

In sieben Tagen um Italien



Italien ist für UL-Piloten eines der tollsten Länder der Welt – das meint zumindest Leon-Alexis Schweizer. Deswegen wollte er in diesem Frühjahr sein Italien einfach mal umrunden – und das in sieben Tagen. Das sind immerhin 4700 Flugkilometer. Als Copilotin stand ihm seine Frau zur Seite. Und tatsächlich, nach 33 Flugstunden, in der selbst vorgegebenen Zeit, war die Herausforderung bewältigt. Hier sein Bericht.

Neben den Karten von Avio Portolano und deren Flugplatzführer ist ein GPS nahezu zwingend. Die meisten UL-Plätze sind herrliche Grasplätze. Diese lassen sich häufig nicht so einfach inmitten der Felder und Wiesen aufspüren. Zu einer guten Flugvorbereitung gehört deshalb die Eingabe der anzufliegenden Plätze mittels Koordinaten. Am Besten natürlich auch mit den Ausweichplätzen. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen, dass das eine sehr aufwändige Angelegenheit ist. Zudem ist im Notfall der nächste Platz garantiert nicht eingespeichert. Das kann zu sehr viel Stress und auch noch Schlimmerem führen.

Anreise zum Gardasee über Österreich

Ende April war dann der Start in den Süden. So wurde am späten Samstag Vormittag der Flieger gemütlich bepackt und betankt. Wir hatten keine Eile, da laut Wetterbericht die Wolkenuntergrenze im Gebirge erst gegen 13:00 auf eine unter-

fliegbare Höhe angestiegen. Der erste Reiseteil war vom Heimatflugplatz EDNG (Giengen) an den Gardasee. Die Flugdauer im Direktflug von 3,5 Stunden ist eigentlich kein Problem, vor allem wenn man die Strecke kennt und schon öfters geflogen ist. Vorbei an den Füssener Königsschlössern Neuschwanstein und Hohenschwangau nach Österreich, über den Fernpass, Imst, Landeck, Reschenpass, Meran, Bozen nach Monte Baldo am Gardasee. Das Besondere dieser Route ist, die Alpenquerung kann in angenehmen 5500ft geflogen werden. Das klingt alles ganz easy, trotzdem muss ich darauf hinweisen „Bitte Beipackzettel lesen, fliegen im Gebirge kann tödlich sein“, eben nicht nur das Rauchen. Gebirgsflug- und Ortskenntnisse sind zwingend erforderlich. Ankunft gemütlich in Monte Baldo, gut drei Kilometer östlich von der Ortschaft Garda um 17:30.

Monte Baldo ist ein toller Grasplatz mit 500 m Länge. Der Platz wird vorläufig noch vom Deutschen Walter Eisele betrieben, der den Aviosuperficie (Flugfeld für ULs und Flz, hier bis 2 t) in neue Hände geben will. Benzin kann nur in Kanistern von der zirka 3 km entfernten Tankstelle besorgt werden (siehe auch Leserbrief, Seite 6).



Maratea - nicht Zuckerhut.



Marmorabbau in Carrara.

Flugvorbereitung

► **Mein Tipp:** Ich fliege in Italien immer mit einem Garmin GPS. Warum? Zum einen hat mich mein GPS noch nie im Stich gelassen. Zum anderen es ist so, dass es sehr viele Garmin GPS am Markt gibt und deshalb lohnt es sich auch für kleinere Firmen, dafür Softwareupdates anzubieten. Ich bin dieses Jahr mit einem solchen speziellen Update geflogen. Und - das war einfach genial. Ich hatte wirklich alles fliegerisch Wichtige auf meinem Display. Flugverbotszonen, jeden UL Platz, jeden Segelflugplatz, künstliche Hindernisse, alle Pflichtmeldepunkte von Verkehrslandeplätzen und und und. Das Ganze auch noch zu einem fairen Preis.
Tipp: <http://2nav.de/luftdata.htm>

Nächtigen unter dem Flügel hier auf dem Flugplatz Monte Baldo, rechts. Kleines Foto links: **Messina auf Sizilien.**



»Reisetipp«

Durch die Poebene über den etruskischen Apennin südöstlich von Rom

Der Flug über den Gardasee vorbei an Sirmione ist immer wieder etwas ganz besonders. Wir hatten Glück: Die Poebene war mal nicht im Dunst, so dass wir wunderbare Sicht bis zum Apennin hatten. Ab Parma kann man der Autobahn E31 Richtung Pisa entlang fliegen. Doch man täuscht sich etwas, auch der Apennin ist ganz schön hoch; das Tal wird immer enger und wir müssen immer weiter steigen. Die Autobahn verschwindet im Tunnel und uns bleibt nichts anderes übrig, als durch Kreisen die notwendige Höhe aufzubauen, um über den Grat zu gelangen. Geschafft, das Ligurische Meer blinzelt uns aus der Ferne zu, wir bleiben östlich der Kontrollzone Pisa und erklimmen uns gleich einen weiteren Höhepunkt der Reise. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, die Marmorsteinbrüche von Carrara aus der Vogelperspektive bewundern zu können. Nicht nur Michelangelo und Leonardo da Vinci schufen aus diesem Marmor einzigartige Skulpturen, nein uns stockte schon fast der Atem, diese Marmorbrüche sind für sich genommen schon eine außergewöhnliche Skulptur.

Unser nächster Tankstopp ist auf der Höhe von Elba auf der Halbinsel Piombino. Dort gibt es im Radius von 25 km sage und schreibe 10 UL-Plätze. Wer die Wahl hat, hat die Qual; wir haben uns für Il Gabbiano entschieden. Da Sonntag war, war der Platz auch besetzt und für uns wurde sogar Benzin organisiert. Vollgetankt konnten wir uns nun beruhigt aufmachen, unser Tagesetappenziel Sabaudia anzufliegen. Immer an der Küste entlang, stand uns kurz vor dem Ziel noch ein weiterer Höhepunkt bevor. Es ist immer wieder einzigartig, an Rom vorbeizufliegen und in der Entfernung im Dunst die Kuppel der Peterskirche in den Himmel ragen zu seh-

en. 2000 Jahre Europa und 2000 Jahre Christentum haben hiermit ihren Anfang genommen. Unser Nachtlager haben wir am Platz in Sabaudia aufgeschlagen. Dieser Platz ist einer der schönsten UL-Plätze in Italien und gleichzeitig einer der wenigen, die auch eine Zapfsäule direkt am Platz haben.

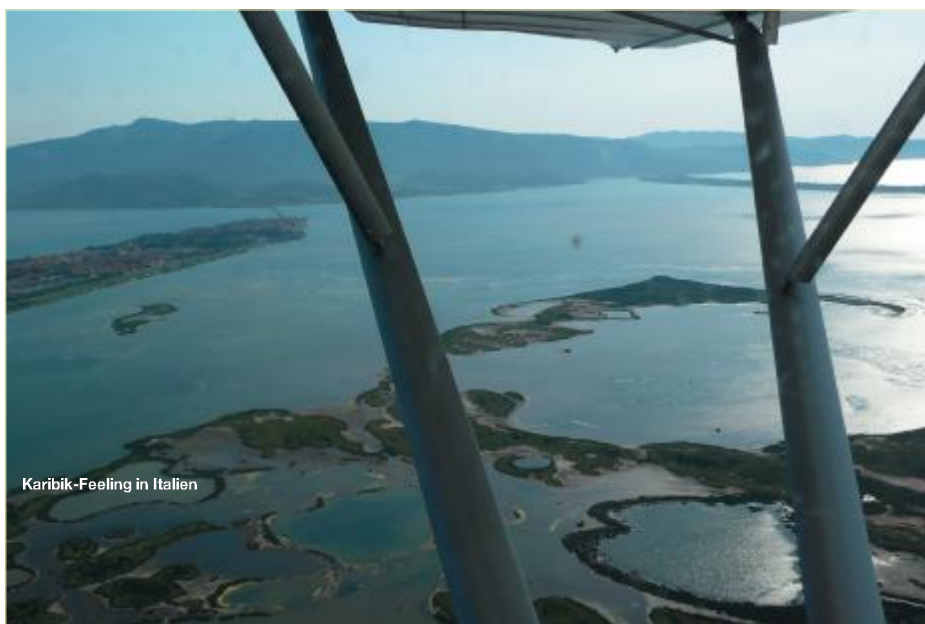
Über Neapel nach Vibo Valentia, Stiefelsüdwestspitze von Kalabrien

Ein weiterer Tag voller fliegerischer Höhepunkte wartete darauf, von uns erobert zu werden. Vorbei an Pozzuoli und Neapel, entlang am leicht rauchenden Vesuv. Der darf leider nicht überflogen werden, da Naturschutzgebiet und so haben wir es dieses mal gewagt, die Insel Capri zu umrunden. Landschaftlich ist diese Gegend zusammen mit der anschließend abgeflogenen Amalfiküste ein absolutes Sahnestück. Zurück auf der Erde ließ uns unser nächster Tankstopp regelrecht erschauern. Die letzten Raubritter des Mittelalters finden sich nicht, wie vermutet, in Österreich, sondern in Scalea. Aus Sicherheitsgründen wollten wir dort nur mal so 30 Liter Superbenzin bunkern. Der Platz hieß früher Avio Lao, wurde dann aber vor einem Jahr umgebaut und heißt jetzt eben Scalea. Der Charme ist dahin: eine 1000 m lange Betonpiste von Wüstenlandschaft umsäumt, empfängt die Besucher. Doch damit nicht genug: Aus den beiden Zapfsäulen fließt leider nur AVGAS. Na was soll es, sicher ist sicher, dann halt rein da-

mit. Ein folgenschwerer Fehler, am Ende durften wir fast 90 Euro bezahlen, irgendwelche Flugplatz- und Handlinggebühren inklusive. Diesen Platz kann ich also wirklich nicht für UL-Flieger und Schwaben weiterempfehlen. Denn eigentlich gibt es keine Landegebühren und ähnliches auf den UL-Plätzen in Italien! Unser Nachtlager im Zelt unterm Flügel haben wir dann ermattet, aber glücklich am Platz in Ali Calabria aufgeschlagen.



Italiens Küste



Karibik-Feeling in Italien



Reisetipp

Über die Straße von Messina, an den Ätna bis nach Palermo

Der nächste fliegerische Hammerabend – ich traue es mich ja fast nicht, so zu schreiben – erwartete uns. Wir machten uns daran, die Straße von Messina zu überfliegen, nach Sizilien überzusetzen, mit Kurs direkt zum Ätna. Da wir noch genügend Sprit im Tank hatten, war es uns möglich, uns dem mächtigsten noch aktiven Vulkan Europas Höhenmeter für Höhenmeter anzunähern. Doch 3300 m zu erklimmen – selbst mit Thermik – das dauert. Als wir es dann fast geschafft

Hersteller mit Flugplatzanschluß in Italien

Einige der besten UL-Herstellerfirmen der Welt haben Ihren Sitz in Italien – fliegen Sie doch einfach mal vorbei:

Tecnam: http://www.tecnam.com/index_en.html

Ing. Nando Groppo: <http://www.scuolavoloastra.it/webcam.php>,

http://www.groppo.it/ita_company.html

ICP: <http://www.icp.it/avio.htm>

Flysynthesis: http://www.flysynthesis.com/eng_version/index_ing.html

Flylab: <http://www.flylab.it/kfly.htm>

BW Flight solutions: http://www.bwavio.com/default_it.htm

Alpi Aviation: <http://www.alpiaviation.com/ita/contacti.php>

912 Regler 12V 47A



Für die 912UL & ULS Motoren bieten wir einen Lichtmaschinen Controller an, der in extrem robuster und ausgereifter Längsregler-Technik seit über zwanzig Jahren im Verkauf ist. CNC gefrästes Alugehäuse mit überdimensionierten Kühlrippen für optimale Kühlung unter allen Betriebsbedingungen. Gleiche Gehäusegröße und Befestigung wie das Original.

R4112 2D LiMa-Kontroller mit 27 Monate Garantie



Wir bringen seit 27 Jahren Motoren zum Laufen

SILENTHEKTIK Einspritz-Systeme - Zünd-Systeme - LiMa-Kontroller - Wasser- & Ölthermostaten Tel. (+49) 02303-257070 www.SILENT-HEKTIK.com

912 Benzin Einspritzung



Für die 912UL & ULS Motoren bieten wir ein Motormanagement an, dass die originalen Motorrad-Vergaser und die CDI-Zündung ersetzt. Das ICM ermöglicht einen sehr guten Start mit ruhigem Standgas, beseitigt Vergaser-Vereisungen und sämtliche Methanol/Wasser-Probleme. Der Motor hat immer seine 100% Leistung, da die Flughöhe und die Lufttemperatur durch die ICM kompensiert werden. Eine Benzineinsparung ist im Teillastbereich bis zu 2 bis 3 Liter pro Stunde möglich.

912 + 914 Zündkerzen



Für die 912UL & ULS und für die 914er Turbo-Motoren bieten wir Denso Zündkerzen in der legendären Erstausrüster Qualität an. Durch die U-Rillen Technologie an der Masse-Elektrode wird die Zündsicherheit verbessert und eine gleichbleibende sehr hohe Lebensdauer ermöglicht.

912 UL = XU_22_EPR-U
912 ULS = XU_24_EPR-U
914 UL = XU_27_EPR-U

»Reisetipp«

hatten, zog der Vulkan einfach seinen Schleier, sprich Wolken über. Trotzdem, eine Umrundung in zirka 7500 ft ist auch schon ganz imposant. Zum Tanken ging es anschließend auf den Platz Etnavolo. Imposanter Platz, vor allem, da auf einer Seite zwischen Piste und Platz gerade mal höchstens 10 m sind. Inzwischen hatte der Wind etwas aufgefrischt, das war aber für uns Naturburschen von der Alb doch kein Problem. Also starteten wir zu unserem Tagesziel nach Salemi, auf der Höhe südlich von Palermo. Das ging langsamer als geplant; wir hatten mehr als 50 km/h Gegenwind. Siziliens Mitte war herrlich grün und sah so es ein wenig wie die Highlands aus. Aber es war ja erst April, später wird's da wohl noch dürre.

Am Platz in Bovarella wurden wir etwas ungläubig empfangen, mit der Frage, ob wir da gerade hergefliegen seien? Nichts ahnend bestätigten wir „ja, natürlich“, worauf die Antwort kam: „Heute würde niemand vom Platz fliegen, da ja Scirocco herrsche“. Das ist nicht die wiederbelebte Produktlinie von VW, sondern hier ein richtiger Wüstensturm, der das Flugzeug vorne vor lauter Sand orange patiniert. Die Hangarhalle war eigentlich voll, trotzdem konnte ich den Flugplatzbesitzer überreden, durch Umstellen aller 15 Flugzeuge Platz für unseren C 42 zu schaffen. Aus Höflichkeit hat er das Werk mit uns begonnen, wohl im Glauben, das klappt ja sowieso nicht. Mit deutscher Gründlichkeit haben wir dann aber – zu seiner Verblüffung – noch einen freien Stellplatz in der Halle zum Schutz vorm Scirocco herbeigezaubert.

Rückflug über Ali Calabria,

Castel del Monte nach

Valvibrata

Von Salemi flogen wir zuerst nach Süden. Dort gibt es noch wunderbare Tempel aus der Antike zu bestaunen. Viele Kulturen haben sich über die Jahrtausende um Sizilien gebalgt und geschlagen: Griechen, Karthager, Mauren, Osmanen, Normannen, Spanier, Franzosen...

Bei Agrigento ging es nördlich quer durchs Land an die Nordküste. Dies ist landschaftlich die schönste Ecke Siziliens. Auch gibt es hier mit Albares, Medusa und Orlando gleich drei UL-Plätze, die nur einen Steinwurf vom Meer entfernt liegen.

Nach zwei Ruhetagen bei unseren Fliegerfreunden in Ali Calabria ging es weiter Richtung Heimat. Ein absolutes „Muss“ ist der Überflug

Italienartikel im Flügel-Magazin

»Flügel 03/06:

Der Himmel auf Erden. Reisebeschreibung Italien mit vielen wertvollen Flugtipps, Checklisten, Alpenquerungstipps.

Flügel 03/07:

Pizza, Pasta und Fliegen südlich der Alpen

Flügel 04/07:

Flugplätze in Mittelitalien mit Italiентipps

Flügel 05/07:

Flugplätze in Süditalien mit Italiентipps



Pazzuoli bei Neapel

über Castel del Monte (Bau der Staufer-Kaiser) und eventuell eine Landung mit Übernachtung am gleichnamigen Flugplatz. Von dort vorbei am Sporn ging der Flug entlang der Adriatischen Küste nach Valvibrata. Dort gab es ebenfalls ein herzliches Hallo zum Wiedersehen. Toller Platz, prima Übernachtung und erstklassiges Essen – alles in der Nähe. Fliegerherz was willst Du mehr?

Über Aerdelta, San Mauro und

Zell am See nach Hause

Entlang der Adriatischen Küste mit vielen Sandstränden und milden Geländeformationen gelingt ein wunderbarer Ausklang einer tollen Flugreise. Am Platz von Aerdelta lässt sich noch prima tanken, ehe entlang der Lagune von Venedig – was soll ich sagen, ein weiteres Highlight – die Reise sich ihrem italienischen Ende nähert. Vor der Gebirgsquerung noch kurz in San Mauro tanken und über den Großglockner, Zell am See zurück nach Hause.

Der Rest ist Geschichte.

Leon-Alexis Schweizer



Tropea in Kalabrien



Valvibrata