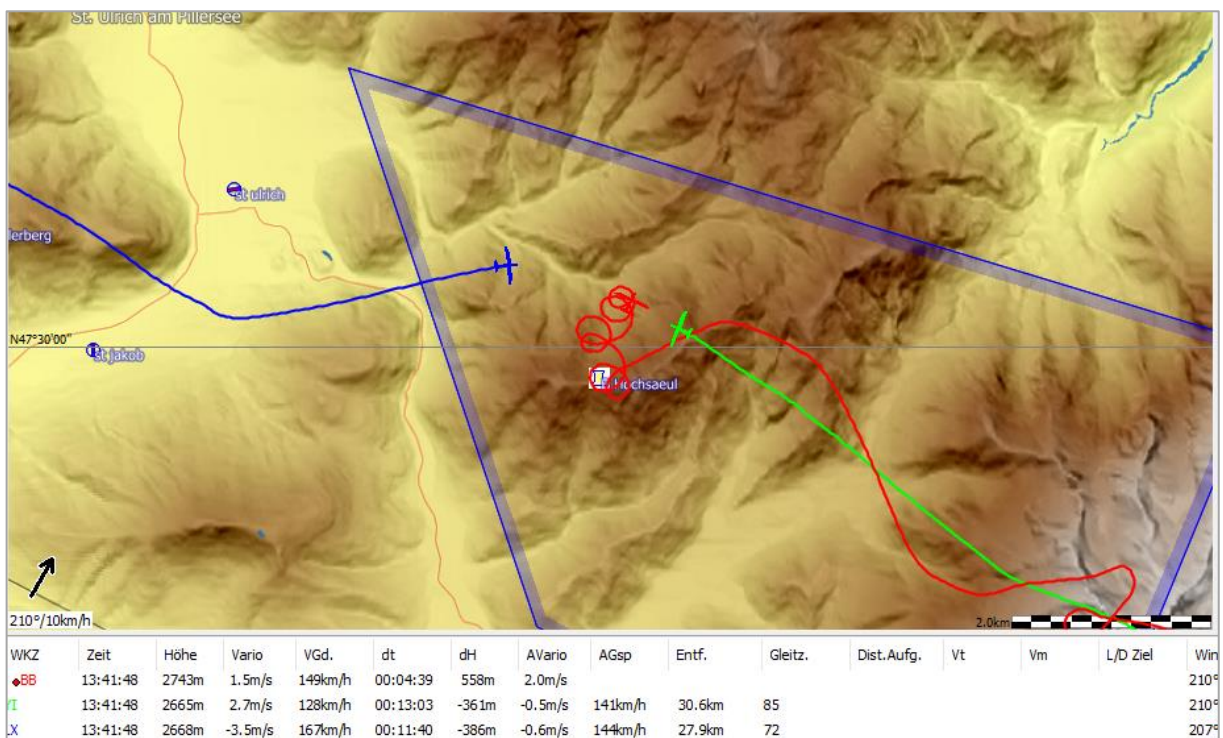


Flug vom Ostersonntag, 19. April 2025

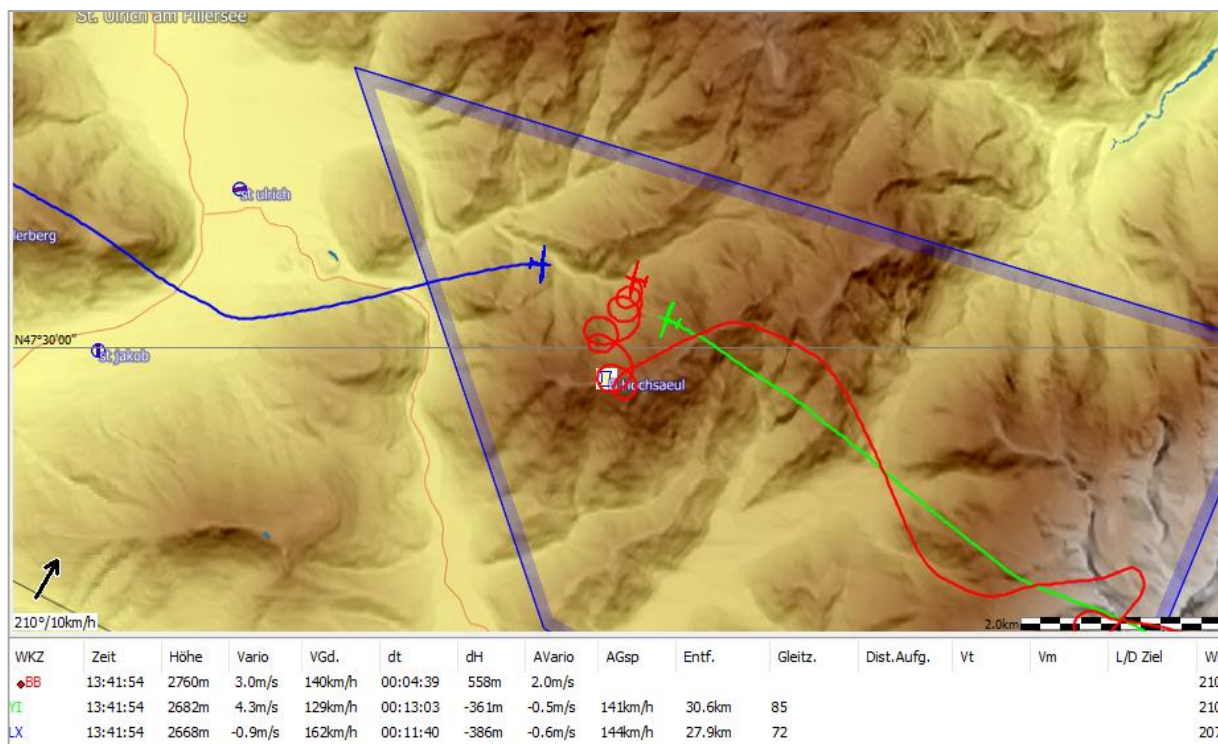
Für heute ist die Thermikprognose vielversprechend. Ich stehe an fünfter Stelle am Start, da ich kein Wasser getankt habe, kann ich auch mit der Dimona geschleppt werden. Um 9:38 geht es los. Mit 1800 klinken ich kurz vor der Mittagsspitze und gleite zum Heimgarten, wo ich gleich 2m Steigen finde und mit 2200 müM nach Osten abfliege. Der nächste Bart ist am Latschenkopf, hier fliege ich ebenfalls mit 2'2 ab, da ich plötzlich von vielen Gleitschirmen umringt bin. Nach dem Sprung über das Isartal tue ich mich etwas schwer, Anschluss zu finden, es gibt zwar gutes Steigen, aber das Zentrum zu finden ist nicht einfach. Südöstlich vom Sonnwendjoch komme ich auf 2'4, das erlaubt mir bequem den Wilden Kaiser anzufliegen. Weiter Richtung Osten scheint es zäh zu werden, wie ich aus den Funksprüchen meiner Fliegerkollegen schliesse. Ich wende bei den Leogangern, da mir der Sprung zum Hochkönig wenig einladend erscheint. Nun wird es jedoch besser, und zurück am Wilden Kaiser wende ich abermals und fliege bei guter Thermik bis zum Dachstein. Auf dem Rückweg versuche ich zuerst eine direkte Linie vom Dachstein zum Hochkönig zu fliegen, erwische jedoch südlich Tennengebirge nichts Gescheites mehr und biege mit 2'4 nach Süden ab zum Hochgründeck, wo ich wieder 2'8 erreiche und nun bequem zum Hochkönig fliegen kann. Ich drehe die BB ins Air Traffic Display und folge ihr in einigem Abstand. Es sind sehr viele Flugzeuge unterwegs, die Thermik ist mitte Nachmittag bestens entwickelt, alles läuft problemlos. Am Hochkönig kurbeln einige, nach zwei Kreisen fliege ich nun mit über 3000 müM weiter. Die BB ist geradeaus weitergefliegen, an den Leogangern vorbei und kreist beim Hochsäl ein. Beim Näherkommen drehe ich sie wieder in mein ATD und fliege auf sie zu.



Rot: Flugzeug im Bart hat Priorität

Grün: YI müsste hier den Kurs nach Norden verändern, um den Kreis von BB zu umfliegen

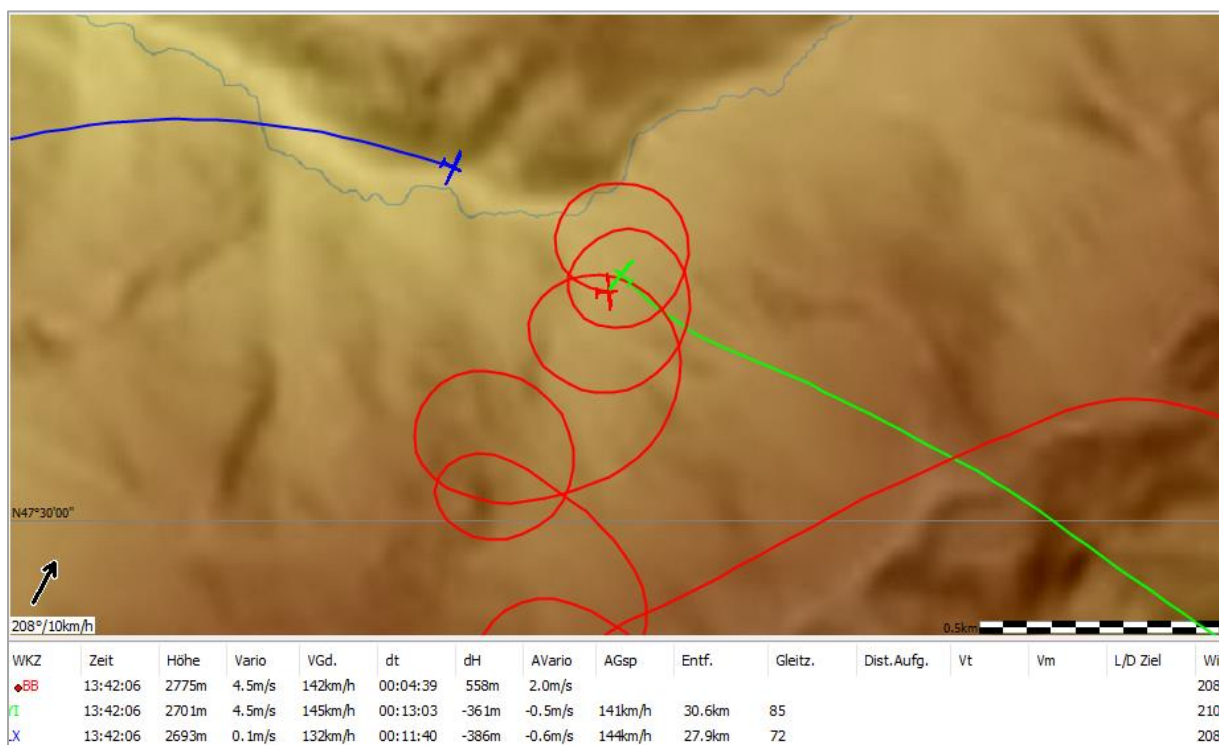
Hier hätte ich meinen Kurs leicht nach Norden ändern müssen, um auf die nördliche Tangente des Kreises von BB zu zielen.



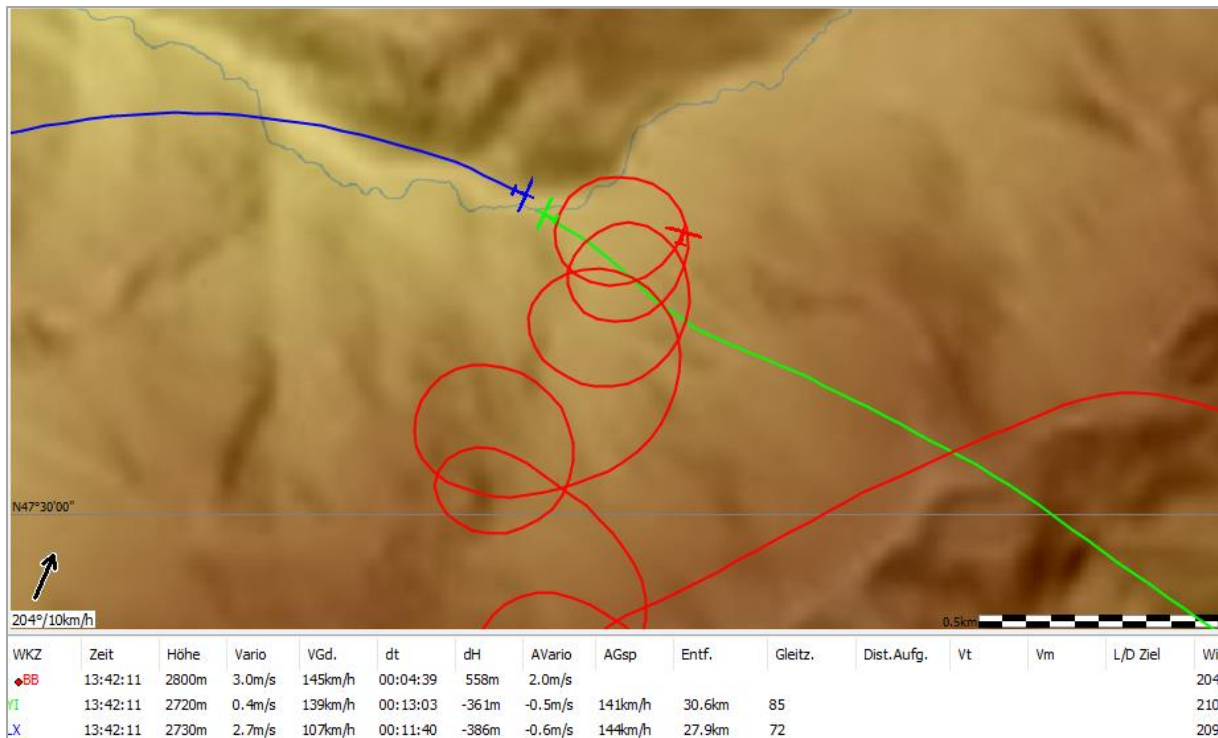
YI erhält jetzt Kollisionswarnung von BB

Ich bin jetzt auf Kollisionskurs mit BB und konzentriere mich auf ihn, da ich eine Warnung im Air Traffic Display von BB habe. Ich weiche nach rechts aus und passiere BB mit seitlichem Abstand von 50 m und vertikaler Versetzung von ca. 70 m.

Auch LX erhält jetzt eine Warnung von BB und konzentriert sich auf ihn.



Ausweichbewegung von YI, nun auf Kollisionskurs mit LX



LX und YI knapp aneinander vorbei

Nach 5 Sekunden kommt es zur Fast-Kollision mit LX. LX erkennt Blitzer von YI und zieht Fahrt weg, YI erkennt LX erst, als keine Ausweichmöglichkeit mehr besteht, und drückt etwas nach. Zum Glück hat keiner von uns die Schräglage verändert.

Schilderung der Situation aus Sicht des Piloten von LX:

Heute hatte ich, wie auf den Bildern zu sehen, eine sehr knappe Begegnung mit einem anderen Flugzeug. Beim Einfliegen in die Thermik war bereits ein Segelflugzeug beim Kreisen und wurde vom Flarm erkannt. Ich bin davon ausgegangen, dass die Flarm Kollisionswarnung von dem kreisenden Flugzeug ausgeht und habe den Luftraum nicht weiter beobachtet. Der Blick war nach links oben zum anderen Flugzeug gerichtet. Aus dem Augenwinkel konnte ich einen roten Haubenblitzer erkennen. Zu diesem Zeitpunkt war ich mit einem anderen Flugzeug genau auf Kollisionskurs mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von annähernd 300km/h. Reflexartig habe ich hochgezogen, leicht nach links gedreht und mich auf eine Kollision vorbereitet. Ich schreibe den Text, weil ich finde, dass wir alle etwas daraus lernen können.

Folgende Fehler habe ich gemacht:

- Zu dem Zeitpunkt war ich nicht voll fokussiert, da ich hoch war und es sehr gute tragende Linien gegeben hat.
- Beim Einfliegen in die Thermik habe ich mich zu sehr auf das kreisende Flugzeug konzentriert und habe den weitem Luftraum nicht beobachtet.
- Das Flarm hat schon lange eine Warnung ausgegeben und ich habe am Display nicht kontrolliert ob noch ein Flugzeug in der Nähe ist.

Ich finde es ist extrem wichtig, dass man sich vor jedem Flug genaue Gedanken macht, wie man in so einer Situation aus dem Flugzeug kommt.

Das gehört bei mir zum Glück schon zur täglichen Routine.

Daher stand für mich in dem Moment wo ich das Flugzeug sah fest, dass ich aus dem Flugzeug springen werde.

Fazit:

1. Den Kreis kurbelnder Flugzeuge umfliegen, frühzeitig Kurs auf die Tangente des Kreises legen, um rechtzeitig eine mögliche Gefahrensituation zu beseitigen. Hätten wir beide so gehandelt, wäre es nicht zu dieser gefährlichen Annäherung gekommen.
2. Bei Kollisionswarnung Fokus auf andere potentielle Kollisionsrisiken legen, da das Flarm alle anderen Flugzeuge im Moment der Warnung ausblendet. In Stress-Situationen entsteht ein Tunnelblick, die Wahrnehmung ist auf die eine Situation fokussiert.

Mein Dank geht an den Piloten von LX, er hat sich bei mir gemeldet, was es uns ermöglicht hat, gemeinsam diese Gefahrensituation zu analysieren. Mit dem Teilen dieses Erlebnisses möchten wir dazu beitragen, dass solche Situationen vermieden werden können.

Eglfing, 22.04.2025

Barbara Meyer