

Pizza – Pasta – Fliegespaß

Italien in 10 Tagen

„Hier in Neapel musst du unbedingt Pizza essen“ rät mir Paolo, gebürtiger Neapolitaner. Hier wird die beste Pizza Italiens gebacken. In der Tat, sie ist ein Genuss, am Heimatort des italienischen Grundnahrungsmittels verkostet. Aber bei nüchterner Betrachtung schmeckt sie nicht anders als bei unserem Italiener um die Ecke.



Paolo Marcolini zeigt roger-Redakteur Bernd Clemens seine italienische Heimat

Länger als beabsichtigt mussten wir auf den Genuss warten. Das Wetter in Berlin war zwar gut aber die Alpen waren dicht. So verschoben wir den



Zum Greifen nah: Gipfel und Gletscher. Der Flug durch die Alpentäler ist immer wieder ein ergreifendes Erlebnis

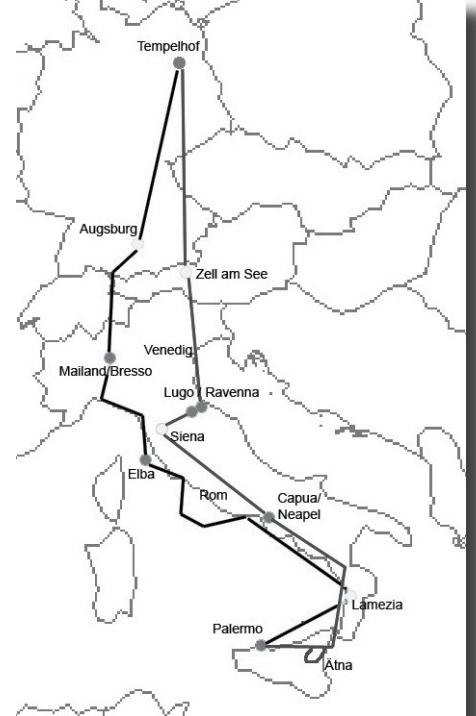
Start um eine knappe Woche. Jetzt waren zwar die Alpen frei aber in Berlin herrschten nur marginale Bedingungen. Ein Anruf auf dem Tower THF ergab: Start nach Sonder-VFR gerade so möglich.

Paolos DA40 TDI (Thielert-Diesel) stand vollgetankt und vollbepackt auf dem Tempelhofer Vorfeld. Also reingeklettert und los. Bei niedrigen Untergrenzen und vorbei an diversen Schauern wurde es im Süden der Republik immer besser obwohl uns kräftige Böen immer wieder aus der Flugbahn werfen wollten.

Über dem Bodensee war dann alles klar, Zürich Information betreute uns, und die Alpengipfel, zum Greifen nahe, zogen an uns vorbei. Die Luft war ruhig und wir konnten geruhsam steigend das breite Rheintal aufwärts fliegen. Bei Chur galt es, das richtige Tal nach Italien zu erwischen, bei exakter

terrestrischer Navigation jedoch kein ernsthaftes Problem. Nun geht es bald schon wieder abwärts bis zum Lago di Como, wo uns Milano Info schon in den Händen hat.

Unser Ziel heißt Mailand. Nein, nicht einer der großen Plätze Linate oder Malpensa, wir haben Milano Bresso gewählt. Ein kleinerer Platz mit 1000 m Asphalt und 600 m Gras ähnlich wie Tempelhof mitten im Häusermeer am Stadtrand von Mailand gelegen. Milano Arrivals begleitet uns bis zum Platz. Da nicht klar war ob am Platz englisch gesprochen wird, parlierte Paolo in seiner Muttersprache und ich räumte ihm das „Recht der ersten Landung“ in seiner Heimat ein. Paolos Familie, in Mailand ansässig, stand schon bereit und betreute uns mit Italienischer Gastfreundlichkeit.



In 26 Flugstunden von Tempelhof nach Tempelhof. Die Umkreisung des Ätna war gleichzeitig der südlichste Punkt der Reise



Anflug auf Milano Bresso. Fast wie Tempelhof liegt der der Platz der Allgemeinen Luftfahrt direkt inmitten des Häusermeers von Mailand

Am ersten Tag ging es nach Milano Bresso. Das nächste Ziel sollte Elba heißen. Mit gut zwei Stunden Flugzeit werden sich die Piloten nicht überarbeiten. Es ist ja auch ein Badetag angesagt.

Aufgrund der Wetterverhältnisse war ein kleiner Schlenker westwärts über Genua angesagt. Die locker-nette Controllerin führte uns direkt über ihren Platz und weiter an der Küste entlang. So gab es noch etwas sightseeing gratis.

Marina di Campo, so der offizielle Flugplatzname, ist leicht zu finden, die Landung hat jedoch ihre Tücken. Im Westen der Bahn steigt das Gelände kräftig an und der Anflug muss nahe an der Bergkante in niedriger Höhe über Grund geflogen werden. Sonst kommt man unwillkürlich zu hoch an. Auch wir gönnten uns eine Ehrenrunde. Die Einheimischen haben ihr optimiertes Anflug-

verfahren, wie wir beobachten konnten. Und wer sich lernresistent zeigt, bezahlt mit einem Schaden und sogar mit dem Leben. Eine am Folgetag anfliegende Maschine hatte es auch im dritten Anflug nicht geschafft: Totalschaden und drei Tote. Die Lokalpresse hatte ihr Thema.

Von alledem wussten wir noch nichts und konnten uns in Ruhe unseren Sonnenbrand holen. Das Wasser war im Mai schon ausreichend warm, und unsere Badehosen befanden sich im Dauereinsatz.

Der Ruhetag tat gut. Gut erholt konnten wir das nächste Ziel Palermo auf Sizilien in unseren Karten eintragen. Mit 5,5 Stunden war es einer der längsten Tagestrecken. Das Wetter war ordentlich, an der Küste lag eine leichte Staubewölkung. Es sollte ganz einfach nur die Küste in Richtung Süden



Die Norditalienische Hafenstadt Genua, Kulturhauptstadt 2004, ist nicht nur einen Überflug wert. Obwohl vielfach nur als Hafenstadt wahrgenommen, bietet die Stadt eine Unmenge an Kunstschätzen.

Für uns war es diesmal nur ein wetterbedingter kleiner Umweg.

entlang gehen. Aber auf dem Weg liegt Rom mit einer recht unübersichtlichen Luftraumstruktur. All unsere Vorbereitung war mit ein paar Worten des diensthabenden Controllers Makulatur. Rom hatte kräftigen Traffic und konnte keinen Sichtflieger in seinem Gebiet gebrauchen. Der junge Mann schickte uns in 1000 ft bis zu 15 NM auf's Thyrrenische Meer hinaus. Das Land war nicht mehr in Sicht und Wasser und Himmel verschmolzen im Dunst. Eine gute Übung, den künstlichen Horizont mal wieder aufmerksam zu beobachten.

Langsam wurden die Piloten sowie die Tanks des Flugzeugs durstig. Ein Tankstopp in Lamezia Terme, im Süden des Stiefels gelegen, konnte beide Bedürfnisse ausreichend befriedigen. Weiter ging es über die Straße von Messina nach Sizilien. Immer der Küste entlang in 5000 ft war die Navigation ein Kinderspiel. Nur aus irgend einem Grund



SS+30 war schon fast vorbei, als unsere DA40 TDI auf der 3100 m langen 25 von Palermo Punta Raisi aufsetzte

war es schon spät am Tage. Die Sonne näherte sich dem Horizont, die Schatten wurden ewig lang und



In Palermo gelten eigene Verkehrsregeln. Jeder kommt voran, keiner fühlt sich sonderlich gestört.

die Ortschaften unterhalb der Berge lagen schon im tiefen Schatten.

Palermo App fädelt uns in die Kette der anfliegenden Maschinen ein: „You are number 4“, klang es im Kopfhörer. Endlich waren wir „number 1“ und Raisi TWR gab uns die Landefreigabe einschließlich einer spät-abendlichen Festbeleuchtung. Der Follow-Me wartete schon und brachte uns in den abgelegendsten Teil des Vorfelds.

Mit dem Bus in die Stadt, im Hotel eingekcheckt, konnte die Kür beginnen. Auch die Italiener können ein ordentliches Bier brauen. Zum Durstlöschen schmeckt es auch in Palermo!

Es steht der Abflug von Palermo an. Das geht aber nicht so einfach. Da muss erst die Lande- und Abstellgebühr bezahlt werden. Für die zuständigen Mitarbeiter eine logistische Herausforderung. Eine halbe Stunde sollte dafür schon einkalkuliert werden. Die Zahl der Beschäftigten am Computer wuchs im Fünf-Minuten-Abstand, bis sich auch noch der Chef einmischte, der jedoch erwartungsgemäß wenig zur Lösung der Aufgabe beitragen konnte. Endlich – auch Poalos Sprachkenntnisse konnten den Vorgang nicht beschleunigen – konnten 69 € Lande- und andere diverse Gebühren bezahlt werden.

Da unser Flieger in der entferntesten Ecke des Vorfeldes abgestellt war, bekamen wir wenigstens einen Transferservice. Jetzt musste nur noch die zweite Herausforderung gemeistert werden: das Tanken. Der Tankwagen war bestellt, unser Standplatz lag fast neben dem Tanklager. Wir sehen den Tankwagen rechts an uns vorbei fahren, mal links von uns, dann hielt er mal direkt auf uns zu, mal bog er haarschaft vor uns ab. Nie traf er unser Flugzeug!

Die Wolken stauten sich direkt auf der Landeseite des Flugfeldes. Mit dem Schätzen ist das ja so eine Sache, aber 200 ft wird die Untergrenze schon gehabt haben. Auf der Meeresseite sah es deutlich günstiger aus. Die startenden Linienmaschinen verschwanden erst in etwa 2000 ft im milchigen Grau. Direkt an der Küstenlinie, wo wir entlang fliegen wollten, sah es gerade so brauchbar aus.

Es war an der Zeit, mal wieder nach dem Tankwagen zu fragen, der hat ja nicht so sehr mit den Wolken zu kämpfen. „Nein nein, nicht vergessen, ist schon unterwegs“ tönt es mit italienischer Zuversichtlichkeit aus den Handy. Schon nach einem weiteren kurzweiligen Stündchen auf Palermos Vorfeld, in dem wir unserer Flugvorbereitung zum Ätna und nach Neapel noch heftig vertiefen konnten, lief der Sprit in die Tanks.

„Cleared for takoff“ und ein Abflug in 1000 ft in einer weiten Kurve über dem Meer ließen die Wartezeit vergessen. Das Höhenprofil unseres Küstenflugs lag zwischen 1500 und 500 ft entlang der sizilianischen Nordküste. Manchem niedrigen Wolkenfetzen musste ausgewichen werden bis endlich alles wieder CAVOK war und der Ätna in voller Schönheit vor der Nase auftauchte.

Die Spuren früherer Ausbrüche sind noch deutlich zu erkennen. Am Fuß Asche- und Lavaablagerungen, teils wieder begrünt, im oberen Teil schneebedeckte

Das Fliegen in Italien ist in den letzten Jahren einfacher geworden. Nicht, dass es früher schwierig war, aber es war vielfach etwas aufwändig.

Die Controller sprechen durchweg ein ordentliches Englisch, aber die Verfahren sind nicht immer so ganz professionell. Es ist inzwischen auch möglich nach VFR in größeren Höhen zu fliegen und nicht immer in 1000 ft rumzustochern. Auch der früher obligatorische Flugplan – auch für Inlandsflüge – ist nicht mehr erforderlich. Die Controller haben sich daran anscheinend noch nicht gewöhnt und fragen immer wieder nach dem Flugplan. Aber – wie gesagt – es geht auch ohne.



Das Wetter in Palermo ist grenzwertig. Dichte Staubewölkung an den Bergen, auf der Meeresseite jedoch fliegbare Bedingungen.



Der Ätna züngelt bereits lebhaft. Aus Sicherheitsgründen war ein Überflug nicht möglich

Hänge und ganz oben züngelt der weiße Dampf empor.

Aus Sicherheitsgründen war ein Überflug leider nicht möglich, die Umrundung jedoch nicht weniger ergreifend.

Auf der Ostseite der Insel kommt die Straße von Messina in Sicht. Flughafen und Stadt bleiben

links von uns und wir können wieder problemlos der Festlandsküste nordwärts folgen. Nach ----- Stunden Flugzeit tauchen die Ruinen der antiken Siedlung Paestum unter uns auf. Eine Runde in niedriger Höhe für ein paar Fotos war es uns wert,

Unser Tagesziel sollte Capua sein, ein kleiner Grasplatz bei Neapel. 700 m Gras mit einer eigenen Frequenz. Unmittelbar daneben hat die UL-Firma Tecnam eine Fertigungsstätte, bei der wir einen Besichtigungstermin haben.

Wir sind im Anflug auf Capua, Napoli App geleitet uns bis in die Nähe des Platzes. „Report Capua in sight“ weist uns der Controller an. Die Wiese da unten könnte es sein, Wir melden uns ab und rasten die Platzfrequenz. Paolo ist am Funk und versucht in seiner Landessprache Kontakt aufzunehmen. Ohne Antwort landen wir nach eigenem Ermessen.

Der Platz wirkt im ersten Moment wie verwaist. Doch ein paar Leute des ansässigen Fliegerclubs beleben die Baracken. Das verschafft uns wenigstens einen preiswerten Transfer (vulgo: umsonst) zu unserem Quartier in Neapel.

Am nächsten Tag waren wir zu Besichtigung der Firma Tecnam geladen. In diesem Werk werden die ULs zusammengebaut, geprüft und eingeflogen. Das Herz eines

UL-Piloten muss hier höher schlagen. Etwa 50 Fluggeräte in unterschiedlichen Montagezuständen sind zu sehen und werden dann in alle Welt ausgeliefert. Wir sehen das Innenleben von Hoch- und Tiefdeckern, den Einbau der Motoren, die Verkabelung und die Vernietung. Wir fragen – die Herren antworten geduldig. Wir sehen den Einbau des

Der kleine Unterschied

Für den Flugfunk gelten festgelegte Sprechgruppen und Verfahren, egal in welcher Sprache: Anfrage – Antwort – Bestätigung. Ende.

„Paolo, warum dauern deine Funksprüche in Landessprache immer so lange, was erzählt ihr euch da bloß alles?“

„Ihr Deutschen seid immer so kurz und sachlich. Bei uns in Italien gehört das Gespräch zu unserer Kultur. Man muss doch eine Anfrage ausführlich stellen. Und wenn die Antwort kommt, muss man noch mal nachfragen wie das gemeint ist und ob es vielleicht noch Alternativen gibt. Und freundlich verabschieden muss man sich natürlich auch noch.“

Alles kein Problem, wenn auf der Frequenz genügend Zeit ist. Und ich versteh' nur Bahnhof!



Montagehalle mit angeschlossener Landebahn: Am Flugplatz Capua hat die Fa. Tecnam ihren Sitz. Hier werden ULs montiert und in alle Welt geliefert

Sicherheitsfallschirms, der nur an den für Deutschland bestimmten Maschinen zu sehen ist.

Und ist dann ein „Luftsportgerät“ fertig gestellt, wird es gleich auf dem an das Firmengelände angrenzenden Flugfeld eingeflogen.

Unser Zeitplan ist eng und wir müssen weiter. Tankstopp in Siena. Leider reicht die Zeit für eine Stadtbesichtigung nicht, denn unser Ziel ist die historische Stadt Ravenna, die Hauptstadt der Mosaiken. Die Flugunterlagen sagen 48 Std. PPR. Die Zeit war bereits verstrichen ohne dass wir einen Kontakt herstellen konnten. Ein paar Flugminuten



Für einen Überflug reicht unsere Zeit noch: Die Piazza di Populi von Siena, der zentrale Platz der historischen Stadt

entfernt liegt der kleine Platz Lugo di Romagna, ohne Beschränkungen. Der sollte es dann erst einmal sein. Hier wollen wir Erkundigungen über Ravenna einholen. Wie wir erfahren, hängt das nur mit der Feuerwehr zusammen und wird nicht so

Verkehrsflughafen Tessera auf dem Festland.

Wir bereiten uns schon mental auf die Alpenüberquerung vor. Das Wetter zeigt sich von seiner besten Seite, es sind keine Probleme zu erwarten.

Ein ausgesprochen fliegerfreundlicher Platz und außerdem ganz angenehm: nach Deutschland ist kein Flugplan erforderlich.

Der Abflug ist dann noch eine kleine Delikatesse. Die Bahn mit 660 Metern nicht allzu lang in fast 2500 ft Höhe bei 28 °C musste mit unseren 135 Diesel-PS fast voll ausgeschöpft werden. In einer flachen Kurve geht es über den Zeller See durch die nördlichen Alpentäler. Über dem Chiemsee ist es vorbei mit den Bergen und der Rest ist nur noch Zeit abfliegen.

Nach 26 Stunden hören wir die vertraute Stimme von Bruce Christie, Tempelhof Tower.

bc



Früher Traum eines jeden jungen Paares, heute immer noch fantastische Kulisse: Die Lagunenstadt Venedig.

Links die Lagune rechts der Canale Grande

ernst genommen. Es herrscht reger Flugbetrieb – auch ohne Feuerwehr.

Die Stadt bietet unzählige Sehenswürdigkeiten, die teils zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören. Entspannung ist angesagt, ein Espresso an einem der vielen belebten und trotzdem gemüt-

Es ist der letzte Tag, wir brauchen noch einen Tankstopp. Zell am See in Österreich bietet sich an. Über dem Gardersee beginnen wir unseren Steigflug, passieren Bozen entlang dem Etschtal. Gleich hinter dem Brennerpass müssen wir rechts abbiegen, das Zillertal finden und in Zell landen.