

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
10.12.2025**

Datum	17.6.2025	Uhrzeit:	Gegen 15.30 lokale Zeit
Land	Italien/Südtirol	Fluggelände	Speikboden , Grente
Pilot	69 Jahre, Lizenz seit 2004, sehr erfahrener und erfolgreicher Streckenflieger		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Ozone Zeno 2 L, EN D	Prüfstelle	Air Turquoise
Gewichtsbereich	105-125 kg	Startgewicht des Piloten	Ca. 115-120 kg
Gurtzeug	Niviuk Arrow	Rettungsgerät	
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-
Ursachen	<input type="checkbox"/> Fehler Vorflugcheck, Startcheck <input type="checkbox"/> Steuerfehler <input type="checkbox"/> Beeinflusst (Gesundheit, Alkohol, Gefühle) <input type="checkbox"/> risikofreudig <input checked="" type="checkbox"/> Fehleinschätzung Wetter <input checked="" type="checkbox"/> Fehleinschätzung Wind/Gelände <input type="checkbox"/> Missachtung von Flugregeln <input checked="" type="checkbox"/> Ungeeigneter Start-/ Landeplatz <input type="checkbox"/> Unaufmerksamkeit <input type="checkbox"/> mangelhafte Luftraumbeobachtung <input type="checkbox"/> räumliche Fehleinschätzung <input type="checkbox"/> Unerfahrenheit <input type="checkbox"/> situative Überforderung <input type="checkbox"/> Übermut <input type="checkbox"/> Verkehrsdichte <input type="checkbox"/> Ablenkung		

Auf einem Streckenflug bei einer Nordföhn-Lage (Meteo-Analyse siehe Seite 3) war es in Südtirol am Nachmittag des 17.6.2025 zu einem schweren Gleitschirm-Unfall gekommen. Der Pilot war nach einem seitlichen Einklapper in stein-durchsetztes Almgelände gestürzt und hatte sich lebensgefährliche Verletzungen zugezogen. Knapp 3 Wochen später verstarb er im Krankenhaus.

Unfallablauf

Der Pilot war (begleitet von einem anderen Gleitschirmflieger) vom Speikboden bei Sand in Taufers zunächst nach Süden unterwegs, flog dann Richtung Osten über Tauferer Tal und Antholzer Tal, um dann wieder nach Westen zurückzufliegen, mit dem Plan am Startplatz der Grente zu landen (siehe Abbildung, Seite 2). Dort sollte biwakiert werden, um am Tag darauf früh zu starten, weil eine große Strecke geplant war.

Der Flug begann am Speikboden bei noch moderatem Nordwind (Höhenwind) unter 20 km/h. Fast der gesamte, ca. 2-stündige Flug, erfolgte an den Südflanken, also im Lee der Nordströmung bzw. des Alpenhauptkammes. Im Verlauf des Fluges wurde die föhnige Situation stärker, der Nordwind nahm zu und die Thermik sowie die Turbulenzen verstärkten sich deutlich. Die thermischen Bedingungen wurden sehr hart, Steig- und Sinkwerte bis 8 m/s, starke Turbulenzen. Das führte nach Beobachtungen des Begleiters zu mehreren großen Klappern am Gleitschirm des später Verunglückten. Nach Berichten anderer Piloten war schon vor dem Unfallzeitpunkt der Nordföhn im vom Alpenhauptkamm kommenden Tauferer Tal (Sand in Taufers) durchgebrochen (stark auflebender, sehr turbulenter Nordwind).

Vom Unfallgeschehen gibt es den Bericht des Begleiters, der zusammen mit dem verunglückten Piloten auf Strecke war. Er beobachtete den Unfallablauf aus ca. 300 m Entfernung. Im Anflug (von Süden Richtung Norden) auf die große Almwiese der Grente flog der Pilot durch das Leegebiet in sehr unruhiger Luft, mit abwechselnd starkem Steigen und ebensolchem Sinken. Die aufgezeichnete Geschwindigkeit von 50 km/h+ kurz vor dem Absturz deutet auf zumindest zeitweises beschleunigtes Fliegen hin. Ein starker seitlicher Einklapper in ca. 40-50 m über Grund und ca. 100 m vom Hang entfernt, brachte den Gleitschirm in eine Drehbewegung (jedoch keine voll entwickelte Sturz-Spirale), die vom Piloten nicht unter Kontrolle gebracht wurde. Er schlug nach ca. 1,5 Umdrehungen mit einem maximalen Sinken von 7 m/s auf der stein-durchsetzten Almwiese auf. Der Rettungsschirm war nicht ausgelöst worden. Vom Augenzeugen wurde sofort die Rettungskette in Gang gesetzt. Der Pilot zog sich bei dem Unfall sehr schwere Verletzungen zu, an deren Folgen er knapp 3 Wochen später im Krankenhaus verstarb.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.12.2025

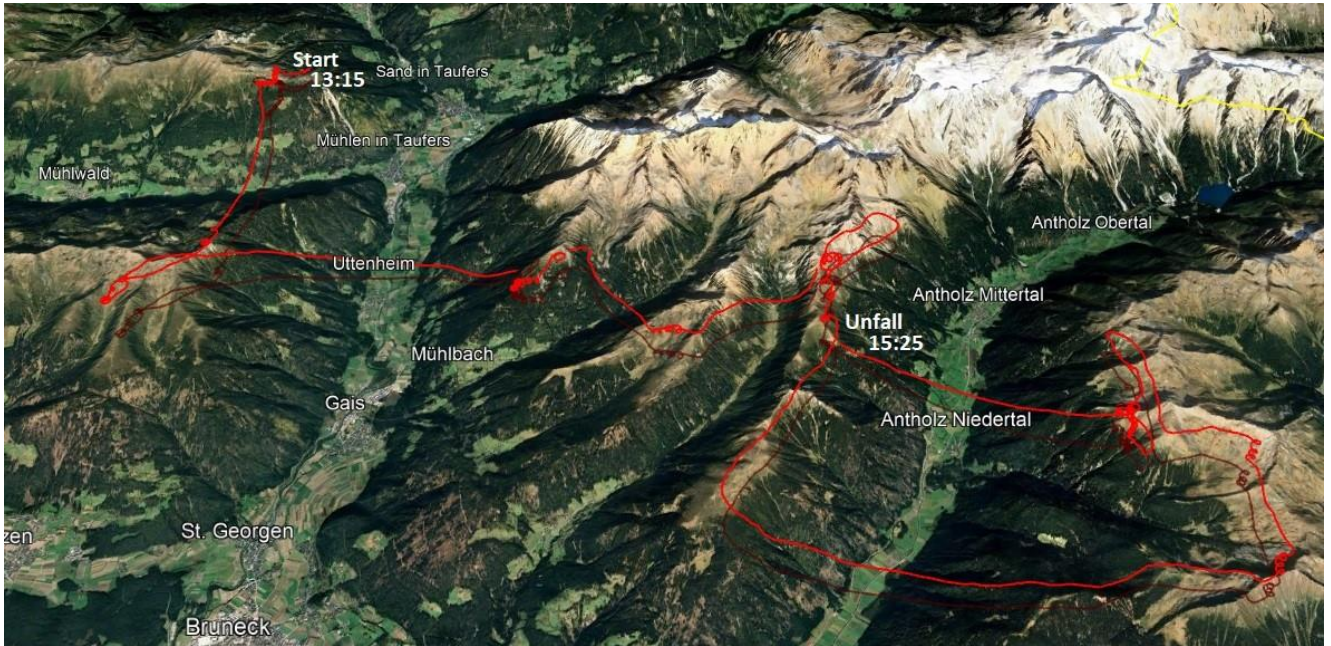


Abbildung: Der GPS-Track des Unfallfluges

Unfalluntersuchung

Es kann davon ausgegangen werden, dass der starke seitliche Einklapper durch die föhn-bedingten Leeturbulenzen verursacht worden ist. Unklar blieb, warum der erfahrene Pilot die relativ moderate Spiral-Drehung nicht unter Kontrolle bringen konnte.

Flugausrüstung

Die Flugausrüstung stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung.

Sicherheitshinweise

Nach Angaben des begleitenden Piloten war die nordföhnige Wettersituation bei der Flugvorbereitung gründlich analysiert und das Risiko als vertretbar eingestuft worden. Die prognostizierte Druckdifferenz Bozen-Innsbruck von 3-4 hPa schien nicht auf stark ausgeprägten Nordföhn hinzuweisen. Es muss jedoch damit gerechnet werden, (siehe [diesen Fachartikel von Lucian Haas im DHV-Magazin](#)) dass es bereits bei geringerer Druckdifferenz zu starken Turbulenzen im Lee des Alpenhauptkammes kommen kann. Zitat: *“Es ist empfehlenswert, gerade in Hauptkammnähe schon ab 2 hPa Druckdifferenz konsequent auf das Fliegen zu verzichten”*.

Human Factors

Auch ultra-erfahrene Gleitschirmflieger sind nicht vor schweren Unfällen gefeit. Hier spielt u.a. auch eine Rolle, dass sich eine Art „Gefühl der Unverwundbarkeit“ einstellen kann, wenn man die Erfahrung gemacht hat, dass doch immer alles gut geht. Auch in Situationen, die im Allgemeinen als gefährlich gelten. [Artikel aus dem Magazin „Der Adler“ dazu, Präsentation Human Factors](#), DHV-Website.

Gmund, 10.12.2025

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.12.2025

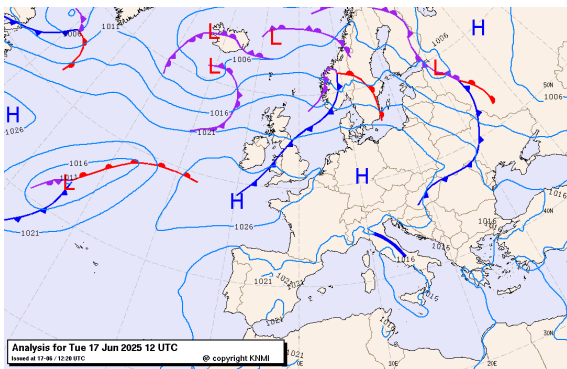
Wind und Wetter

Flugwetteranalyse für den 17.06.2025 –15:30 Uhr, Region Grente/Südtirol

25.11.2025

Wetterlage

Hinter einer am Vortag durchgezogenen Kaltfront stellte sich am Unfalltag Hochdruckwetter mit etlichen hohen Ci-Feldern ein.



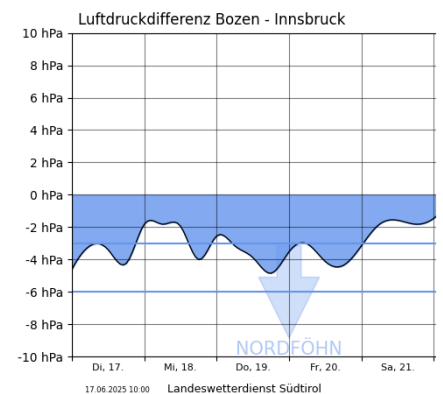
Frontenkarte 17.06.25 (Quelle: www.knmi.nl)



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

Wind

Laut der Prognosen und auch laut Pilotenberichten wehte der überregionale Wind vormittags deutlich (ca. 20 km/h), ab Mittag schwach bis mäßig (ca. 15km/h) aus nördlicher Richtung und hatte einen deutlich nordföhnigen und böigen Einschlag. Im Unfallgebiet (Grente, Hochgebirge, Hauptkammnähe) sogar einen stark föhnigen, böigen Einschlag. Zur groben Einordnung: Die Druckdifferenz Bozen- Innsbruck betrug 3-4hPa.



Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.12.2025

Bewölkung

Im Thermikraum zeigten sich ab Mittag ca. 1/8 flache Cu mit Basis um 3100mNN, darüber eine leichte, nachmittags etwas aufgebrochene Ci-Schicht. In der Summe war die Einstrahlung geschwächt und hatte erst nachmittags größere Ci-Lücken.

Luftschichtung/Thermik

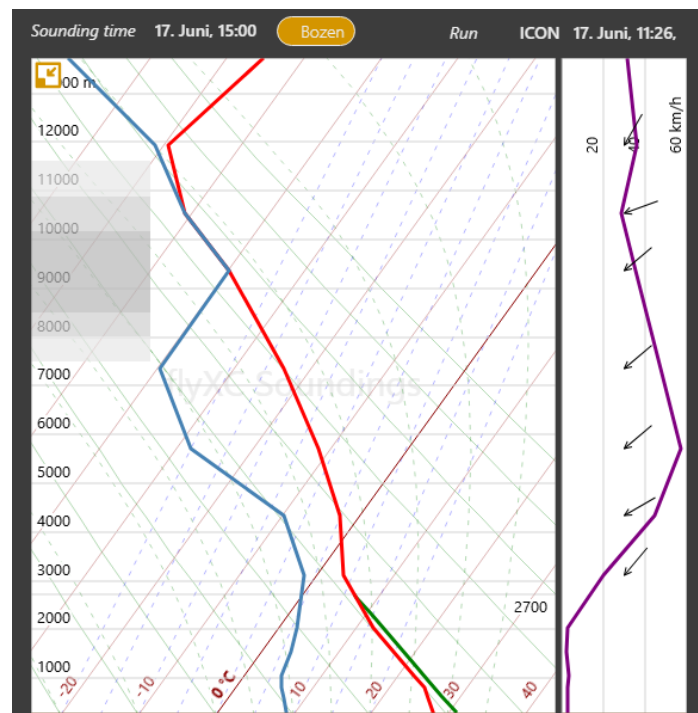
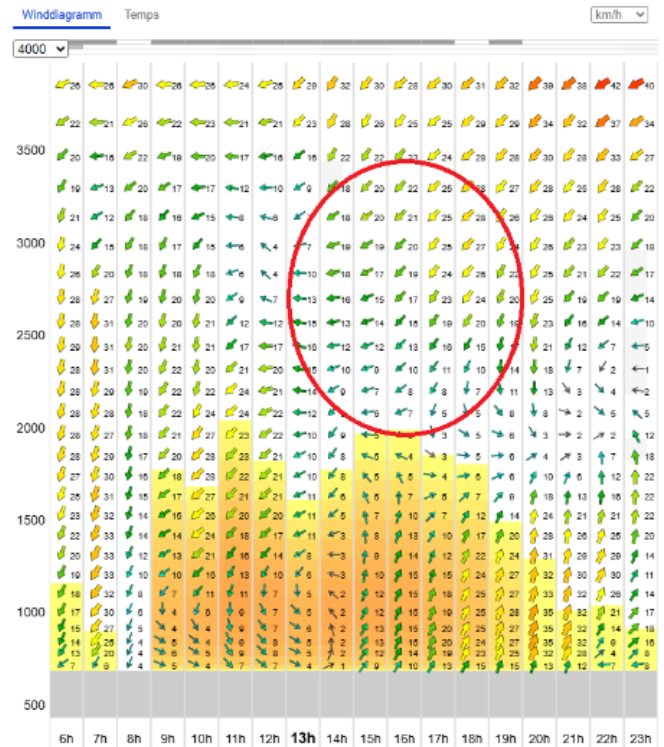
Die Luftschichtung im Thermikraum war äußerst labil, der Temperatur-Gradient lag bei ca. $0,8-0,9^\circ/100m$ und wurde erst ab ca. 3000mNN hochdrucktypisch abgeschwächt/stabilisiert. Damit war die Thermik (trotz der abschirmenden Ci) oft stark und turbulent. Im Unfallgebiet wurde das Turbulenzpotential, durch den hier stark nordföhnigen Einschlag und die Leethermik-Situation, noch deutlich weiter verschärft.

Progn. Bozen 17.6.25

(Quelle: Meteo-Parapente.com)

Betrachtet man die groben Flugwetter-Eckpunkte **einzel**
aus der Prognosesicht (Wind, Föhntendenz, Bewölkung, Thermik), erschienen diese für versierte Piloten oft noch knapp vertretbar. Unbeachtet bleibt meist jedoch die Labilität der Luftschichtung (Temperatur-Gradient). Besonders wenn Abschirmungen oder Abschattungen die Steigwerte in den Thermik-Apps abschwächen, wird eine ggf. hochlabile Schichtung oft nicht erkannt oder unterschätzt.

Bei der Einordnung von komplexen Flugwetterlagen ist die Schichtung aber oft „das Zünglein an der Waage“: Denn je labiler die Luftschichtung, desto stärker tritt das Turbulenzpotential von thermischen und/oder föhnigen Böen hervor bzw., desto stärker schlagen Böen aus höheren Luftschichten auch in tiefere, windschwächere Bereiche durch. Ebenso können selbst kleine „Sonnenlücken“ die Thermik- bzw. Turbulenz-Situation plötzlich und punktuell stark verschärfen.



Temp Bozen 17.06.25 -15 Uhr

(Quelle: www.Windy.com)

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 10.12.2025

Fazit

Der 17.06.2025 war in der Region Südtirol/Grento ein stark nordföhniger Tag, der trotz der abschirmenden hohen Wolken teils starke und äußerst turbulente Thermiken lieferte. Die Flugbedingungen in der Unfallregion waren **in der Summe** als hochanspruchsvoll, örtlich als kritisch einzustufen.

Volker Schwanitz