

# Abschlussbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Hughes 269C,  
am 01.03.2007, um ca. 18:05 Uhr UTC, nordöstlich der Windräder der  
Gemeinde Leitzersdorf, A-2003, Österreich, Niederösterreich  
GZ: 2024-0.299.638

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, 2024. Stand: 19. September 2024

## **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.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

[bmk.gv.at/impresum/daten.html](https://bmk.gv.at/impresum/daten.html).

## **Vorwort**

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

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung (Art. 2 Z 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

Die im Untersuchungsbericht zitierten Regelwerke beziehen sich grundsätzlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung, ausgenommen es wird im Untersuchungsbericht ausdrücklich auf andere Fassungen Bezug genommen oder auf Regelungen hingewiesen, die erst nach dem Vorfall getroffen wurden.

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 gegenständlichen Untersuchungsberichtes vor.

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 (Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

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 Vorfall beteiligten Personen unterliegt der Bericht inhaltlichen Einschränkungen.

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

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
Kurzdarstellung.....	6
<b>1 Tatsachenermittlung</b> .....	<b>7</b>
1.1 Ereignisse und Flugverlauf.....	7
1.1.1 Flugvorbereitung.....	8
1.2 Personenschäden.....	8
1.3 Schaden am Luftfahrzeug .....	8
1.4 Andere Schäden.....	8
1.5 Besatzung.....	8
1.5.1 Pilot.....	8
1.5.2 Flugschülerin.....	9
1.6 Luftfahrzeug.....	9
1.6.1 Borddokumente.....	9
1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs .....	10
1.7 Flugwetter.....	10
1.8 Flugfernmeldedienste.....	10
1.9 Flugschreiber.....	10
1.10 Angaben über Wrack und Aufprall .....	10
1.10.1 Unfallort.....	10
1.10.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile.....	10
1.10.3 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen .....	11
1.11 Medizinische und pathologische Angaben.....	11
1.12 Brand.....	11
1.13 Überlebensaspekte.....	11
1.13.1 Rückhaltesysteme .....	11
1.13.2 Evakuierung .....	11
1.14 Weiterführende Untersuchungen .....	11
1.14.1 Technische Untersuchungen .....	11
<b>2 Auswertung</b> .....	<b>12</b>
2.1 Flugbetrieb.....	12
2.1.1 Flugverlauf .....	12
2.1.2 Besatzung.....	13
2.2 Luftfahrzeug.....	13
2.2.1 Beladung und Schwerpunkt.....	13

2.2.2 Technische Untersuchung .....	13
2.3 Flugwetter.....	13
<b>3 Schlussfolgerungen.....</b>	<b>14</b>
3.1 Befunde.....	14
3.2 Wahrscheinliche Ursachen .....	15
3.3 Wahrscheinliche Faktoren .....	15
<b>4 Sicherheitsempfehlungen .....</b>	<b>16</b>
<b>5 Konsultationsverfahren / Stellungnahmeverfahren.....</b>	<b>17</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>18</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>19</b>
<b>Verzeichnis der Regelwerke .....</b>	<b>20</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>21</b>

# Einleitung

<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Flugschule
<b>Betriebsart:</b>	Schulungsflug
<b>Flugzeughersteller:</b>	Hughes Helicopter Inc./USA
<b>Musterbezeichnung:</b>	269C
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Gemeinde Leitzersdorf, A-2003
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	01.03.2007, um ca. 18:05 Uhr UTC

## Kurzdarstellung

Am 01. März 2007 führten ein Fluglehrer und seine Flugschülerin einen Schulungsflug zwischen dem Gemeindegebiet Leitzersdorf und dem Flugplatz Stockerau durch. Laut Aussage des Fluglehrers traten während einer Platzrunde Vibrationen und ungewöhnliche Geräusche am Hubschrauber auf. Umgehend entschied sich der Fluglehrer zur Einleitung eines Autorotationsverfahrens und versuchte, den Hubschrauber in einem Feld im Gemeindegebiet von Leitzersdorf zu landen, wobei der Hubschrauber zur Seite kippte.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Verkehrsbereich Zivilluftfahrt, wurde am 01. März 2007 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß § 8 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz idF BGBl.I Nr. 123/2005 wurde vom Fachbereich Luftfahrt eine Untersuchung des Unfalles eingeleitet.

Die beteiligten Staaten wurden über den Unfall unterrichtet:

<b>Herstellerstaat:</b>	USA
<b>Betreiberstaat:</b>	Österreich
<b>Halterstaat:</b>	Österreich

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen sowie der Flugschülerin und des Piloten, in Verbindung mit den Erhebungen der Polizei Stockerau und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 1. März 2007 um 16:42 Uhr hob der Pilot zusammen mit einer Flugschülerin vom Flugplatz Stockerau zu einem Schulungsflug für Platzrundenflüge mit der Hubschraubertypen Hughes 269C ab. Während mehrerer Platzrunden, die von der Flugschülerin geflogen wurden, bemerkte der Fluglehrer plötzlich auftretende Vibrationen und ungewöhnliche Geräusche am Luftfahrzeug. Sofort übernahm der Fluglehrer die Kontrolle über den Hubschrauber und leitete eine Autorotation ein. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Hubschrauber in einer Höhe von etwa 1500 bis 1700 ft über dem Meeresspiegel. Im Zuge der Landung setzte der Hubschrauber auf dem Boden auf und kippte zur Seite. Die Insassen blieben unverletzt, der Hubschrauber wurde erheblich beschädigt.

Abbildung 1 Hubschrauber in der Endlage an der Unfallstelle



Quelle: Homepage von wax (wax.AT - Das Portal für Feuerwehr und Rettungsdienst - Hubschrauberabsturz in Stockerau (x))

### 1.1.1 Flugvorbereitung

Eine Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

## 1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte			
Keine	2		

## 1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde beschädigt.

## 1.4 Andere Schäden

Keine.

## 1.5 Besatzung

### 1.5.1 Pilot

<b>Alter:</b>	44 Jahre
<b>Art des Zivilluftfahrerscheines:</b>	Berufs - Hubschrauberpilotenschein
<b>Berechtigungen:</b>	CPL (H), FI
<b>Muster/Typenberechtigung:</b>	Bell 206/206L; Hu269; A109A, C, E; Hu369
<b>Instrumentenflugberechtigung:</b>	Keine
<b>Lehrberechtigung:</b>	Ja
<b>Sonstige Berechtigungen:</b>	Night VFR
<b>Gültigkeit:</b>	Am Unfalltag gültig

## 1.5.2 Flugschülerin

<b>Alter:</b>	44 Jahre
<b>Art des Zivilluftfahrerscheines:</b>	Flugschülerschein (§ 14 Abs. 1 ZLPV)
<b>Gültigkeit:</b>	Am Unfalltag gültig
<b>Gesamtflugerfahrung (ohne Unfallflug):</b>	32:53 Stunden
<b>davon in den letzten 90 Tagen:</b>	14:03 Stunden
<b>davon in den letzten 30 Tagen:</b>	05:33 Stunden
<b>Flugerfahrung auf der Unfalltype:</b>	32:53 Stunden

## 1.6 Luftfahrzeug

<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Hersteller:</b>	Hughes Helicopter Inc./USA
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	Hughes 269C
<b>Baujahr:</b>	1986
<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Flugschule
<b>Gesamtbetriebsstunden:</b>	3132:15 Stunden
<b>Triebwerk:</b>	Kolbenantrieb
<b>Hersteller:</b>	Textron/Avco Lycoming
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	HIO-360-D1A

### 1.6.1 Borddokumente

<b>Eintragungsschein:</b>	ausgestellt am 08.08.2005 von Austro Control GmbH
<b>Lufttüchtigkeitszeugnis:</b>	ausgestellt am 08.08.2005 von Austro Control GmbH
<b>Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit:</b>	ausgestellt am 09.08.2005 von Austro Control GmbH
<b>Lärmzulässigkeitszeugnis:</b>	ausgestellt am 09.08.2005 von Austro Control GmbH
<b>Verwendungsbescheinigung:</b>	ausgestellt am 09.08.2005 von Austro Control GmbH
<b>Versicherung:</b>	am Unfalltag gültig
<b>Bewilligung für eine Luftfahrzeugfunkstelle:</b>	ausgestellt am 26.10.2005 von Fernmeldebüro für Wien, Niederösterreich und Burgenland

### **1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs**

Das maximale Abfluggewicht und der Schwerpunkt des Hubschraubers befanden sich zum Unfallzeitpunkt innerhalb der gem. Flughandbuch des Herstellers vorgeschriebenen Grenzen.

## **1.7 Flugwetter**

Meteorologische Faktoren hatten keine Auswirkungen auf den Flugunfall.

## **1.8 Flugfernmeldedienste**

Der Hubschrauber befand sich im Schulungsbetrieb in der Platzrunde und war mit Flugplatz Stockerau im Funkkontakt.

## **1.9 Flugschreiber**

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.

## **1.10 Angaben über Wrack und Aufprall**

### **1.10.1 Unfallort**

Die Unfallstelle befand sich ca. 200 m nordwestlich der Windräder von Leitzersdorf in einem Feld.

### **1.10.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile**

Der Hubschrauber wurde auf der rechten Seite liegend vorgefunden. Die Rotorblätter wiesen durch den Bodenkontakt aufgrund des seitlichen Kippens des Hubschraubers schwere Beschädigungen auf.

### **1.10.3 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen**

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

### **1.11 Medizinische und pathologische Angaben**

Es liegen keinerlei Hinweise auf eine vorbestandene psychische oder physische Beeinträchtigung des Piloten und der Flugschülerin vor.

### **1.12 Brand**

Es konnten keine Spuren eines allfälligen Brandes festgestellt werden.

### **1.13 Überlebensaspekte**

#### **1.13.1 Rückhaltesysteme**

Sowohl der Fluglehrer auf dem linken Sitz als auch die Flugschülerin auf dem rechten Sitz waren mit einem Vier-Punkt-Gurt gesichert. Die Gurte sowie deren Befestigungspunkte und das Gurtschloss hielten dem Unfall stand.

#### **1.13.2 Evakuierung**

Der Fluglehrer und die Flugschülerin konnten das Luftfahrzeug selbstständig und unverletzt verlassen.

### **1.14 Weiterführende Untersuchungen**

#### **1.14.1 Technische Untersuchungen**

Bei der technischen Untersuchung des Triebwerkes, der Hauptrotorsteuerung und Heckrotorsteuerung konnten keine Mängel oder Anomalien festgestellt werden.

# 2 Auswertung

## 2.1 Flugbetrieb

### 2.1.1 Flugverlauf

Am 1. März 2007 um 16:42 Uhr startete der Pilot zusammen mit einer Flugschülerin vom Flugplatz Stockerau zu einem Schulungsflug mit einem Hubschrauber Hughes 269C. Die Flugschülerin befand sich in der Endphase ihrer Ausbildung und stand kurz vor der Prüfung zur Privatpilotin. Sie flogen mehrere Platzrunden am Flugplatz Stockerau. Laut Aussage des Piloten bemerkte er in der Platzrunde auf ca. 1500 ft bis 1700 ft über Grund plötzlich Vibrationen und ungewöhnliche Geräusche am Hubschrauber. In Reaktion darauf übernahm der Fluglehrer die Steuerung und führte eine Autorotation durch, die auf einem Feld in der Nähe der Gemeinde Leitzersdorf endete. Aufgrund des plötzlichen Auftretens einer vermuteten technischen Störung, die vom Fluglehrer akustisch erkannt wurde und dem anschließenden Einleiten eines Notverfahrens (Autorotation), kippte der Hubschrauber beim Ausflaren und Übergang zur Landung über die Längsachse nach rechts. Das wahrscheinlich fehlende Situationsbewusstsein während der Autorotation des Piloten trug zum Unfallhergang mit hoher Wahrscheinlichkeit bei. Der Hauptrotor berührte den Boden und kam seitlich liegend zum Stillstand.

Eine technische Untersuchung des Hubschraubers zeigte auf, dass ein technischer Mangel mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Weder beim Triebwerk des Hubschraubers noch beim Hauptrotor oder Heckrotor konnte ein Stillstand oder technisches Versagen nachgewiesen werden. Warum der Pilot sich dennoch, wie seinen Aussagen zu entnehmen ist, für eine Autorotation entschied und keine Sicherheitslandung durchführte, konnte im Rahmen der Untersuchung nicht abschließend geklärt werden. Die Insassen blieben unverletzt, jedoch wurde der Hubschrauber erheblich beschädigt.

### Hinweis

Eine Autorotation wird mit einem Hubschrauber in verschiedenen Situationen durchgeführt, vor allem jedoch bei einem Triebwerksausfall. In einem solchen Fall ermöglicht die Autorotation eine kontrollierte Landung, indem der Pilot den Auftrieb des frei drehenden Hauptrotors nutzt. Darüber hinaus kann eine Autorotation bei anderen

Notfallsituationen erforderlich sein, in denen eine normale Landung nicht möglich ist, beispielsweise bei einem Ausfall der Hydrauliksysteme oder anderer kritischer Systeme. Piloten üben regelmäßig Autorotationen, um im Ernstfall vorbereitet zu sein und schnell sowie effektiv reagieren zu können.

### **2.1.2 Besatzung**

Der Pilot hatte die zur Durchführung des Fluges notwendigen Berechtigungen. Die allgemeine Flugerfahrung und die darin enthaltene Typenerfahrung waren für die Art des Fluges ausreichend.

Es gibt keinerlei Hinweise auf vorbestandene psychische oder physiologische Beeinträchtigungen des Piloten.

## **2.2 Luftfahrzeug**

Das Luftfahrzeug war für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) und für den Schulungsbetrieb ausgerüstet und zugelassen. Die Voraussetzungen für die Verwendung des Luftfahrzeuges in Österreich waren zum Unfallzeitpunkt gegeben.

### **2.2.1 Beladung und Schwerpunkt**

Das maximale Abflugmasse und der Schwerpunkt des Hubschraubers befanden sich zum Unfallzeitpunkt innerhalb der gem. Flughandbuch des Herstellers vorgeschriebenen Grenzen.

### **2.2.2 Technische Untersuchung**

Es konnten weder bei der Hauptrotorsteuerung oder der Heckrotorsteuerung noch beim Triebwerk Hinweise auf vorbestandene technische Mängel festgestellt werden.

## **2.3 Flugwetter**

Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.

# 3 Schlussfolgerungen

## 3.1 Befunde

- Das Luftfahrzeug war zum Unfallzeitpunkt lufttüchtig.
- Das Luftfahrzeug war für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) und zum Schulungsbetrieb zugelassen.
- Die Voraussetzung für die Verwendung des Luftfahrzeuges in Österreich waren zum Unfallzeitpunkt gegeben.
- Die erforderliche Flugvorbereitung wurde vor dem Abflug am Stützpunkt des Unternehmens durchgeführt.
- Das Luftfahrzeug wurde an der Unfallstelle komplett vorgefunden.
- Im Luftfahrzeug war kein Flugdatenschreiber oder ein sonstiger Datenschreiber eingebaut. Es konnte ein mobiles GPS Gerät, welches über eine Flugwegaufzeichnung verfügte, ausgelesen werden.
- Die Masse des Luftfahrzeuges befand sich zum Unfallzeitpunkt innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen.
- Die Schwerpunktlage befand sich zum Unfallzeitpunkt innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen.
- Der Pilot hatte die zur Durchführung des Fluges notwendigen Berechtigungen.
- Es gibt keinerlei Hinweise auf vorbestandene psychische oder physiologische Beeinträchtigungen des Piloten.
- Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.
- Ein technischer Mangel am Triebwerk, an der Hauptrotorsteuerung oder der Heckrotorsteuerung sowie an allen Antriebswellen kann ausgeschlossen werden.

## **3.2 Wahrscheinliche Ursachen**

- CFIT (Controlled Flight into Terrain)

## **3.3 Wahrscheinliche Faktoren**

- Missglückte Landung bei Autorotation
- Fehlendes Situationsbewusstsein

# 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 den Beteiligten 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 Hubschrauber in der Endlage an der Unfallstelle .....	7
---	---

## Verzeichnis der Regelwerke

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021

Verordnung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15. Februar 1967, betreffend Regelung des Luftverkehrs (**Luftverkehrsregeln 1967 – LVR 1967**), BGBl. II Nr. 56/1967, idF BGBl. II Nr. 454/2005

Anhang 2 (**Annex 2**) zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 über die Luftverkehrsregeln (*Rules of the Air*), 10. Ausgabe vom Juli 2005

Anhang 13 (**Annex 13**), zum Abkommen über Die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 über Flugunfall- und Störungsuntersuchung (Aircraft Accident and Incident Investigation), 9. Ausgabe vom November 2001

## Abkürzungen

AGL	Above Ground Level
AIP	Aeronautical Information Publication
ALT	Altitude
AMSL	Above Mean Sea Level
BGBI.	Bundesgesetzblatt
CPL	Commercial Pilot Licence
CRI	Class Rating Instructor
EASA	European Aviation Safety Agency
ELT	Emergency Locator Transmitter
FI	Flight Instructor
GND	Ground
JAR-FCL	Joint Aviation Requirement – Flight Crew Licensing
KT	Knots
LAT	Latitude
LONG	Longitude
MSL	Mean Sea Level
P/N	Part Number
PPL (H)	Private Pilot Licence (Helicopter)
QNH	Höhenmesser-Skaleneinstellung, um bei der Landung die Flugplatzhöhe zu erhalten
RCC	Rescue-Coordination-Centre
S/N	Serial Number
UTC	Coordinated Universal Time
VFR	Visual Flight Rules
ZLPV	Zivilluftfahrt-Personalverordnung

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

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

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