

Abschlussbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Flight Design CTLS,
am 01.12.2024, um ca. 14:30 Uhr UTC, in einem Waldgebiet,
A-3812, Wienings, Niederösterreich
GZ: 2025-0.930.534

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt, Radetzkystraße 2, 1030
Wien

Wien, 2025. Stand: 19. November 2025

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:

bmimi.gv.at/impressum/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

Impressum.....	2
Vorwort.....	3
Einleitung	6
Kurzdarstellung.....	6
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Ereignisse und Flugverlauf.....	7
1.1.1 Flugvorbereitung.....	7
1.2 Personenschäden.....	7
1.3 Schaden am Luftfahrzeug	8
1.4 Andere Schäden.....	8
1.5 Besatzung.....	8
1.5.1 Pilot/in.....	8
1.6 Luftfahrzeug.....	8
1.6.1 Borddokumente.....	9
1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs	9
1.7 Flugwetter.....	9
1.7.1 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	9
1.7.2 TAF, Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	11
1.7.3 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	11
1.7.4 Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen (LOW LEVEL SWC ALPS), Flugwetterdienst Austro Control GmbH	12
1.7.5 Wind- Barbs, Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	13
1.7.6 Wind/ Temperatur (W/T- Chart), Flugwetterdienst Austro Control GmbH	14
1.8 Flugschreiber.....	14
1.8.1 Aufzeichnungsgeräte	15
1.9 Angaben über Wrack und Aufprall	15
1.9.1 Unfallort.....	15
1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile.....	16
1.9.3 Cockpit und Instrumente	17
1.9.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen	17
1.10 Medizinische und pathologische Angaben.....	17
1.11 Brand	18
1.12 Überlebensaspekte.....	18
1.12.1 Rückhaltesysteme	18
2 Auswertung.....	19

2.1 Flugbetrieb.....	19
2.1.1 Flugverlauf	19
2.1.2 Besatzung.....	20
2.2 Luftfahrzeug.....	20
2.2.1 Beladung und Schwerpunkt.....	20
2.2.2 Instandhaltung.....	20
2.3 Flugwetter.....	21
2.4 Medizinische und pathologische Aspekte	21
3 Schlussfolgerungen.....	22
3.1 Befunde.....	22
3.2 Wahrscheinliche Ursachen	22
3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren	22
4 Sicherheitsempfehlungen	23
5 Konsultationsverfahren / Stellungnahmeverfahren.....	24
Tabellenverzeichnis.....	25
Abbildungsverzeichnis.....	26
Verzeichnis der Regelwerke	28
Abkürzungen.....	30

Einleitung

Luftfahrzeughalter:	Privatperson
Betriebsart:	Motorflug
Flugzeughersteller:	Flight Design general aviation GmbH
Musterbezeichnung:	CTLS
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	A-3812 Wienings
Koordinaten (WGS84):	N 48° 49' / E 015° 23'
Datum und Zeitpunkt:	01.12.2024, 14:30 UTC

Kurzdarstellung

Am 01. Dezember 2024 um ca. 14:11 Uhr startete der Pilot mit seinem zweisitzigen Motorflugzeug vom Flugplatz Krems-Langenlois (LOAG) zum Flugplatz Dobersberg (LOAB). Auf dieser Strecke stürzte das Luftfahrzeug in einem Waldgebiet westlich der Ortschaft Wienings im Gebiet der Gemeinde Groß-Siegharts im Bezirk Waidhofen an der Thaya (Niederösterreich) ab. Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision zerstört und der Pilot kam ums Leben.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Verkehrsbereich Zivilluftfahrt, wurde am 01. Dezember 2024 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:

Herstellerstaat:	Deutschland
Halterstaat:	Deutschland

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen, in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 01. Dezember 2024 um ca. 14:11 Uhr startete der Pilot mit seinem zweisitzigen Motorflugzeug der Type CTLS vom Flugplatz Krems-Langenlois (LOAG). Sein Ziel war der Flugplatz Dobersberg (LOAB). Kurz nach dem Start stieg das Motorflugzeug auf eine Höhe von 2500 Fuß. Nach Erreichen dieser Flughöhe stieg es ca. drei Minuten später auf 3200 Fuß und setzte seinen Reiseflug in dieser Höhe in Richtung des Flugplatzes in Dobersberg (LOAB) fort. Ungefähr fünf Minuten später leitete der Pilot mit seinem Luftfahrzeug einen Sinkflug ein und sank auf eine Höhe von 2900 Fuß. Weitere drei Minuten später reduzierte der Pilot die Höhe erneut um weitere 300 Fuß, also auf 2600 Fuß. Durch diese weitere Reduzierung der Flughöhe kollidierte das Luftfahrzeug mit einem Waldgebiet westlich der Ortschaft Wienings im Gebiet der Gemeinde Groß- Siegharts. Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision zerstört und der Pilot kam ums Leben.

1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 Anhang SERA.2010 lit. b idgF. erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Leichte	-	-	-
Keine	-	-	

1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

1.4 Andere Schäden

Es entstand geringer Flurschaden.

1.5 Besatzung

1.5.1 Pilot/in

Alter: 83 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines: Privatpilotenlizenz PPL(A)
Berechtigungen: Flächenflug
Muster/Typenberechtigung: SEP (land), TMG
Gültigkeit: Am Unfalltag gültig

Überprüfungen (Checks):

Medical check: Medical Class 2 ausgestellt am 21.07.2024

Gesamtflugerfahrung

(inkl. Unfallflug): ca. 2283:25 Stunden
davon in den letzten 90 Tagen: ca. 02:15 Stunden
davon in den letzten 30 Tagen: ca. 02:15 Stunden
davon in den letzten 24 Stunden: ca. 00:15 Stunden

1.6 Luftfahrzeug

Luftfahrzeugart: Motorflugzeug
Hersteller: Flight Design general aviation GmbH
Herstellerbezeichnung: CTLS

Baujahr:	2010
Luftfahrzeughalter:	Privatperson
Triebwerk:	Kolbentriebwerk
Hersteller:	BRP-Rotax GmbH & Co KG
Herstellerbezeichnung:	912 ULS

1.6.1 Borddokumente

Ausnahmegenehmigung zur Anbringung der Staatszugehörigkeits- und

Eintragungskennzeichen: ausgestellt am 03.09.2020 von Luftfahrt-Bundesamt

Fluggenehmigung: ausgestellt am 04.11.2024 von Luftfahrt-Bundesamt

Bescheinigung über die Prüfung

der Lufttüchtigkeit: ausgestellt am 18.10.2024 von Part 145 Organisation

Versicherung: am Unfalltag gültig

Bewilligung für eine

Luftfahrzeugfunkstelle: ausgestellt am 31.07.2018 von Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs

Das Abflugfluggewicht und der Schwerpunkt lagen während des Unfallfluges im zulässigen Bereich.

1.7 Flugwetter

1.7.1 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 1 METAR Wien/Schwechat (LOWW)

```
SAOS51 LOWW 011420
METAR LOWW 011420Z 14010KT CAVOK 07/02 Q1026 NOSIG=
```

Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 2 METAR Litschau

```
SAOS62 LOWM 011420  
METAR 11021 011420Z AUTO 09002KT 6000 OVC005 01/M01 Q1025=
```

Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 3 METAR Jauerling

```
SAOS61 LOWM 011420  
METAR 11024 011420Z AUTO 14010KT 9999 NCD 04/01 Q1023=
```

Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 4 METAR Laa/Thaya

```
METAR 11335 011420Z AUTO 24002KT 9999 NCD 06/03 Q1026=
```

Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 5 METAR Krems

```
SAOS61 LOWM 011420  
METAR 11070 011420Z AUTO 32005KT 9000 NCD 03/00 Q1027=
```

Quelle: Austro Control GmbH

1.7.2 TAF, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

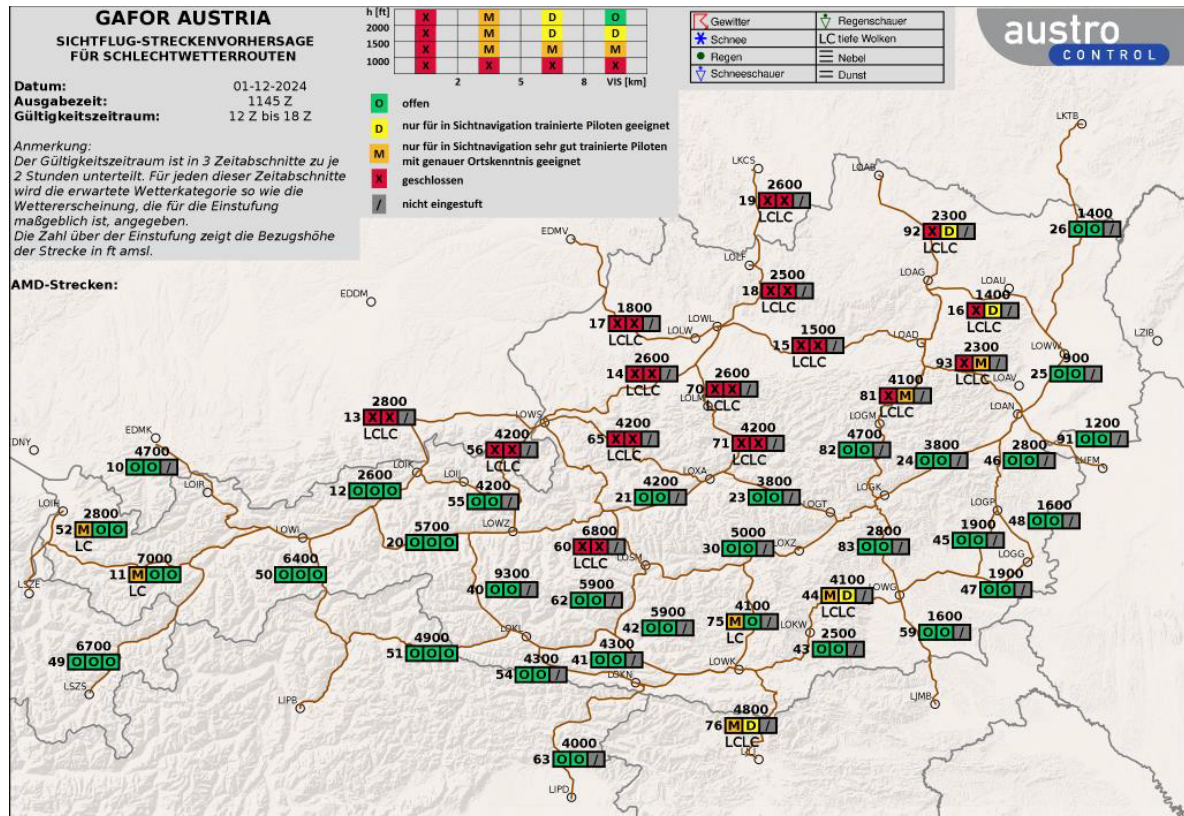
Abbildung 6 TAF Wien/Schwechat (LOWW)

```
FTOS51 LOWW 011100
TAF LOWW 011115Z 0112/0218 13010KT CAVOK
TX05/0213Z TNM00/0205Z
BECMG 0200/0202 13004KT 2000 BCFG
PROB40 TEMPO 0204/0207 0400 FZFG BKN001
BECMG 0207/0209 4000 BR BKN005
FM021000 16007KT CAVOK=
```

Quelle: Austro Control GmbH

1.7.3 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

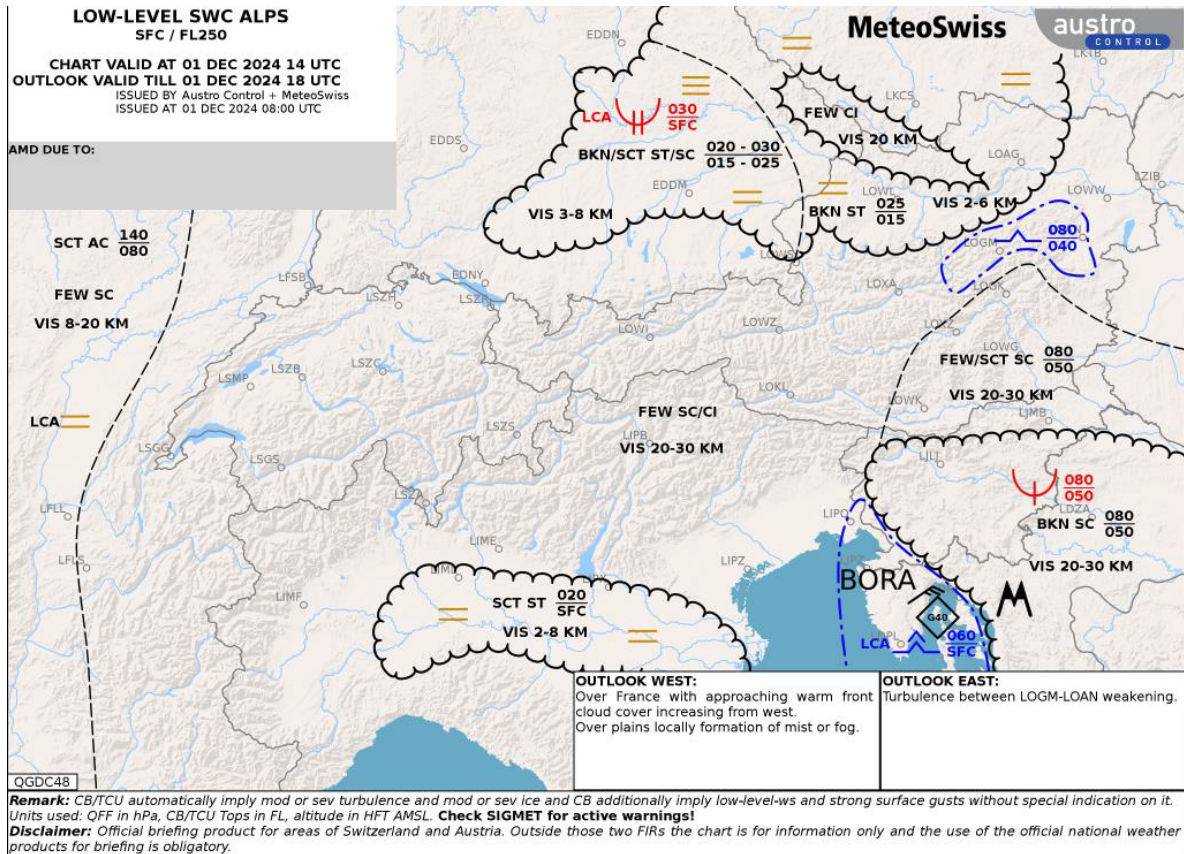
Abbildung 7 GAFOR



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.4 Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen (LOW LEVEL SWC ALPS), Flugwetterdienst Austro Control GmbH

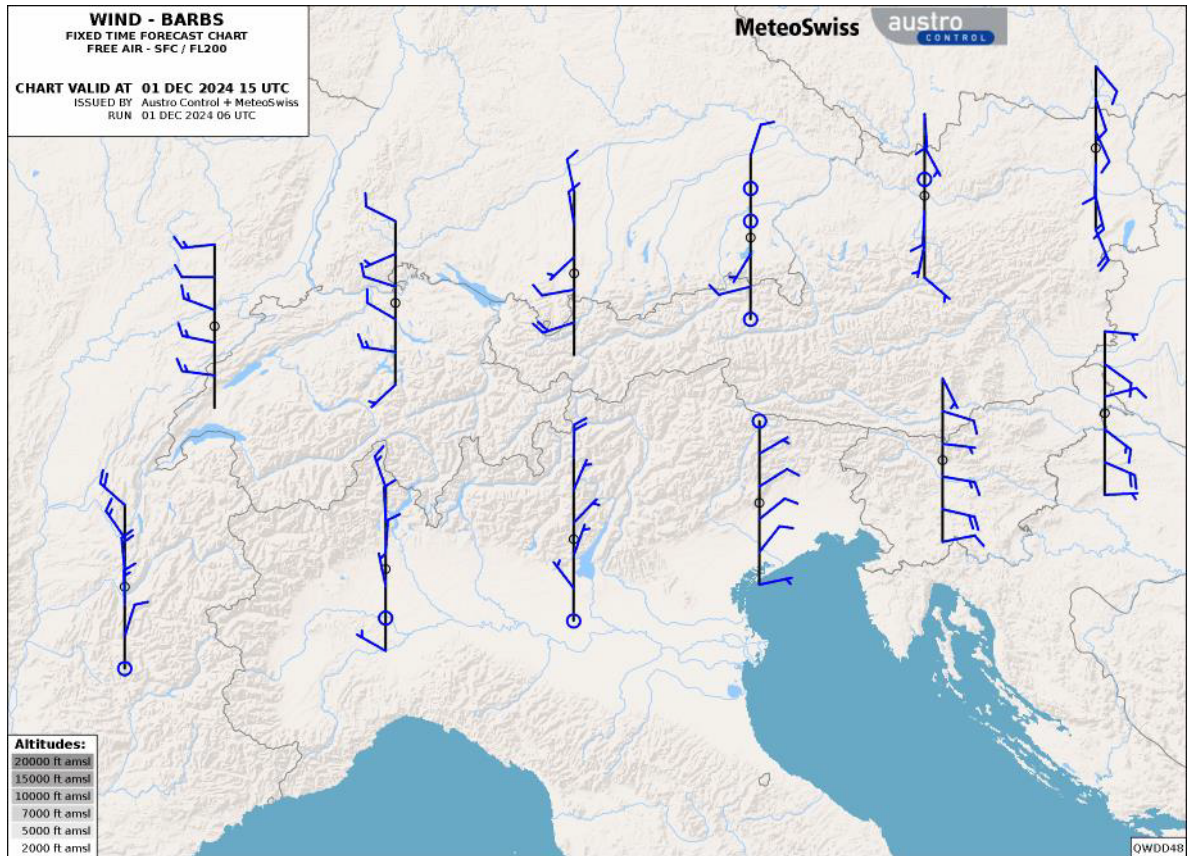
Abbildung 8 Low Level SWC Alps Chart



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.5 Wind- Barbs, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

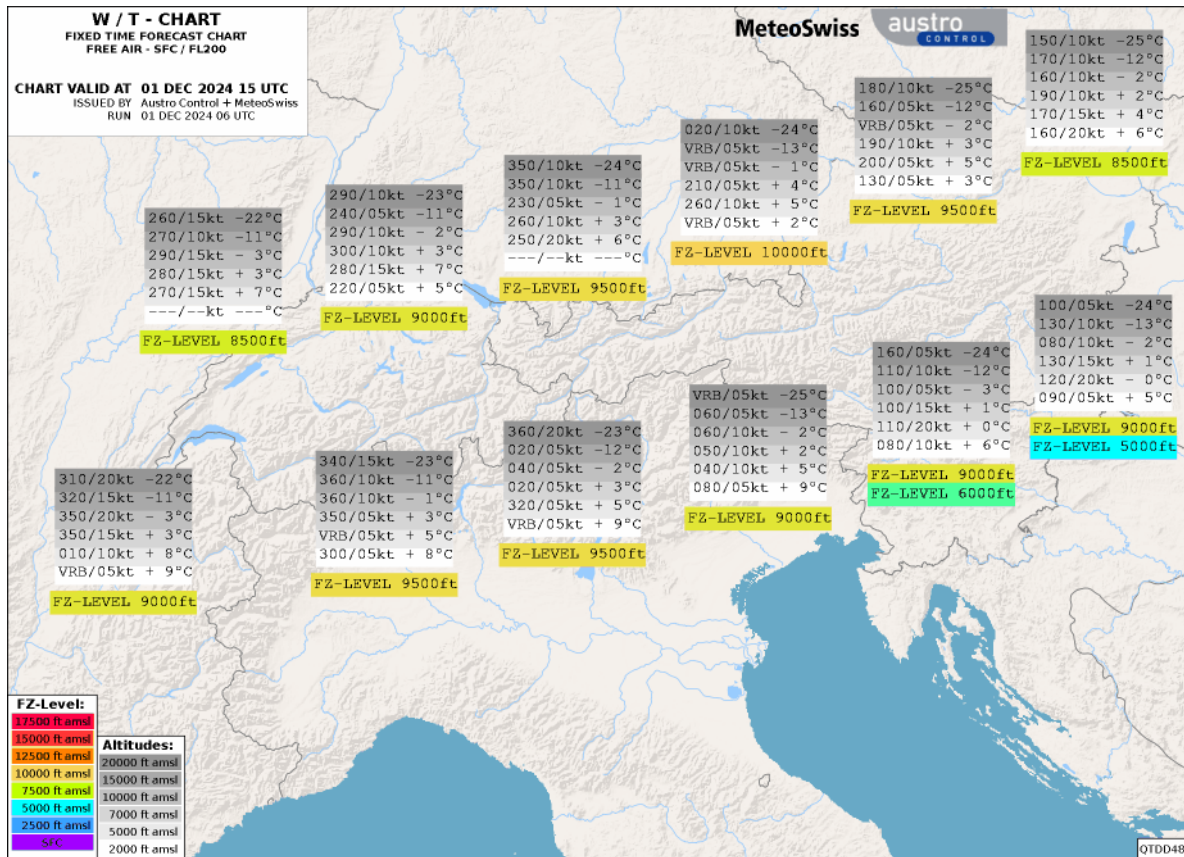
Abbildung 9 Wind- Barbs Chart Austria



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.6 Wind/ Temperatur (W/T- Chart), Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 10 W/T- Chart Austria



Quelle: Austro Control GmbH

1.8 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.

1.8.1 Aufzeichnungsgeräte

Im Luftfahrzeug war ein EFIS-D100 des Herstellers Dynon Avionics¹ verbaut. Die von diesem Gerät aufgezeichneten Daten konnten im Zuge der Untersuchung ausgelesen und ausgewertet werden.

1.9 Angaben über Wrack und Aufprall

1.9.1 Unfallort

Die Unfallstelle befand sich in einem Waldgebiet in A-3812, Wienings. Die WGS84 Koordinaten der Unfallstelle sind N 48° 49' / E 015° 23'.

¹ <https://www.dynonavionics.com/home.php>

Abbildung 11 Endlage des Luftfahrzeuges



Quelle: SUB

1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

In Abbildung 12 ist die Endlage und der Zerstörungsgrad des Luftfahrzeuges ersichtlich.

Abbildung 12 Endlage des Luftfahrzeuges



Quelle: SUB

1.9.3 Cockpit und Instrumente

Das Cockpit wurde durch den Aufprall in dem Waldgebiet zur Gänze zerstört.

1.9.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen

Es liegen keinerlei 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 Piloten vor.

Die Staatsanwaltschaft ordnete im Zuge ihrer Untersuchung die Obduktion des verstorbenen Piloten an. Das Ergebnis dieser Obduktion wurde der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes übermittelt. Im Gutachten wurde dabei Folgendes zusammengefasst:

„[...] Als wesentlicher Organbefund bestand jedoch auch eine akute, zentrale und periphere Lungenembolie mit Lungeninfarkt, ein Krankheitsbild, das geeignet ist, eine Kreislaufschwäche und eine Bewusstseinstörung hervorzurufen und das auch akut die Handlungs- und Flugfähigkeit hochgradig beeinträchtigen bzw. aufheben kann. [...]“ [Gerichtsmedizinisches Gutachten]

1.11 Brand

Es konnten keine Spuren eines allfälligen Brandes festgestellt werden.

1.12 Überlebensaspekte

1.12.1 Rückhaltesysteme

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

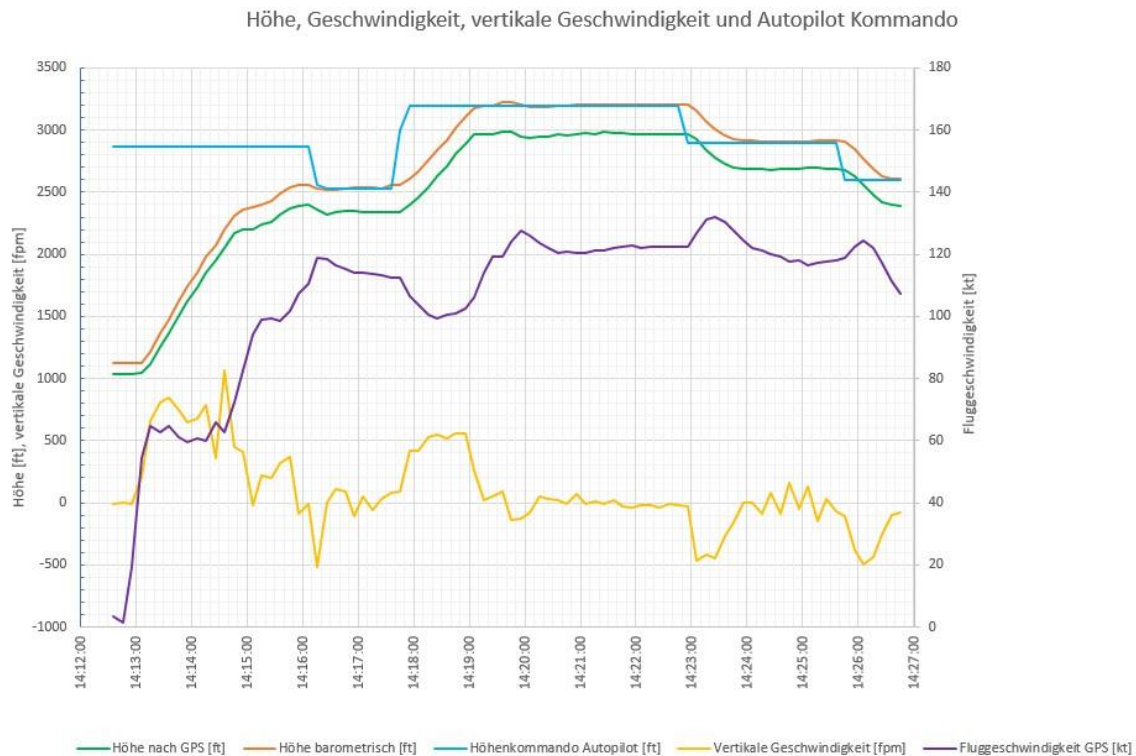
2 Auswertung

2.1 Flugbetrieb

2.1.1 Flugverlauf

Am 01. Dezember 2024 um ca. 14:11 Uhr startete der Pilot mit seinem zweisitzigen Motorflugzeug der Type CTLS vom Flugplatz Krems-Langenlois (LOAG) in Richtung Dobersberg (LOAB). Nach dem Start stieg das Luftfahrzeug auf eine Höhe von 2500 Fuß (siehe Abbildung 13 orange Linie). Der Autopilot war bis zu diesem Zeitpunkt nicht in Verwendung. Nach Erreichen dieser Flughöhe stellte der Pilot den Autopiloten auf 2500 Fuß ein, wodurch das Luftfahrzeug den Flug in dieser Höhe fortführte (siehe Abbildung 13 blaue Linie). Zirka eineinhalb Minuten später korrigierte er die Höhe am Autopiloten auf 3200 Fuß, wodurch das Luftfahrzeug auf diese am Autopiloten eingestellte Flughöhe stieg und den Reiseflug in dieser Höhe fortführte. Etwa fünf Minuten nach Erreichen dieser Flughöhe verstellte der Pilot die Höhendvorwahl am Autopiloten wieder nach unten auf 2900 Fuß und zirka drei Minuten später verstellte er die Höhendvorwahl auf 2600 Fuß. Durch diese letzte Höhenkorrektur nach unten kollidierte das Luftfahrzeug mit dem Waldgebiet. Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision zerstört und der Pilot kam ums Leben.

Abbildung 13 Auswertung Unfallflug



Quelle: SUB

2.1.2 Besatzung

Der Pilot war zum Unfallzeitpunkt im Besitz der für die Durchführung dieses Fluges erforderlichen Berechtigungen.

2.2 Luftfahrzeug

2.2.1 Beladung und Schwerpunkt

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

2.2.2 Instandhaltung

Die Voraussetzungen für die Verwendung des Motorflugzeuges waren zum Unfallzeitpunkt gegeben.

2.3 Flugwetter

Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.

2.4 Medizinische und pathologische Aspekte

Es gab keine Hinweise auf vorbestehende psychische oder physische Beeinträchtigungen des Piloten. Die Obduktion ergab eine akute Lungenembolie mit Lungeninfarkt. Dieses Krankheitsbild konnte eine Kreislaufschwäche sowie Bewusstseinstörungen verursachen und somit die Handlungs- und Flugfähigkeit des Piloten akut stark beeinträchtigen oder komplett aufheben.

3 Schlussfolgerungen

3.1 Befunde

- Der Pilot war im Besitz der zur Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen, welche am Unfalltag gültig waren.
- Der Pilot hatte eine für die Durchführung dieses Flugs ausreichende Flugerfahrung.
- Das Luftfahrzeug war zum Unfallzeitpunkt ordnungsgemäß zugelassen und versichert.
- Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.
- Es konnten, soweit es die Beschädigungen am Luftfahrzeug zuließen, keinerlei Hinweise auf vor dem Unfall vorhandene Mängel am Luftfahrzeug festgestellt werden, die den Unfall hätten verursachen oder beeinflussen können.
- Es ist davon auszugehen, dass sich Masse und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs während des gesamten Unfallfluges im zulässigen Bereich befanden.
- Der Start des Luftfahrzeuges erfolgte ohne besondere Vorkommnisse.
- Laut Organbefund hatte der Pilot während des Fluges eine akute, zentrale und periphere Lungenembolie mit Lungeninfarkt.
- Während des Fluges wurde zwei Mal die Höhe reduziert, wodurch das Luftfahrzeug mit einem Waldgebiet westlich der Ortschaft Wienings kollidierte.
- Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision zerstört und der Pilot kam ums Leben.

3.2 Wahrscheinliche Ursachen

- Kollision des Motorflugzeuges mit dem Waldgebiet.

3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren

- Ungünstig gewählte Flugtaktik aufgrund der Beeinträchtigung durch ein medizinisches Problem.

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.....	7
--------------------------------	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 METAR Wien/Schwechat (LOWW)	9
Abbildung 2 METAR Litschau.....	10
Abbildung 3 METAR Jauerling	10
Abbildung 4 METAR Laa/Thaya	10
Abbildung 5 METAR Krems.....	10
Abbildung 6 TAF Wien/Schwechat (LOWW)	11
Abbildung 7 GAFOR	11
Abbildung 8 Low Level SWC Alps Chart.....	12
Abbildung 9 Wind- Barbs Chart Austria	13
Abbildung 10 W/T- Chart Austria	14
Abbildung 11 Endlage des Luftfahrzeuges	16
Abbildung 12 Endlage des Luftfahrzeuges	17
Abbildung 13 Auswertung Unfallflug	20

Verzeichnis der Regelwerke

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2024

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2014 (**Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014**), BGBl. II Nr. 297/2014, in der Fassung BGBl. II Nr. 199/2024

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, Flugbetrieb mit Segelflugzeugen (Teil-SAO)“

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

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

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission 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 (**SERA**)

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter C – Aircraft, Part 25 – Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes (**14 CFR 25**)

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter C – Aircraft, Part 27 – Airworthiness Standards: Normal Category Rotorcraft (**14 CFR 27**)

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter F – Air Traffic And General Operating Rules, Part 91 - General Operating and Flight Rules (**14 CFR 91**)

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 10 (**Annex 10**), Band 2 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 über Telekommunikation in der Luftfahrt (*Aeronautical Telecommunications*), 7. Ausgabe vom Juli 2016

Abkürzungen

BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
GAFOR	General Aviation Forecast
LOWW	Flughafen Wien-Schwechat
METAR	Aviation Routine Weather Report (Code Form)
RCC	Rescue-Coordination-Centre
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TAF	Aerodrome Forecast
UTC	Coordinated Universal Time
Z	zulu – see UTC

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub