

Einmal rum um den Stiefel

Piste zwei sieben, QNH eins null zwei zwei, ertönt die vertraute Stimme vom Turm in Eggenfelden. Nach tagelangem Regen endlich Übergang zu Hochdruckwetter mit Sonne im Voralpenraum – beste Voraussetzungen für unsere Italien-tour. Mit zwei ULs wollen wir bis nach Sizilien: Markus von Freiberg mit seinem selbstgebauten Vagabund und ich mit meinem Eurofox.

Zunächst müssen wir den Alpenhauptkamm überqueren, geplant ist eine Route von Zell am See nach Lienz. Doch kurz vor dem Hochtort hängen wir unter der Basis in 8200 Fuss und müssen erkennen, dass wir hier nicht drüberkommen: Es fehlen gerade mal 250 Fuß! Auch am Felbertauerntunnel scheitern wir – zurück nach Zell am See, auftanken und Alternativen durchgehen. Pinzgau–Gerlos–Bozen?

Es klappt. In Italien wollen wir ganz nach UL-Manier flie-

280-Meter-Piste direkt am Hang: In Termon, dem ersten UL-Platz nach der Alpenüberquerung, ist Durchstarten unmöglich



gen, also auch keine Plätze der Allgemeinen Luftfahrt benutzen, sondern nur UL-Pisten.

Unser erster Tankstopp ist in Termon fällig, einem 280-Meter-Platz südlich von Bozen. Die Landung sitzt beim ersten Mal – muss sie auch, denn Durchstarten ist unmöglich: Der One-way-strip endet im

Westen an einem Hang. Hier gibt es kein Benzin, und so füllt Markus, der lediglich 300 Kilometer Reichweite hat, seine Tanks aus den mitgeführten Kanistern.

Da UL-Fliegen in Italien wochentags nur bis 150 Meter GND erlaubt ist, geht's schon wenig später unter 100 Meter

Wovon Privatpiloten träumen, das ist mit einem UL in Italien Realität: wenige Meter über Grund dahinbrummen, faszinierende Landschaften und traumhafte Strände aus nächster Nähe erkunden, landen, wo der Grundstückseigentümer nichts dagegen hat. Oder auf romantischen kleinen Pisten. Ebenso beeindruckt waren zwei UL-Piloten aus Bayern von der Gastfreundschaft, die sie auf ihrem Italien-Trip erlebten

am steilen Ostufer des Gardasees entlang über das blaugrüne Wasser. Wir bewundern die warmen pastellfarbenen Töne der Hotel-Fassaden von Riva und Malcesine, die im Abendlicht leuchten. Nachdem wir Brescia nördlich umkreist haben, rufe ich über Funk unsere

Freund Pietro, der uns bereits auf dem sehr gepflegten Rasen des 600-Meter-UL-Geländes erwartet. Unsere Flugzeuge verbringen die Nacht in einem geräumigen Hangar, während wir im Vereinsheim schlafen. Gleich am anderen Morgen beginnt für Markus die Suche nach Benzin mit 98 Oktan – sein

gewählt. Vor den Bergen des Appennin noch schnell ein Abstecher hinunter zum Po, dem längsten Fluss Italiens. Im Low-level-Flug geht's zwischen Cremona und Parma, wo der Fluss sehr breit ist, zwei Meter überm Wasser hinüber zum anderen Ufer.

Danach müssen wir bald Höhe gewinnen, denn um ans

Oben: auf Nordostkurs bei Jesolo nahe Venedig. Rechts: Andrea, Flugplatzchef von Il Gabbiano, hilft beim Kartenstudium



Limbach gönnt sich diesen Luxus. Doch das begehrte Gebräu gibt's nur an wenigen Tankstellen; zum Glück findet Markus eine.

Mit rudimentären Italienischkenntnissen – sehr vorteilhaft! – und den Tipps unserer italienischen Fliegerkameraden versehen, hangeln wir uns von Platz zu Platz. Il Gabbiano, ein wunderschönes UL-Gelände an der Küste, gerade mal 30 Kilometer von Elba entfernt, haben wir als Tagesziel

gewählt. Vor den Bergen des Appennin noch schnell ein Abstecher hinunter zum Po, dem längsten Fluss Italiens. Im Low-level-Flug geht's zwischen Cremona und Parma, wo der Fluss sehr breit ist, zwei Meter überm Wasser hinüber zum anderen Ufer.

Danach müssen wir bald Höhe gewinnen, denn um ans

Meer zu kommen, ist der Passo del Cisa zu überqueren, was 4000 Fuss erfordert. Bei Massa gleiten wir im Langsamflug an den imposanten grau-rosafarbenen Abraumhalden des weltberühmten Carrara-Marmors vorbei. Wenige Minuten später tauchen wir zum Golf von Genua ab. Nun fliegen wir eine Stunde lang in engster Formation und weniger als 50 Meter Höhe über dem sattblauen Mittelmeer den Strand entlang. Mit seinen doppelten Flächen hat's Markus nicht leicht, meinen Eurofox immer im Blick zu behalten: Er fliegt

dreas Schwester hat ebenfalls einen Bauernhof und Zimmer für Gäste. Heute Abend sind wir bei ihrer Familie zum Essen eingeladen. An einer großen Tafel, an der auch andere Gäste und Bedienstete sitzen, werden wir verköstigt. Die Weinbergschnecken, die's als Vorspeise gibt, schmecken besonders gut.

600 Kilometer in einem offenen Doppeldecker, das ist viel. Auch, weil jede Suche in der Luftfahrkarte eine Herausforderung darstellt. Umso wichtiger nehmen wir die Flugvorbereitung – auf den großen



Tiefflug: Markus von Freiberg mit seinem Vagabund über der Poebene. Unter der Woche sind für ULs in Italien maximal 150 Meter GND erlaubt

links hinter und unter mir und lächelt ständig in meine Outboard-Kamera, die alle 20 Sekunden ein Foto schießt.

In Gabbiano kreisen wir mehrmals über der Piste, checken die Windrichtung und die Landebahn auf Hindernisse. Diese Vorgehensweise ist in Italien an UL-Geländen üblich und auch ratsam, denn ULs dürfen offiziell nicht funken, und unter der Woche sind die meisten Plätze nicht besetzt.

Andrea, Flugplatzboss und Bauer, ist inzwischen auf uns aufmerksam geworden. Nach der Landung erwartet er uns schon. Wir erfahren, dass er ein Weingut besitzt – eine Stunde später können wir wählen, ob wir zuerst seinen Roten oder Weißen probieren wollen. An-

Tischen im Frühstücksraum lassen sich die Karten hervorragend ausbreiten. Wieder mal zeigt sich, dass unsere sorgfältige Flugvorbereitung mehr Zeit in Anspruch nimmt als erwartet, und so kommen wir auch an diesem Tag erst wieder gegen 12 Uhr los. Wegen der vielen Beschränkungsgebiete um Rom und Neapel wollen wir nicht an der Küste entlang fliegen, sondern weiter östlich über die Berge.

Es erstaunt uns immer wieder, dass UL-Plätze, die sogar eine Kennung haben, also behördlich zugelassen sind, mitten in Flugbeschränkungsgebieten und Delta-Lufträumen mit Untergrenze GND liegen. Vor unserer Tour haben wir uns deshalb beim AIS in Frankfurt erkundigt, wie wir

uns als UL-Flieger in Italien verhalten sollten. Niemand konnte uns dazu verbindliche Auskünfte geben. So passen wir uns eben den örtlichen Gepflogenheiten an, fliegen immer recht tief, um den anderen Luftverkehr nicht zu gefährden, und machen um ausgedehnte Stadtgebiete einen großen Bogen. Diese Art zu fliegen – natürlich verantwor-

Erst gegen Abend erreichen wir den Flugplatz des Aero Club Nino de Filippo bei Benevento, zirka 60 Kilometer nordöstlich von Neapel. Der Platz macht dem Namen der Stadt alle Ehre – ordentlich Wind ist in dieser Region normal. Im Anflug bläst er uns auf die Nase; wie sehr, merken wir, als wir schon nach gut 100 Metern stehen.

ling Vorlieb nehmen, was er mit leichtem Klingeln quittiert.

Wegen des D-Luftraums fliegen wir nach dem Start tief über die gut 5000 Fuss hohen, dicht bewaldeten Berghänge, aus denen warmer, würziger Kiefern- und Fichtenduft heraufströmt. Im Südwesten grüßt aus dem Dunst der Vesuv, dessen Lavamassen einst Pompeij unter sich begraben haben. Kurz nach Salerno erreichen wir endlich wieder die Küste. Badegäste sehen wir nur vereinzelt. In Italien dürfen ULs überall landen, wo niemand was dagegen hat – nur zu gern würde ich jetzt mit den Hauptrollen eine Spur in den Sand ziehen. Doch ich verkneife es mir; leicht könnte so etwas mit einer längeren Zugfahrt enden. Die Bahngleise, die hier die Küste säumen, sind mir ein mahnendes Zeichen.

Nach zirka 150 Kilometern zeigt das GPS auf eine kurze Wiese zwischen Ferienbun-

gows. Soll das Avio Lao sein, wo wir tanken wollen? Markus, der zwei Kilometer hinter mir fliegt, hat eine sehr lange geteerte Landebahn erspäht. Was nun? Im tiefen Überflug stellen wir fest, dass dies ein Flugplatz im Bau sein muss, denn die Landebahn ist erst halb geteert und hat eine Längsstufe von vielleicht 10 bis 20 Zentimetern zwischen den beiden Pistenhälften. Das hätte böse ins Auge gehen können!

Wir suchen weiter. Drei Kilometer entfernt machen wir einen grau-grünen Streifen aus, neben dem zwei Hangars stehen. Erst auf den zweiten Blick kann man Landeleiter erahnen; ein zeretzter Windsack vervollständigt das Bild: Das muss der Flugplatz sein!

Beim Aufsetzen pflügen unsere Räder durch Büschel von gemähem Gras. Der Eigentümer des Geländes kommt und fragt, ob wir Benzin bräuchten. Wegen Markus Limbach-Mo-

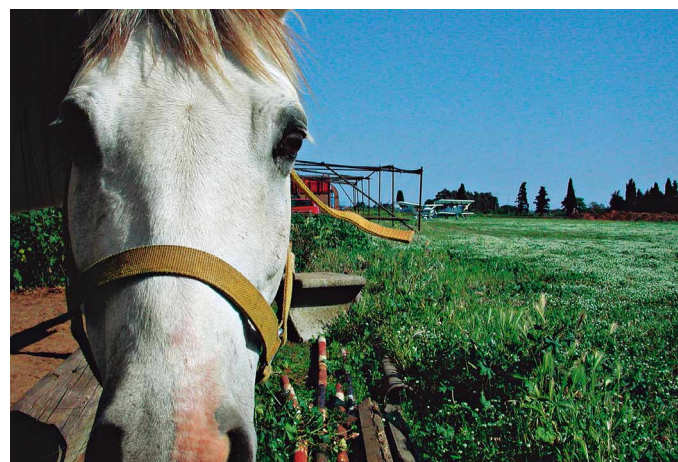
tor geht's nun in einem verrosteten Fiat Panda zu sechs Tankstellen, um am Ende doch nur Superbenzin zu erhalten.

Das Wetter in den Bergen verschlechtert sich zusehends, Wolken verhüllen die etwa 3000 Fuß hohen Gipfel. Ali Calabria, der nächste Flugplatz, den wir heute noch schaffen wollen, liegt auf einer Hochebene, alle anderen erreichbaren Plätze in den Bergen. Die

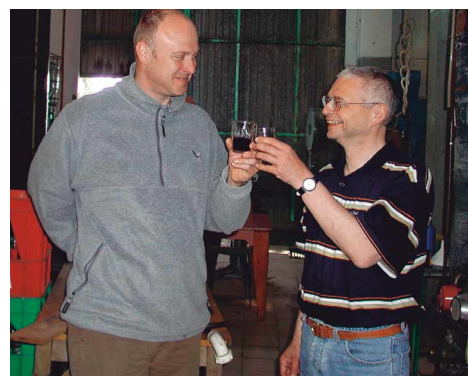
lokalen Piloten versichern uns, die Wetterentwicklung sei für diese Tageszeit normal; wir sollten immer an der Küste entlang fliegen, Ali Calabria sei ohne Probleme machbar.

Um Sprit zu sparen, fliegen wir unter Ausnutzung des Bodeneffekts mit 50 Prozent Leistung dicht überm Wasser an der Küste entlang. Eine Notlandung am Strand wäre überall möglich.

Links: Tanken in Ali Calabria. »Benzina verde« muss reichen, 98 Oktan gibt's in Süditalien kaum. Rechts: Bei Messina begleitet ein Carabinieri-Hubschrauber die ULs. Unten rechts: Tropea an der Straße von Messina



Tierische Idylle: Am Flugplatz Il Gabbiano werden Markus von Freiberg und Martin Kienzer zur Weinprobe eingeladen



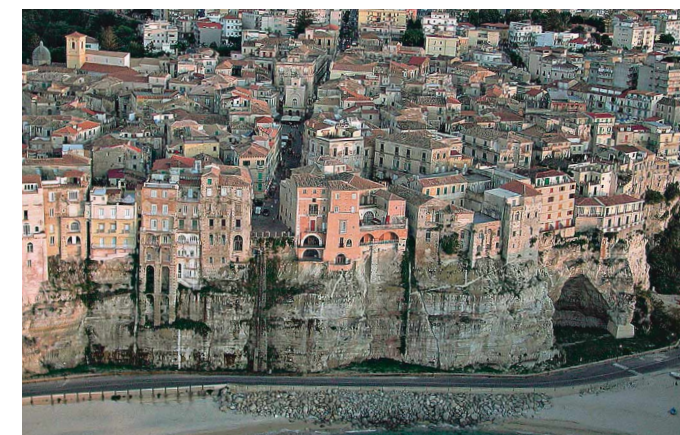
tungsbewusst – bereit einen irden Spaß!

In San Lazzaro machen wir Rast. Dieses »Aviosu-pervicé« – so heißen die meisten UL-Gelände in Italien – liegt unweit des Lago di Bolsena, des größten europäischen Vulkansees. Seine Insel Bisentina war einst Sommerresidenz der Päpste – wir residieren im Schatten unserer Tragflächen und verspeisen genüsslich die Salami, die Markus schon vor zwei Tagen gekauft hat. Ich spüre den Sommerwind, jenes leichte, warme, mit Heuduft gewürzte Hauchen, das die reifen Weizenhalme des nahen Getreidefelds wogen lässt und mir eine leise Melodie ins Ohr flüstert.

Der Vorstand des Fliegerclubs spricht sogar ein bisschen Deutsch. Er macht uns mit Vincenzo bekannt, der für Markus am nächsten Morgen gut und gerne 100 Kilometer fährt, um 98-oktaniges Benzin zu ergattern. Seine Hilfsbereitschaft ist grenzenlos. Doch Fehlanzeige: Weit und breit gibt's keinen Sprit mit 98 Oktan. Wir sind nicht mehr in Norditalien – hier im Süden ist es unmöglich, Super-plus-Qualität aufzutreiben. Die Tankstellen führen nur Diesel oder »Benzina verde«. Mit diesem grünlichen Saft muss Markus' Automotor-Abkömm-



Dicht überm Meer am Strand entlang: mit ULs legal und kein Problem, solange das Ufer Notlandeplätze bietet



flüge durchführen, während mir jeder Neuankömmling wissen möchte, wieviele Cavalli unter meiner Motorhaube stecken, woher wir kommen und wohin wir wollen.

Guiseppe, der Präsident des lokalen Fliegerclubs, lädt uns zu sich nach Hause ein. Überall an den Wänden hängen Bilder, hunderte weitere, auch Abbildungen von Skulpturen, zeigt er uns auf dem PC – alles seine Werke. Zum Abendessen wird original italienische Küche aufgetischt; todmüde krie-

chen wir im Fliegerheim in die Schlafsäcke.

Am nächsten Tag umrunden wir die spektakulär an einen Steilhang gebaute Stadt Tropea, die den Eindruck erweckt, jeden Moment ins Meer zu plumpsen. Möven gleich gleiten wir um die Steilküste des Capo Vaticano, ein zerklüfteter, ins Meer ragender Felsvorsprung mit paradiesischen Stränden. Wir überqueren die

Straße von Messina, und obwohl das Meer auf unserer Route nur 20 Kilometer breit ist, überkommt mich ein seltsames Gefühl: Wenn jetzt der Motor stehen bleibt ... Wie verhält sich der Hochdecker bei einer Wasserung? Würde ich noch einen Notruf absetzen können, und würde ihn jemand hören?

Wir sind gerade am südlichen Stadtrand von Messina, als Markus mich darauf hinweist, dass ich von einem Hubschrauber verfolgt werde. Ein



Gastfreundschaft auf Sizilien: Essen mit neu gewonnenen Freunden am Flugplatz Etna Volo

Blick nach links: Da ist er! Ein Carabinieri-Heli fliegt in meiner Höhe, etwa 50 Meter über dem Wasser, mit 200 Meter Abstand und gleicher Geschwindigkeit parallel zu mir. Nach etwa zehn Kilometern verschwindet er. Ob fliegen nach UL-Manier doch nicht in Ordnung ist?

Über Taormina, der schönsten Stadt Siziliens, bringe ich das griechisch-römische Amphitheater vor mein Kameraobjektiv. Doch ich kann den Anblick gar nicht richtig genießen ob der Dinge, die uns möglicherweise erwarten.

Und tatsächlich: Wir sind gerade auf unserem Zielflugplatz am Fuße des Etna gelandet, als uns der Flugbetriebsleiter darauf aufmerksam macht, dass die Carabinieri ein deutsches Flugzeug zu niedrig überm Strand im Delta-Luftraum beobachtet hätten. Gleichzeitig bedeutet er uns aber, dass dies keine Konsequenzen hätte; nächstes Mal sollten wir uns halt vorher melden. Mir fällt ein Stein vom Herzen – in Zukunft werden wir uns immer melden.

Was wir nicht wissen: Am Wochenende, morgen und übermorgen, findet hier in Etna Volo ein UL-Meeting mit Flugshow statt. Neben bestechend ausgeführtem Kunstflug



Schon von weitem gut erkennbar: In Termoli an der Adria steht ein ausrangierter Jet der italienischen Luftwaffe



Oben: Etna Volo liegt am Fuße des berühmten sizilianischen Vulkans. Rechts oben: Bruch der Fahrwerksaufhängung am Eurofox. Rechts unten: märchenhafte Landschaft zwischen Pisticci und Termoli

mit ULs, der in Italien erlaubt ist, lockern Fallschirmspringer das Programm auf. Mittlerweile sind wir hier als »i due tedeschi« (die zwei Deutschen) so bekannt, dass man uns bittet, einen Formationsflug vorzuführen. Unversehens werden wir von Zuschauern zu Akteuren. Wir lernen immer mehr Freunde kennen. Einer, Sergio, macht sogar einen Platz in seinem überfüllten Hangar frei, damit Markus seinen empfindlichen Vagabund unterstellen kann. Wir sind glücklich und können die Gastfreundschaft kaum fassen.

Vor der Heimreise müssen wir uns noch um unsere Flugzeuge kümmern – Markus auf angenehmere Weise als ich. Während er bei den hübschesten Damen nach farblosem Nagellack fragt, um die Regen-

löcher in seinem Holzpropeller zu versiegeln, brauche ich handfestere Hilfe: Bei meinem Eurofox ist die Aufhängung des rechten Fahrwerksbeins am Rumpf gerissen! Cicco, Major der italienischen Luftwaffe und am Flugplatz anscheinend Mädchen für alles, organisiert einen Karoserieschlosser, der das gebrochene Fahrwerksbein wieder anschweißt.

Meine Freude währt allerdings nur bis zur übernächsten Landung in Sibari – Fahrwerksbruch an derselben Stelle! Doch was ich dann erlebe, erinnert an einen Formel-1-Boxenstopp: Nach gerade mal 30 Minuten gebe ich schon wieder Vollgas und starte in den hellblauen Himmel über Süditalien! Das Improvisationstalent der Italiener ist grenzenlos.

Flugplatzführer Italien

Sehr empfehlenswert für Italien-Touren ist ein schlaues Buch, das unter anderem UL-Plätze mit den wesentlichen Daten enthält: Avioportolano, Volume I, Guida al volo turistico e sportivo; Herausgeber: Eil Systems, via F.lli Bandiera 76, 30175 Marghera Venezia, Telefon 0039/(0)41/93 55 49, Fax 0039/(0)41/92 24 94, E-Mail info@avioportolano.it, www.avioportolano.it

offenbar nur noch von ULs genutzt.

Die nächste Etappe bis Termoli an der Adria führt uns über eine märchenhafte Hügellandschaft, deren Schönheit ihresgleichen sucht. Aber die Region ist auch beängstigend – nirgendwo auf der gesamten Tour habe ich mich so einsam gefühlt. Ein ausrangierter Militärjet hilft, den Flugplatz zu erspähen. Gleich neben der Piste steht ein rot-weißer Leuchtturm, der schon unzählige Schiffe gesehen haben mag und nun als Tower dient.

Nach der besonders weichen Landung gleich ein Blick aufs Fahrwerk: Schon wieder hat die Aufhängung den Geist aufgegeben! Abermals ist die Hilfsbereitschaft unserer italienischen Fliegerkameraden unglaublich – allerdings wäre meine stoffbespannte Kiste beim Schweißen fast abgepackelt.

Am nächsten Morgen trennen sich unsere Wege: Markus will sich vor der Heimreise noch die Toscana anschauen, während ich über Österreich einen Abstecher zum Eurofox-



Fotos: M. Kienzer



Markus, der wegen des starken Seitenwinds und der nur 250 Meter langen Bahn mit seinem Taildragger nicht in Sibari landen wollte, erwartet mich bereits in Pisticci an der Ostküste Kalabriens. Dieser aufgelassene Militärplatz bei Matera ist 2000 Meter lang und wird

Hersteller Aeropro in die Slowakei einschiebe. Dass es 16 Uhr ist – an einem Samstag – als ich in Nitra eintreffe, um mein Fahrwerksproblem dauerhaft beseitigen zu lassen, spielt keine Rolle: Um 21.30 ist alles neu montiert. Klasse Arbeit, Jungs! Martin Kienzer