

Abschlussbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type LS 4,
am 16.08.2025, um ca. 11:40 Uhr UTC, nahe des Flugplatzes Lanzen-Turnau
(LOGL), Gemeinde A-8625 Turnau, Stmk
GZ: 2025-1.012.163

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,

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

Wien, 2026. Stand: 08. Jänner 2026

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

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.....	10
1.7.1 Wetterradar 16.08.2025 11:40z, Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	10
1.7.2 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	11
1.7.3 Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen (LOW LEVEL SWC ALPS), Flugwetterdienst Austro Control GmbH	12
1.7.4 Wind- Barbs, Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	13
1.7.5 Wind/ Temperatur (W/T- Chart), Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	14
1.8 Flugschreiber.....	14
1.8.1 Aufzeichnungsgeräte	14
1.9 Angaben über Wrack und Aufprall	15
1.9.1 Unfallort.....	15
1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile.....	15
1.9.3 Cockpit und Instrumente	16
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

2.2 Luftfahrzeug.....	21
2.2.1 Beladung und Schwerpunkt.....	21
2.2.2 Instandhaltung.....	21
2.3 Flugwetter.....	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:	Verein
Betriebsart:	Segelflug
Flugzeughersteller:	Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH
Musterbezeichnung:	LS 4
Luftfahrzeugart:	Segelflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	A-8625 Turnau
Koordinaten (WGS84):	N 47° 33' / E 015° 19'
Ortshöhe über dem Meer:	ca. 776 m
Datum und Zeitpunkt:	16.08.2025, ca. 11:40 Uhr UTC

Kurzdarstellung

Der Pilot kam mit seinem Segelflugzeug der Type LS 4 beim Landeanflug auf die Piste 25 in Lanzen Turnau (LOGL) zu tief und kollidierte ca. 150 Meter vor der Schwelle 25 mit einer Wiese.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 16. August 2025 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
-------------------------	-------------

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse und Flugverlauf

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

Der Pilot startete am 16. August 2025 gegen 08:43 Uhr mit seinem Segelflugzeug vom Typ LS 4 zu einem Segelflug vom Flugplatz Lanzen-Turnau (LOGL). Zunächst wurde der Segelflieger von einer Piper PA 25 auf eine Höhe von ca. 1800 Metern geschleppt. Nachdem das Segelflugzeug diese Höhe erreicht hatte und von der Schleppmaschine im Bereich des Turnauer Hochangers „ausgeklinkt“ war, setzte der Pilot seinen Rundflug fort. Gegen 11:38 Uhr, aus östlicher Richtung kommend, leitete der Pilot seinen Landeanflug auf die Piste 25 des Flugplatzes Lanzen-Turnau ein.

Zum Zeitpunkt des Landeanflugs zog ein Gewitter auf. Der Pilot kam während des Anflugs zu tief und kollidierte etwa 150 Meter vor der Landebahn mit einer Wiese. Durch den Aufprall wurde der Pilot schwer verletzt.

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	-	-	-
Schwere	1	-	-

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: 66 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines: Privatpilotenlizenz PPL(A), Segelfliegerschein
Berechtigungen: Flächenflug
Sonstige Berechtigungen: Sailplane Towing
Gültigkeit: Am Unfalltag gültig

Überprüfungen (Checks):

Medical check: Medical Class 2 ausgestellt am 21.10.2024

Gesamtflugerfahrung

(inkl. Unfallflug): ca. 2255:25 Stunden
davon in den letzten 90 Tagen: ca. 11:56 Stunden
davon in den letzten 30 Tagen: ca. 06:17 Stunden
davon in den letzten 24 Stunden: ca. 02:55 Stunden

1.6 Luftfahrzeug

Luftfahrzeugart: Segelflugzeug
Hersteller: Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH
Herstellerbezeichnung: LS 4

Baujahr: 1983
Luftfahrzeughalter: Verein

1.6.1 Borddokumente

Eintragungsschein: ausgestellt am 13.12.1993 von Bundesamt für Zivilluftfahrt

Lufttüchtigkeitszeugnis: ausgestellt am 08.04.2010 von Austro Control GmbH

Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit: ausgestellt am 22.11.2024 von Part ML Organisation

Versicherung: am Unfalltag gültig

Bewilligung für eine Luftfahrzeugfunkstelle: ausgestellt am 13.12.2017 von Fernmeldebüro für Steiermark und Kärnten

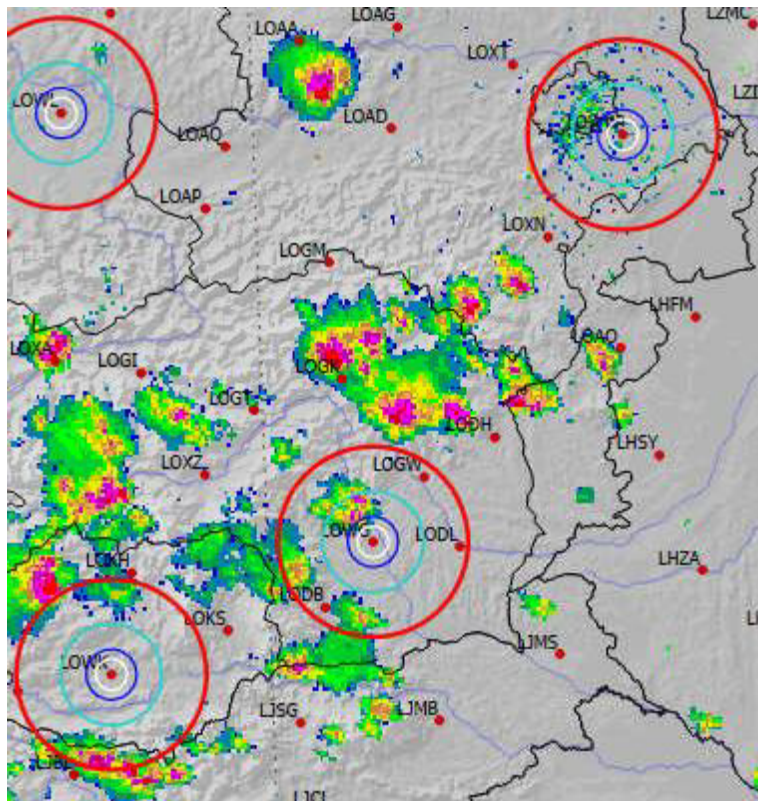
1.6.2 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs

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

1.7 Flugwetter

1.7.1 Wetterradar 16.08.2025 11:40z, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

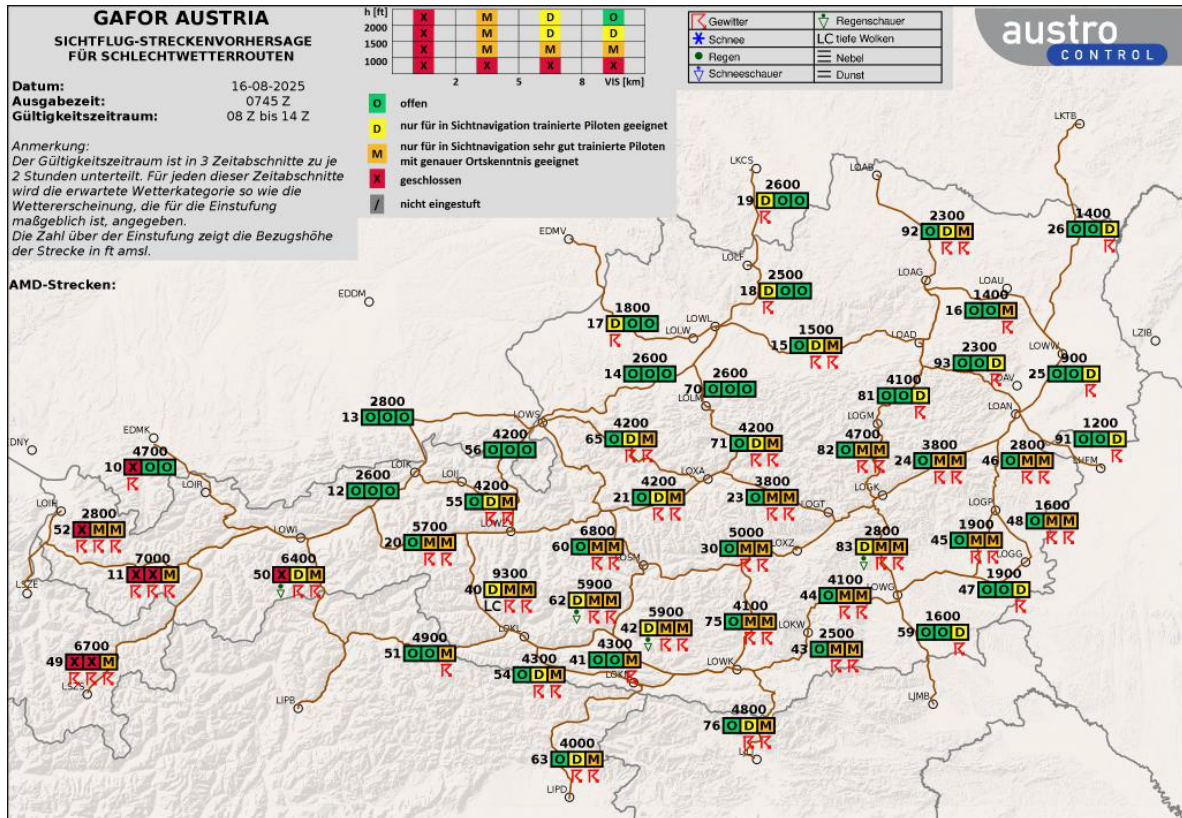
Abbildung 1 Daten Wetterradar



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.2 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

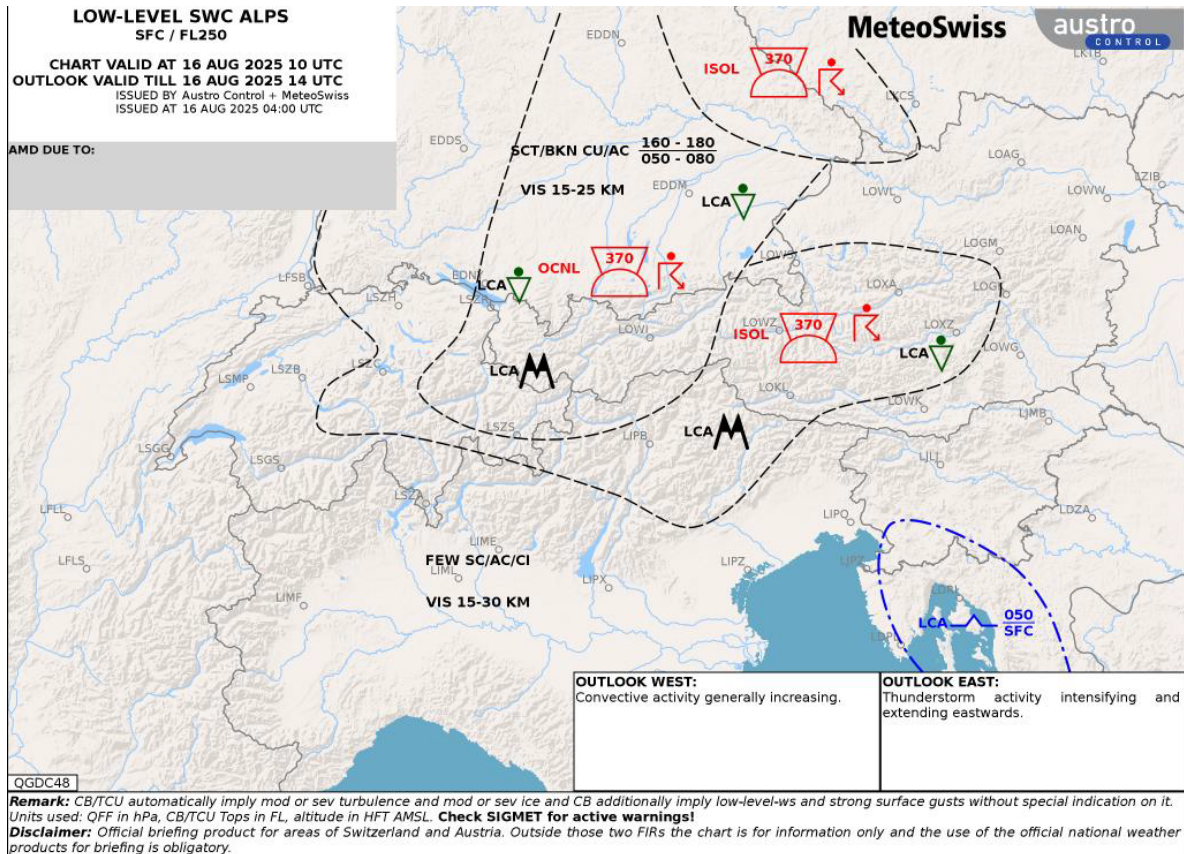
Abbildung 2 GAFOR



Quelle: Austro Control GmbH

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

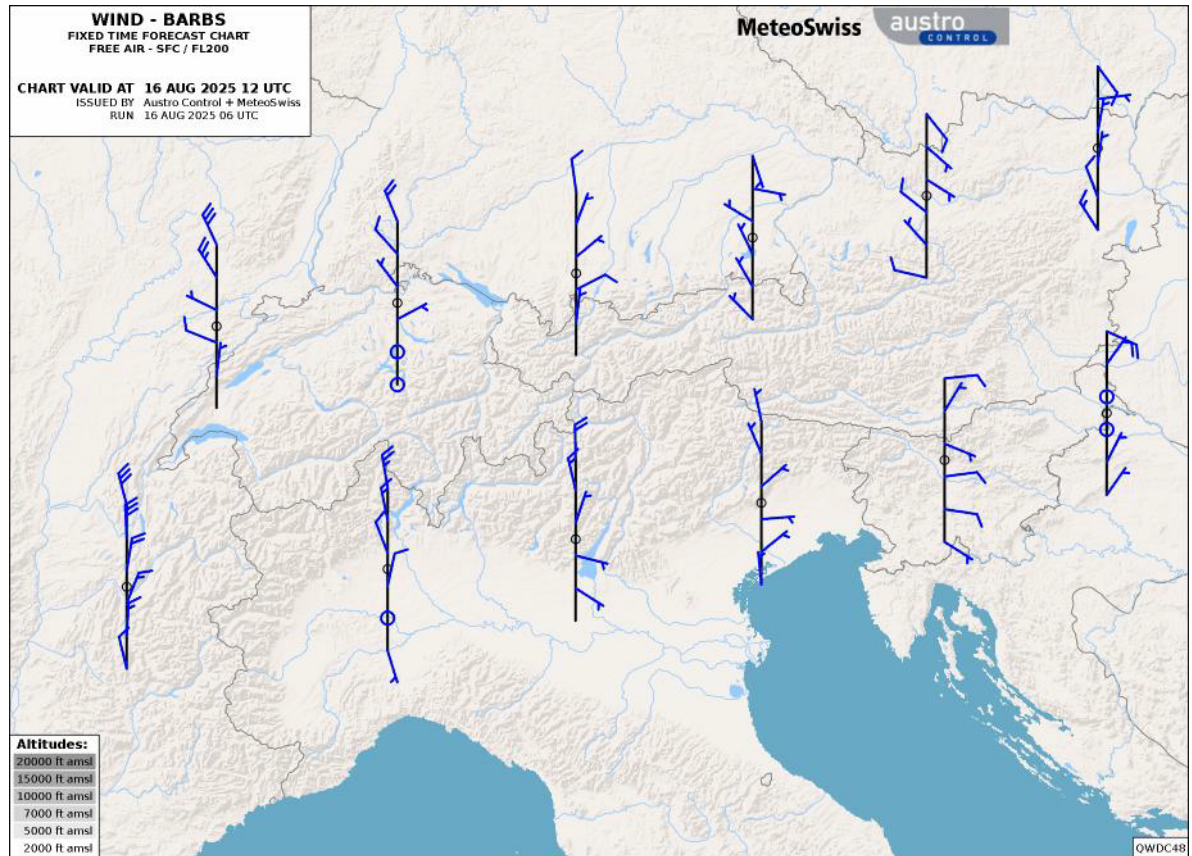
Abbildung 3 Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.4 Wind- Barbs, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

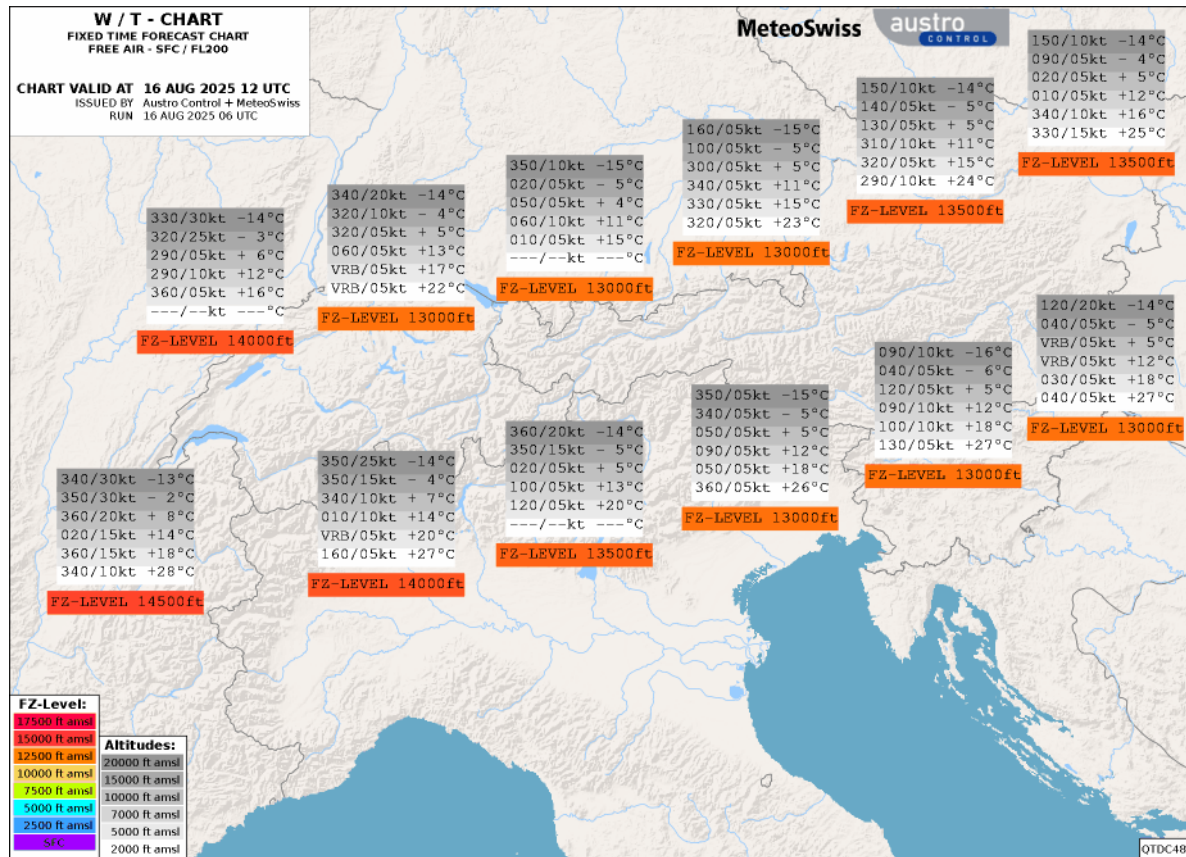
Abbildung 4 Wind- Barbs



Quelle: Austro Control GmbH

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

Abbildung 5 Wind/ Temperatur (W/T- Chart)



Quelle: Austro Control GmbH

1.8 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.

1.8.1 Aufzeichnungsgeräte

Im Luftfahrzeug war ein LX FLARM (Red Box) 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 ca. 150 Meter vor der Schwelle 25 des Flugplatzes Lanzen-Turnau (LOGL)

Abbildung 6 Position der Endlage des Segelflugezeuges



Quelle: SUB, Google Earth ©

1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

In Abbildung 7 sind die Endlage und der Zerstörungsgrad des Luftfahrzeuges ersichtlich.

Abbildung 7 Endlage des Luftfahrzeuges



Quelle: SUB

Insgesamt weist der Segelflieger erhebliche strukturelle Schäden auf, vor allem im Rumpf- und Leitwerksbereich. Die Beschädigungen sind typisch für einen harten abrupten Bodenkontakt.

1.9.3 Cockpit und Instrumente

Das Cockpit wurde durch den Aufprall auf der Wiese beschädigt (siehe Abbildung 8)

Abbildung 8 Cockpit



Quelle: SUB

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.

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

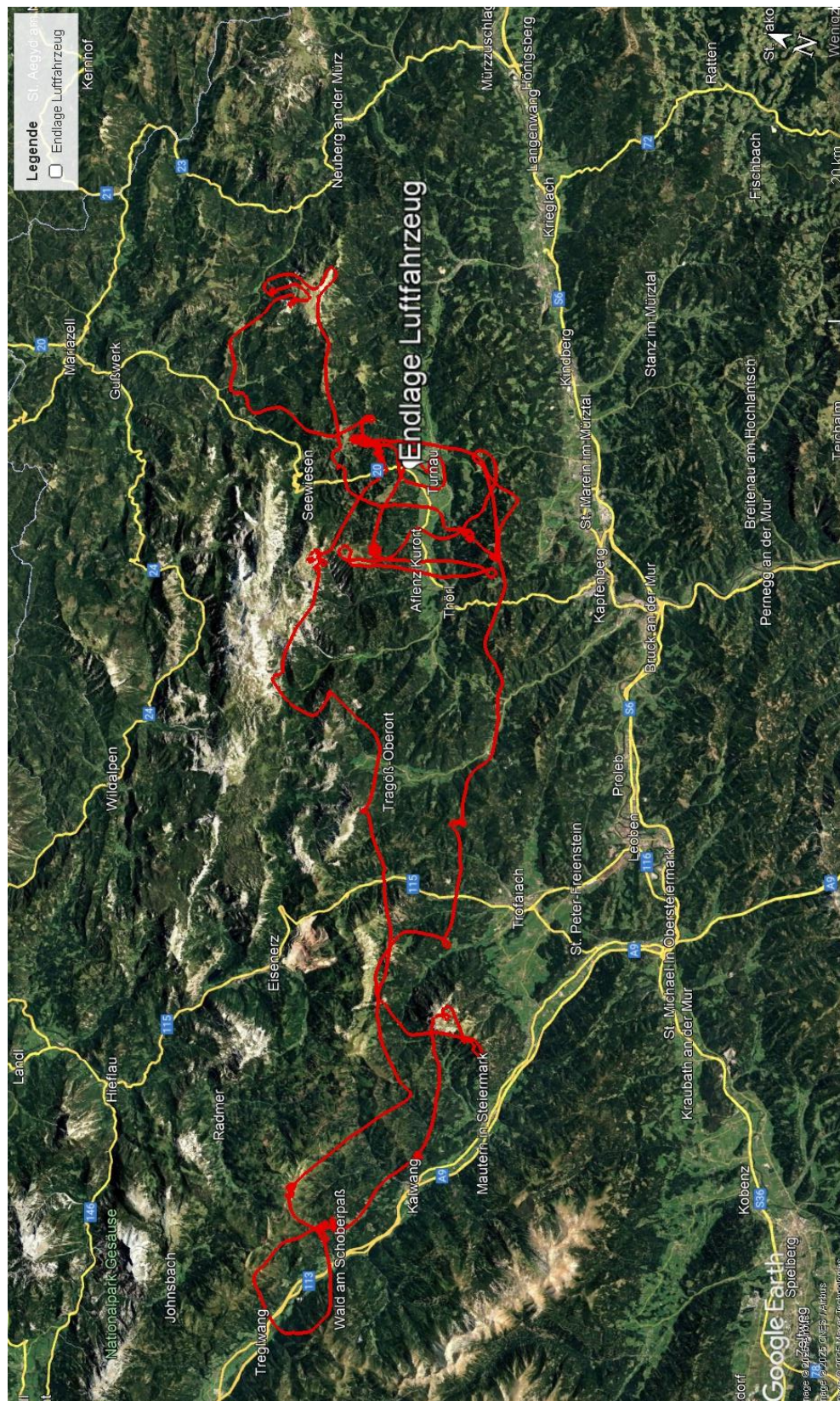
2.1.1 Flugverlauf

Am 16. August 2025 startete der Pilot mit dem Segelflugzeug vom Typ LS 4 um ca. 08:43 Uhr vom Flugplatz Lanzen-Turnau (LOGL) zu einem Segelflug. Der Start erfolgte mittels Schleppflugs mit einer Piper PA 25, die das Segelflugzeug auf eine Höhe von ca. 1800 Metern brachte. Nach dem „Ausklinken“ von der Schleppmaschine im Bereich des Turnauer Hochangers setzte der Pilot seinen Flug fort (siehe Abbildung 9).

Gegen 11:38 Uhr leitete der Pilot den Landeanflug auf Piste 25 des Flugplatzes Lanzen-Turnau ein. Zu diesem Zeitpunkt war die Sicht jedoch bereits durch ein herannahendes Gewitter beeinträchtigt. Es herrschten noch Sichtflugbedingungen.

Während des Anflugs kam der Pilot mit seinem Segelflugzeug aufgrund der vorherrschenden Auf- und Abwinde im Zusammenhang mit dem herannahenden Gewitter zu tief und kollidierte ca. 150 Meter vor der Landebahn mit einer Wiese. Der Aufprall führte zu schweren Verletzungen des Piloten und das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt.

Abbildung 9 Flugverlauf



Quelle: SUB, Google Earth ©

2.2 Luftfahrzeug

2.2.1 Beladung und Schwerpunkt

Es ist davon auszugehen, dass sich die Flugmasse und die daraus entstehende Schwerpunktslage des Luftfahrzeuges mit einem erwachsenen Piloten innerhalb der zulässigen Werte befand.

2.2.2 Instandhaltung

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

2.3 Flugwetter

Zum Zeitpunkt des Unfalls zog ein Gewitter aus südöstlicher Richtung über den Flugplatzbereich hinweg. Bereits vor dem Voranschreiten des Gewitters wurden um ca. 11:50 Uhr UTC starke Böen von der Wetterstation Aflenz, die weiter nordwestlich liegt, gemessen.

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.
- 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.
- Zum Zeitpunkt des Unfalls zog ein Gewitter aus südöstlicher Richtung über den Flugplatzbereich hinweg.
- Während des Landeanfluges kam das Segelflugzeug aufgrund der vorherrschenden Auf- und Abwinde zu tief und kollidierte etwa 150 Meter vor der Landebahn mit einer Wiese.
- Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision am Boden beschädigt und der Pilot wurde schwer verletzt.

3.2 Wahrscheinliche Ursachen

- Kollision des Segelfluges mit der Wiese

3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren

- Auf- und Abwinde (Böen) aufgrund des herannahenden Gewitters.

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 Daten Wetterradar.....	10
Abbildung 2 GAFOR	11
Abbildung 3 Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen	12
Abbildung 4 Wind- Barbs.....	13
Abbildung 5 Wind/ Temperatur (W/T- Chart).....	14
Abbildung 6 Position der Endlage des Segelflugzeuges	15
Abbildung 7 Endlage des Luftfahrzeuges	16
Abbildung 8 Cockpit.....	17
Abbildung 9 Flugverlauf.....	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, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 17/2025

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
EASA	European Aviation Safety Agency
ELT	Emergency Locator Transmitter
GAFOR	General Aviation Forecast
MSL	Mean Sea Level
PPL	Private Pilot Licence
RCC	Rescue-Coordination-Centre
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
UTC	Coordinated Universal Time
WGS84	World Geodetic System 1984
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