

# Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorsegler SF-28A, am 21.05.2018, um ca. 14:00 Uhr UTC  
Gemeinde Scharnstein, A-4644, Oberösterreich

GZ.: 85.260/0002-IV/SUB/ZLF/2019

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>4</b>
<b>Hinweis</b> .....	<b>5</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Tatsachenermittlung</b> .....	<b>7</b>
1.1 Ereignisse und Flugverlauf.....	7
1.1.1 Flugvorbereitung.....	7
1.2 Personenschäden.....	8
1.3 Schaden am Luftfahrzeug.....	8
1.4 Andere Schäden.....	8
1.5 Besatzung.....	8
1.5.1 Pilot/in.....	8
1.6 Luftfahrzeug.....	9
1.6.1 Bord Dokumente.....	10
1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeuges.....	10
1.7 Flugfernmeldedienste.....	10
1.8 Flugwetter.....	11
1.9 Angaben über Wrack und Aufprall.....	12
1.9.1 Landeplatz/ Unfallort.....	12
1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile.....	13
1.9.3 Luftfahrzeug und Ausrüstung-Versagen, Funktionsstörungen.....	14
1.10 Medizinische und pathologische Angaben.....	14
1.11 Brand.....	14
1.12 Überlebensaspekte.....	15
1.12.1 Rückhaltesysteme.....	15
1.12.2 Evakuierung.....	15
1.13 Flugschreiber.....	15
<b>2 Auswertung</b> .....	<b>16</b>

2.1	Flugbetrieb .....	16
2.2	Luftfahrzeug .....	17
2.2.1	Beladung und Schwerpunkt .....	17
2.2.2	Wartung .....	17
2.3	Flugwetter .....	17
<b>3</b>	<b>Schlussfolgerungen .....</b>	<b>18</b>
3.1	Befunde .....	18
3.2	Wahrscheinliche Ursachen .....	18
3.2.1	Wahrscheinliche Faktoren .....	18
<b>4</b>	<b>Sicherheitsempfehlungen .....</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Konsultationsverfahren/Stellungnahmeverfahren .....</b>	<b>20</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>21</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>22</b>
	<b>Verzeichnis der Regelwerke .....</b>	<b>23</b>
	<b>Abkürzungen .....</b>	<b>24</b>
	<b>Impressum .....</b>	<b>25</b>

## **Vorwort**

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, schweren Störung oder Störung beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Entwurfsbericht inhaltlichen Einschränkungen.

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

## Hinweis

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und das bei Durchführung der Sicherheitsuntersuchung anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit aus der Untersuchung gewinnen will, festgelegt. Verordnung (EU)Nr. 996/2010 Art. 5

Die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung. Verordnung (EU)Nr. 996/2010 Art. 2.

### Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf in diesem Bericht eingebundenen Darstellungen der Gegenstände und Örtlichkeiten (Fotos) sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen und gegebenenfalls anonymisiert. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

# Einleitung

<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Verein
<b>Flugzeughersteller:</b>	Scheibe Flugzeugbau GmbH
<b>Musterbezeichnung:</b>	SF-28A "Tandem Falke"
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Motorsegler
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	4644 Scharnstein
<b>Koordinaten (WGS84):</b>	N 47° 53' 23" E 013° 55' 36"
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	552 m
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	21.05.2018 um 14:00 Uhr

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 21.05.2018 um ca. 14:20 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) 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:

<b>Eintragungsstaat:</b>	Österreich
<b>Halterstaat:</b>	Österreich

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen des/der Pilot/in, in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 21. Mai 2018 startete der/die Pilot/in mit einem Fluggast an Bord des Motorseglers SF-28A am Flugfeld Scharnstein zu einem lokalen Rundflug. Während des Fluges stellte der/die Pilot/in den Motor ab und führte den Flug im Segelflug weiter durch. Der Propeller wurde dabei von/vom der Pilotin/Piloten nicht in Segelstellung gebracht. Der/die Pilot/in geriet mit dem Motorsegler in ein Abwindgebiet mit hoher Sinkgeschwindigkeit, um das Flugfeld Scharnstein wieder erreichen zu können, versuchte der/die Pilot/in das Triebwerk zu starten. Da das Triebwerk nicht ansprang, war eine ungeplante Außenlandung unvermeidbar. Das geeignete Außenlandefeld, eine ebene Wiese, befand sich ca. 900m südwestlich vom Flugfeld Scharnstein.

Der Motorsegler berührte im Endanflug auf die Außenlandewiese mit der rechten Tragfläche einen Niederspannungsstrommast. Dadurch erfolgte eine Drehung des Motorseglers um die Hochachse nach rechts und er schlug in weiterer Folge mit der rechten Seite auf den Wiesenboden auf.

### 1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß EU VO 923/2012 Anhang SERA. 2010/b idgF. erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

## 1.2 Personenschäden

Tabelle 1: Personenschäden

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

## 1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Am Motorsegler SF-28A entstand Totalschaden.

## 1.4 Andere Schäden

Beschädigung des Niederspannungsstrommastes

## 1.5 Besatzung

### 1.5.1 Pilot/in

<b>Alter:</b>	22 Jahre
<b>Art des Zivilluftfahrerscheines:</b>	Segelflugschein
<b>Berechtigungen:</b>	
<b>Klassen von Segelflugzeugen:</b>	Einsitzige und zweisitzige, einsitzig geflogene SF ausgestellt durch Österreichischen Aeroclub am 26.06.2017 Zweisitzig und mehrsitzige, zweisitzig geflogene SF ausgestellt durch Österreichischen Aeroclub am 03.01.2018
<b>Startarten:</b>	Hilfsmotorstart ausgestellt am 26.06.2017 Windenschleppstart ausgestellt am 03.01.2018 Kraftwagenstart ausgestellt am 03.01.2018



**Sprechfunkberechtigung:** eingeschränkt, seit 30. Juni 2000  
**Gültigkeit:** Am Unfalltag gültig

**Überprüfungen (Checks):**  
**Medical check:** Medical Class 2/ LAPL gültig bis 27.02.2022

**Gesamtflugerfahrung**  
**(inkl. Unfallflug):**

als verantwortlicher Pilot	39h 32min
als zweiter Pilot	18h 46min
90 Tage vor dem Unfall	20h 27min
30 Tage vor dem Unfall	34h 05min
24h vor dem Unfall	37h 39min

**Gesamtflugstunden**  
**(SF-28A):**

als verantwortlicher Pilot	0h 47min
90 Tage vor dem Unfall	0h 00min
30 Tage vor dem Unfall	0h 13min
24h vor dem Unfall	0h 13min
Unfallflug 21.05.2018	0h 34min

## 1.6 Luftfahrzeug

Der SF-28A „Tandem Falke“ ist ein zweisitziger Motorsegler in Fachwerksbauweise.

**Luftfahrzeugart:** Motorsegler SF-28A  
**Hersteller:** Scheibe Flugzeugbau GmbH  
**Baujahr:** 1973  
**Gesamtbetriebsstunden:** 7301:12 h  
**Landungen:** 12375  
**Herstellerbezeichnung:** SF-28A „Tandem Falke“  
**Triebwerk:** Boxermotor, 4 Zylinder 60 PS  
**Type:** SL1700 EA1  
**Hersteller:** Limbach

### 1.6.1 Bord Dokumente

<b>Eintragungsschein:</b>	ausgestellt am 22.08.1973 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>Lufttüchtigkeitszeugnis:</b>	ausgestellt am 17.05.2010 von Austro Control GmbH
<b>Nachprüfungsbescheinigung (ARC):</b>	ausgestellt am 21.04.2018 von LVB
<b>Verwendungsbescheinigung:</b>	ausgestellt am 17.05.2010 von Austro Control GmbH
<b>Lärmzeugnis:</b>	ausgestellt am 17.05.2010 von Austro Control GmbH
<b>Bescheid Flugfunkstelle:</b>	ausgestellt am 22.10.1987 von Post- und Telegraphendirektion Graz
<b>Versicherung:</b>	am Unfalltag gültig

### 1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeuges

Das Fluggewicht lag innerhalb der zulässigen Grenze.

Die errechnete Schwerpunktlage befand sich innerhalb der Betriebsgrenzen.


## 1.7 Flugfernmeldedienste

Es bestand Funkverbindung mit dem Flugfeld Scharnstein. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

## 1.8 Flugwetter

Abbildung 1: Metar Daten

20180521 Scharnstein



### Datensammlung zur Wetterlage in Scharnstein/OÖ am 21.5.2018

---

**METAR-Daten von Salzburg LOWS:**

```
METAR LOWS 211750Z 05010KT 020V080 9999 FEW060 22/11 Q1012 NOSIG=  
METAR LOWS 211820Z 03007KT 360V070 9999 FEW060 21/10 Q1012 NOSIG=  
METAR LOWS 211850Z 04008KT 9999 FEW060 20/10 Q1012 NOSIG=
```

**METAR-Daten von Linz-Hörsching LOWL:**

```
METAR LOWL 211720Z AUTO 08011KT 9999 NSC 21/08 Q1013 NOSIG=  
METAR LOWL 211750Z AUTO 09011KT 9999 FEW240 21/08 Q1013 NOSIG=  
METAR LOWL 211820Z AUTO 09011KT 9999 NSC 20/08 Q1013 NOSIG=
```

**Daten der TAWES-Station Vöcklabruck 11059:**

UTC	DD	FF	FFX	T2m	rF	p	RR	SSD
1700	77	5,6	14,6	21,7	46	962,1	0	10
1710	71	8	15,6	20,8	49	962,2	0	10
1720	73	8,2	14,6	20,8	49	962,2	0	10
1730	84	5,8	12,6	21	48	962,3	0	10
1740	71	6,2	10,9	20,2	51	962,3	0	6
1750	70	7,8	14,2	19,6	53	962,4	0	5
1800	72	5,4	13	19,1	55	962,4	0	0
1810	71	5,8	12,2	18,8	56	962,4	0	0
1820	70	4,7	9,9	18,4	57	962,4	0	4
1830	77	5,8	14,6	18,3	58	962,4	0	3
1840	86	5,1	15	18	59	962,4	0	0
1850	87	3,5	8,7	17,7	60	962,5	0	0
1900	66	3,5	9,1	17,4	61	962,5	0	0

UTC... Uhrzeit  
DD... Windrichtung [°]  
FF... mittlere Windgeschwindigkeit [kt] der letzten 10 Minuten  
FFX... maximale Windgeschwindigkeit [kt] der letzten 10 Minuten  
T2m... Lufttemperatur [°C]  
rF... relative Feuchte [%]  
p Stationsdruck [hPa]  
RR... Niederschlagsmenge [mm] der letzten 10 Minuten  
SSD... Sonnenscheindauer [min] der letzten 10 Minuten

Quelle: Austro Control

## 1.9 Angaben über Wrack und Aufprall

### 1.9.1 Landeplatz/ Unfallort

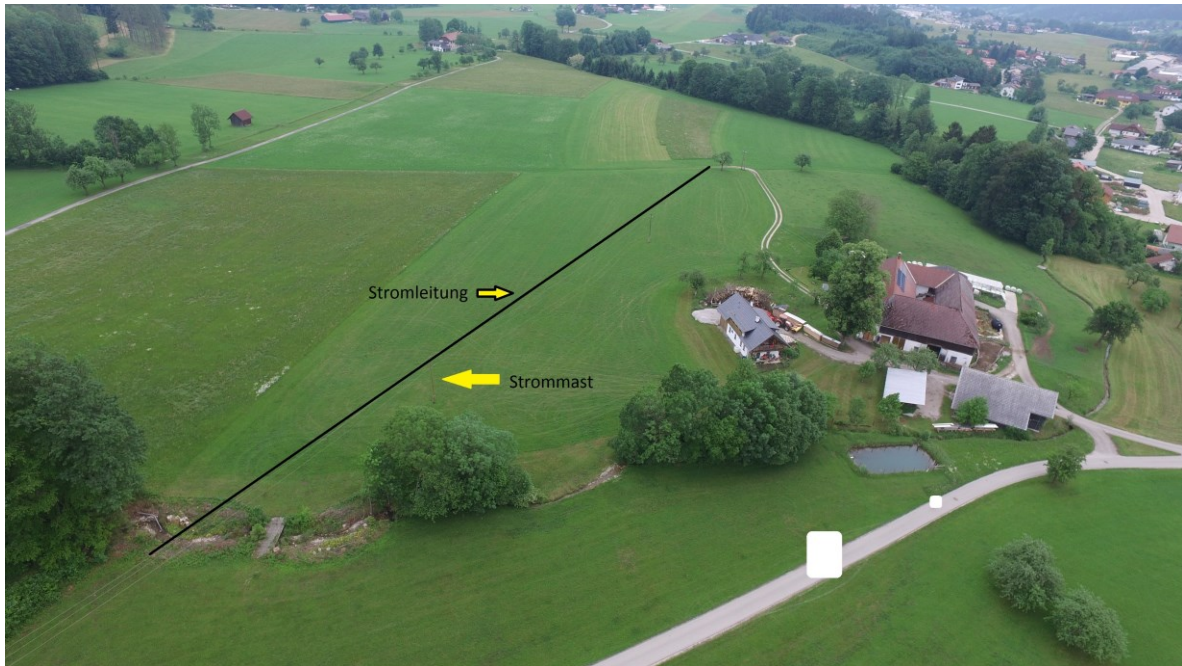
Die Außenlandewiese befindet sich in südwestlicher Richtung ca. 900m von der Pistenschwelle 05 des Flugfeldes Scharnstein entfernt. Auf der Außenlandewiese verläuft eine Niederspannungsleitung in Ost- West Richtung.

Abbildung 2: Lage des Unfallortes in Bezug auf das Flugfeld Scharnstein



Quelle: Google Earth

Abbildung 3: Unfallort



Quelle: SUB

### 1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

Der Motorsegler berührte mit der rechten Seite den Boden, dadurch wurde die rechte Tragfläche zerstört, der Fachwerksrumpf war an der rechten Seite über die gesamte Länge stark verbogen und wies Gewaltbrüche auf. Der Bereich vor dem Brandschott wies eine starke Verformung nach oben auf. Die zwei Propellerblätter wurden im ersten Drittel durch einen Gewaltbruch getrennt. Die rechte Tragfläche wurde vom Rumpf durch den Bruch des Hauptholms getrennt.

Abbildung 4: Rumpf des Motorsegler SF-28A



Quelle: SUB

### 1.9.3 Luftfahrzeug und Ausrüstung-Versagen, Funktionsstörungen

Es liegen keine Hinweise auf vor dem Unfall bestandene Mängel vor.

### 1.10 Medizinische und pathologische Angaben

Es liegen keinerlei Hinweise auf eine vorbestandene psychische oder physische Beeinträchtigung des/der Pilot/in vor.

### 1.11 Brand

Es brach kein Brand aus.

## 1.12 Überlebensaspekte

### 1.12.1 Rückhaltesysteme

Der/die Pilot/in war zum Zeitpunkt des Flugunfalles mit einem Vierpunktgurt effektiv gesichert.

### 1.12.2 Evakuierung

Der/die Pilot/in konnte den Motorsegler selbstständig verlassen.

## 1.13 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht mitgeführt. Ein Notsender ELT wurde mitgeführt, war betriebsbereit und löste während des ganzen Unfallhergangs nicht aus.

# 2 Auswertung

## 2.1 Flugbetrieb

Eine Vorflugkontrolle durch den/die Piloten/in fand statt. Es herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

Ein Rückflug bis zum Flugplatz unter Ausnutzung des besten Gleitens wäre jedenfalls mit einem Propeller der sich nicht in Segelflugstellung befand, mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich gewesen. Dies deckt sich mit der Aussage des/der Piloten/in im Zuge der Erhebungen der SUB, da der/die Pilot/in versucht hat das Triebwerk wieder zu starten.

Durch die fehlgeschlagenen Startversuche des Triebwerkes, war eine ungeplante Außenlandung unvermeidbar. Der/Die Pilot/in musste daher aufgrund des starken Höhenverlustes rasch handeln und entschied sich zur Landung auf einer nahegelegenen Wiese ca. 900m südwestlich vom Flugfeld Scharnstein. Die Wiese stellte zu diesem Zeitpunkt laut Pilot/in die einzige verbliebene Landefläche dar. Es erfolgte eine rasche Landeeinteilung, kurz vor dem Einkurven in den Endanflug berührte der Motorsegler mit der rechten Tragfläche den Niederspannungsstrommast. Der Motorsegler drehte sich daraufhin um die Hochachse nach rechts, dabei wurde die rechte Tragfläche vom Rumpf abgetrennt. Anschließend schlug der SF-28A mit der rechten Rumpfseite auf der Wiese auf. Dabei wurde der Rumpf im Bereich des Cockpits geknickt, das Höhenruder zerstört und die beiden Propellerblätter abgerissen.

Der/Die Pilot/in war im Besitz der erforderlichen Berechtigungen, verfügte aber nicht über eine ausreichende Erfahrung im Segelflug auf dieser Type. Dadurch kam es zu Fehleinschätzungen im Bereich der Gleitzahl, in Kombination mit relativ spätem Versuch das Triebwerk wieder zu starten. Da sich das Triebwerk nicht starten ließ, erhöhte sich die Stressbelastung im Cockpit, dadurch kam es zu Ablenkungen und zur Berührung des Niederspannungsstrommastes.



## 2.2 Luftfahrzeug

### 2.2.1 Beladung und Schwerpunkt

Die Masse und der Schwerpunkt lagen während des gesamten Unfallfluges im zulässigen Bereich.

### 2.2.2 Wartung

Das Luftfahrzeug war ordnungsgemäß zugelassen. Die letzte Überprüfung der Lufttüchtigkeit ARC fand am 21.04.2018 bei ca. 7295 Stunden statt. Ein Lufttüchtigkeitszeugnis wurde ausgestellt. Die letzte Kontrolle des Triebwerkes erfolgte laut Instandhaltungsbericht am 31.10.2017.

## 2.3 Flugwetter

Es ist beim Segelflug im hügeligen Gebiet bzw. auch im Gebirge immer auf Aufwind- und Abwindgebiete aufgrund der jeweiligen Windrichtung und Anströmung der Berge bzw. Hügel zu achten. Zum Zeitpunkt des Fluges und des Unfalles herrschten jedenfalls Sichtflugwetterbedingungen mit Sichtweiten von 10 km und mehr. Die Wolkenuntergrenze lag bei ca. 6000 ft amsl und es herrschte wenig Bewölkung (few). Der Wind kam aus einer Richtung von 070° mit einer Geschwindigkeit von ca. 06 bis 15 kt.

# 3 Schlussfolgerungen

## 3.1 Befunde

- Die vorschriftsmäßige Wartung und die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges sind nachgewiesen.
- Der/Die Pilot/in war im Besitz der zur Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen. Diese waren am Unfalltag gültig.
- Der/Die Pilot/in hatte auf dem Motorsegler SF-28 A keine ausreichende Segelflugerfahrung.
- Es wurde eine Flugvorbereitung durchgeführt.
- Die Masse und der Schwerpunkt lagen während des gesamten Fluges im zulässigen Bereich.
- Eine Vorflugkontrolle durch den/die Piloten/in fand statt.
- Ein Einfluss des Wetters auf das Unfallgeschehen ist auszuschließen.

## 3.2 Wahrscheinliche Ursachen

- Kollision mit Hindernis am Boden.

### 3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren

- Abwindgebiet mit hoher Sinkgeschwindigkeit
- Geringe Segelflugerfahrung auf der Type SF-28 A
- Erhöhte Stressbelastung aufgrund der erforderlichen ungeplanten Außenlandung.

# 4 Sicherheitsempfehlungen

Keine

## 5 Konsultationsverfahren/ Stellungnahmeverfahren

Gemäß Art. 16 Abs. 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor Veröffentlichung des Abschlussberichts Bemerkungen der betroffenen Behörden, einschließlich der EASA und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, des Herstellers und des betroffenen Betreibers (Halter) eingeholt.

Bei der Einholung solcher Bemerkungen hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes 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. 1 UUG 2005 idgF. hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor Abschluss des Untersuchungsberichts dem Halter des Luftfahrzeuges, den Hinterbliebenen bzw. Opfern Gelegenheit gegeben, sich zu den für den untersuchten Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern (Stellungnahmeverfahren).

Die eingelangten Stellungnahmen wurden, wo diese zutreffend waren, im Untersuchungsbericht berücksichtigt bzw. eingearbeitet.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Personenschäden

8

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Metar Daten	11
Abbildung 2: Lage des Unfallortes in Bezug auf das Flugfeld Scharnstein	12
Abbildung 3: Unfallort	13
Abbildung 4: Rumpf des Motorsegler SF-28A	14

## Verzeichnis der Regelwerke

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2017.

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2015.

**Verordnung (EU) Nr. 996/2010** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG in der geltenden Fassung.

**Verordnung (EU) Nr. 376/2014** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission in der geltenden Fassung.

**Verordnung (EU) Nr. 923/2012** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010.

## Abkürzungen

<b>AGL</b>	Above Ground Level
<b>ACG</b>	Austro Control GmbH
<b>ARC</b>	Airworthiness Review Certificate
<b>ALT</b>	Altitude
<b>FEW</b>	Wenig Bewölkung
<b>LVB</b>	Luftfahrtbundesamt
<b>SF</b>	Segelflugzeug



## **Impressum**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt  
Radetzkystrasse 2, 1030 Wien  
Wien, 2019. Stand: 25. Juli 2019

### **Untersuchungsbericht**

Dieser Untersuchungsbericht gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr.996/2010 wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 996/2010 in Verbindung mit § 14 Abs. 1 UUG 2005 genehmigt.

### **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Dieser Untersuchungsbericht basiert auf den zur Verfügung gestellten Informationen. Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des ggst Untersuchungsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

[www.bmvit.gv.at/datenschutz](http://www.bmvit.gv.at/datenschutz)

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162-65-0

[fus@bmvit.gv.at](mailto:fus@bmvit.gv.at)

[bmvit.gv.at/sub](https://bmvit.gv.at/sub)