

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hängegleiter der Type Wills Wing Falcon 225,  
am 08.09.2004, um ca. 10:18 Uhr UTC, am Blaser, KG Mühlbachl, Gemeinde  
Matrei am Brenner, A-6143, Tirol  
GZ.: 2023-0.457.718

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 26. Juni 2023

## **Vereinfachter Untersuchungsbericht**

Dieser vereinfachte Untersuchungsbericht wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

## **Copyright und Haftung:**

Das Urheberrecht und die Nutzungsrechte liegen beim Medieninhaber. Die Erstellung, die Verwendung und die nicht kommerzielle Wiedergabe von Kopien sowie der auszugsweise Abdruck sind nur mit Quellenangabe gestattet. Jede andere Verwendung, insbesondere die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe sowie die Erstellung und Verbreitung von veränderten, gekürzten oder in Fremdsprachen übersetzten Versionen dieses Berichts, ist nur nach schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers zulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

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

## **Vorwort**

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Da sich der gegenständliche Vorfall vor Inkrafttreten des UUG 2005 ereignet hat, ist die Untersuchung gemäß der Übergangsbestimmung des § 28 Abs. 1 UUG 2005 nach den Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005, mit einem Bericht abzuschließen.

Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Die gegenständliche Untersuchung wird mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht gemäß § 11 Abs. 4 FIUG abgeschlossen. Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Vorfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang des Vorfalles zu enthalten.

Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Der Bericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten natürlichen oder juristischen Personen gewahrt wird.

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

## **Hinweis**

Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Die Untersuchung ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst. Die Ermittlung der Ursachen dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>Sachverhalt</b> .....	<b>7</b>
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	8

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 08. September 2004 von der Such- und Rettungszentrale RCC der Austro Control GmbH ACG über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Einleitung der Untersuchung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes UUG 2005 und vor der Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB). Die SUB hat in weiterer Folge die gegenständliche Untersuchung übernommen. Aufgrund der Vielzahl der damals eingeleiteten Untersuchungen sowie wegen zwischenzeitlich fehlender personeller Ressourcen hat sich eine erhebliche Anzahl an nicht abgeschlossenen Untersuchungen von lange zurückliegenden Vorfällen ergeben. Die SUB ist nunmehr bestrebt, diesen Rückstand ehestmöglich abzarbeiten.

Die gegenständliche Untersuchung wird daher mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen, wie dies gemäß § 11 Abs. 4 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG bei Unfällen und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, vorgesehen ist. Eine Anhörung (Stellungnahmeverfahren) hat in derartigen Fällen gemäß § 10 Abs. 3 FIUG zu unterbleiben. Der vereinfachte Untersuchungsbericht enthält lediglich Angaben über die an dem Unfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang (§ 11 Abs. 5 FIUG).

# Sachverhalt

## 1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

<b>Betreiber:</b>	Privatperson
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Wills Wing
<b>Type/Modell:</b>	Falcon 225
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Hängegleiter
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Startplatz am Blaser, KG Mühlbachl, Gemeinde Matrei am Brenner, A- 6143, Tirol, N 47°06'23'' E 011°24'42''
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 2241 m
<b>Flugphase:</b>	Start
<b>Startflugplatz:</b>	Startplatz am Blaser
<b>Ziel:</b>	Wipptal in Richtung Maria Waldrast

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 08. September 2004 wollten der Pilot und sein Passagier einen Tandemflug mit einem Hängegleiter vom Startplatz am Gipfel des 2241 Meter hohen Blaser im Wipptal durchführen.

Gemäß Aussage eines Augenzeugen warteten beide schon einen längeren Zeitraum am Startplatz, da der Wind nicht wie prognostiziert aus nordwestlicher Richtung, sondern aus nordöstlicher bis eher östlicher Richtung kam. Abgesehen von der Windrichtung herrschte jedoch optimales Flugwetter.

Aufgrund der vorherrschenden Windrichtung und somit ungünstigem Seitenwind von rechts, versetzte es den Hängegleiter mitsamt den beiden Personen nach dem Anlauf und unmittelbar nach dem Abheben nach links, wo sie daraufhin bei einem Felsvorsprung mit

dem linken äußeren Ende des Flügels streiften bzw. hängen blieben und anschließend in das ca. 40 Grad steile und schroffe Gelände abstürzten.

Gemäß weiteren Erhebungen war der Hängegleiter mit dem Piloten, seinem Passagier und sonstiger Ausrüstung wie Gurte etc. in etwa bis zu seinem maximal zugelassenen Abfluggewicht von 227 kg beladen.

Der Anlaufweg am Startplatz bis zur Berührung des Felsens mit dem linken äußeren Ende des Flügels betrug nur ca. 12 bis 15 m, was sich aufgrund des maximalen Abfluggewichts und der geringeren Luftdichte in dieser Höhe, zusammenwirkend mit der nicht optimalen Windrichtung, ungünstig auswirkte.

Der Pilot und sein Passagier waren unterschiedlich groß und unterschiedlich schwer. Ein Größenunterschied von ca. 20 cm und ein Gewichtsunterschied von ca. 15 kg wirkten sich ungünstig beim Startlauf und in Bezug auf die Flugstabilität in der ersten Flugphase kurz nach dem Abheben aus.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	1	
Schwere			
Leichte/Keine			

### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Der Hängegleiter wurde beim Aufprall zerstört.

**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)