



UNTERSUCHUNGSBERICHT

FLUGUNFALL MIT DEM Segelflugzeug Type K8B

**am 30.09.2012
um ca. 11:29 Uhr UTC am
Flugplatz Micheldorf, Gemeindegebiet
Micheldorf, Bezirk Kirchdorf an der
Krems, Oberösterreich**



GZ. BMVIT-85.190/0001-IV/BAV/UUB/LF/2012

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt

Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle oder Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen.

Wenn nicht anders angegeben sind Sicherheitsempfehlungen an jene Stellen gerichtet, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Die Entscheidung über die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen liegt bei diesen Stellen.

Zur Wahrung der Anonymität aller an dem Unfall oder der schweren Störung beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Untersuchungsbericht inhaltlichen Einschränkungen.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

ÜBERSICHT

	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung	3
Kapitel 1	3
TATSACHENERMITTLUNG	
Kapitel 2	8
AUSWERTUNG	
Kapitel 3	11
SCHLUSSFOLGERUNGEN	
Kapitel 4	11
SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN	
Kapitel 5	11
STELLUNGNAHMEVERFAHREN	

INHALTSÜBERSICHT

Einleitung	3
1 Tatsachenermittlung	3
1.1 Ereignisse und Flugverlauf	3
1.2 Personenschäden	5
1.3 Schaden am Luftfahrzeug	5
1.4 Andere Schäden	5
1.5 Besatzung	5
1.5.1 Theorieausbildung	5
1.6 Luftfahrzeug	5
1.6.1 Beladung	6
1.7 Bordpapiere	6
1.8 Flugwetter	6
1.8.1 Natürliche Lichtverhältnisse	6
1.9 Flugfernmeldedienste	6
1.10 Flugplatz	7
1.10.1 Allgemein	7
1.11 Flugschreiber	7
1.12 Angaben über Wrack und Aufprall	7
1.12.1 Unfallort	7
1.12.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile	7
1.12.3 Cockpit und Instrumente	8
1.12.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen	8
1.13 Medizinische und pathologische Angaben	9
1.14 Überlebensaspekte	9
1.14.1 Evakuierung	9
1.15 Weiterführende Untersuchungen	9
1.16 Organisation und Verfahren	9
1.16.1 Ausbildung	9
2 Auswertung	9
3 Schlussfolgerungen	11
3.1 Wahrscheinliche Ursachen	11
4 Sicherheitsempfehlungen	11
5 Stellungnahmeverfahren	11

Einleitung

- Luftfahrzeughalter: Segelflugzeug-Club
- Betriebsart: Grundsicherung nach Sichtflugregeln (VFR)
- Flugzeughersteller: Alexander Schleicher, Segelflugzeugbau
- Musterbezeichnung: K 8 B
- Luftfahrzeugart: Segelflugzeug
- Staatszugehörigkeit: Österreich
- Unfallort: Flugplatz Micheldorf, nahe der Pistenschwelle 14
- Koordinaten: N 47°52'20,39'' E 014°07'33,18''
- Ortshöhe über Meer: 460 m
- Datum und Zeitpunkt: 30.09.2012 um ca.11:29 Uhr

Der Bereitschaftsdienst der Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt wurde am 30. September 2012 um 11:45 Uhr von der Such- und Rettungszentrale über den Vorfall informiert. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung des Unfalles eingeleitet.

Gemäß Art. 9 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurden die beteiligten Staaten über den Unfall unterrichtet:

Bundesrepublik Deutschland

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen des Flugschülers und Fluglehrers, der Auswertung eines im Luftfahrzeug eingebauten FLARM © Gerätes in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am Unfalltag wurden mit dem Luftfahrzeug auf der Piste 32 des Flugplatzes Micheldorf (LOLM) insgesamt sieben Windenstarts unter Aufsicht eines Fluglehrers durchgeführt. Die Flugzeit betrug jeweils zwischen vier und sechs Minuten. Der Fluglehrer war an diesem Tag gleichzeitig als Flugplatzbetriebsleiter eingeteilt.

Der Flugschüler führte am 29.09.2012, einen Tag vor dem Unfallflug, fünf Flüge mit einer Gesamtflugdauer von 13 Minuten am Doppelsteuer einer Bocian SZD9 durch. Darauf folgten am selben Tag sein erster Alleinflug sowie zwei weitere Alleinflüge auf der Type K8B mit einer Gesamtflugzeit von 15 Minuten.

Am Unfalltag, dem 30.09.2012, absolvierte der Flugschüler zwei Alleinflüge, auf demselben Schulungsflugzeug, einer K8B, wie am Vortag, mit einer Flugzeit von fünf sowie sechs Minuten.

Beim darauffolgenden, dritten Flug an diesem Tag, insgesamt sein sechster Alleinflug mit einer K8B, startete der Flugschüler um 11:25 Uhr von der Piste 32. Die K8B war zu diesem Zeitpunkt das einzige Luftfahrzeug im Flugplatzbereich. Der Fluglehrer befand sich zu die-

sem Zeitpunkt neben dem sogenannten „Startcontainer“, nahe der Pistenschwelle 32. Dieser war mit einem Funkgerät ausgestattet.

Der Flugschüler klinkte das Startseil bei einer Höhe von ca. 250m Höhe über Grund aus und stellte die Höhenrudertrimmung von kopflastig auf neutral. Danach leitete er kurz vor der Gemeinde Thurnham eine Rechtskurve ein. Beim Ausleiten dieser 180° Rechtskurve bemerkte der Fluglehrer dass die Fluggeschwindigkeit als auch die Sinkrate zu hoch ist und gab dem Flugschüler per Funk die Anweisung „auf Fahrt achten“. Der Fluglehrer konnte keinerlei Reaktion des Flugschülers erkennen und gab nochmals die Anweisung „du bist zu schnell, ziehe!“, jedoch erfolgte auch hier keine Reaktion des Flugschülers. Der Fluglehrer gab dem Flugschüler ein drittes sowie ein viertes Mal die Anweisung am Höhenruder zu ziehen um die Geschwindigkeit als auch die Sinkrate zu verringern.

Der Fluglehrer vermochte kurzfristig ein leichtes Steigen des Luftfahrzeuges erkennen zu können, unmittelbar gefolgt von einem nochmaligen Absinken des Luftfahrzeuges, gepaart mit einer weiteren Geschwindigkeitszunahme. Der Flugschüler leitete bei einer Fluggeschwindigkeit von ca. 160km/h und einer Sinkrate von ca. 12m/s einen Landeanflug Richtung SSW ein. Der Flugschüler betätigte den Bremsklappenhebel und verringerte dadurch die Fluggeschwindigkeit. Die Anweisungen des Fluglehrers über Funk wurden von dem Flugschüler nicht bestätigt.

Der Flugschüler gab an dass er versuchte, kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste, das Luftfahrzeug mit einer Linkskurve noch in Pistenrichtung 14 zu drehen. Beim Einleiten der Linkskurve berührte die linke äußere Tragflächenspitze bei einer Fluggeschwindigkeit von ca. 120km/h den Grasboden nahe der Pistenschwelle 14.

Gefolgt von einer massiven Bodenberührung mit der linken Unterseite der Flugzeugnase sowie einer Linksdrehung des Luftfahrzeuges um die Hochachse. Als das Segelflugzeug zum Stillstand kam, konnte sich der Flugschüler selbstständig und unverletzt aus dem Luftfahrzeug befreien.



© Google Earth Darstellung des Unfallfluges basierend auf den ausgelesenen © FLARM Daten

1.2 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Leichte / Keine	1	-	-

1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand erheblicher Sachschaden.

1.4 Andere Schäden

Es entstand geringer Flurschaden.

1.5 Besatzung

Pilot / Flugschüler

- Alter / Geschlecht: 15 Jahre, weiblich
- Art des Zivilluftfahrerscheines: Flugschülerausweis, gültig bis 04.12.2014
- Gültigkeit: Am Unfalltag gültig
- Überprüfungen (Checks)
- Medical check: Am Unfalltag gültig
- Gesamtflugerfahrung (inkl. Unfallflug) 13:26 Stunden bei 92 Starts
- davon in den letzten 90 Tagen: 05:00 Stunden bei 46 Starts
- davon in den letzten 30 Tagen: 00:30 Stunden bei 06 Starts
- davon in den letzten 24 Stunden: 00:30 Stunden bei 06 Starts
- Flugerfahrung auf der Type K8B 00:30 Stunden bei 06 Starts

1.5.1 Theorieausbildung

Die nachweisbare theoretische Ausbildung zum Unfallzeitpunkt wurde im Unterrichtsgegenstand Aerostatik und Aerodynamik absolviert, welcher am 13. April 2012 in einer Unterrichtsdauer von 03:30 Stunden unterrichtet wurde.

1.6 Luftfahrzeug

- Luftfahrzeugart Segelflugzeug
- Hersteller: Alexander Schleicher, Segelflugzeugbau
- Herstellerbezeichnung: K 8 B
- Werknummer / Baujahr: XXXX / 1964
- Luftfahrzeughalter: Segelflugclub
- Gesamtbetriebsstunden: 8367:59 h
- Starts: 10332

1.6.1 Beladung

Die letzte dokumentierte Wiegung laut Anlage 1 und 2 des Flug- und Betriebshandbuches des Luftfahrzeuges erfolgte am 03.03.2007 mit folgenden Gewichten:

Rüstgewicht: 212,2kg

Zuladung: 97,8kg

Fluggewicht: 310kg

Insassen: 1 Person

Mindestzuladung im Sitz: 65kg

Höchstzuladung im Sitz: 97,8kg

Das Körpergewicht des Flugschülers konnte mit ca. 60kg festgestellt werden. Ein zusätzliches Ballastgewicht von ca. 19kg in Form eines Sandsackes war laut Aussage des Flugschülers und auch des Fluglehrers zum Unfallzeitpunkt im Luftfahrzeug vorhanden.

1.7 Bordpapiere

- Eintragungsschein: ausgestellt am 07.08.1967
- Lufttüchtigkeitszeugnis: ausgestellt am 17.06.2010
- Verwendungsbescheinigung: ausgestellt am 17.06.2010
- Nachprüfbescheinigung: ausgestellt am 16.03.2012
- Einsatz- und Navigationsarten: Grundsicherungsflüge, Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag (VFR)
- Versicherungen: Der vorgeschriebene Versicherungsnachweis war am Unfalltag vorhanden und gültig.
- Luftfahrzeugfunkstelle: Genehmigt am 01.07.2005 durch das Fernmeldebüro für Oberösterreich und Salzburg

1.8 Flugwetter

- Wetterstation Micheldorf: Die Lufttemperatur betrug zum Unfallzeitpunkt 13,8°C. Zwischen 6 Uhr und 18 Uhr fiel kein Niederschlag. Der Wind wehte im Mittel aus Nordwest bis Nordost mit 0,5 m/s. Die Windspitzen erreichten zwischen 11:20 und 11:30 1,1 m/s. Die relative Luftfeuchtigkeit betrug 83%. Die Sichtweite wird an dieser Wetterstation nicht beobachtet.
- Wetterstation Kremsmünster: Die Sichtweite betrug zum Unfallzeitpunkt 10 km. Die relative Luftfeuchtigkeit betrug 75%.
- Wetterstation Windischgarsten: Die Sichtweite betrug zum Unfallzeitpunkt 20 km. Die relative Luftfeuchtigkeit betrug 84%.

1.8.1 Natürliche Lichtverhältnisse

Tag.

1.9 Flugfernmeldedienste

Der Flugschüler stand mit dem Fluglehrer / Flugplatzbetriebsleiter Micheldorf auf 123,20 MHz in Funkkontakt. Die Gespräche wurden nicht aufgezeichnet

1.10 Flugplatz

1.10.1 Allgemein

Der Flugplatz Micheldorf liegt ca. 60 Kilometer südlich vom Flughafen Linz und verfügt über eine 465m lange und 30m breite Graspiste (inklusive eines 250m langen und 5m breiten asphaltierten Beschleunigungsstreifens) mit der Ausrichtung 14 und 32. Die Flugplatzhöhe beträgt 460m MSL. Der Windenbetrieb erfolgt ausschließlich in Pistenrichtung 32, die Landerichtung ausnahmslos in Pistenrichtung 14.

1.11 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.
Der vorgeschriebene Notsender ELT wurde mitgeführt, war betriebsbereit und löste aus.

1.12 Angaben über Wrack und Aufprall

1.12.1 Unfallort

Die Unfallstelle befand sich ca. 40 Meter in südsüdwestlicher Richtung von der Pisten-schwelle 14 entfernt.

1.12.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

Am Luftfahrzeug war die Stahlrohr – Rumpfkonstruktion im linken Cockpitbereich sowie im Bereich links hinter der Flächenaufnahme stark deformiert. Die Verglasung der Kabinenhaube wurde auf der rechten Seite beschädigt. Beide Tragflächen wiesen an den Randbögen sowie im Endleisten-Bereich Beschädigungen auf. Das rechte Höhenruder war von dessen Randbogen bis zur dritten äußeren Rippe stark beschädigt. Weiters wurde der Metallsporn am Heck, seitlich, aus seiner vorgesehenen Befestigung gerissen. Die hintere Rumpfkonstruktion wies eine Verdrehung und seitliche Biegung nach links auf.



Luftfahrzeug Übersichtsaufnahme



Beschädigung am rechten Höhenruder



Rumpf Biegung und Verdrehung

1.12.3 Cockpit und Instrumente

Funkgerät	Ein
Bremsklappen	Ausgefahren
Trimmung	Neutral
ELT	Aktiviert

1.12.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen

Es liegen keine Hinweise auf ein technisches Gebrechen am Luftfahrzeug vor.

1.13 Medizinische und pathologische Angaben

Es liegen keine Hinweise auf eine physische oder psychische Beeinträchtigung des Flugschülers vor.

1.14 Überlebensaspekte

1.14.1 Evakuierung

Der Fluglehrer / Flugplatzbetriebsleiter erreichte das Luftfahrzeug unmittelbar nach dem Unfall als Erster. Der Flugschüler konnte selbständig das Luftfahrzeug verlassen und hatte, abgesehen von einem Schock, keinerlei Verletzungen erlitten. Ein bereits gerufener Rettungswagen wurde wieder abbestellt.

1.15 Weiterführende Untersuchungen

Es erfolgten keine weiterführenden Untersuchungen.

1.16 Organisation und Verfahren

1.16.1 Ausbildung

Die registrierte Ausbildungsstätte verfügt über folgende, am Unfalltag gültige, Schulbewilligungen:

- Grundberechtigung für Segelflieger (SF)
- Berechtigung, zwei oder mehrsitzige, zweisitzige geflogene Segelflugzeuge im Flug zu führen (ZW)
- Kunstflugberechtigung (KF)
- Wolken- und Sicht-Nachtflugberechtigung (WSN)
- Kraftwagen- und Windschleppstart (WiS)
- Motorflugzeugschleppstart
- Hilfsmotorstart
- Beschränkte Sprechfunkberechtigung

2 Auswertung

Luftfahrzeug:

Bei dem Luftfahrzeug der Type K8B handelt es sich um ein einsitziges in Holz/Stahlrohr-Bauweise gefertigtes Segelflugzeug ausgeführt als Schulterdecker.

Die Voraussetzungen für die Verwendung des Luftfahrzeuges waren zum Unfallzeitpunkt gegeben. Beladung und Schwerpunkt waren innerhalb der festgelegten Betriebsgrenzen. Die Untersuchungen am Luftfahrzeug ergaben, soweit dies die unfallbedingten Beschädigungen zuließen, keinerlei Hinweise auf vorbestandene Mängel.

Durch Auswertungen des im Luftfahrzeug eingebauten FLARM© Gerätes ergaben eine hohe Landegeschwindigkeit bei gleichzeitig erhöhter Sinkrate.

Die mit Geschwindigkeitsüberschuss durchgeführte Landung, führte zu einer nach links verdrehten und verformten Rumpfkonstruktion sowie einer Durchbiegung der linken und der rechten Tragfläche, bei gleichzeitiger Drehung des Luftfahrzeuges um die Hochachse. Aufgrund dieses Unfallverlaufes entstand eine Beschädigung am rechten Höhenruder. Die Torsion des Rumpfes erstreckte sich von der linken unteren Flugzeugnase bis zum Sporn am Heck des Luftfahrzeuges. Es konnten weder am linken Höhenruder noch am Seitenruder Beschädigungen festgestellt werden.

Flugschüler:

Der Flugschüler war zum Unfallzeitpunkt im Besitz der zur Durchführung dieses Fluges erforderlichen Berechtigungen.

Es gibt keine Hinweise auf eine vorbestandene gesundheitliche Beeinträchtigung des Flugschülers.

Seine theoretische Ausbildung jedoch bezog sich lediglich auf eine einzige, am 13.04.2012 durchgeführte 3,5 Stunden andauernde, Unterweisung in „Aerostatik und Aerodynamik“.

Einen Teilnahmenachweis an der verpflichtenden theoretischen Ausbildung der Gegenstände

Luftrecht	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
Flugleistung und Flugplanung	Menschliches Leistungsvermögen
Meteorologie	Navigation
Flugbetriebliche Verfahren	Aerodynamik

konnte nicht vorgelegt werden.

Der praktische Ausbildungsstand des Flugschülers war der Ausbildungsdauer entsprechend.

Die gesamte Alleinflugerfahrung betrug, bei insgesamt sechs Flügen, 30 Flugminuten. Alleamt geflogen auf der Type K8B.

Den Großteil seiner praktischen Ausbildung absolvierte der Flugschüler jedoch auf dem zweisitzigen Segelflugzeug Bocian SZD9. Die Umgewöhnung auf die K8B stellte während seiner ersten fünf Flüge, vor dem Unfallflug, keinerlei Probleme dar.

Der Flugschüler gab nach dem Unfall zu Protokoll dass er während des Unfallfluges, nach dem Einleiten einer Rechtskurve mit ca. 180° bei einer Geschwindigkeit von ca.150 km/h, zu schnell für einen Landeanflug geflogen sei.

Über Funk erhielt er die Anweisung durch seinen Fluglehrer den Steuerknüppel zu sich zu ziehen. Der Flugschüler hatte jedoch das Gefühl dass das Segelflugzeug nicht langsamer wurde. Seinem Empfinden nach verkrampfte er sich und wurde leicht panisch.

In dieser Situation vermeinte der Flugschüler das Funkgerät abgeschaltet zu haben, da er die Anweisungen des Fluglehrers plötzlich nicht mehr hören konnte. Es ist jedoch davon auszugehen dass der Flugschüler in dieser Flugphase die Sendetaste gedrückt gehalten hat, da der Fluglehrer zu diesem Zeitpunkt lediglich ein Rauschen am Funk vernehmen konnte.

Im Endanflug betätigte der Flugschüler instinktiv die Bremsklappen, wodurch sich die Fluggeschwindigkeit deutlich verringerte. Kurz vor dem Aufsetzen auf die Piste 14 versuchte er das Luftfahrzeug nach links zu steuern, da er das Luftfahrzeug nicht ausreichend parallel zur Pistenrichtung ausgerichtet hatte. Bei diesem Manöver kam es zu massiven Bodenberührungen der linken Tragflächenspitze und der linken unteren Seite der Flugzeugnase.

Nachdem das Luftfahrzeug zum Stillstand gekommen war, konnte der Flugschüler selbstständig das Luftfahrzeug verlassen.

Fluglehrer:

Der Fluglehrer war am Unfalltag im Besitz der zur Beaufsichtigung dieses Ausbildungsfluges erforderlichen Berechtigungen, ebenso konnte er den vorgeschriebenen Lehrgang zum Flugplatzbetriebsleiter vorweisen.

Die Beaufsichtigung des Flugschülers war auf Grund der von dem Fluglehrer eingenommenen Position beim Startcontainer neben der Pistenschwelle 32, nicht eingeschränkt. Er stand während des gesamten Unfallfluges in Funk- und Sichtkontakt mit dem Segelflugzeug. Laut Aussage des Fluglehrers, welche den Flugschüler auch bei den zwei an diesem Tag vorangegangenen Flügen beaufsichtigte, verliefen diese Flüge ohne jegliche Auffälligkeit.

Wetter:

Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.

3 Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist auf eine Überschreitung der vorgeschriebenen Landegeschwindigkeit zurückzuführen.

Das Flug- und Betriebshandbuch für das Segelflugzeugmuster K8 sieht bezüglich Landung und Gefahrenzustände folgendes vor:

...“Anschweben mit etwa 70 - 80 km/h. Mit den Bremsklappen läßt sich der Gleitwinkel in weiten Grenzen steuern. Das Aufsetzen geschieht am besten mit nicht ganz ausgefahrenen BK und nicht zu stark durchgezogen. Durch Auf-die-Kufe-Drücken läßt sich das Flugzeug Bremsen.“...
[...] ...“Sobald ungewollt eine Geschwindigkeit von 130 km/h überschritten wird, sind die BK langsam auszufahren. Beachte: Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt die Hebelkraft in Richtung Öffnen.“...

3.1 Wahrscheinliche Ursachen

- Unzweckmäßige Einteilung des Landeanfluges
- Überhöhte Fluggeschwindigkeit gepaart mit einer zu hohen Sinkrate
- Geringe Flugerfahrung auf der Luftfahrzeugtype

4 Sicherheitsempfehlungen

Keine

5 Stellungnahmeverfahren

Gemäß Art. 16 Abs. 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hat die Untersuchungsstelle für

die Sicherheit der Zivilluftfahrt (Sicherheitsuntersuchungsstelle Zivilluftfahrt) vor Veröffentlichung des Abschlussberichts Bemerkungen der betroffenen Behörden (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU, Austro Control GmbH), einschließlich der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), und – über diese Behörden – des betroffenen Inhabers der Musterzulassung und Herstellers sowie des betroffenen Betreibers eingeholt. Bei der Einholung solcher Bemerkungen hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (UUB) die internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt angenommen wurden, eingehalten.

Gemäß § 14 Abs. 2 und 3 Unfalluntersuchungsgesetz hat die UUB vor Abschluss des Untersuchungsberichts dem Halter des Luftfahrzeuges, dem Hersteller des Luftfahrzeuges Gelegenheit gegeben, sich zu den für den untersuchten Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern (Stellungnahmeverfahren).

Binnen 60 Tagen nach Versendung des Entwurfes des Untersuchungsberichts sind bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle Zivilluftfahrt folgende Stellungnahmen eingegangen:

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU (Leermeldung)
European Aviation Safety Agency (Leermeldung)
Austro Control GmbH (Stellungnahme wurde berücksichtigt)
Halter (Leermeldung)

Wien, am 10.09.2013

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Dieser Untersuchungsbericht gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 in Verbindung mit § 14 UUG 2005 idgF genehmigt.