

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.11.2025

Datum	12.7.2025	Uhrzeit:	Gegen 14 Uhr lokale Zeit
Land	Italien	Fluggelände	Kronplatz
Pilot	Deutscher, 68 Jahre, Gleitschirm-Lizenz seit 2010		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Swing Arcus RS Größe S, EN-B, BJ Juni 2020,	Prüfstelle	EAPR
Gewichts- bereich	70-95 kg	Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	Charly Produkte Airtube, BJ 2011	Rettungsgerät	Skywalk Pepper Cross Light 135
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Am Südtiroler Flugberg Kronplatz war es am 12.7.2025, gegen 14 Uhr, zu einem tödlichen Gleitschirm-Unfall gekommen. Ein 68-jähriger deutscher Pilot war nach einem massiven Einklapper im Gipfelbereich des Berges abgestürzt. Er zog sich beim Aufprall auf dem Gelände unmittelbar tödliche Verletzungen zu. Von Teilen des Unfallfluges und des Absturzes lag Videomaterial zur Analyse vor.

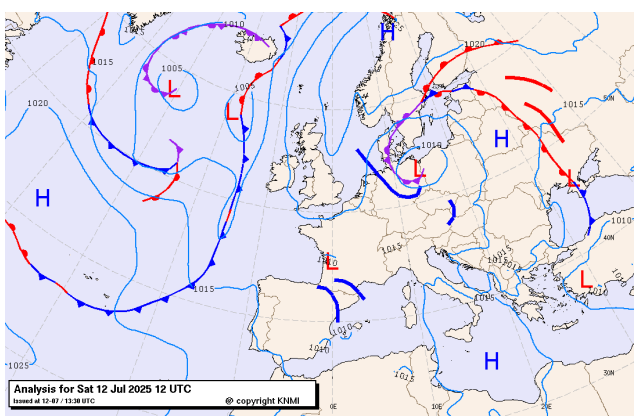
Wind und Wetter

Meteo-Analyse von Volker Schwanitz

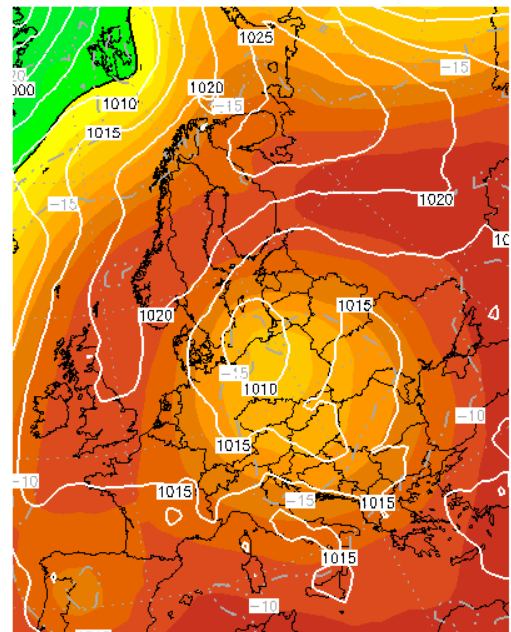
Flugwetteranalyse für den 12.07.2025 - 14:00 Uhr, Kronplatz/Südtirol

Wetterlage am 12.07.25

Ausgehend von einem Tief mit Höhenkaltluft über Polen lag die Unfallregion (Südtirol) unter schwachem Tiefdruckeinfluss, mit warmer und labiler Luftmasse (Bozen nachmittags 29°C).



Frontenkarte 12.07.25-12z (Quelle: www.knmi.nl)



Bodendruck, 500hPa Geopot.
gültig für den 12.07.2025 – 0z
(Quelle: www.wetterzentrale.de)

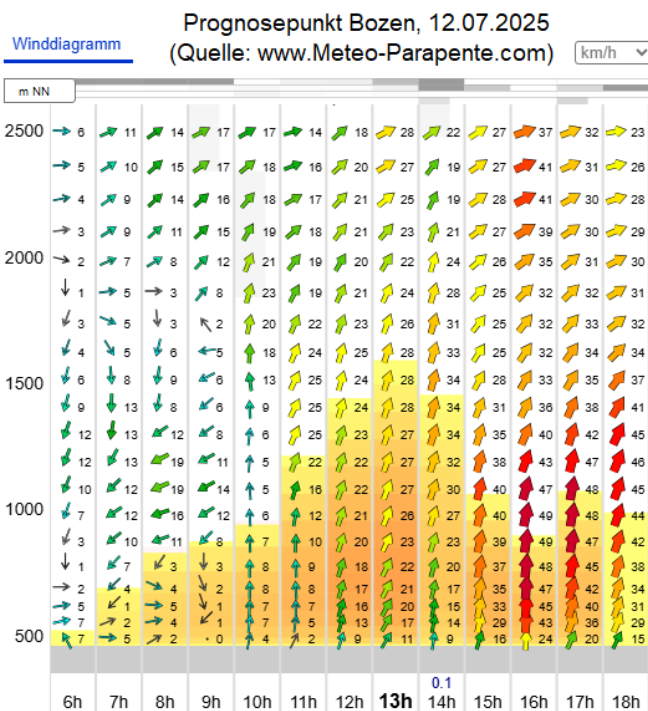
Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHFV) vom 10.11.2025

Bewölkung/Niederschlag

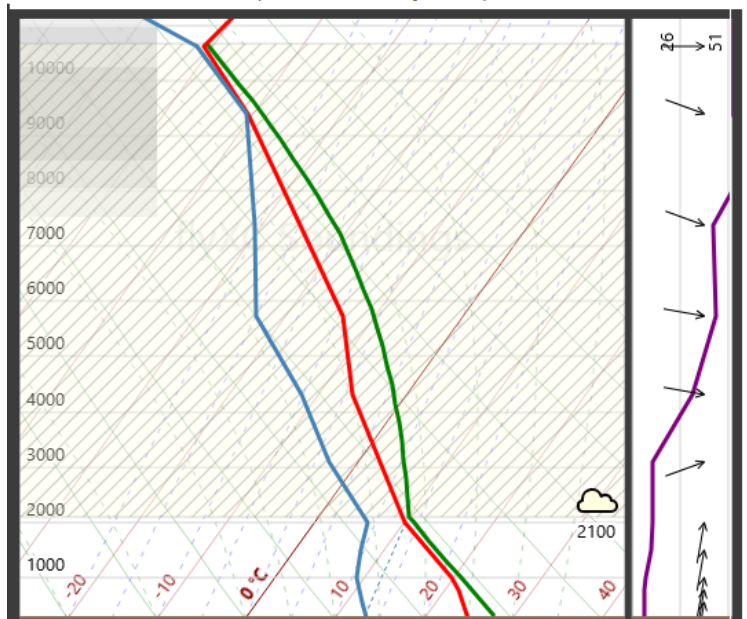
Mit recht vielen Kumulus- und Zirkus-Wolken lag der Bewölkungsgrad zur Unfallzeit (14 Uhr) bei ca. 6/8, die Basishöhe bei 2500mNN. Die mit der labilen Luft erwartete Schauerneigung zeigte sich laut Radar-Archiv aber nur nachmittags mit einzelnen Schauerzellen im Bereich östlich der Dolomiten, der Bereich Kronplatz blieb weiträumig trocken.



Webcam Kronplatz mit Blick nach Norden
(Quelle: www.foto-webcam.eu)



Prognosepunkt Bozen: Temp 12.07.25, 14:00 Uhr
(Quelle: Windy.com)



Wind

Der Wind wehte im Thermikraum (bis ca. 2500mNN) schwach bis mäßig (ca. 15-20 Km/h) aus S/SW und nahm erst am späteren Nachmittag deutlich weiter zu. Die Böigkeit war vor allem

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.11.2025

durch die geschwächte Einstrahlung überwiegend gering, konnte aber bei Auflockerungen schnell aufleben (siehe Luftschichtung/Thermik).

Luftschichtung/Thermik

Die Luftschichtung war mit einem T-Gradienten von $0,8^{\circ}$ - $0,9^{\circ}/100\text{m}$ sehr labil (siehe den Bereich zwischen 1000-2000mNN im Temp für Bozen). Dadurch konnten nach Mittag schon leichte Auflockerungen kleinräumige, kräftige Ablösungen auslösen, die durch den deutlichen S/SW-Wind sogar noch „angeschoben“ wurden.

Fazit

Der 12.07.2025 war in Südtirol ein nur leicht aufgelockerter Tag, mit moderatem südlichem Wind. Durch die sehr labile Schichtung (T-Gradient $0,8$ - $0,9^{\circ}/100\text{m}$) waren, trotz der stark geschwächten Einstrahlung, punktuell kräftige thermische Ablösungen möglich. Bei guter Einstrahlung sind Ablösungen/Thermiken einem Gradienten $> 0,7^{\circ}/100\text{m}$ erfahrungsgemäß sehr hart und zerrissen, bei geschwächter Einstrahlung aber durchaus punktuell auch kräftig/ruppig möglich. Und dies bevorzugt (wie am Unfallort/Unfallzeit) aus vom Wind angeströmten und zusätzlich von der Einstrahlung begünstigten S/SW-Flanken.

Das zur Verfügung stehende Videomaterial liegt nahe, dass eine solch kleinräumige, sich evtl. schnell drehende Thermikablösung (ähnlich eines Dust-Devils) die zum Unfall führende Turbulenz ausgelöst hat.

Eschwege, den 29.10.2025

Volker Schwanitz

Unfallablauf

Der Pilot war im Gipfelbereich und an der westlichen Flanke des Kronplatzes etwa eine halbe Stunde geflogen. Er hatte dabei immer wieder etwas Höhe durch Kreisen und Soaren am Hang gewonnen und war dann wieder auf Gipfelhöhe gesunken. Sein GPS hat dabei keine ungewöhnlich starken Steig- oder Sinkwerte aufgezeichnet. Wegen der Aufzeichnungsrate von 3 Sekunden sind die GPS-Daten jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig. Die Webcam der Gipfelstation hat den letzten Teil des Flugweges (ca. 30 Sekunden) bis zum beginnenden Absturz aufgezeichnet. Zwei Gleitschirmflieger sind auf dem Video zu sehen, die entlang der Nordwest-/Westseite des Gipfelplateaus fliegen. Sie waren mit dem Wind aus SW relativ schnell in nördliche Richtung unterwegs, die Luft war turbulent und deutlich thermisch. Beide Gleitschirme wurden fast gleichzeitig von einer sehr starken Thermikablösung erfasst, die sie, verglichen mit dem Steigen des vorangegangenen Flugweges, sehr plötzlich und sehr schnell Höhe gewinnen ließ. Während einer der Gleitschirme unbeschadet durch diese Zone kam, klappte der Gleitschirm des 68-jährigen deutschen Piloten im stärksten Steigen massiv seitlich ein (thermischer Ballooning-Klapper). Der Klapper deformierte die linke Seite des Gleitschirms zu 90%. Nur ein kleiner Teil des Außenflügels blieb noch offen. In der Folge begann der Gleitschirm eine Drehbewegung zu dieser Seite. Unmittelbar darauf verlässt die Webcam den Bereich des Absturzes und der Gleitschirm ist nicht mehr zu sehen. Eine zweite Webcam dokumentierte den nachfolgenden Absturz des Piloten in einem Spiralsturz ohne erkennbare Pilotenreaktion. Der Vergleich von Höhenverlust im Spiralsturz (30-35 m) und Dauer (ca. 2 Sekunden) ergibt eine Sinkgeschwindigkeit von 15-17 m/s. Zwischen dem Ende des ersten Videos und dem Beginn des zweiten Videos, bei welchem der Gleitschirm im vollen Spiralsturz ist, liegen ca. 4-5 Sekunden und ein Höhenverlust von ca. 30-35 m.

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Gleitschirm

Der Gleitschirm, Swing Arcus RS, war in einem gepflegten, ordnungsgemäß nachgeprüften Zustand. Eine Vermessung der Leinenlängen durch einen Fachbetrieb zeigte volle Übereinstimmung mit den Hersteller-Vorgaben.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.11.2025

Gurtzeug

Das Airbag-Gurtzeug, Charly Airtube, war in einem gebrauchten Zustand ohne Auffälligkeiten.

Rettungsgerät

Das Rettungsgerät, Skywalk Pepper Light 135, war nicht ausgelöst worden. Es fanden sich keine Hinweise auf einen Auslöse-Versuch. Die Auslösekraft aus dem Gurtzeug-Container wurde gemessen. Sie lag über den maximal zulässigen Wert von 70 daN, bei 90 daN.

Unfall-Hergang

Die Unfall-Untersucher des DHV haben das Video-Material intensiv analysiert. Dabei kamen sie zu dem Schluss, dass eine vollständige Klärung der Unfallursache anhand der vorliegenden Informationen nicht möglich ist.

Als auslösender Faktor für die massive Störung (Einklapper) ist die Einwirkung der starken thermischen Ablösung/Starkböe/Dustdevil zweifelsfrei festzustellen. Beim Vergleich des Höhenverlustes zwischen dem massiven Einklapper und dem voll entwickelten Spiralsturz (30-35 m bei einer Zeitspanne von ca. 4-5 Sekunden) muss von einem schnellen direkten Übergang aus dem Klapper in den Spiralsturz ausgegangen werden. Zu Beginn des Spiralsturzes ist die Pilotenposition ca. 70° zur Kurvenrichtung versetzt (verdreht), ein Indiz dafür, dass der Pilot einer schnellen Drehbewegung oder seitlichen Vorschieß-Bewegung der Schirmkappe nicht direkt folgen konnte. Es lag kein Verhänger vor, die Kappe war in der Sturzspirale vollständig offen.

Ob der schnelle Übergang in den Spiralsturz durch das Öffnungsverhalten des massiven Klappers (z.B. „Schnalzklapper“ mit seitlichem Vorschießen der Kappe) initiiert wurde oder durch einen Steuerfehler des Piloten, ließ sich nicht klären. Im Spiralsturz selbst, war der Pilot passiv, ohne erkennbare Steuerbewegung. Dies ist bei schnellen Rotationen als Folge der Einwirkung von hohen G-Lasten nicht ungewöhnlich.



Abbildungen: Links, der massive Einklapper in der starken Turbulenz.

Rechts, der voll entwickelte Spiralsturz mit vollständig offener Kappe und ohne sichtbaren Piloteneingriff über die Bremsen. Zwischen den beiden Standbildern liegen ca. 5 Sekunden.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.11.2025

Auch eine anhaltende Einwirkung der starken thermischen Ablösung/Starkböe/Dustdevil kann, wie in der Meteo-Analyse von Volker Schwanitz thematisiert, zu dem schnell voll entwickelten Spiralsturz geführt oder dazu beigetragen haben.

Zusammenfassung

Der Gleitschirm des 68-jährigen Piloten war in einer sehr starken thermischen Ablösung, bzw. einer Stark-Böe/Dustdevil ungewöhnlich stark eingeklappt. Er geriet daraufhin in eine Sturzspirale über insgesamt ca. 40-50 Höhenmeter mit hohem Sinken bei vollständig offener Kappe. Der Spiralsturz konnte vom Piloten nicht ausgeleitet werden. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst. Die Flugausrüstung war technisch in Ordnung.

Sicherheitshinweise

Bei sogenannten „thermischen Ballooning-Klappen“ (wie bei diesem Unfall) kommt es häufig zu besonders großen und flächentiefen Deformationen. Informationen zur richtigen Pilotenreaktion sind in diesem ausführlichen Fachartikel zu finden:



[Einklapper beim Gleitschirm](#)

Training, Human Factors

Auch in geringer Höhe kann ein Rettungsschirm oft noch erfolgreich ausgelöst werden. In positiven Rotationen (Spiralsturz) erfolgt die Öffnung in der Regel sehr schnell. Die Empfehlung lautet: „Geht der Gleitschirm nach einer massiven Störung in eine schnelle und dynamische Rotation, muss der Retter sofort raus“. Um in einer solchen Situation schnell und richtig zu reagieren, sind Rettertrainings in der Turnhalle, im Sicherheitstraining oder im G-Force-Trainer dringend zu empfehlen. Mentales Training, das gedankliche Durchspielen der Abläufe und der Pilotenreaktionen, sind ein gutes Mittel, um die Reaktionszeiten zu verkürzen.

Veröffentlichungen zum Thema:

[Artikel mentale Vorbereitung aus dem DHV-Magazin 251](#)

[Artikel mentales Training von Yvonne Dathe aus dem DHV-Info 240](#)

[Präsentationsvorlage Human Factors](#)

[Gleitschirm Safety Basics aus dem DHV-Magazin 239](#)

„Dust-Devil-Special“ Informationen auf der DHV-Website



[Dust Devil Special](#)