710(d) des Part-M können Nachprüfungen frühestens 90 Tage vor Ablauf der Gültigkeit des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses durchgeführt werden, ohne dass sich die eigentliche Prüffrist respektive der Stichtag des Ablaufs der Gültigkeit des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses verändert.

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, **dass der Halter gemäss M.A.201 des Part-M für die Einhaltung der Prüffristen die Verantwortung trägt und ein Luftfahrzeug mit ungültigem bzw. abgelaufenem Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis nicht in Verkehr gesetzt werden darf** (vgl. M.A.902[b] des Part-M). In den Fällen, in denen die Überwachung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges einem CAMO-Betrieb übertragen wird/muss, kann der Luftfahrzeughalter entsprechend entlastet werden, da die Überwachung des Ablaufs der Prüffrist bzw. der Gültigkeitsdauer des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses eine typische Aufgabe einer CAMO darstellt.

Für Luftfahrzeuge, welche von der EASA-Grundverordnung ausgenommen sind, sog. Annex-II-Luftfahrzeuge, gilt nach wie vor ein **Prüfrhythmus von zwei Jahren**. Die für das einzelne Luftfahrzeug massgebende Prüffrist ist der Prüfbestätigung zu entnehmen. Gemäss der bisherigen Praxis gilt auch für Annex-II-Luftfahrzeuge ein 90-tägiges Prüfenster vor Ablauf der Prüffrist. Der Ablauf der Prüffrist hat im Gegensatz zum Ablauf der Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisse der „EASA“-Luftfahrzeuge nicht unmittelbar zur Folge, dass das Luftfahrzeug nicht mehr in Verkehr gesetzt werden darf. Die Nichtdurchführung der Nachprüfung berechtigt das BAZL aber zum Entzug des Lufttüchtigkeitszeugnisses respektive der Fluggenehmigung gemäss Art. 20 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) mit der Rechtswirkung, dass das Luftfahrzeug ebenfalls nicht mehr in Verkehr gesetzt werden darf.

28. November 2008

Lufttüchtigkeitsanweisungen: Informationspflicht des Halters und Einstellung des Versands

Bisher hat das BAZL die Lufttüchtigkeitsanweisungen (nachstehend „LTA“ genannt) und die Sammellisten von Lufttüchtigkeitsanweisungen den betroffenen Luftfahrzeughaltern sowie den Instandhaltungs- und Herstellerbetrieben jeweils per Post zugestellt. Die LTA ausländischer Behörden wurden dabei mit einem schweizerischen Deckblatt versehen.

Aufgrund der Teilnahme der Schweiz an der EASA hat das BAZL das Verfahren bezüglich des Erlasses und der Zustellung von Lufttüchtigkeitsanweisungen den neuen Gegebenheiten angepasst und setzt zudem auf modernere Kommunikationsmittel.

Ab dem 1. Januar 2009 ist der Halter verpflichtet, sich aktiv und regelmässig über neu erschienene LTA für Luftfahrzeug, Triebwerk(e), Propeller, Luftfahrzeugteile und Ausrüstungen zu informieren. Was genau „regelmässig“ im Einzelfall bedeutet, kann nicht generell beantwortet werden. Je nach Luftfahrzeugtyp können die Frequenzen neu erschienener Lufttüchtigkeitsanweisungen stark variieren.

Wir halten ausdrücklich fest, dass der Luftfahrzeughalter mit der Informationspflicht eine höhere Verantwortung trägt als bisher (vgl. Artikel M.A.201 des Anhangs I der Verordnung [EG] Nr. 2042/2003 [Part-M], respektive der Artikel 23 und Art. 51a der Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen [VLL; SR 748.215.1]).

Anstelle der Zustellung per Briefpost, werden **alle LTA ab dem 1. Januar 2009 nur noch auf der BAZL-Website als Original-LTA des Herkunftslandes** (d.h. ohne HB-Deckblatt) publiziert. Nur der jährliche Versand der roten LTA-Sammeliste an die Luftfahrzeughalter wird beibehalten.

Der Luftfahrzeughalter hat unter nachfolgendem Link die Möglichkeit – unabhängig davon um was für ein Luftfahrzeug es sich handelt – die für sein Luftfahrzeug anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen für Zelle, Triebwerk(e) und Propeller aktuell abzurufen. Die Suchmaske beinhaltet neu auch eine Suche nach HB-Kennzeichen (Achtung: Zubehör-LTA können meistens nicht einem HB-Kennzeichen zugeordnet werden):

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Entwicklung & Herstellung >> Lufttüchtigkeitsanweisungen >> LTA-Suche >> Suchen in allen LTA

Für dringliche Lufttüchtigkeitsanweisungen („Emergency“), für die kürzere Umsetzungsfristen gelten und kürzlich neu erschienen sind, kann der nachfolgende Link benutzt werden:

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Entwicklung & Herstellung >> Lufttüchtigkeitsanweisungen >> Emergency ADs

Wir weisen darauf hin, dass die EASA für EASA-Produkte und für Produkte aus Drittstaaten, die in der EASA anerkannt sind, selbständig LTA erlässt oder die LTA des Drittstaates (Herkunftsland) adoptiert. Aufgrund der europaeinheitlichen Rechtsanwendung in den EASA-Mitgliedstaaten werden diese direkt anwendbar und verbindlich (vgl. M.A.303 der Verordnung [EG] Nr. 2042/2003 sowie Art. 1 ED Decision 02/2003). Die EASA publiziert die somit gültigen LTA ebenfalls und stellt zusätzlich einen Benachrichtigungsdienst via E-Mail zur Verfügung. Mit nachfolgendem Link, können sich Interessierte anmelden. Abonnenten erhalten jeweils über neu erschienene LTA eine E-Mail zugesandt:

<http://ad.easa.europa.eu/> >> unter „Login“ kann man sich anmelden

Für so genannte Annex-II-Luftfahrzeuge, das heisst Luftfahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung fallen sowie für Luftfahrzeuge aus Drittstaaten, die nicht durch EASA anerkannt sind, werden die LTA nach wie vor nur durch das BAZL übernommen und im Internet publiziert.

Für zusätzliche Informationen wenden Sie sich bitte per E-Mail an:

airdir@bazl.admin.ch

28. November 2008



CH-3003_Berne_OFAC

Courrier A
A l'attention des exploitants d'aéronef

Référence du dossier: 12-02.09
Notre référence: ST
Ittigen, 28 novembre 2008

Nouveautés importantes concernant l'examen de navigabilité des aéronefs et l'arrêt de l'expédition par la poste des consignes de navigabilité dès le 1^{er} janvier 2009

Madame, Monsieur,

Suite à l'application de la réglementation européenne et à l'entrée en vigueur de la modification de l'ordonnance sur la navigabilité des aéronefs (ONAE; RS 748.215.1), plusieurs nouveautés concerneront les exploitants d'aéronefs à partir du 1^{er} janvier 2009. Les détails figurent dans les deux annexes suivantes, jointes au présent courrier:

Annexe 1:

- Examens périodiques des aéronefs: nouvelles modalités

Annexe 2:

- Consignes de navigabilité: devoir de s'informer de l'exploitant et arrêt des envois par la poste

En vous priant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Christian Hegner, vice-directeur
Division Sécurité technique

Valérie Borer
Responsable section Normalisation, sanctions
et registre matricule

Examens périodiques des aéronefs: nouvelles modalités

Actuellement, les examens des aéronefs sont généralement assurés par les associations sectorielles, l'OFAC leur ayant délégué certaines tâches de surveillance. L'OFAC a cependant été contraint de revoir l'organisation des examens afin de respecter les réglementations européennes en vigueur. A dater du 1^{er} janvier 2009, les examens périodiques des aéronefs seront assurés par des experts liés contractuellement à l'OFAC (les « FOCA Airworthiness Review Staff », abrégé: FOCA ARS). A noter que les examens périodiques ne doivent pas être confondus avec les travaux d'entretien annuels minimaux (« Annual Inspections ») visés à la CT 02.020-10.

La réglementation de l'AESA prévoit en principe que les examens périodiques d'aéronefs soient assurés par des organismes de gestion du maintien de la navigabilité (Continuing Airworthiness Management Organisation, CAMO) sans intervention de l'OFAC. Malheureusement, le nombre de CAMO agréés n'est à l'heure actuelle pas suffisant pour venir à bout de tous les examens requis sans recourir à l'OFAC et à ses FOCA ARS.

Nous vous prions par conséquent de prendre contact le plus tôt possible avec un FOCA ARS habilité (cf. types d'aéronef faisant partie du domaine d'activité du FOCA ARS) si votre aéronef doit prochainement subir un examen obligatoire. Veuillez prendre note qu'à dater du 1^{er} janvier 2009, vous ne recevrez plus aucun avis vous informant qu'un examen doit prochainement avoir lieu. La date limite pour la réalisation de l'examen obligatoire correspond à la date d'expiration du certificat d'examen de navigabilité (ARC 15a/b) ou de l'attestation d'examen.

La liste des FOCA ARS avec leurs coordonnées sera disponible sur le site de l'OFAC à partir de la mi-décembre 2008:

www.bazl.admin.ch >> Espace professionnel >> Navigabilité et technique aéronautique >> Navigabilité du matériel aéronautique

Les aéronefs pour lesquels le règlement de base AESA s'applique (cf. règlement [CE] no 1592/2002 ou règlement [CE] no 216/2008) doivent faire l'**objet d'un examen annuel**. Conformément au paragraphe M.A.710(d) de la Partie M, les examens périodiques peuvent être anticipés d'une période maximum de 90 jours précédant l'expiration du certificat d'examen de navigabilité, sans que cela ne modifie la date d'expiration dudit certificat.

Nous vous rappelons que, selon le paragraphe M.A.201 de la Partie M, **le exploitant est responsable du maintien de la navigabilité d'un aéronef et qu'un aéronef n'est pas autorisé à voler si le certificat de navigabilité est invalide, notamment s'il est échu** (cf. paragraphe M.A.902[b] de la Partie M). Au cas où la supervision de la navigabilité de l'aéronef a été ou sera confiée à un CAMO, l'exploitant est déchargé de cette responsabilité puisque le contrôle des échéances d'examen et de la validité du certificat d'examen de navigabilité fait précisément partie des tâches qui incombent au CAMO.

Les aéronefs ne relevant pas du règlement de base de l'AESA, dits aéronefs de l'Annexe II, continuent à faire l'**objet d'un examen bisannuel**. L'échéance de l'examen figure sur l'attestation d'examen propre à chaque aéronef. Selon la pratique habituelle, il est également possible dans le cas de ces aéronefs d'anticiper l'examen d'une période maximum de 90 jours. Contrairement à la règle en vigueur pour les aéronefs « AESA », l'inobservation du délai d'examen n'entraîne pas automatiquement l'immobilisation de l'aéronef. L'OFAC est toutefois habilité, conformément à l'art. 20 de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv, RS 748.01), à retirer le certificat de navigabilité ou l'autorisation de vol si la vérification périodique obligatoire de la navigabilité n'a pas été exécutée dans le délai imparti, avec pour conséquence l'immobilisation de l'aéronef.

28 novembre 2008

Consignes de navigabilité: devoir de s'informer de l'exploitant et arrêt des envois par la poste

Actuellement, l'OFAC adresse les consignes de navigabilité (ci-après désignées CN) ainsi que les listes récapitulatives des CN aux exploitants d'aéronefs ainsi qu'aux organismes de maintenance et aux entreprises de construction par la poste. Les CN émises par les autorités étrangères sont adressées sous en-tête suisse.

En raison de la participation de la Suisse à l'AESA, l'OFAC a cependant décidé de revoir sa politique de publication et de diffusion des consignes de navigabilité en misant sur les moyens de communication modernes.

Dès le 1^{er} janvier 2009, l'exploitant sera tenu de s'informer régulièrement de la publication des CN les plus récentes concernant les aéronefs ainsi que les moteurs, hélices, pièces d'aéronef et équipements de son aéronef. Il est impossible de donner une définition précise et généralement valable du terme « régulièrement » étant donné que la fréquence de parution des CN est susceptible de varier fortement d'un type d'aéronef à l'autre. Force est de constater que l'exploitant a, du fait du devoir de s'informer, une plus grande responsabilité que ce n'est le cas actuellement (cf. paragraphe M.A.201 de l'Annexe I du règlement [CE] no 2042/2003 [Partie M] et art. 23 et 51a de l'ordonnance du DETEC sur la navigabilité des aéronefs [ONAE; RS 748.215.1]).

A dater du 1^{er} janvier 2009, les CN seront diffusées dans leur version originale (c'est-à-dire sans en-tête HB) uniquement par le biais du site Internet de l'OFAC. Seule la liste récapitulative rouge des CN sera adressée par la poste une fois par année aux exploitants d'aéronefs.

Tout exploitant d'aéronef peut consulter les CN applicables à la cellule, à(aux) moteur(s) et à l'hélice de son ou de ses aéronefs en suivant le lien ci-dessous. Le moteur de recherche permet également de consulter les CN en indiquant l'immatriculation (HB-) de l'appareil souhaité (remarque : les CN relatives à des accessoires ne peuvent dans la plupart des cas pas être attribuées à un aéronef en particulier):

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Espace professionnel>> Navigabilité et technique aéronautique >> Conception et construction >> Consignes de navigabilité >> CN-Moteur de recherche>> Moteur de recherche pour toutes les CN

Les CN urgentes (« Emergency ») applicables à court terme et de parution récente peuvent être consultées sous le lien suivant:

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Espace professionnel>> Navigabilité et technique aéronautique >> Conception et construction >> Consignes de navigabilité >> Emergency ADs

Il convient en outre de préciser que l'AESA émet ses propres CN ou adopte les CN de pays tiers (pays d'origine) pour les produits de l'AESA ou pour les produits de pays tiers reconnus par l'AESA. Ces CN sont d'application directe et contraignantes pour les pays faisant partie de l'AESA (cf. paragraphe M.A.303 du règlement [CE] no 2042/2003 et art. 1 ED Decision 02/2003). L'AESA assure également la publication des CN en vigueur et offre aussi un service d'information par e-mail. Pour s'abonner à ce service, prière de consulter le lien suivant:

<http://ad.easa.europa.eu/> >> inscription sous « Login »

L'OFAC continuera par contre de publier et de diffuser par Internet les CN se rapportant aux aéronefs de l'Annexe II (qui ne relèvent pas du règlement de base AESA) ou aux aéronefs de pays tiers non reconnus par l'AESA.

Pour de plus amples informations, prière d'adresser vos requêtes par e-mail à :

airdir@bazl.admin.ch

28 novembre 2008



Albuquerque International Balloon Fiesta

In der Hauptstadt New Mexicos wird 1972 Geschichte geschrieben. Anlässlich einer Geburtstagsfeier starten vor 20000 begeisterten Zuschauern 13 Heissluftballone. Es ist der Anfang einer jährlichen Tradition eines Ballonfestivals, das sich im Laufe der Jahre zum Mekka der Ballonwelt entwickelt.



Schillernde Gestalten
im und über dem Korb

Atemberaubend

Was sich dort jeweils in der ersten Oktoberwoche abspielt, ist schwindelerregend. Innerhalb der 9-tägigen Ballonfiesta werden inzwischen insgesamt 30 verschiedene Veranstaltungen präsentiert.

100000 Zuschauer... täglich

Beim Betreten des gigantischen und seit 2001 ganz mit Rasen ausgestatteten Fiestaparkes - so gross wie 56 Fussballplätze - geniessen tagtäglich etwa 100000 Zuschauer im Schatten des Sandia-Gebirges im Dunkeln der Nacht und kurz vor der Morgendämmerung von den flackernden Ballonen, die wie von einer Geisterhand getragen, über dem Gelände schweben. DAWN PETROL SHOW! Die grösste und beeindruckendste Attraktion ist der Massenanstieg (MASS ASCENSION), der jeweils am ersten und zweiten Wochenende und mittwochs stattfindet.



Start in zwei Wellen

Nach dem Sonnenaufgang rüsten über 600 Piloten aus 24 verschiedenen Ländern und 42 amerikanischen Staaten ihren Ballon auf. Die Starter (Zebras) schicken die bunten Himmelsblümchen in zwei Wellen in den azurblauen Himmel. Den rasend begeisterten Zuschauern vergeht das Hören und Sagen der brummenden Ventilatoren und fauchenden Brenner. Der Ablauf des nicht abgesperrten Startplatzes verläuft trotz der Zuschauerermasse völlig diszipliniert und kontrolliert.

AMERICA'S CHALLENGE

Am Samstagabend findet seit 1995 traditionsgemäss die Gasballonveranstaltung AMERICA'S CHALLENGE statt. Piloten aus allen Teilen der Welt werden im Wettkampf herausgefordert, die längste Strecke im mit Helium oder Wasserstoff gefüllten Ballon abzulegen. Mark Sullivan und Cheri White gewinnen 2008 dieses Prestigerennen.





GORDON BENNETT RENNEN

225 Jahre nach dem Entdecken des ersten Heissluftballons der Gebrüder Montgolfier wird schmerzlich vermisst. Von dieser Stelle aus wünsche ich ihm gute Besserung und alles, alles Gute. Die Ballone schleichen in südliche Richtung und erscheinen am nächsten Morgen in Sichtweite des Fiestageländes. Im Verlauf des Tages bläst der Wind in den höheren Lagen und die Geschwindigkeit nimmt Richtung Osten allmählich zu.

Zwei Schweizer Teams

Zwölf Teams, darunter die Schweizer Teams Kurt Frieden mit Pascal Witprächtiger und Max Krebs mit Walter Vollenweider, starten erst am Montag, da ein Schlechtwettergebiet den Start am Samstag unmöglich macht. Traditionsgemäss werden die Teams von Tom Rutherford, einem der Initianten der Fiesta und bekannt als begnadeter Moderator, mit meiner bescheidenen Unterstützung avisiert. Auch die eingefleischtesten Liebhaber bekommen während des Abspiels der Nationalhymnen beim Abheben der teilnehmenden Teams eine Gänsehaut. Der

langjährige Schweizer Teilnehmer und ehemaliger Gewinner des Rennens Christian Stoll wird schmerzlich vermisst. Von dieser Stelle aus wünsche ich ihm gute Besserung und alles, alles Gute. Die Ballone schleichen in südliche Richtung und erscheinen am nächsten Morgen in Sichtweite des Fiestageländes. Im Verlauf des Tages bläst der Wind in den höheren Lagen und die Geschwindigkeit nimmt Richtung Osten allmählich zu.



Max Krebs und Walter Vollenweider mit ihren Teammitgliedern



Team Frieden / Witprächtiger

Sieg der Engländer



Es entwickelt sich ein spannendes Rennen, das letztlich von dem abenteuerlustigsten britischen Team David Hempleman - Adams und Jonathan Mason gewonnen wird. Schweiz 1 mit Kurt Frieden endet an 9. Stelle und Schweiz 2 mit Max Krebs an 11. Stelle. Nach den neuen Regeln der FAI wird das 54. Gordon Bennett Rennen in zwei Jahren auf der britischen Insel ausgetragen. Im nächsten Jahr (2009) ist allerdings Genf der Austragungsort. Die Schweiz darf sich freuen!





Feuerwerk

Ein fabulöses Feuerwerk versetzt die Massen an fünf verschiedenen Fiestatagen in eine wahre Euphorie (AFTER GLOW FIREWORK SHOW). Beim am ersten Wochenende und am zweiten Samstag angesetzten Ballonglühn (BALLOON GLOW, NIGHT MAGIC GLOW) mit jeweils 200 Ballonen schreien sich die Massen beim Herunterzählen die Kehle aus dem Hals.



Zielfahrten

Montags und dienstags werden aus einer Entfernung von 1,6 km ausserhalb des Fiestaparkes verschiedene Zielkreuze auf dem teilweise für die Zuschauer abgesperrten Gelände von hunderten von Ballonpiloten angefahren, um innerhalb des Wettbewerbes (FLYING COMPETITION) einen Marker so nahe wie möglich auf das Kreuz zu werfen. Oftmals macht die berühmte Albuquerque Box ein erneutes Anfahren möglich, falls der



erste Versuch gescheitert ist. Zwischen den zwei Massenstarts am ersten und zweiten Wochenende stehen am Mittwochmorgen die ausländischen Piloten im Blickpunkt und absolvieren mit der Nationalfahne ihres Heimatlandes am Korb den Massenanstieg (FLIGHT OF THE NATIONS).



Schweizer Sonderform

Marlies Nägeli mit Fritz Klank als Co-Pilot hebt als eine der Ersten mit der Schweizer Flagge am Korb der Kathedrale ab. Die Schweizer Himmelsstürmerin ist zum ersten Mal mit der Kathedrale in Albuquerque dabei und wird von tosendem Beifall der begeisterten Zuschauermassen begleitet. 1990 starten erstmals fünf Sonderformen. 1996 steigert sich die Teilnahme auf die Rekordzahl von 108. Die SPECIAL SHAPE RODEO Show donnerstags- und freitags ist zu einem spektakulärem Hit geworden.



Eine weitere Augenweide und Futter für Fotografen ist das Ballonglühn der Sonderformen (SPECIAL SHAPE GLOW-DEO) am Donnerstag- und Freitagnachmittag.



KEY GRAB

200000 Zuschauer kommen aus dem Staunen nicht mehr heraus. An beiden genannten Fiestatagen wetteifern die Piloten morgens um das Grapschen eines lukrativen Preises, der auf einem der hölzernen Pfähle innerhalb des teilweise wieder abgesperrten Startplatzes zu ergattern ist.



Die Natur schenkt der Stadt die berühmte Albuquerque Box. Die Box ist eine Kombination von Höhen- und Bodenwind, krieert vom Rio Grandetal und verstärkt durch das Sandiagebirge. Piloten fahren mit dem Höhenwind Richtung Süden (auf die 600000 Einwohner zählende Stadt zu), suchen



sich den Bodenwind, der sie in entgegengesetzte Richtung zum Startplatz zurückbringt. Es ist eine einmalige und spektakuläre Naturerscheinung sowie ein faszinierendes Schauspiel und Erlebnis für Zuschauer, Piloten und Mitfahrer. 170 Aussteller bieten den Zuschauern auf der 400 m langen Fiestapromenade alles, was ihr Ballonherz begehrt. Allein 45 Buden sorgen für das leibliche Wohl. Dafür stehen 286 Picknicktische auf dem Gelände verbreitet zur Verfügung.

Ballon Discovery Center

Am Ende der Promenade ist seit 2005 ein Zentrum (BALLOON DISCOVERY CENTER) eingerichtet, das jährlich von 30000 Familien mit deren Kindern besucht wird. Das Zentrum hat viel zu bieten: Alles, was das Ballonfahren angeht, wird interaktiv mit Video und Flight-Simulator vermittelt. Die Allerkleinsten basteln Ballone und bemalen sie. Die etwas Grösseren lernen Aufrüsten, Ballonfahren und Landung



zu simulieren oder aus dem Korb einen Marker aufs Zielkreuz zu werfen. Ballonbegeisterung und Ballomanie pur! Hier wird die Basis für einen Aufstieg in die dritte Dimension gelegt.



Pins....Ballonpins

Die Organisation verkauft jährlich 60000 offizielle Fiestapins. Das Sortiment ist reichhaltig: Von jeder Veranstaltung gibt es einen offiziellen Pin.



Erstmals seit 2007 treffen sich über 1000 leidenschaftliche Pinsammler in einem Grosszelt, um Pins zu tauschen und ihre Erfahrungen auszutauschen.

Bei der grössten Ballonveranstaltung der Welt wirken bis zu 24 ehrenamtliche Vorstandsmitglieder und 1000 ehrenamtliche Helfer mit. Weit über 3000 Verfolger stehen der Organisation zur Verfügung. 16 professionelle Kräfte bewältigen die Sparten Veranstaltung,

Verkaufsartikel, Instandhaltung des Fiestaparkes, Marketing, Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit. 800000 Zuschauer, 200 nationale und internationale Sponsoren usw. sorgen für die benötigten Einnahmen. Die Veranstaltung ist nicht subventioniert. Der Einfluss der Albuquerque International Balloon Fiesta auf die Gemeinschaft ist signifikant. Bei konservativer Schätzung werden für die lokale Wirtschaft USD 97 Millionen generiert und das bei einem Budget von jährlich USD 5,5 Millionen. Das Ballonmekka Albuquerque übertrifft alle europäischen Verhältnisse und hinterlässt unverwischbare Spuren. Wohl dem, der es erleben darf!



Fotos und Bericht: Ben Bläss

17. Generalversammlung SBAV / FSA in Château d'Oex am 28.-29.03.2009



Unter dem Patronat der Ballongruppe CAIBAC laden wir Sie herzlich zur Generalversammlung 2009 in **Château d'Oex** ein.



Wir treffen uns **im Cinema EDEN** in Château d'Oex.

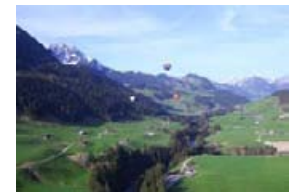
Samstag, 28. 3. 2009

ab 13.00 Uhr Check-In in der **Schule von Château d'Oex**,
anschliessend Fussmarsch zum Kino "EDEN".
Der Weg zur Schule wird beschildert.



14.00 Uhr Generalversammlung SBAV mit folgenden Traktanden

- Begrüssung
- Genehmigung Protokoll der GV 2008
- Genehmigung Jahresbericht 2008
- Genehmigung Jahresrechnung 2008
- Genehmigung der Verbandsziele
- Déchargeerteilung an den Vorstand
- Genehmigung des Budgets 2008 und Festsetzung des Jahresbeitrages 2010
- Wahlen
- Mutationen
- Statutenänderung
- Anträge und Beschwerden
- Diverses



Anträge, Beschwerden und Wahlvorschläge müssen spätestens zwei Monate vor der GV schriftlich beim Vorstand eingereicht werden.



17.00 Uhr Apéritif offeriert im "l'espace ballon" von Château d'Oex

19.00 Uhr Nachtessen für Eingeschriebene und Teilnehmer der FIESTA gem. Spez. Programm
Kosten Fr. 40.00 pro Person
Bitte ebenfalls Teammitglieder und Begleitpersonen einschreiben
Für Begleitpersonen wird ein Besuchsprogramm organisiert

Sonntag, 29.03.2008

07.30 Uhr Briefing fiesta

Wir starten in Château d'Oex und geniessen die wunderschöne Aussicht auf die Waadtländer Alpen



Anmeldung bitte bis spätestens 8. März 2009

Benutzen Sie bitte das Anmeldeformular unter www.sbav.ch.

Wer keinen Internetzugang hat, sendet den Anmeldetalon an:

Geschäftsstelle SBAV/FSA, Postfach 16, 4124 Schönenbuch.

Die Übernachtung ist Sache der Teilnehmer. Hotelinformationen finden Sie unter www.sbav.ch oder beim Office du tourisme Château d'Oex.

Den Kostenbeitrag für das Nachtessen überweisen Sie bitte vor der GV auf das PC Konto des SBAV 90-18355-2



Anmeldung für die Generalversammlung SBAV/FSA 2008 vom 28./29. März 2009 in Château d'Oex

Name, Vorname

Adresse

PLZ, Ort/.....

Telefon P

Telefon G

Ballongruppe

Mitglied SBAV/FSA (bitte ankreuzen) ja nein

offizielle Vertretung der Ballongruppe

Datum und Unterschrift/.....

Teilnahme Ballonfiesta ja

Immatrikulation Grösse.....

Anmeldung zum Nachtessen

Anzahl Personen

17ème Assemblée Générale de la FSA à Château d'Oex le 28 - 29. 03.2009



Nous vous invitons cordialement à notre assemblée générale 2009 qui aura lieu sous le patronat du **Centre Alpin International de Ballon à Air Chaud "CAIBAC"** à Château d'Oex

Nous nous trouverons au **Cinema EDEN** à Château d'Oex.

Programme

dès 13.00h Check-In à **l'école de Château d'Oex**,
ensuite déplacement à pied au cinéma "EDEN"
L'accès à l'école sera affiché



14.00h **Ordre du jour de l'assemblée générale**

- Bienvenue
- Acceptation du procès verbal 2008
- Acceptation du rapport annuel 2008
- Acceptation des comptes 2008
- Acceptation des buts de la fédération
- Décharge au comité
- Acceptation du budget 2009 et
- Décision sur la cotisation 2010
- Votations / élections
- Mutations
- Changement des statuts
- Propositions et plaintes
- Diverses



Des propositions, plaintes et propositions d' élections doivent être transmises au comité deux mois avant l'assemblée générale.

17.00h **Apéritif offert à "l'espace ballon" de Château d'Oex**

19.00h **Souper pour inscrits et programme "fiesta" selon programme spécial**
Coûts Fr. 40.00 par personne
Veillez également inscrire les membres du Crew et les passagers.
Pour les accompagnants un programme de visites sera organisé.

Dimanche, 29.03.2008

07.30h

Briefing fiesta

Nous décollerons à Château d'Oex et profiterons de la vue sur les alpes vaudoises



Inscriptions jusqu'au 8 mars 2009 au plus tard.

Veuillez utiliser le formulaire d'inscription sous www.sbav.ch ou envoyer à l'adresse:

Geschäftsstelle SBAV/FSA, Postfach 16, 4124 Schönenbuch.

Une liste d'hôtels peut être demandée auprès de l'office du tourisme de Château d'Oex

Veuillez payer le montant du souper avant l'AG sur le compte postal de la FSA 90-18355-2



Inscription pour l'assemblée générale de la FSA 2008 du 28 mars 2009 à Château d'Oex

Nom, Prénom

Adresse

CP, Lieu/.....

Téléphone p

Téléphone b

Groupe

Membre FSA oui non

Representant officiel du groupe de ballon

Lieu, signature/.....

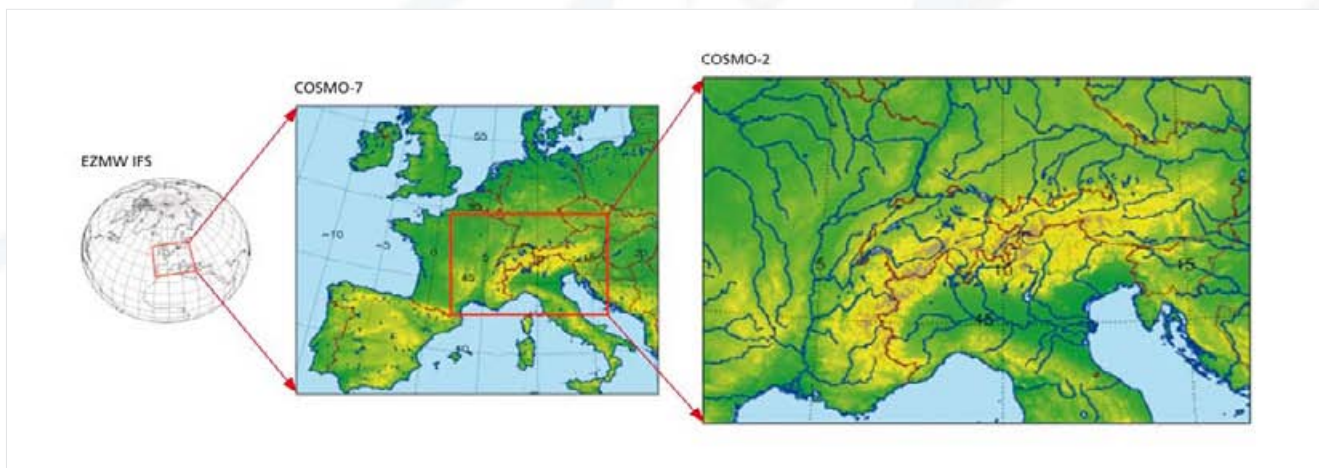
Participant à la fiesta oui

Immatriculation ballon Taille.....

Inscription souper

Nombre personnes

Die numerische Wettervorhersage bei MeteoSchweiz



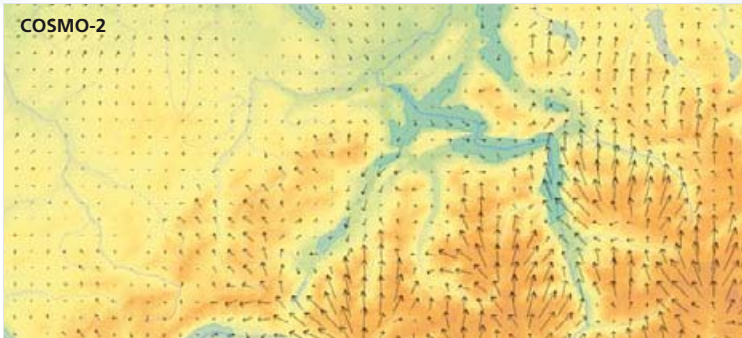
Seit 1993 betreibt MeteoSchweiz ein numerisches Wettervorhersagemodell. Dieses wird in internationaler Zusammenarbeit im Rahmen von COSMO (Consortium for Small-scale Modelling) von sechs nationalen, europäischen Wetterdiensten kontinuierlich weiterentwickelt. MeteoSchweiz nutzt dieses Modell zur automatisierten Produktion von regionalen Vorhersageprodukten im topographisch anspruchsvollen Alpenraum.

Seit April 2001 ist bei MeteoSchweiz COSMO-7, ein Modell mit einer Maschenweite von ca. 7 Kilometern im Einsatz. Dank intensiver Entwicklungsarbeit kann seit Februar 2008 eine neue Version mit einer auf ca. 2.2 Kilometer verkleinerten Maschenweite verwendet werden: COSMO-2. Das regionale COSMO-7 wird vom Modell IFS des Europäischen Zentrums für mittelfristige Wettervorhersage (EZMW) angetrieben und beschreibt das Wetter über West- und Mittel-Europa. Das lokale Modell COSMO-2 wird vom COSMO-7 angetrieben und liefert Vorhersagen für den gesamten Alpenraum mit der Schweiz im Zentrum. Beide Modelle nutzen 60 Höhenschichten. COSMO-7 Vorhersagen reichen bis 72 Stunden in die Zukunft. Sie werden zweimal täglich, um 02:45 und 14:45 (Sommerzeit) gestartet. COSMO-2 Vorhersagen werden für 24 Stunden vorausberechnet. Dieses Modell wird achtmal täglich, alle 3 Stunden, beginnend um

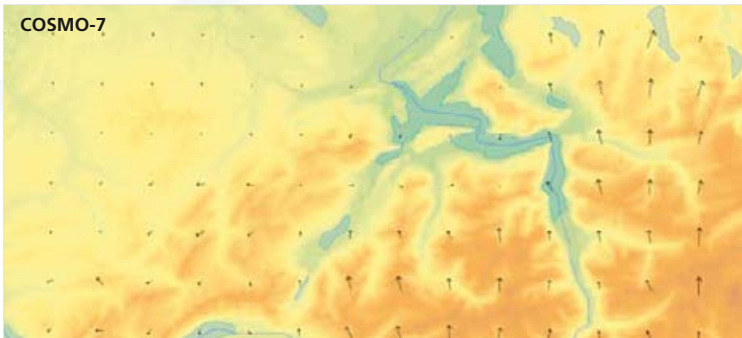
▲ Die drei ineinander eingebetteten numerischen Wettervorhersagemodelle für das COSMO System. Die Information fließt von den grobmaschigen in die feinmaschigen Modelle.

02:50 (Sommerzeit) gestartet. Durch die höhere Auflösung und der Nutzung von Radar-Daten erzielt COSMO-2 einen grossen Mehrwert für die kurzfristige Vorhersage. Zudem werden von beiden Modellen Analysen, welche den aktuellen Zustand der Atmosphäre bestmöglich beschreiben, in stündlicher Auflösung produziert und permanent archiviert. Alle Berechnungen erfolgen am Swiss National Supercomputing Centre (CSCS) in Manno (TI). Die Produkte von COSMO-7 und COSMO-2 unterstützen die Meteorologen bei der täglichen Vorhersage. Sie leisten so einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit der Schweizer Bevölkerung, indem Warnungen vor gefährlichen Ereignissen rechtzeitig den Einsatzorganisationen und den Medien übermittelt werden können. Das COSMO Vorhersagesystem wird permanent überwacht und optimiert. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um Vorhersagen hoher Qualität zu bieten.





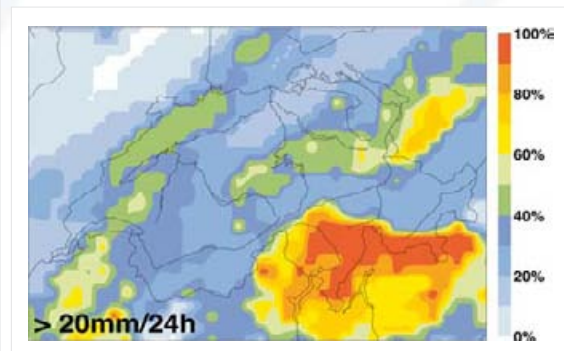
◀ **Windfeld auf 10m über Boden am 3. Februar 2008 um 10 Uhr über der Innerschweiz und den Alpen für beide COSMO-Versionen: die Windpfeile veranschaulichen die Windrichtung und die Windstärke. An diesem Vormittag setzt Föhn in den Alpentälern ein, was in COSMO-2 speziell im oberen Vierwaldstättersee und Reusstal gut dargestellt wird.**



einer deterministischen Prognose wie COSMO-7, die mit einer höheren Auflösung berechnet werden kann.

Das von den COSMO Mitgliedern gemeinsam betriebene Ensemble-Vorhersagesystem COSMO-LEPS macht solche Wahrscheinlichkeitsvorhersagen in einer für Ensemblesystemen hohen räumlichen Auflösung über dem Alpenraum verfügbar. Täglich werden 16 Vorhersagen mit einem horizontalen Gitterabstand von 10km für die kommenden fünf Tage berechnet. Als antreibende Anfangs- und Randfelder werden aus den globalen Ensemblevorhersagen vom EZMW 16 repräsentative Vorhersagen ausgewählt. Aus den COSMO-LEPS Vorhersagen wurden neue Vorhersageprodukte entwickelt, beispielsweise spezielle Wahrscheinlichkeits-Karten für Niederschlag. Solche Karten zeigen die Wahrscheinlichkeit, mit der ein bestimmtes Ereignis eintreten wird. Die Angabe «70% für Niederschlag grösser als 20mm» sagt aus, dass dieser Wert in 7 von 10 Fällen überschritten wird. Damit ein Anwender den grösstmöglichen Nutzen aus solchen Wahrscheinlichkeitsvorhersagen ziehen kann, werden solche Schwellwerte individuell definiert. Zudem wird mittels einer Kosten/Verlust-Analyse der optimale Wahrscheinlichkeitsgrenzwert für Ja/Nein Entscheide bestimmt.

▼ **Beispiel einer Wahrscheinlichkeitskarte aus COSMO-LEPS für Niederschlag grösser als 20mm/24h**



Anwendungen der Modellvorhersagen

Zahlreiche COSMO-Produkte werden in Echtzeit an Kunden von MeteoSchweiz für deren eigene Anwendungen übermittelt. Dies sind unter anderen das Bundesamt für Umwelt für deren hydrologischen Vorhersagen, das Eidgenössische Institut für Schnee- und Lawinenforschung, die nationale Alarmzentrale, die Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen und die Flugsicherung Skyguide. Die Energiewirtschaft interessiert sich vermehrt für Modellvorhersagen zur Optimierung des Energieverbrauchs von Gebäuden, zur präziseren Prognose des Strom- und Gasverbrauchs oder für die Bewirtschaftung von Stauseen. Auch verschiedene Forschungsinstitutionen (u.a. ETHZ, WSL, PSI, EMPA, EPFL) und Universitäten nutzen die COSMO-Produkte. Der Einfluss verschiedener Wetterparameter auf die

Anwendungen der Kunden ist sehr unterschiedlich. Mit einer detaillierten Analyse kann der wirtschaftliche Wert unserer Modellvorhersagen kundenindividuell berechnet und optimiert werden.

Probabilistische Vorhersagen mit COSMO-LEPS

Wettervorhersagen können sehr empfindlich auf Fehler in der Bestimmung des aktuellen Zustands der Atmosphäre reagieren. Bei Wahrscheinlichkeitsvorhersagen wird die vorhandene Unsicherheit über den aktuellen Zustand dadurch berücksichtigt, dass viele Vorhersagen mit leicht verschiedenen Anfangsbedingungen gerechnet werden. Aus der Schar von Vorhersagen, dem so genannten Ensemble, kann eine Eintretenswahrscheinlichkeit für ein bestimmtes Ereignis berechnet werden. Zudem liefert dieses Ensemble ein Mass für die Vertrauenswürdigkeit

05/2008 © MeteoSwiss

MeteoSchweiz
Krähbühlstrasse 58
CH-8044 Zürich

MeteoSchweiz
Flugwetterzentrale
CH-8058 Zürich-Flughafen

MeteoSvizzera
Via ai Monti 146
CH-6605 Locarno Monti

MétéoSuisse
7bis, av. de la Paix
CH-1211 Genève 2

MétéoSuisse
Les Invaudes
CH-1530 Payerne

T +41 44 256 91 11

T +41 43 816 20 10

T +41 91 756 23 11

T +41 22 716 28 28

T +41 26 662 62 11





WM 2008: Ein schlecht gewählter Startplatz...

Nach gutem Start und zwischenzeitlicher Führung musste sich das Ballonteam des Schweizermeisters Stefan Zeberli an der Weltmeisterschaft für Heissluftballone am Ende mit dem 17. Rang begnügen. Die Leistung lässt aber für die Zukunft auf einiges Hoffen

Rund hundert Teams aus vierunddreissig Staaten haben sich zum General Briefing eingefunden und sitzen eng gedrängt im Briefing-Zelt. Die Schweiz ist mit zwei Teams vertreten: Team Stefan Zeberli und Team Shawn Mackinga. Am Tisch in Front der Crews sitzt

als weitere sehr wichtige Personen die beiden Meteorologen Günter Mahringer und Erich Schmied. Der Meteorologe kann uns vorerst nicht viel Positives erzählen, und so beginnt nach dem Briefing das (lange) Warten auf die erste Fahrt.

für Teamsitzungen, um die geplante Zusammenarbeit im Detail abzusprechen und um die technische Ausrüstung mit einigen Tests im Gelände noch zu perfektionieren. Wir finden auch Zeit, einige Gruppenfotos zu machen. Das digitale Funknetz zur Übertragung von Daten haben wir im Hinblick auf diese WM noch ausgebaut und benutzerfreundlicher gemacht, damit die Piloten sich möglichst wenig um die technische Handhabung kümmern müssen und sich



Die Schweizer Teams beim Briefing



Wettkampfleitung

der Event Director David Levin; links von ihm ist der Deputy Event Director Claude Weber, der die letzten beiden Schweizermeisterschaften geleitet hat, links aussen der Sicherheits-Offizier Michael Wimmer. Rechts von David sitzen

Unsere beiden Schweizer Wettkampfteams sind bereits vor einigen Tagen angereist und haben sich mit einigen Trainingsfahrten auf ihre Aufgabe eingestimmt. Die Wartezeit auf den Beginn der Wettfahrten nutzen wir

voll auf den Wettkampf konzentrieren können. An einem der Meetings nimmt auch das Team von Martin Messner teil, das an der Fiesta startet.



Die Schweizer Teams beim Briefing



Teamsitzung



...und der Traum ist ausgeträumt

Die Wettkampfleitung hat als Rückruf-Prozedere ein SMS-Netz eingerichtet. Dieses kann sie auch einsetzen, um Briefings abzusagen, wenn keine Chance besteht, dass eine Wettfahrt durchgeführt werden kann. Einerseits ist es angenehm, wenn man am Morgen um 4 Uhr eine SMS bekommt, dass man sich nochmals im Bett umdrehen darf, andererseits hatten wir manchmal den Eindruck, dass dieses Mittel vorschnell eingesetzt wurde, insbesondere, wenn man wenig später Fiesta-Ballone am Himmel beobachten konnte.



Swiss National Balloon Team

Nach vier Tagen ist dann endlich eine erste Fahrt möglich, auch wenn die Winde in grösserer Höhe noch recht schnell sind. Der Meteorologe prophezeit allerdings, dass diese Winde gegen 8 Uhr bis an den Boden durchgreifen würden. Deshalb beschränkt sich David Levin auf zwei Aufgaben: zwei „Hesitation Waltz“. Beide Schweizer Teams haben einen guten Einstieg. Shawn erreicht mit 2 m 50 Ablage bei der zweiten HWZ gar ein Glanzresultat. Stefan besticht durch zwei gute Resultate und positioniert sich damit ganz weit oben in der Rangliste.



Stefan im Gedränge



WM 2008: Ein schlecht gewählter Startplatz...

Am Abend sind die Winde wieder zu böig, um eine Wettfahrt durchzuführen. Dafür ist am nächsten Morgen prächtiges Ballonwetter. David Levin stellt fünf Aufgaben: „Fly in“, „Calculated Rate of Approach“, zwei „Hesitation Waltz“ und ein „Land Run“. Shawn hat beim „Fly in“ mit 92 cm das zweitbeste Resultat. Leider gelingen die anderen Aufgaben nicht so gut. Stefan kann in allen fünf Aufgaben sehr gut punkten. Sein schlechtestes Resultat bis jetzt ist der „Land Run“ mit 698 Punkten! In den ersten 7 Aufgaben hat er sich 5929 Punkte geholt und führt damit die Rangliste an.

Am Abend sind die Winde vollständig eingeschlafen. Die Aufgaben bestehen aus einem „Fly in“ und zwei „Hesitation Waltz“. Die Besonderheit des Fly in besteht darin, dass die Piloten in eines von zwei Dreiecken markern müssen, das Zielkreuz aber ausserhalb dieser Gebiete liegt. Die erlaubte Fläche wird umso enger, je näher die Teams markern wollen. Die folgenden beiden „Hesitation Waltz“ haben dieselben Ziele. Es geht also darum, zwei Ziele aus einer Liste von fünf anzufahren.

Stefan gelingt die erste Aufgabe recht gut und mit den beiden anderen liegt er im Mittelfeld. Da die Winde aber sehr schwach sind, kann niemand in allen drei Aufgaben gut punkten. Stefan kann so den ersten Platz halten.

Am nächsten Morgen ist es klar und sehr kalt. Die aufgehende Sonne heizt schnell auf, sodass bald Thermik aufkommt. Vier Aufgaben stellt David Levin: „Pilot Declared Goal“, „Hesitation Waltz“, „Minimum Distance Double Drop“ und „Elbow“. Obwohl es kein „Fly in“ gibt, können die Piloten den Startplatz frei wählen. Stefan wählt diesen



Shawn über dem Ziel

schlecht und fährt deshalb am Ziel, das er deklariert hat, mit einem Abstand von 170 m vorbei. Dies ist in diesem Teilnehmerfeld ein sehr schlechtes Resultat (51 Punkte!). Die „Hesitation Waltz“ gelingt deutlich besser. Als die Ballone zum 100 m mal 200 m grossen Feld für die „Minimum Distance Double Drop“ kommen, haben in Bodennähe schon thermische Winde überhand genommen. Mehr als die Hälfte der Bal-

lone zieht weit vom Ziel entfernt vorbei. So ist es auch nicht dramatisch, wenn unsere Schweizer Teams nicht markern können. Leider misslingt Stefan auch der „Elbow“. Er setzt in seiner Strategie auf einen thermischen Wind, der nicht verlässlich ist. Shawn gelingt dagegen der „Elbow“ sehr gut und er erhält hierfür 993 Punkte.



...und der Traum ist ausgeträumt

Die Abendfahrt wird wegen föhnartigen Winden abgesagt und so hoffen wir, dass es am Morgen eine (letzte) Möglichkeit gibt, damit Stefan die beiden Patzer vom Vortag etwas ausbügeln kann. Die Luftschichtung ist immer noch heikel. Am Boden ist es ruhig aber in einigen hundert Metern über Grund messen wir 30 Knoten. Die Meteorologen prophezeien, dass die Winde ab ca. 8 Uhr bis an den Boden durchgreifen könnten. David Levin stellt deshalb nur zwei Aufgaben „Fly in“ und „Hesitation Waltz“. Unsere Piloten starten ganz am Anfang der Launchperiode, um kein Risiko einzugehen. Kurze Zeit später kommt aber eine SMS von der Wettkampfleitung, die Fahrt und die beiden Aufgaben werden abgesagt. Damit sind die Wettkämpfe an der WM 2008 abgeschlossen. Die Wettkampfleitung arbeitet aber noch fieberhaft, da die Jury Änderungen bei der Auswertung gefordert hat. Dadurch rutschen unsere Schweizer Teams etwas nach oben: Stefan erreicht den 17. Rang und Shawn den 64. Rang.



Debriefing im Schweizerlager

Die Sieger der WM:

1. François Messines, Frankreich
2. Alexey MEDVEDSKY, Russland
3. Stephane Bolze, Frankreich

Text und Bilder: Léon André





10. Germancup in Pforzheim

Starker Wind beherrschte die Szenerie am 10. Germancup in Pforzheim. Trotz Absage der Fahrt durch den Veranstalter starteten am Samstagabend gut 20 Ballone zu einer Ballonfahrt

Freitag, 26.9.2008

Die erste Startperiode am Morgen wird abgesagt wegen zuviel Wind. Die 2. Startperiode am Abend ebenso, auch da spielte der Wind verrückt mit zum Teil starken Böen. Auch die Modellpiloten mussten ihre Lieblinge festhalten. Die Modellpiloten gingen mit der Hülle ganz nahe zu den Zuschauern, meist zu Kindern, die möglichst alle die Hülle berühren wollten. Ganz stolz aber waren diejenigen Kinder, die sogar den Brenner betätigen durften. Um 21.00 Uhr begann das Night Glow mit Musik, an dem 16 Team mitmachten, wovon nur 9 mit Hülle.

eine Sonderform war dabei, nämlich die Dinkelacker Montgolfiere sowie das Heissluftschiff EnBW. Dann folgt der Abend: wenn nur der Wind nicht wieder wäre. Laut Meteo sollte er einschlafen, aber wie ein kleines Kind wollte er einfach nicht schlafen. Also um 17.00 Uhr war ein Start nicht denkbar, aber das OK gab nicht auf! Um 17.30 Uhr kam der Befehl an die Teams, mit den Fahrzeugen auf den Startplatz zu fahren und zu warten, ob der Wind entscheidend nachlässt. Das OK entschied, bis um 18.00 Uhr zu warten. Wenn bis dann der Wind nicht nachlässt, wird die Wettfahrt abgesagt. Es wurde sehr spannend, denn die Zeit lief



rüstete Günther Binder aus Sonnenbühl den Ballon Deutsche Bausparkasse Badenien D-OBK auf. Jetzt hatte sich auch der Wind beruhigt und es gab kein Halten mehr. Rund 20 Ballone waren in der Luft (mit dem Feldstecher entgeht einem nichts!), Auch Sonderformen heben noch ab, nämlich die Jägermeisterflasche D-OJGM, das Fass G-PINT, der AstonMartin G-OAML. Am Boden aufgestellt wurden noch der Babybel-Käse G-BXUG, die Karlsbergflasche D-OHON und der Bärenmarken-Bär OK-6382. Diese hoben nicht mehr ab, weil die Zeit schon zu fortgeschritten war. Auch die Modellballone waren wieder dabei. So kam es doch noch zu einem schönen Ballonabend.

Samstag, 27.9.2008

Das frühe Aufstehen am morgen hatte sich voll gelohnt, zeigte sich das Wetter doch ideal für eine Ballonfahrt. Der Platzmoderator von SWR4 Baden Radio zeigte sich begeistert über das tolle Bild mit den Ballonen über Pforzheim. Auch

und lief und der Wind blies und blies, was wird wohl geschehen?????? 18.05 Uhr: Achtung, was sagt der Platzmoderator jetzt?!! >Die Fahrt ist abgesagt, aber wenn jemand auf eigene Verantwortung starten will, dann darf er das jetzt tun. Kaum war dieser Satz ausgesprochen, ging es los! Als erstes Team

Sonntag, 28.9.2008

Der 5. Start am morgen konnte wieder durchgeführt werden. Dann mussten wir leider wieder heimreisen, und so verpassten wir das KeyGrab am Nachmittag.

Hanspeter Widmer, Hasle-Rüegsau



AIRSPORTS - BALLOONING

Die stillen Archimedesjünger

Sie sind dem Ballonfahren heillos verfallen. Ihre Herzen schlagen für das Spiel mit dem Wind, dem Überlisten der Schwerkraft durch den Auftrieb, das Verdrängen von Luft durch Luft, durch leichtere Gase nach dem Archimedisches Prinzip (287-212 v. Chr.), vorgemacht durch die Montgolfiers und Professor Charles. Alles dokumentiert und gefeiert.

Was blieb, war die Pflege und Weiterführung einer technischen Errungenschaft zum Spass und zur Unterhaltung der Gesellschaft, zur Bewältigung der

Freizeit, die ihre Opfer forderte. Wie die Luftfahrt, als Beispiel nur: Airsports in all ihren Sparten.

Glücklich die Abteilung, die Freunde und Gönner fand, die Geld und Zeit in die Pflege dieses Lebensstils zu investieren bereit waren, das Ballonfahren zu erhalten, der Nachwelt als freudvollen Ausgleich im Alltag zu vermitteln, vom Ballonführen bis zum Sammeln von Ballonpost aus aller Welt.

Eine Sonderauszeichnung für die langjährige Pflege der Liebe und Treue zum Ballon gehört den Organisatoren der „Weihnachtsballonpost von Christkindl in alle Welt“.

Am 30. November 2008 ging die „48. WEIHNACHTS-BALLOONPOST“ an Bord der deutschen Montgolfiere D-ERGEE VI vom österreichischen Startplatz 4411 CHRISTKINDL ab. Pilot Tobias Wetzel landete das Luftfahrzeug nach einer Stunde bei Sierning. Die Weihnachtsballonpost wird zugunsten der Pro Juventute Kinderdorfvereinigung und des Pestalozzi-Kinderdorfes Wahlwies ausgerichtet, veranstaltet vom Alpen-Balloonport-Club Allgäu und verwandten Philateliefreunden Deutschlands und Österreichs.

Erwin A. Sautter FAI-Diplôme Tissandier



BALLONSTOFFE
MADE IN SWITZERLAND

HÖCHSTE SICHERHEIT
LÄNGSTE LEBENSDAUER
GERINGSTER GASVERBRAUCH

Verlangen Sie bei Ihrem
Ballonbauer den Einsatz
der Qualitäten
„HOT AIR“ und „HOT AIR TOP“



MEYER-MAYOR AG
CH 9652 NEU ST. JOHANN
Telefon +41 71 995 60 11
Telefax +41 71 995 60 15
info@meyer-mayor.ch
www.meyer-mayor.ch



Im Gasballon über die Viertausender

*Auf Spelterinis Spuren ohne Motor über die Alpen
Gelungene Jubiläumsfahrten (1908/2008) ab Interlaken ins Aostatal*

Am 6. September 1908 rüstete Kapitän Eduard Spelterini den Gasballon „Sirius“ auf der Höhematte Interlaken (570 m) mit Blick auf die Jungfrau (4158 m) für eine Fahrt mit Leuchtgas über die Hochalpen nach Süden, begleitet von einem Passagier. Nach 6 1/2 Stunden die glückliche Landung auf einer Alp hoch über Brusson im italienischen Valle d’Ayas, einer Abzweigung des Aostatales in Richtung Breithorn (4165 m) im Monte-Rosa-Massiv und Schweizer Landesgrenze.

Am 20. September 2008 liessen die Piloten Peter Brader (Schwerzenbach ZH) und Walter Kohler (Oberrohrdorf AG) ihre Gasballone mit Wasserstoff (leichter als das „Kochgas“ von 1908) füllen. Um 07.30 h angelüftet, entführte die Bise die beiden Charlieren (Gasballone) von der berneroberländi-

schen Ferienhauptstadt in vier Stunden übers erste UNESCO-Weltnaturerbe der Alpen (First Unesco World Natural Heritage of the Alps), Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn, das Rhonetal und die Walliser Viertausender hinunter nach St. Nicolas (1200 m) hoch über Villeneuve (665 m) unten im Tal und 12 km hinter Brusson, Spelterinis Landeplatz von anno 1908 - und über 120 km Luftlinie von Interlaken.

Das Gasballon-Duo war bis auf die Höhe des Rhonetals im „Geleitschutz“ von drei Heissluftballonen gedriftet, gefahren von den Piloten Patrik Schmidle (Zug), Rudolf Grätzer (Hagendorn ZG) und Walter Vogel (Maienfeld GR), wo das Trio wie geplant, die Alpenüberquerung beendet, nach windgeschützten Landeplätzen in der Gegend von Sierre/Siders Ausschau hielt.



Peter Brader im Aufstieg

Text: Erwin A. Sautter

Bilder: Hans Haug



Toute notre énergie à votre service Unsere Energie bringt Sie weiter

En citerne aérienne et enterrée
Über- und Unterflurtanks



TOTALGAZ



www.kubicekballoons.cz

New level



Offizielle

**Kubicek
BALLOONS**

Vertretung



Erster Ballon-Unterhaltsbetrieb der Schweiz

- Beratung
- Verkauf
- Reparaturen aller Marken
- Ersatzteile
- Anfertigung von Werbebannern nach Mass
- Werbeaufschriften direkt auf Hüllen
- Jahres-/ 100Std. Kontrollen
- Modellballone
- Kaltluftballone



BALLON SERVICE



Patrik Schmidle

6033 Buchrain

Tel.: 041 448 29 33

Fax: 041 448 35 20

E-mail: pschmidle@bluewin.ch