

Mit der Anschaffung des Förderflugzeuges [HE](#) des HLB hatte ich mich zum ersten Mal mit dem Thema Wettbewerbe beschäftigt, da ich mich für mein letztes Juniorenjahr 2024 drauf beworben hatte. Letzendlich ging das Förderflugzeug unter anderem an Noah Kleeberg, mit dem ich dann auch gemeinsam auf einigen Wettbewerben geflogen bin. Dort wurde mir zum ersten Mal die Wetzlarer Woche empfohlen, bei welcher Noah in dem Jahr sehr erfolgreich teilnahm. Nachdem ich letztes Jahr leider verhindert war, hat es mich dieses Jahr endlich auf die andere Seite des Luftraums verschlagen.

Da ich im vergangenen Jahr auf dem [Streckenfluglehrgang](#) der HLB-Jugend als Helferin für einige Jungscheinpiloten meines Flugplatzes dabei war, konnte ich schonmal eine Kostprobe von den hervorragenden Wetterbriefings von Jörg Matthes erhaschen. Meine Erwartung war ein entspannter Spaßflugwettbewerb, in dem man die Möglichkeit erhält, seine Leistung zu steigern, viel Wissen mitzunehmen und den Austausch zwischen den hessischen Vereinen zu fördern. Und ich wurde wahrlich nicht enttäuscht.

In diesem Jahr bin ich in der seit diesem Jahr eingeführten 18-Meter-Klasse mit dem Förderflugzeug LS8 AM1 des [AMF](#) (Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V.) mitgeflogen. Mein ursprüngliches Helferteam wuchs und nahm dann selber als Team mit der ASG 32 der Akaflieg Karlsruhe in der Doppelsitzerklasse teil. So konnten wir alle fliegen und es gab immer einen am Boden, der Notfalls als Rückholer und helfende Hand einspringen konnte. Zusätzlich gab es noch eine Clubklasse, die aufgrund der hohen Teilnehmeranzahl in eine Komfort- und Performanceklasse aufgeteilt wurde.

Insgesamt flogen 37 Flugzeuge mit über 50 Piloten und Pilotinnen mit! Nach einem Trainingstag am Samstag und dem Eröffnungsbriefing am Abend, ging es am Sonntag im Blauen direkt los. Da der Wettbewerb im Grandprixformat ausgetragen wird, wurde die erste Klasse meist schon beim ersten schwachen Thermikbeginn hochgeschleppt, um allen Klassen einen guten Start in die Aufgabe zu ermöglichen. Während häufig die Motoren surrten, um oben zu bleiben, hab ich mich nach meiner dritten Widerlandung gegen einen erneuten Start entschieden, um die anderen Klassen nicht weiter aufzuhalten. Während die Mehrheit meiner Klasse die Aufgabe wie auch in den kommenden Tagen souverän meisterte, tat sich die Doppelsitzerklasse mit dem späteren Start deutlich schwerer, sodass nur Markus Beckmann mit einem Arcus-T die Aufgabe meisterte.

Die kommenden Tage änderte sich leider das Wetter nur bedingt viel. Es waren weiterhin keine Wolken am Himmel zu erblicken, der Wind nahm deutlich zu. So flogen wir am zweiten Tag erneut ins Sauerland, diesmal konnte ich sogar die Aufgabe erfolgreich beenden! Am dritten Tag führte uns die Aufgabe in den Taunus nach Nannhausen. Nachdem ich mal wieder wiedergelandet bin, war ich etwas spät dran für die Startlinienöffnung. So bin ich erst einigen Minuten nach dem Pulk losgeflogen, konnte aber dank des langen Rückenwindschenkel sehr viel Zeit wieder gut machen, sodass ich die anderen nach 100km fast wieder eingeholt hatte. Jedoch hatten wir auf dem Rückwind teilweise mehr als 30 km/h Gegenwind, was mir ohne Wasser doch sehr zum Verhängnis wurde. So bin ich langsamer voran gekommen und die Bärte wurden immer schwächer. Dadurch habe ich leider die letzte Wende unweit vom Flugplatz nicht mehr nehmen können und habe mich für die Landung entschieden. Gelernt habe ich trotzdem sehr viel und die Motivation wurde deutlich davon gepusht, dass ich das Gefühl hatte, auch mit der LS8 bei den teils deutlich besseren Flugzeugen mithalten zu können.

Das wurde mir dann am Folgetag etwas zum Verhängnis. Die Aufgabe war sehr ähnlich gestellt, erneut Richtung Loreley, allerdings hatte der Wind nochmal zugenommen. Diesmal hatte ich im Gegensatz zur restlichen Gruppe eine deutlich bessere Startposition direkt an der Linie und konnte so am ersten Schenkel mit dem Pulk mithalten, dem ich zuerst versucht hatte, voraus zu fliegen. Jedoch ist es manchmal doch etwas schlauer, einfach mit der Gruppe zu fliegen. Manchmal aber

auch nicht, denn die Gruppe aus SKY und OS buddelte sich erfolgreich bei Michelbach ein, was ich viel zu spät erst mitbekam. So flog mir irgendwann Sigi mit dem Motor entgegen und ich fand den rettenden Aufwind nicht mehr, sodass der Flug für mich bereits in Michelbach endete. Tag 5 war immer noch blau und windig, diesmal aber mit schwächerer Thermik und einer niedrigeren Basis. Mühsam kämpfte ich mich gegen den Wind voran, um dann kurz vor der zweiten Wende bei Schotten wie viele andere deutlich tiefer zu kommen. Auch hier endete der Flug leider frühzeitig. Diesmal auf einem wunderschönen Acker. Dank der kleinen Aufgabe war die Rückholtour auch entspannt kurz, sodass wir vor dem Abendessen wieder zurück waren. Dennoch war auch an Tag 6 meine Motivation und Freude am Fliegen sehr hoch. So ging es diesmal nach Norden nach Burgberg. Durch mein talentiertes an der Startlinie verbasteln, hab ich den Pulk wieder vorfliegen lassen. Mit der Startlinienöffnung um 14 Uhr und der bevorstehenden Aufgabengröße von knapp 250km, wussten wir, dass es hinten raus spannend werden könnte. Und tatsächlich wurde es am Ende noch sehr spannend, aufgrund einer Basis von 1300m und teilweise sehr schwankenden Steigwerten. So kämpfte ich mich mühsam von Flugplatz zu Flugplatz zurück, konnte aber um 18:41 mit erfolgreich beendeter Aufgabe landen. Das schien mir am letzten Tag noch etwas in den Knochen zu stecken, denn bei deutlich wärmeren Temperaturen und immer noch blau (obwohl wir in der Ferne auch Wolken erahnen konnten), habe ich mich nicht wirklich hochkämpfen können und habe mich dann gegen ein Fliegen der Aufgabe entschieden. So konnte ich dann die ASG 32 vom Acker holen, die mir dann davon berichteten konnten, dass das Wetter nicht so gut wurde, wie erhofft und ich sicherlich keine schlechte Entscheidung getroffen habe.

Insgesamt waren alle 8 Tage fliegar und damit perfekte Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wettbewerb gegeben. Ebenso waren die Aufgaben auch sehr abwechslungsreich und was mir vor allem gefallen hat, sehr gut auf das Wetter angepasst. Ein wesentlicher Vorteil der Wetzlarer Woche sind die Berichte der Tagessieger vom Vortag über deren Flug. So konnte man die Aufgaben nochmal gemeinsam analysieren und den Tag erfolgreich rekapitulieren. Mit dem sehr ausführlichen Wetterbriefing und einigen theoretischen Exkursen, war man immer bestens vorbereitet und kann viel für zukünftige Streckenflugplanungen mitnehmen. Trotz kleiner Vereinsgröße konnte täglich ein ausführliches Frühstückbuffet zur Verfügung gestellt werden und auch das Abendessen war bestens organisiert. Dadurch konnte man sich einfach auf das Fliegen konzentrieren, aber auch der gemeinsame Austausch wurde dadurch viel gefördert. Ich hatte eine wunderbare Woche mit vielen Highlights und werde nun definitiv in den nächsten Jahren häufiger bei der Wetzlarer Woche mit dabei sein. Definitiv eine Empfehlung für Piloten und Pilotinnen jedes Erfahrungsstandes! Vielen Dank an das Team von der Garbenheimer Wiese :)