



Sicherheitskonferenz Ballonfahrt 2023







Referent

Hans Pravda

Luftfahrtagentur – Sachgebiet PGA – Flugbetrieb

Flugbetriebsinspektor für den operativen Flugbetrieb GA Ballonpilot

Themen

- EASA Sicherheitsreport + Statistik
- Human Factors
- Ballon anhängen / Starthilfe
- Gefahrenbereich / Creweinweisung
- Technische + Operationelle Themen (Wissenswertes)





Statistik – EASA Annual Safety Review 2022



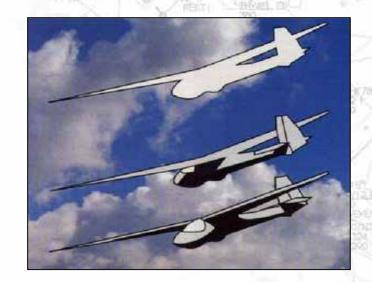




Warum kann es zu Unfällen kommen?

(Human Factors - Beispiele)

- Druck zu Fahren (Zeit / Finanziell / Passagiere usw.)
- Gefahren unterschätzenà finden es jedoch cool
- Sehvermögen (Sichtfeld / Lichtverhältnisse + optische Täuschungen)
-
-
-





Mein PLAN zur Flugsicherheit



- ü Entscheidungen treffen (Nein sagen)
- ü Training / Plan B
- ü Fahrtvorbereitung + Checklisten verwenden
- ✓ Kommunikation mit Piloten / Community
- ✓ Aus Fehlern lernen
- ✓ Gefahren erkennen
- ✓ Vorbildwirkung
- **√**
- **√**
- **√**



Ø ERFAHRUNG





Erfahrener Pilot

Der 51-jährige I ; der ums Leben kam, sein ein erfahrener Pilot gewesen. Fest steht, er konnte aufgrund des Nebels nicht auf Sicht starten. Für das Starten mit Hilfe der Instrumente sei der Pilot ausgebildet gewesen. Warum der 51-Jährige nach dem Start Richtung nicht gerade ausgeflogen ist, sondern eine Kurve Richtung gemacht hat, ist derzeit Gegenstand der Ermittlungen.

Erfahrener Pilot

Der galt al erfahrener Pilot. Er war Fluglehrer ind seit zwanzig Jahren bei der Firma beschäftigt, die für die aus der Luft verantwortlich ist. Laut Landespolizeidirektion flog der schon seit zehn Jahren im Einsätze zur Bekämpfung und kannte die Gegend gut. Es wird vermutet, dass der Pilot die Stromleitung auf Grund der tief stehenden Sonne übersah.

Jetzt steht fest, wer die Maschine steuerte: Bei dem Verunglückten handelt es sich um De erfahrene Pilot befand sich auf dem on einer als er über dem

trauern nun auf Facebook um ihren Freund und Kollegen: "
war ein sehr respektierter und erfahrener Pilot und ein guter Freund von
uns allen." Weiter heißt es: "Wir sind sehr schockiert und traurig über
diese Tragödie. Unsere Gedanken sind bei der Familie und den Freunden
von "

Die Suche war eigentlich um 18 Uhr abgebrochen worden, gefunden wurde der Abgestürzte dann um 18.30 Uhr, als die Crew des Hubschraubers am Rückweg zum Stützpunkt war. Der Mann galt als erfahrener Pilot, der einen Übungs- und Streckenflug ins mit den vorgegebenen Wendepunkten vornehmen wollte. (rfi)

Erfahrener Pilotbei Flugzeug-Absturz tödlich verunglückt: Das sagt die Feuerwehr über den Einsatz Windböe wird zu Verhängnis für Paragleiter: 47-Jähriger und 17-Jähriger bleib en in Stahlseil von hängen. Ein 47-jährige erfahrener Elei tschirmpilot aus dem I wollte am Montag, den : einen kommer ziellen Tandemflug mit einem 17-jährigen Touristen machen. Die beiden start eten gegen 12:30 Uhr von der Bergstation in ihren vierten T andemflug, der ihnen zum Verhängnis wurde. Gleich nach dem Abheben erfa sste eine Windböe den Schirm, wodurch dieser aus...

Bei dem Flugzeug handelt es sich um eine Maschine des
Unternehmens
Unter den Opfern des Unglücks sei
auch der Pilot und Mitgesellschafter, zugleich Geschäftsführer des
Unternehmens, bestätigte Mehrheitseigentümer
"Er war
ein sehr erfahrener Pilot, bestens ausgebildet." Es gelte nun zunächst, sich
um die Hinterbliebenen und die Mitarbeiter von
zu kümmern.
Zum Unfallhergang und zur Unfallursache lägen ihm bisher keine
Informationen vor, man werde die Untersuchungen der Behörden
abwarten müssen. Wie es für
weitergeht - man habe eine weitere
Maschine im Einsatz - sei noch unklar.

Die beiden galten als sehr erfahrene Piloten und hatten bei einige Runden mit dem Flieger gedrent, als es Kurz vor Ende des Trainingsflugs ganz in der Nähe des Flughafens, zum tragischen Unglück kam. Von "aus waren die beiden auch gestartet.

Zweierfahrene Piloten und ihre Flugschüler starben 2018 bei einem Flugzeugunglück in . Die Kollision von Sportflugzeug und Hubschrauber lag weder an der Technik, noch am Wetter. Ein Untersuchungsbericht nennt erstmals die Ursachen.



ERFAHRUNG ersetzt KEINE gesetzlichen Vorschriften!

Limits / Grenzen









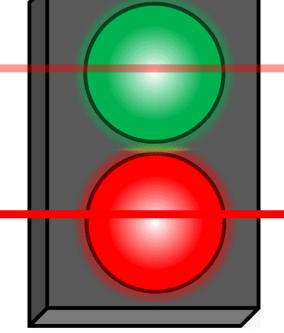




Gesetze / FM / Lufträume uvm.



Jenseits der Grenzen lauert





Medical

Datum der Date of	letzten last	nächsten / next			
		class 1	class 2	LAPL	
Routine-Untersuchung Medical examination	20/12/2021		10/01/2024	10/01/2024	
EKG ECG	11/12/2015		10/01/2024		
Audiometrie Audiogram	20/12/2021				

Der Inhaber dieses Tauglichkeitszeugnisses ist berechtigt, im Umfang der entsprechenden EASA FCL Lizenz tätig zu werden. Die eingetragenen Einschränkungen oder Auflagen sind einzuhalten.
The holder of this certificate is entitled to exercise the privileges of the related EASA FCL pilot licence subject to

The dates listed in this table are for information purposes only.

any limitations or conditions shown.

single-pilot commercial air transport operation carrying passengers (EASA Part-MED, A. 045a)

MED.A.020 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

- (a) Lizenzinhaber dürfen die mit ihrer Lizenz und mit zugehörigen Berechtigungen oder Bescheinigungen verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn sie:
 - von einer Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit Kenntnis haben, aufgrund deren sie diese Rechte unter Umständen nicht mehr sicher ausüben können;
 - (2) ein verschreibungspflichtiges oder nicht verschreibungspflichtiges Arzneimittel einnehmen oder anwenden, das sie in der sicheren Ausübung der mit der verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen kann:
 - (3) sich einer medizinischen Behandlung, einem chirurgischen Eingriff oder einer anderer Behandlung unterziehen, die die sichere Ausübung der Rechte aus ihrer Lizenz(en) beeinträchtigen k\u00f6nnte
- (b) Darüber hinaus müssen Inhaber eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses unverzüglich und vor Ausübung der Rechte aus ihrer Lizenz, flugmedizinischen Rat einholen, wenn sie:
 - (1) sich einem chirurgischen Eingriff oder einem invasiven Verfahren unterzogen haben;
 - (2) mit der regelmäßigen Einnahme oder Anwendung eines Arzneimittels begonnen
 - (3) sich eine erhebliche Verletzung zugezogen haben, die die Ausübung der Rechte aus der Lizenz nicht zulässt:
 - unter einer erheblichen Erkrankung leiden, die die Ausübung der Rechte aus der Lizenz nicht zulässt:
 - (5) schwanger sind:
 - (6) in ein Krankenhaus oder eine Klinik eingewiesen worden sind;
 - (7) erstmalig eine korrigierende Sehhilfe benötigen

MED.A.020 Decrease in medical fitness

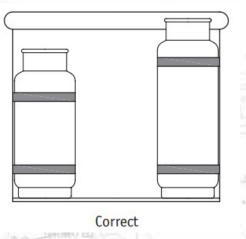
- (a) Licence holders shall not exercise the privileges of their licence(s) and related ratings or certificates, and student pilots shall not fly solo, at any time when they:
 - are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely exercise those privileges;
 - (2) take or use any prescribed or non-prescribed medication which is likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s);
 - (3) receive any medical, surgical or other treatment that is likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s).
- b) In addition, holders of a medical certificate shall, without undue delay and before exercising the privileges of their licence, seek aero-medical advice when they:
 - have undergone a surgical operation or invasive procedure;
 - (2) have commenced the regular use of any medication;
 - have suffered any significant personal injury involving incapacity to function as a member of the flight crew;
 - have been suffering from any significant illness involving incapacity to function as a member of the flight crew;
 - (5) are pregnant;
 - (6) have been admitted to hospital or medical clinic:
 - (7) first require correcting lenses.

austro

Medical Limitations









FM: each cylinder must be secured by a minimum of two cylinder straps.

FM / CS-STAN

			200	
			Flugha	ndbuch
				¬ (Ult
FLIGHT	Approva	al	CAMERON BALLOONS	Globos-B
Н	OT AIR B	400 I IA	V	•
	FLIGHT M			ANUAL
Approved by EA	ASA under Approval Number	EASA.BA.A.01000 on 10	0 April 2006.	R BALLOONS
UK.TC.BA.00003. Follo this manual shall eithe Cameron Balloons Limi	t of CAA Type Certificates U wing initial certification as or be directly approved by C tted, DOA No. UK.21J.0140. ents made by other Approve	shown above, any subs CAA or be approved und	equent revisions to ler the authority of	contain the Instructions for cluded in the Ultramagic Ty nd BA.517
	Manual is specific to the			
	(mized for the following aircra
Kegistration		rear or construction		
Applicable MTOM		the information and li	mitations contained	
Applicable MTOM This balloon is to be on herein.	perated in compliance with			Nr.:
This balloon is to be op		Date		vte:
This balloon is to be of herein. Signed				
This balloon is to be opherein. Signed Authority Manufacturer:	Name	ONS Limited ter, Bristol BS3 4NH GDOM 9637216	alloons.co.uk	ite:
This balloon is to be opherein. Signed Authority Manufacturer:	CAMERON BALLOO St. Johns Street, Bedminst UNITED KINC TEI: +44(0)1178 (@cameronballoons.co.uk w	ONS Limited ter, Bristol BS3 4NH GDOM 9637216	alloons.co.uk	ite:

KUBICEK

Kubíček Factory s.r.o. Jarní 1003/2a, 614 00 Brno Czech Republic +420 545 422 620 info@kubicekfactory.com www.kubicekfactory.com

nual

SCHROEDER

Heißluftballon. Es ist stets an

grenzen, Anweisungen und

ssiggasanlage verbindlichen htlinien bzw. Regeln sind

sind die Gasbehälter nach der hriften zuzulassen. Die dort

erständigen ist durchzuführen.

nit den Anweisungen und

rkannten Flughandbuches

Mai 2019 • Seite 1

orgsam einzuhalten.

einzuhalten.

val number 10061892, dated 15 May 2017. of DOA, no. EASA.21J.277 as detailed on

tion and limitations contained herein. basket during flight.

austro

Annex to ED Decision 2022/009/R Certification Specifications Standard Changes and Standard Repairs PTABLE METHODS, TECHNIQUES AND PRACTICES FOR CARRYING OUT AND IDENTIFYING STANDARD REPAIRS (SCE/SRs) AS PERMITTED PLIRSUANT TO PART 21 (CS-STAN) ABLE METHODS, TECHNIQUES AND PRACTICES FOR CARRYING OUT AND IDENTIFYING STA CHANGES AND STANDARD REPAIRS (SCS/SRs) AS PERMITTED PURSUANT TO PART 21

Reihenfolge:

- 1.) zuerst FM des Herstellers, dann
- 2.) CS-STAN
- + immer Rücksprache mit CAO

ACHTUNG

CS-STAN – Einschränkungen beachten! z.b.: ELA1 / ELA2 / nicht gewerblich



BOP.BAS.175 Use of restraint system

Regulation (EU) 2018/395

When a restraint system is required in accordance with point <u>BOP.BAS.320</u>, the pilot-in-command shall wear the system at least <u>during landing</u>.

BOP.BAS.320 Restraint systems

Regulation (EU) 2018/395

Balloons shall be equipped with a restraint system for the pilot-in-command when the balloon is equipped with one of the following:

- (a) a separate compartment for the pilot-in-command;
- (b) turning vent(s).







BOP.BAS.190 Spezialisierter Ballonbetrieb BOP.ADD.510 Gewerblicher spezialisierter Ballonbetrieb



- Ø Absetzen von Fallschirmspringern
 - Risikobewertung und
 - Klarliste (Checkliste)
 - + Aufzeichnungen aufbewahren



FM04 Rev. 26 ULTRAMAGIC, S.A page 4.12

- Check again for downwind obstacles and obstructions.
- Instruct crew to stand clear

4.8.2 Passenger Briefing

4.8.2.1 Open Baskets

- Always follow the instructions of the pilot, that will prevail over those here, depending on the landing situation.
- Hold on to rope handles or (except when landing) padded uprights.
- Do not at any time hold on to hoses, valves or control lines.
- When instructed to do so, safely stow all cameras, binoculars etc.
- When instructed to do so, take up the landing position as follows.
 - - Ensure that long hair is safely kept inside cloths or tied back.
 - Stand at the front of the basket and face the direction of travel.
 - o Keep your knees together and bend them slightly. Do not sit or
 - o Keep hands inside the basket at all times and hold on to the rope
 - Progress the landing and brace for touchdown.
 - Be aware that the basket may tip over and drag after touch down.
 - Do not leave the basket until the pilot instructs to do so.
 - Wear helmets (when necessary)

4.8.2.2 Partitioned Baskets

- Always follow the instructions of the pilot, that will prevail over those here. depending on the landing situation.
- Hold on to rope handles or (except when landing) padded uprights.
- Do not at any time hold on to hoses, valves or control lines.
- When instructed to do so, safely stow all loose items, cameras, etc.
- When instructed to do so, take up the landing position as follows:
 - Ensure that long hair is safely kept inside cloths or tied back.
 - o Scarves, neck-straps or other long neckwear should be removed before landing
 - Stand squarely with your back against the basket facing away from the direction of travel. Push the back against the basket wall. Alternatively, stand sideways to the direction of travel, at the front edge of the basket, facing the pilot in the basket. Hold on the rope handles with both hands, one on each side,
 - Keep your knees together and bend them slightly. Do not sit or squat.
 - Keep hands inside the basket at all times and hold on to the rope
 - Watch progress of the landing and brace for touchdown.
 - Be aware that the basket may tip over and drag after touch down. Continue to hold on until the basket comes to rest.
 - Do not leave the basket until the pilot instructs to do so.
 - Wear helmets (when necessary)





PIC / Halter à FM aktualisieren!





Easy Access Rules for Balloons

Chapter 1 — Air operations and Licensing

ANNEX II — BALLOON AIR OPERATIONS (Part-BOP)

Privatfahrt

- Gewerbliche Fahrt
- Trainingsfahrt
- Schulungsfahrt
- Prüfungsfahrt
- Nachtsichtfahrt (NVFR)

+ Fallschirmspringer absetzen

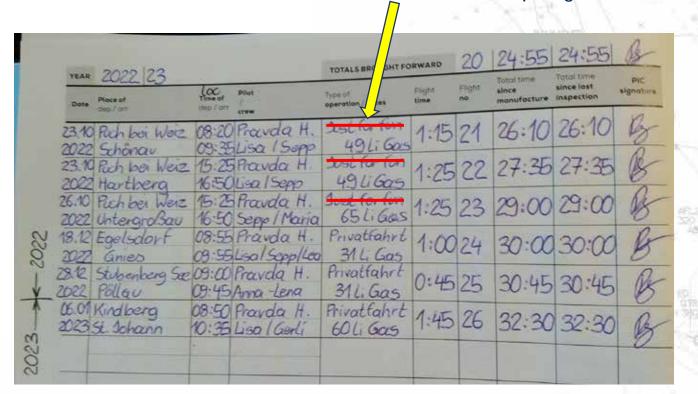
AMC1 BOP.BAS.065 Balloon logbook

ED Decision 2018/004/R

GENERAL

The balloon logbook, or equivalent, should include the following items, where applicable:

- (a) balloon nationality and registration;
- (b) date;
- (c) name(s) of flight crew member(s);
- (d) place of departure;
- (e) place of arrival;
- (f) time of departure;
- (g) time of arrival;
- (h) hours of flight;
- (i) type of operation;
- (j) incidents and observations, if any; and
- (k) signature of the pilot-in-command.



www.homebriefing.com









WETTER

Flugschüler Schein Nr.: 12345

FLIGHTPLAN BRIEFING







Home Briefing Flugplan Wetter Online Karte AIP MIL Benutzerprofil Gruppe Links Hilfe

DABS Schweiz

Home > Home

AUP Österreich AUP CZ

AUP - AIRSPACE USE PLAN

published by Airspace Management Cell – AMC phone: +43 5 1743 2153 kdolusk amc.mitgbmhvs.gv.at

from: 27/02/2023 00:00 to: 27/02/2023 24:00

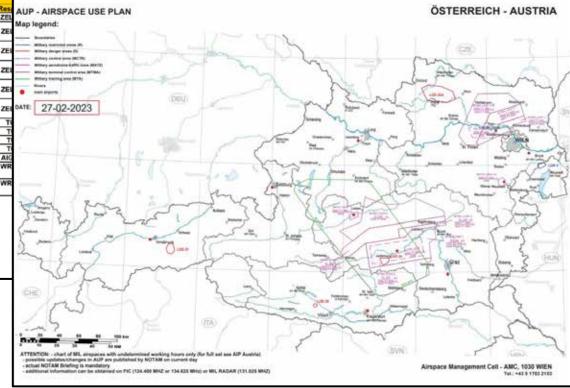
ALL TIMES IN UTC

		List of active MTA			
No	Designator	Flight Level Block		Validity	
001	SCHOBER - SHR	FL 105	FL 245	08:45 12:25	

		L	ist of active LOD/LO	OR
No	Designator	Flight Level Block		Validity
001	LIZ - LOD 21	GND	FL 215	12:00
002	SEA - LOD 24	GND	9500 FT MSL	07:00
003	ALL - LOD 25 A	GND	9500 FT MSL	07:00
004	MAR - LOD 28	GND	7500 FT MSL	07:00
005	BRK - LOR 4	GND	2500 FT MSL	07:00

	Duty hours MCTRINTMA/MATZ						
No	Designator	Flight Level Block		Validity period		Res	
001	MCTR LOXZ	GND	8000 FT MSL	07:00	17:00	ZE	
002	MTMA LOXZ 1	5500 FT MSL but at least 1000 FT GND	FL 125	07:00	17:00	z	
003	MTMA LOXZ 2	5500 FT MSL but at least 1000 FT GND	FL 125	07:00	17:00	z	
004	MTMA LOXZ 3	5500 FT MSL but at least 1000 FT GND	FL 125	07:00	17:00	z	
005	MTMA LOXZ 4	5500 FT MSL but at least 1000 FT GND	FL 125	07:00	17:00	z	
006	MTMA LOXZ 5	7500 FT MSL but at least 1000 FT GND	FL 125	07:00	17:00	z	
007	MCTR LOXT	GND	2500 FT MSL	07:00	15:00		
800	MTMA LOXT 1	2500 FT M3L	3500 FT MSL	07:00	15:00		
009	MTMA LOXT 2	2500 FT MSL	4500 FT MSL	07:00	15:00		
010	MTMA LOXT 3	2500 FT MSL	6500 FT MSL	07:00	15:00		
011	MATZ AIGEN	GND	5000 FT MSL	07:00	15:00	A	
012	MATZ WR NEUSTADT I	GND	4500 FT MSL	07:00	15:00	w	
013	MATZ WR NEUSTADT II	4500 FT MSL	6500 FT MSL	07:00	15:00	W	
						1	

ATTENTION: - possible updates/changes in AUP are published by NOTAM on current day - actual NOTAM Brisding is mandatory





Nachwort

Diese Präsentation wurde als "Safety Promotion" Maßnahme zur Unterstützung der Flugsicherheit in der Ballonfahrt, unter Verwendung allgemein zugänglicher Daten und Informationen erstellt.

Sie ist Bestandteil der jährlichen Season Opener – Piloten - Vortragsreihe durch Luftfahrtexperten und Teil des Österreichischen Luftfahrtsicherheitsprogrammes.

Sie kann eine professionelle Flugausbildung und sorgfältige Flugvorbereitung sowie die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften nicht ersetzen.

Für Fragen dazu wenden Sie sich bitte an die zuständigen Fachabteilungen der Austro Control. www.austrocontrol.at



"Glück Ab – Gut Land"