

Das Air Navigation Race fordert Pilot und Navigator höchste Konzentration ab.

 **Text** Oliver Meindl

 **Fotos** Navegeeks

Ursprünglich war der Plan, dass ich bei der ersten Deutschen Meisterschaft im Air Navigation Race als Helfer dabei sein würde, da mein Teamkollege Robin verhindert war. Einfach mal Supporter spielen, damit andere in die Luft kommen. Kaum als Helfer registriert, wird noch ein Navigator gesucht. Ich motiviere Silvan Meckelnburg, einen Segelfliegerkameraden aus meinem Verein, mitzukommen. Er bietet sich spontan für den Posten an und nimmt sich das Wochenende Zeit. Einen ANR-Trainingsflug südöstlich von Stuttgart später sitzen wir schon im Wohnmobil auf der Fahrt nach Sachsen. Die Anfahrt kurz vor Riesa gestaltet sich herausfordernder als gedacht. Die Navigations-App führt uns über kilometerlange Schotterwege, um am Ende den Flugplatz in der Mitte zu kreuzen. Hätten wir nur eine klassische Karte genommen, denke ich mir, damit wäre das nicht passiert.

Nach sieben Stunden Fahrt endlich angekommen, werden wir sehr freundlich in Empfang genommen. Gleich darauf werden die Flieger von den angereisten Piloten direkt in die riesigen Hallen geschoben, da das Wetter für die Nacht und den darauffolgenden Tag laut Wetterbericht nicht gerade gut werden soll. Von der Wettbewerbsleitung bekomme ich mit breitem Grinsen und ironischem Unterton mitgeteilt: „Du musst auch fliegen.“ Thomas Kirchner, ein Navigationsflugpilot mit jahrzehntelanger Erfahrung, hat keinen Navigator. Ich beobachte Thomas, wie er seine „Ivonne“ in den Hangar schiebt. Ivonne, besser gesagt D-EWON, ist eine Zlin Z-42 mit einem ungewöhnlichen Sechszylinder-Reihenmotor und Constant-Speed-Propeller mit Fliehkraftregelung. Euphorisiert laufe ich zu Thomas, der mich strahlend in Empfang nimmt. Man kennt sich in der Navigationsflug-Familie.

Als alles sicher verstaut und verzurt ist, geht es zunächst zum „Einchecken“. Die Jugend darf im Fallschirmturm am Flugplatz nächtigen. Jonas Heims und Jannis Gernhold schlafen – der Wettervorhersage zum Trotz – auf einer Luftmatratze unter der Tragfläche. Alle anderen fahren erst zu den Hotels, dann zurück zum Platz zum gemeinsamen Abendessen. Beim Blick auf die acht Crews fällt auf,

Unverhofft kommt oft

Regen und Sonne, Spaß und Herausforderung: All das lag bei der ersten Deutschen Meisterschaft im Air Navigation Race (ANR) in Riesa-Göhlis Ende August ganz dicht zusammen. Dass es sich hierbei um eine einsteigerfreundliche Wettbewerbsform mit besonderem Charakter handelt, davon berichtet Oliver Meindl vom Navigationsflugteam Navegeeks.



30 Minuten Zeit haben die Teams, um sich auf die nächste Aufgabe vorzubereiten.



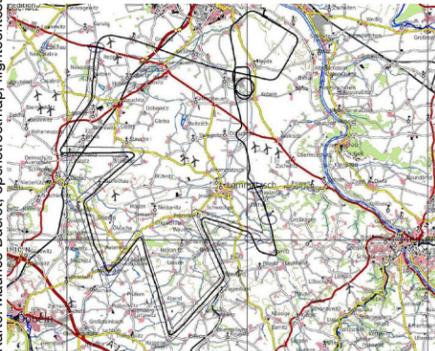
Bei der Ziellandung ist der Pilot gefordert. Wer zu früh aufsetzt, bekommt extra viele Strafpunkte.

Foto: Tom Illgner



Überflug über einen Wendepunkt. Beim ANR kommt es auf den Blick fürs Detail an.

Karte: Maurice Ducret, openstreetmap, flightcontest.de



Eine Aufgabe inklusive Auswertung auf der Karte. ANR-Flüge bedeuten Koppelnavigation in Perfektion, natürlich ohne GPS.

ANR: So funktioniert es

Air Navigation Race (ANR) ist eine der drei Navigationsflugdisziplinen der FAI General Aviation Commission (GAC). Es wurde zwischen 2006 und 2010 in der Schweiz von Heinrich Schawalder zusammen mit John Ducret und Maurice Ducret im Auftrag der GAC entwickelt. ANR ist kein Rennen im klassischen Sinne, denn alle Flugzeuge fliegen mit 80 Knoten Groundspeed. Die Wettbewerbsstrecke bildet ein Kurs mit einem 0,3 bis 0,5 Nautischen Meilen breiten Korridor und mehreren Wendepunkten. Der Streckenverlauf ist in einer Karte im Maßstab 1:200 000 eingezeichnet. Das Ziel der aus einem Piloten und einem Navigator bestehenden Teams ist es, die Anzahl der Strafpunkte auf dem circa 20 bis 25 Minuten kurzen Kurs möglichst gering zu halten. Verlässt ein Team den Korridor oder kommt es zu früh oder zu spät am Start/Ende des Kurses an, werden Strafpunkte vergeben. Neben einer Karte, einer Stoppuhr und einem GPS-Tracker (ohne Display) sind keine Hilfsmittel zugelassen. Der Flug endet mit einer Ziellandung, die ebenfalls mit Strafpunkten bewertet wird, sofern man nicht genau das drei Meter große Null-Punkte-Feld trifft.



Im Cockpit ist Kooperation gefragt, dennoch kommt es nicht selten zu Diskussionen.

Update von Maurice. Thomas und ich stiefeln anschließend zu Ivonne für die Vorflugkontrolle. Während Thomas sich um den Rest des Fliegers kümmert und noch ein paar Liter nachtankt, packe ich unsere GPS-Logger an Bord und richte mich auf dem „Navigatorplatz“ ein. Thomas berichtet mir, dass Ivonne sich gerne hofieren lässt. Nicht immer lasse sie sich ohne Hilfe zu einem schönen Flug überreden. Dann möchte der hängend eingebaute, durstige Sechszylinder manchmal nicht anspringen. Sobald Ivonnes Flugtrieb jedoch geweckt werde, könne man sich in jeder Fluglage auf sie verlassen.

Um 10:15 Uhr beginnt die Vorbereitung für den ersten Kurs. Dafür gewährt das internationale ANR-Regelwerk den Crews 30 Minuten Zeit sowie weitere 15 Minuten, um ins Flugzeug zu steigen und zu starten. Wir messen die Kartenkurse heraus und versehen die spezielle Navigationsflugkarte mit Minutenstrichen, die bei der zeitlichen Orientierung helfen. Nachdem wir den Kurs gemeinsam durchgesprochen haben, geht es ins Flugzeug. Die Wolkendecke hat sich zwischenzeitlich etwas geöffnet, und es wird schlagartig warm unter der Plexiglaskuppel. Thomas drückt den Starter. Gebannt warten wir auf Ivonnes Entscheidung. Sie will – der Motor springt an. Der 28 Nautische Meilen lange Kurs nördlich von Riesa führt östlich der Elbe um ein Waldgebiet. Mit einer Korridorbreite von 0,5 Meilen und vielen markanten Wendepunkten ein sanfter Auftakt. Die Teilnehmer starten im Fünf-Minuten-Abstand. Obwohl wir bisher noch nie zusammen geflogen sind und ANR bekannt für navigatorische Diskussionen im Cockpit ist, verläuft unser Flug sehr harmonisch.

Mit vier ANR-Strecken zum Pokal

Zu Tagesbeginn herrscht erstaunlich gutes Wetter. Bei 8/8 Bewölkung in 5000 Fuß, mit vereinzelt Wolken in 3000 Fuß, scheint der ambitionierte Tagesplan mit vier ANR-Strecken realistisch. Um neun Uhr gibt es ein kurzes



Top-Team: Thomas Kirchner und Autor Oliver Meindl (m.) sicherten sich unverhofft den ersten Platz.



Wettbewerbsleiter Maurice Ducret hielt die Fäden in der Hand, stets mit einer Portion Schweizer Humors.

Ergebnisliste (Top 5 Gesamtwertung)

Platz	Besetzung	Flugzeug	Navigation	Landung	Summe
1	Thomas Kirchner, Oliver Meindl	Zlin Z-42	354	160	514
2	Arnold Grubek, Torben Grubek	Cessna 150	1406	70	1476
3	Ralf Grunwald, Nick Grunwald	Cessna 172	1527	130	1657
4	Victoria Schönfels, Elias Rackwitz	Aeroprakt A22	1554	420	1974
5	Jannis Gernhold, Jonas Heims	Diamond DV20	2511	80	2591

Bei der Ziellandung setzt sich Ivonne etwas zu früh hin und beendet den Flug unter grellem Klingeln der Stall-Warnung mit 120 Strafpunkten – etwa zehn Meter vor der drei Meter großen Nuller-Strafpunktlinie. Wir öffnen die Haube, Helfer eilen zum Flugzeug und sammeln die Logger samt Unterlagen zur Auswertung ein. Auch die Kurse zwei und drei verlaufen sehr gut für uns drei. Ivonne zeigt sich auch bei den Landungen gnädig. Wir merken jedoch, dass die Aufgaben von Mal zu Mal schwieriger werden.

Um 17 Uhr starten die Teilnehmer mit der Vorbereitung des vierten und letzten Kurses, der diesmal im Süden von Riesa mit einer Korridorbreite von 0,3 Nautischen Meilen verläuft. Alle Crews ahnen, dass es noch einmal knackig schwer wird. Südwestlich von Riesa geht es im Zickzackkurs über ein Geflecht von Feldwegen, kleinen Landstraßen und winzigen Dörfern. Markante Waldkanten, Gebäude oder Seen fehlen, sodass die terrestrische Navigation wirklich herausfordernd ist. Kurz nach dem Startpunkt fällt uns auf, dass die Karte nicht mehr zur Landschaft passt. Nach einigen Diskussionen darüber, welcher Straße wir hätten folgen sollen, drehen wir ein, um wieder auf Kurs zu kommen. Das wird teuer, da wir lange

außerhalb des Korridors geflogen sind. Wieder etwas gefangen, stelle ich fest, wie spielerisch Thomas den Rest des anspruchsvollen Kurses navigiert und Ivonne mit einer Landung knapp hinter der Nuller-Linie aufsetzt. Ein wirklich tolles Lernerlebnis für mich.

Am Ende des Tages, nach einem leckeren italienischen Essen, steht die Siegerehrung an. Maurice Ducret von der Precision Flying Association (PFA) führt mit Schweizer Humor durch den Abend. Landemeister werden Arnold und Torben Grubek mit nur 70 Strafpunkten, darunter zwei Nuller-Landungen. Victoria Schönfels und Elias Rackwitz ergattern als Jugendteam den ersten Platz in der Newcomer-Klasse. Ralf und Nick Grunwald, ebenfalls ein Vater-Sohn-Gespänn, erringen den ersten Platz in der Advanced-Klasse. Anschließend können wir es nicht glauben: Der erste Platz der Klasse Unlimited sowie der Pokal des Deutschen Meisters im ANR geht an Thomas und mich. Es scheint, als hätte Ivonne gewusst, dass Thomas und ich einen guten Riecher für den Kurs haben würden, und ist deswegen so fröhlich angesprungen.

Fazit: Einfach und einzigartig

Das erstmals in Deutschland ausgetragene Event hat Geschichte geschrieben. Alle Teams haben daran mitgewirkt, ebenso die vielen helfenden Hände, die Bundeskommission Motorflug – sie hat die jugendlichen Teilnehmer finanziell gefördert – und Wettbewerbsleiter Maurice von der PFA. Alle haben sich gegenseitig geholfen, schlechte Stimmung kam auch in stressigen Momenten nicht auf. Dass sich diese Wettbewerbsart auch für weniger erfahrene Piloten eignet, fasst mein Vereinskollege Silvan Meckelnburg so zusammen: „Das Schöne am ANR ist, dass man als Navigator nicht unbedingt Pilot sein muss. Auch Nichtflieger können Kartenlesen lernen und mächtig Spaß daran haben.“ Am Ende sind sich alle einig: Ein solcher Wettbewerb ruft nach Wiederholung.