

Der Himmel auf Erden

Ende April unternahmen 15 Teams in UL-Flugzeugen gemeinsam eine sechstägige Reise von Zell am See bis nach Sizilien. „Eine ultraleichter Aus-Flug zu Italiens friedlich brodelndem Vulkan“, so das Motto. Aber dieses Abenteuer ging bei Weitem über das fliegerische Erlebnis hinaus. Die Crews lernten in diesen Tagen die schönste Seite Italiens kennen. Dieser Reisebericht soll Euch - lieben Fliegerfreunden- ein Flugerlebnis der etwas anderen Art vermitteln. Abseits von kontrollierten Lufträumen, Beschränkungen und Bürokratie kann man die ureigenste Form des Fliegens erleben, die man sich als Pilot nur vorstellen kann.



Das Abenteuer

„Sag mal, was machst Du denn zwischen 27.4. und 1.5. 2005?“. Diese scheinbar unbedeutende Frage stellte mir ein Fliegerkollege eines Abends nach einem stressreichen Arbeitstag. Es war Mitte April. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch überhaupt keine Ahnung, was für ein Abenteuer sich dahinter verbarg. Auf die Frage, was denn geplant sei, bekam ich als Antwort: „Eine Flugreise nach Sizilien“. Nach einer Sekunde des Nachdenkens machte sich noch im gleichen Moment Begeisterung in mir breit. Eine Woche später sollten wir schon in der Luft sein...

Am Wochenende vor dem eigentlichen Abflugstermin saß ich mit meinem Kollegen Alexander zusammen. Die Flugplanung aller Tagesetappen bis nach Sizilien und wieder retour war von ihm bereits zur Gänze erledigt worden – nach unserer Rückkehr werden wir die Strecke von ca. 3400km zurückgelegt haben, sofern uns das Wetter gnädig war. Besonders erstaunt hat mich die Tatsache, dass wir bei dieser Reise nicht allein sein sollten: Für dieses Abenteuer hatte sich die unglaubliche Anzahl von 20 (!) UL-Flugzeugen angemeldet.

Ein gutes Stichwort: UL-Flugzeug. Ich selbst komme aus der Ecke der klassischen Flugzeuge à la Piper oder Cessna, bin es gewohnt Flugpläne aufzugeben und kenne das enge Toleranzband eines kontrollierten Fluges. I

ch persönlich gehe davon aus, dass 85% aller Piloten UL-Flugzeuge einfach nur unter dem Sammelbegriff „Fetzenflieger“ kennen und sich (traurigerweise) auch genau das darunter vorstellen. Ich will hier nicht das allgemeine Weltbild zerstören, aber in Wirklichkeit sieht ein zeitgemäßes UL-Flugzeug „ein wenig“ anders aus. Einrichtungen wie Constant-Speed-Prop, Einziehfahrwerk und Autopilot gehören längst zum Standard gut ausgerüsteter ULs.

Mit einem Leergewicht von nur 250kg und einem 100PS Rotax Triebwerk kann man sich nur zu leicht vorstellen, welche Flugleistungen hier zu erwarten sind. Steigraten jenseits der 1000ft/min und Reisegeschwindigkeiten von 120kts (und mehr) sind völlig normal.

Zusätzlich müssen ULs laut Gesetz ein Rettungssystem mitführen. Üblicherweise ist dies ein Fallschirm, der nach Auslösung mittels eines pyrotechnischen Treibsatzes aus dem Flugzeug herausgeschossen wird und die Insassen - mitsamt Fluggerät - im Notfall wieder sicher zu Boden bringt. Ein toller Sicherheitsaspekt meiner Meinung nach...

Die Anreise

Das „offizielle“ Briefing zu diesem Event war für den Dienstagabend, 26.4.2005, geplant. Für uns bedeutete dies am späten Nachmittag den Flug von Graz nach Zell am See. Und bereits hier drohte schon das vorzeitige Aus für ein vielversprechendes Abenteuer, denn mehrmalige, über den Tag verteilte Telefonate mit dem Meteorologen ließen nichts Gutes erhoffen: Scattered in 100ft und 1500ft AGL, dazu noch eine ordentliche Portion Regen und eine Menge Wind. Letztendlich gab er uns dann am Abend gegen 17:30 dann doch noch das o.k. für den Flug, und kurz danach brachen wir nach Zell auf. Das Wetter unterwegs ließ sehr gut erahnen, wie es Stunden zuvor noch dort ausgesehen haben muss...



Wir kamen jedenfalls pünktlich in Zell an, und ein wenig später begann im Flugplatzrestaurant dann auch schon die Vorstellung der Teams und die Beschreibung der Tour.

Fliegen in Italien kann sehr mühsam sein. Jeder, der sich schon einmal mit dem Gedanken gespielt hat, nach Italien zu fliegen, oder es schon getan hat, weiß um die zahlreichen Lufträume, Flugverbotszonen usw. Mit einem UL sieht die Situation jedoch völlig anders aus, denn dieses Fluggerät wird – so seltsam es auch klingt – nicht als Flugzeug, sondern als Luftsportgerät eingestuft. Und ebenso muss man sich auch verhalten, will man nicht Gefahr laufen, von einer Staffel Militärhubschrauber zum nächsten Flughafen eskortiert zu werden. Es gibt genau drei Regeln, die einen Piloten vor diesem Szenario bewahren:

1. Transponder Off. Nach Überqueren der Grenze den Transponder unbedingt ausschalten, sonst läuft man Gefahr, auf irgendeinem Radarschirm aufzutauchen.
2. Nicht funken, außer mit Kollegen auf 123.45 oder 130.00
3. Maximalhöhe über Grund 500ft, aber keine dichteren Siedlungen überfliegen. Selbst D-Airspace darf mit den ULs ohne Flugplan durchflogen werden; aber eben nur maximal 500ft über Grund. Zu meiden gilt es lediglich die Lufträume in direkter Flughafennähe.

Diese Regeln bedeuten nun: Über der Grenze den Transponder ausschalten, auf keinen Fall mit irgendeiner Flugüberwachungsstelle Kontakt aufnehmen und ausschließlich tief fliegen, und Flugpläne gibt es sowieso nicht.

Zu guter Letzt waren es dann tatsächlich 15 Teams, die im Lauf des Abends in Zell eintrafen sich der Herausforderung stellen wollten. Die Palette der Flugzeuge war ebenfalls bunt gemischt. Die obere Leistungskategorie wurde von den Flugzeugtypen Fascination, Dynamic und Pioneer 300 definiert, die untere von C42 und Remos.

Tag 1: Der Aufbruch

Mittwoch, 27.4.2005, 8:30 Lokalzeit. Zu unserer großen Überraschung –und auch entgegen unserer Erwartungen– zeigte sich uns das Wetter von seiner besten Seite: tiefblauer Himmel, unendliche Sicht und farbenprächtiges Licht. Somit stand unserem Vorhaben zumindest im Augenblick nichts dazwischen. Nach einem ausgedehnten Briefing, in der wir die Tagesetappe genau unter die Lupe nahmen, machten wir uns auf den Weg in Richtung Flugzeug und bereiteten alles vor. Hannes Walcher - seines Zeichens Flugplatzbetriebsleiter in Zell am See - holte für uns noch einmal beim Meteorologen in Salzburg die aktuellen Wetterinformationen ein. Letztendlich sprach dann auch nichts mehr gegen den Aufbruch in den Süden. Ein großes Dankeschön an dieser Stelle auch an den Wetterdienst, der uns über alle Tage hinweg mit den aktuellsten Wetterinformationen versorgt hat.



Der Morgen in Zell am See

Das größte Problem der gesamten Tour war ohnehin die Alpenüberquerung, denn einmal in Italien, wurde uns strahlender Sonnenschein für die gesamte Woche prophezeit. Ein Hochdruckkeil sollte uns außerdem auch wieder die sichere Rückkehr nach Österreich ermöglichen. Fliegerherz, was willst Du mehr... Nachdem zu guter Letzt alle Unklarheiten beseitigt waren, brachen die Teams um kurz nach 9:30 der Reihe nach von Zell am See auf, und somit hatte das Abenteuer offiziell begonnen.



Ein Teil der Flotte

Tag 1, 27.4.2005, Zell am See – Condor, Distanz: 650km

Nach dem Start in Zell flogen wir durch das Tal der Zeller Fusche und stiegen auf rund 10500ft. Schon alleine der Aufstieg in diese Höhe entlang des Tals ist ein Erlebnis für sich alleine. Jene Piloten, die schon einmal den Großglockner überquert haben, können sich sicherlich den Anblick vorstellen, der sich einem bietet, wenn man bei strahlendem Wetter die Gletscher unter sich liegen lässt.

Nach der Überquerung des Hochtors flogen wir in Richtung Bozen, und die Staatsgrenze Italiens rückte immer näher. Ständig musste ich an die drei goldenen Regeln denken, an die wir uns strikt halten sollten; zumindest dann, wenn wir keine Probleme bekommen wollten. Kurz vor dem Grenzübertritt schalteten wir den Transponder aus und wechselten auf 123.45. Und bereits zu diesem Zeitpunkt kam dann auch schon die erste Erkenntnis: 500ft sind eigentlich ganz schön nieder...



Der Großglockner

In dieser Höhe folgten wir nun mit dem Talverlauf an Bozen vorbei bis zur südlichen Spitze des Gardasees, wo wir auch unseren ersten Stopp zum Tanken und Mittagessen eingeplant hatten. Nach knapp zwei Stunden Flugzeit erreichten wir die GPS-Koordinaten des ersten Flugplatzes, und die Suche begann. Ich persönlich hatte keine UL Erfahrung, und deshalb wusste ich nur soviel, dass wir nach einer Wiese Ausschau halten sollten. Aber da waren NUR Wiesen...

Ohne GPS hat man überhaupt keine realistische Chance, derartige Flugplätze zu finden, denn mehr als eine Wiese war das wirklich nicht. Als nicht Ortskundiger und UL-unerfahrener stellte ich die aus meiner Sicht durchaus berechtigte Frage: „Hier gehen wir runter?“ Wahrscheinlich hat meine Stimme auch etwas gezittert, war ich doch etwas verunsichert, was den Landeplatz betraf, denn eine schlecht gemähte und ungewalzte Wiese mit einer geschätzten Länge von 400m, lassen einen Piper & Co. gewohnten Piloten die bereits getroffene Landeentscheidung mit Sicherheit noch einmal überdenken. Aber gut, mein Kollege ist ja schon seit Jahren UL-Flieger, deshalb wird er schon wissen, was er tut...



Die Piste Country House

Ein Blick auf den Windsack hat uns verraten, welche „Pistenrichtung“ wir wohl nehmen werden. Also gut, Klappen und Fahrwerk raus, und kurz darauf waren wir im Final. Und natürlich gab es hohe Bäume im Endanflug. Die gibt es immer. Oder Stromleitungen. Besonders selektive Plätze haben dann erfahrungsgemäß eine recht pikante Mischung aus beiden Zutaten...

Die Piste selbst war erwartungsgemäß holprig. Ich persönlich hätte nie gedacht, dass Einziehfahrwerke dazu in der Lage sind, derartige Belastungen auf Dauer einfach wegstecken zu können.

Der Flugplatz selbst trägt die Bezeichnung Eroma Country House, welche aufgrund der riesigen Villa, die sich neben uns auftat, durchaus gerechtfertigt war. Die Begrüßung durch den Gutsherrn, der eine nicht zu leugnende Ähnlichkeit mit George Clooney aufwies -wenngleich etwas beliebter-, ließ auch nicht lange auf sich warten.

Nicht nur der kurzgemähte, äußerst gepflegte Rasen mit Wegen aus weißem Kies und der wunderschöne Swimmingpool neben der Villa auf einer leichten Anhöhe verschlug uns den Atem, sondern auch das Innenleben der Villa selbst hat einiges zu unserer Verwunderung beigetragen.

„George“ hat uns verraten, dass er eigentlich geschlossen hat, aber die bevorstehende Ankunft von weiteren 10 Flugzeugen freute ihn dann doch so sehr, dass er sogleich seine Belegschaft zusammentrommelte und mit einem Festmahl aufwartete, dass all unsere Erwartungen bei Weitem in den Schatten stellte. Schnell war der Stress des Fliegens vergessen und eine erste Welle des Urlaubsgefühls überrollte uns. Letztendlich blieb nur noch die Frage nach Kraftstoff. Angeblich sollte es hier doch eine Tankmöglichkeit geben. Von dieser war aber weit und breit nichts zu sehen...



Zum Glück hatten wir Manfred. Er war der einzige von uns, der sich mit Italienern vernünftig unterhalten konnte. Ich glaube, dass wir ohne ihn auf der gesamten Reise praktisch verloren gewesen wären...

Nach einem kurzen Gespräch mit dem Gutsherrn entschwand dieser und kehrte Minuten später mit seinem Privatauto zurück. „George“ pendelte nun mit uns mehrmals mit insgesamt 6 leeren 30l Kanistern im Kofferraum zwischen dem Flugplatz und der lokalen Tankstelle und ermöglichte uns so den Weiterflug zu unserem Tagesetappenziel Condor. Für dieses Service hat er übrigens keinen Cent angenommen. Das ist eben Italien...

Country House: Ein unscheinbarer Flugplatz mit einem unvorstellbaren Flair und natürlich auch mit Übernachtungsmöglichkeit; ich hoffe jedenfalls, dass ich es mich wieder einmal dorthin verschlägt...

Das „Schlimmste“ hatten wir jedenfalls hinter uns: die Alpenüberquerung und den ersten Leg, der Aufschluss darüber gab, was wir alle zu erwarten hatten.



Zur allgemeinen Erleichterung ist alles reibungslos abgelaufen und auch die weniger erfahrenen Piloten haben es problemlos zum ersten Stopp geschafft.

Der zweite Leg des Tages führte uns von Country House vorbei an Parma nach Condor, einem Flugplatz nahe San Vincenzo. Nach gut einer halben Stunde erblickten wir zum ersten Mal auf der Höhe von Massa das Meer. Wir ließen die Ausläufer des Apennin links von uns liegen und erhaschten kurz darauf einen wunderbaren Blick auf die Abbaustätten des Carrara Marmors, der ja bekannter weise in die entlegensten Regionen der Erde exportiert wird. Schon Michelangelo hat aus diesem Stein seine Skulpturen gehauen.



Die zweite Hälfte des Legs flogen wir dem Strand entlang. Und spätestens jetzt versteht man die Piloten, die vom Fliegen in Italien schwärmen. Diejenigen, die es schon einmal erlebt haben, kennen das Gefühl, in 100ft. Höhe dem Strand entlang zu fliegen. Die, die es nicht kennen, können es sich vielleicht vorstellen, aber letztendlich muss man es selbst erlebt haben...



Nach rund 1 ½ Stunden Flugzeit entlang der Küste, erreichten wir unser Tagesetappenziel Condor, welches wir zu unserer eigenen Überraschung auch sogleich fanden. Der lokale „Flugplatzbetriebsleiter“ gab uns mit einem Handfunkgerät sogar Landeinformationen, wenngleich für uns sprachlich völlig unverständlich. Im weiteren Verlauf der Tour wurde es dann zur Selbstverständlichkeit, dass Crews, die früher am Platz eintrafen, den nachfolgenden mit Landeinformationen zur Seite standen. Dies hat sich in mehr als nur einem Fall als sehr hilfreich erwiesen.

Eine Stunde nach unserem Eintreffen waren wir auch wieder vollzählig, und auch hier kam man uns in Bezug auf Kraftstoff mit derselben Freundlichkeit entgegen, wie wir es an diesem Tag schon einmal erlebt hatten; der gute Mann fuhr unentgeltlich drei mal mit mehreren Kanistern zur örtlichen Tankstelle und retour. Scheinbar kennt die italienische Gastfreundschaft keine Grenzen...



Untergebracht waren wir in einer nahe dem Flugplatz gelegenen Ferienhauseanlage, wo wir dank unserer italienischen „Flugplatzbetriebsleiter“ sogar eine 20% Ermäßigung auf die Nächtigung bekommen haben. Manfred und Heinz

beschlossen, diese Nacht aus Sicherheitsgründen vorort bei den Flugzeugen im Zelt zu verbringen, denn diese Flugplätze besitzen keinerlei Einzäunungen oder Absperrungen anderer Art und sind deshalb auch für jedermann zugänglich.

Auf dem Fußmarsch zum Restaurant bot sich uns ein weiterer wunderbarer Anblick: 15 Flugzeuge glänzten in der Abendsonne und erinnerten uns an den wunderbaren Tag, den wir mit einem gutem Abendessen, Wein und geselligem Beisammensein ausklingen ließen.



Abendstimmung in Condor

Tag 2: 28.4.2005, Condor – Altavilla, Distanz: 550 km

Nach einem ausgiebigen Frühstück machten wir uns dann auch sogleich wieder auf in Richtung Flugplatz wo uns Manfred und Heinz bereits erwarteten. Um 9:30 hielten wir unser allmorgendliches Briefing ab und besprachen die geplante Tagesetappe die uns von Condor bis nach Altavilla, einem kleinen Ort 40km südöstlich von Salerno, führen sollte. Alex und ich entschieden uns für die Route durch die Toskana und zu einer Zwischenlandung zwecks Mittagessen in Nino de Filippo, nahe der Stadt Benevento.



Ortschaft in der Toskana

Kurz nach 10:00 hoben wir ab und folgten unserer geplanten Strecke anhand von GPS und Kartenmaterial. Ich bin mir sicher, dass viele von Euch die Toskana mit ihren landschaftlichen Merkmalen bereits kennen und auch schätzen. Diese wunderbare Gegend im späten Frühling bei prachtvollem Wetter zu überfliegen, ist wiederum ein Erlebnis, welches alleine diese Reise schon gerechtfertigt hätte. Nachdem wir Rom und Neapel passiert hatten, erreichten wir nach rund 2 Stunden Flugzeit die



GPS-Koordinaten von Filippo, und die mittlerweile schon fast zur Routine gewordene Suche nach dem Flugplatz begann erneut. In so einer Situation kommt erschwerend hinzu, dass man oft nicht weiß, wonach man eigentlich sucht. In Falle von Filippo war es ein Betonstreifen, der nach 200m praktisch nahtlos in gemähte Wiese überging,

wobei der Betonteil noch dazu eine deutliche Steigung aufwies. Kein „normaler“ Pilot würde versuchen dort zu landen, sofern selbiger die Anlage überhaupt als Landemöglichkeit erkennen würde. Wir taten es dennoch, und auch 6 weitere Flugzeuge fanden sich nach und nach dort ein. Der Anflug und die Landung gestalteten sich jedoch völlig problemlos, und aufgrund der ansteigenden Piste kamen wir schon bereits im Betonteil des Platzes zum Stehen.

Am Boden trafen wir dann zufällig drei Fliegerkollegen aus Wiener Neustadt, die in Italien mit zwei C-42 auf Flugurlaub waren. Wir erzählten ihnen von unserem Vorhaben, und die Idee nach Sizilien zu fliegen hat sie daraufhin so sehr begeistert, dass sie sich kurzerhand dazu entschlossen haben, uns auf der weiteren Reise zu begleiten. So, nun waren wir also 17 Flugzeuge, meiner Meinung nach eine ganz beachtliche Anzahl von Gleichgesinnten...



In einem nahegelegenen Wirtshaus kehrten wir zum Mittagessen ein, und nach einem Blick in einen Spiegel wurde mir auch schlagartig bewusst, warum Segelflieger auf ihren ausgedehnten Flügeln eigentlich immer diese seltsamen weißen Kappen tragen...

Liebe Fliegerfreunde, an dieser Stelle ein wertvoller Tipp: Unternehmt solche Aktionen niemals ohne Euch zuvor mit Sunblocker sorgfältig eingecremt zu haben. Die Sonne knallt Euch im Cockpit praktisch „ungebremst“ ins Gesicht und in Kombination mit einer angenehmen justierten Lüftung merkt man eigentlich gar nichts. Ihr könnt Euch wahrscheinlich gut vorstellen, welche Farbe mein Gesicht hatte...

Nach gut zwei Stunden Aufenthalt in Filippo nahmen wir (ich war ab nun mit Baseballkappe und Sunblocker ausgerüstet) dann den zweiten Leg der Tagesetappe in Angriff. Aufgrund der hohen Temperaturen war es erwartungsgemäß thermisch, und auch die Sicht begann sich ein wenig zu verschlechtern. Nach ca. 40 min Flugzeit erreichten wir die Gegend um Altavilla und die Suche nach der Landemöglichkeit begann wieder aufs Neue. Diesmal hatten wir nicht das Glück, den Platz sofort zu finden und es dauerte eine ganze Weile (und Vollkreise), bis wir das Flugfeld endlich entdeckten. Üblicherweise kann man sich, sofern man nicht der erste an einem neuen Platz ist, sehr gut an den bereits gelandeten Flugzeugen orientieren. Im Fall von Altavilla war dies aber leider nicht so einfach, denn relativ hohe Baumgruppen grenzten den Flugplatz ein, was ein Finden der Piste etwas schwierig machte. Wie bereits schon ein paar Absätze zuvor erwähnt: Die Symbiose zwischen Flugplätzen und Bäumen ist scheinbar wirklich ein unbeugbares Gesetz, welches uns in Altavilla wieder einmal vor Augen geführt worden ist. Hohe Bäume im und sogar nur drei Meter neben dem Final...

Aufgrund der letzten Tage und Erlebnisse waren wir es eigentlich schon fast gewohnt, von irgendjemandem am Platz in Empfang genommen zu werden, aber was uns in Altavilla erwartete, hat uns sprichwörtlich den Atem verschlagen. Nicht

nur ein vollständiges Team von Sanitätern war vor Ort, sondern auch eine Art Feuerwehr und ca. 10 weitere Personen, die sofort nach unserer Ankunft begannen, Wasser an uns zu verteilen. Auch wurden zur Feier ein paar Flaschen Rotwein geöffnet und an uns ausgeteilt. Und auch diesmal wurden wir von der Gemeinde eingeladen. Also wenn das keine Gastfreundschaft ist, weiß ich nicht mehr weiter...



Sonnenuntergang in Altavilla

Ein wenig später traf dann noch die Leiterin der lokalen Reisegesellschaft am Flugplatz ein und teilte uns mit, dass uns in Kürze ein 40-sitziger Reisebus abholen würde, um uns zum Sightseeing in das Bergdorf Altavilla zu bringen. So geschah es dann auch und zum Abschluss des Tages bekamen wir noch die Möglichkeit, das Bergdorf zu besichtigen, welches als eine der wenigen Ortschaften gilt, die von den Amerikanern während des zweiten Weltkrieges aufgrund der Schönheit nicht zerschossen wurde.



Die Unterkunft

Nach diesem kurzen Aufenthalt in Altavilla wurden wir mit dem hiesigen Schulbus, gefahren vom Vizebürgermeister höchstpersönlich, in unsere Unterkünfte gebracht. Diese waren wunderschön restaurierte, privat geführte Landhäuser.

Alles im Detail zu beschreiben würde den Rahmen dieses Artikels bei Weitem sprengen, jedoch stellte dieser Abend den kulinarischen Höhepunkt der gesamten Reise dar. Der Gutsherr



Die Unterkunft

servierte uns zwei Stunden lang Köstlichkeiten aus der Region gepaart mit herrlichen Weinen. Aber auch so ein schöner Abend geht irgendwann zu Ende...

Tag 3: 29.4.2005, Altavilla – Etna Volo, Distanz: 352km

Am Morgen fand der vergangene Abend im Frühstück eine würdige Fortsetzung, und gegen 10:00 wurden wir auch schon wieder vom Schulbus abgeholt und zu unseren Flugzeugen gebracht. Dieser Tag begann schon fast kitschig, wartete doch diesmal der Bürgermeister höchstpersönlich auf uns, schüttelte jedem von uns die Hand und bedankte sich für unser Kommen.

Zum Abschluss hat er an uns eine Bitte gerichtet, die ein breites Grinsen auf unsere Gesichter zauberte: Er fragte doch tatsächlich, ob es für uns möglich wäre, möglichst tief über sein Dorf zu fliegen. Tja, was soll man dazu sagen, außer JA natürlich. Ich jedenfalls kann mich nicht erinnern, jemals so eine Bitte gehört zu haben. Dieses Anliegen konnten wir ihm natürlich auf keinen Fall abschlagen...

Nach dem Start flogen wir also direkt auf Altavilla zu und drehten eine Ehrenrunde um den Ort in geringer Höhe und schwenkten daraufhin in Richtung unseres eigentlichen Zieles: Etna Volo, einem kleinen Flugplatz am Fuße des Vulkans Etna.

Die Route führte uns von Altavilla entlang der Küste über Calabrien nach Sizilien. Einen Großteil des Legs flogen wir dem Strand entlang, einzelne Teilbereiche führten uns aber auch über das offene Meer, was natürlich auch einen eigenen Reiz ausübt. Eines wurde uns jedoch sofort klar: das Tourismus zerfressene Oberitalien hat mit Süditalien praktisch nichts gemeinsam. Wunderschöne Strände ohne Hotelketten, ja nicht einmal Häuser erwarten dort den Urlauber.



Nachdem wir den kleinen Flugplatz Ali Calabria auf ausdrücklichen Wunsch des Inhabers überflogen hatten, erblickten wir nur Minuten später im Dunst der Ferne zum ersten Mal den Vulkan Etna. Über Reggio di Calabria überquerten wir die Strasse von Messina und folgten der sizilianischen Küste. Der letzte Fixpunkt auf unserer Route war der sehr bekannte Ort Taormina mit seinen drei wunderschönen Buchten. Ich glaube, nach dieser Reise haben wir alle verstanden, warum es viele Urlauber dorthin zieht...



Kurze Zeit später, 2 ¾ Stunden nach dem Abflug in Altavilla, erblickten wir auch schon den Flugplatz, und scheinbar waren wir diesmal sogar die ersten. Der Flugplatzbetriebsleiter erwartete uns schon am Funk, nur war dieser - so gut er es wahrscheinlich auch meinte - leider nicht einmal auf Englisch zu verstehen. Der Platz selbst liegt auf einem kleinen Plateau parallel zum Strand, und wird durch eine Baumkette begrenzt. Bei mäßigem Seewind kann diese Kombination in Bodennähe Wirbel



entstehen lassen, die einen die letzten Meter vor der Landung dann doch schneller sinken lassen können, als man es gerne hätte. Sofort nach der Ankunft versuchten wir die Treibstofffrage zu klären, und siehe da, zum ersten Mal auf dieser Reise gab es einen „Tankwagen“. Dieser war zwar von Hand zu bewegen, aber immerhin mussten wir nicht zu einer lokalen Tankstelle...

Eine Stunde später waren wir dann fast vollzählig, jedoch sollte sich die Anzahl der vorhandenen Flugzeuge leider auch nicht mehr ändern. Bei einem unserer Kollegen ereignete sich auf dem letzten Leg ein kleiner Zwischenfall. Ein paar Kollegen und er selbst entschlossen sich zu einer kurzen Zwischenlandung in Avio-Lao. Soweit ging ja alles gut, aber kurz nach der Landung brach das Flugzeug nach einer Seite aus und streifte mit dem Hauptfahrwerk eine der Pistenbegrenzungen, was letztendlich in einer Beschädigung des Fahrgestells endete. Es wurde zwar niemand verletzt, aber die Beschädigung am Flugzeug ließ einen Weiterflug leider nicht mehr zu. Die Besatzung saß nun auf diesem Flugplatz fest. Zum Glück gab es in unserer Gruppe auch Piloten, die an dieser Reise alleine teilnahmen, und somit war der Weiterflug nach Etna Volo zumindest für einen der beiden gesichert. Der Zweite jedoch musste vorort bleiben und darauf warten, von jemandem abgeholt zu werden. Dieser jemand war Thomas, der nach der Landung in Etna Volo, sofort wieder in Richtung Avio-Lao aufbrach, um den gestrandeten Kollegen abzuholen.

Unterdessen waren die restlichen Flugzeuge wieder alle aufgetankt, und dem geplanten Rundflug um den Etna stand nichts mehr im Wege. Ich hatte zuvor noch nie einen Vulkan in Natur zu Gesicht bekommen, umso mehr hat mich dann auch die Größe dieses Naturschauspiels beeindruckt. An den Hängen kann man sehr gut die erstarrten Lavamassen erkennen, umso mehr hat es mich verwundert, dass sich Siedlungen so nahe am Vulkan entwickelt haben. Während unserem Rundflug stiegen wir entlang der Nordseite auf 7000ft und hatten somit einen wunderbaren Ausblick auf den Gipfel und die umliegende Landschaft.



Entlang des Westhanges sanken wir wieder auf eine „UL-konforme“ Höhe und flogen parallel zur Kontrollzone des Flughafens Catania zurück zu unserer interimsmäßigen Heimatbasis Etna Volo. Es war schon fast 19:00, als Thomas mit seinem Passagier wieder zurückkehrte. Er lies es sich nicht nehmen und überraschte uns mit einem schnellen und tiefen Überflug. Erleichtert, dass nun alle wieder zusammen waren, begaben wir uns zu unserer Nächtigungsmöglichkeit, einer Clubanlage ca. 3km vom Flugplatz entfernt.

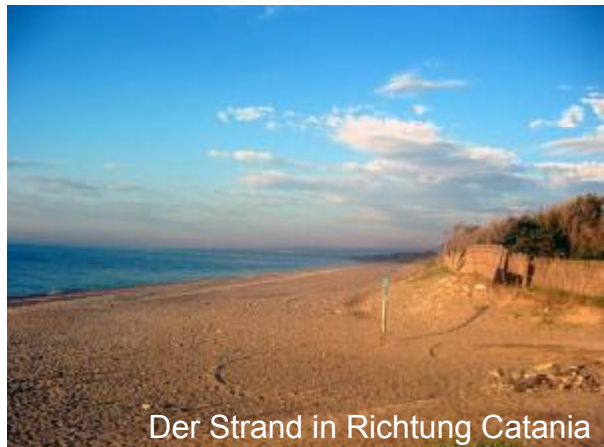


Der Etna in seiner vollen Pracht

Den Abend ließen wir wieder mit einem guten Abendessen und Wein in einem nahegelegenen Strandrestaurant ausklingen.

Tag 4: 30.4.2005, Etna Volo – Chienti, Distanz: 950km

Schon wieder so ein prachtvoller Morgen. Langsam wurde es uns wirklich unheimlich, denn so viel Glück in Form von Wetter kann man eigentlich gar nicht haben. Der Wetterdienst in Salzburg prophezeite uns nun auch für die Heimreise schönes Wetter und freute sich scheinbar außerdem sehr, dass wir es doch tatsächlich bis hierher geschafft hatten. Immerhin waren die Kollegen vom Wetterdienst auch hautnah dabei, hatte Hannes doch täglich angerufen und um den aktuellen Wetterbericht gebeten...



Der Strand in Richtung Catania

Diese Tagesetappe mit ihren 950km war die nun längste Distanz unserer Reise. Erschwerend kam hinzu, dass es ab jetzt nicht mehr gesichert war, dass wir so ohne weiteres an jedem kleinen Platz Treibstoff bekommen würden. Somit hieß es, etwaige Tankstops exakt zu planen. Manfred versuchte Kontaktpersonen von diversen Flugplätzen entlang der Route zu erreichen, um herauszufinden, wo es unterwegs eine verlässliche Möglichkeit zum Tanken geben würde. Letztendlich entschieden wir uns zu einem Tankstopp auf dem Platz Dragon-Fly, etwa 2 Stunden von unserer nächsten Tankmöglichkeit Molise entfernt. Das besondere an diesem Tag war, das wir nicht unerheblichen Gegenwind zu erwarten hatten, was die Treibstoffkalkulation doch eher pessimistisch



Morgenstimmung in Etna Volo

ausfallen lassen sollte. Rein theoretisch hätten wir den Leg bis nach Molise durchfliegen können, jedoch wären wir dort in Abhängigkeit der Stärke des Gegenwindes mit relativ wenig Resttreibstoff angekommen. Hätten wir dann den Platz dann auch nicht auf Anhieb gefunden, oder gar ausweichen müssen, hätten wir mit Sicherheit ein Spritproblem bekommen. Nachdem Sicherheit in der Fliegerei aber oberstes Gebot ist, waren deshalb auf dieser Etappe zwei Tankstopps vorgesehen: sowohl in Dragon-Fly, als auch in Molise.

Schon bald nach dem Start wurden unsere Befürchtungen in Form von nicht zu vernachlässigendem Gegenwind bestätigt. Hinzu kam noch eine tiefe 6/8 Bewölkung über Calabrien, die wir kurzerhand überflogen, ohne dabei die geltenden UL-Sichtflugregeln zu verletzen.

Nach etwa zwei Stunden Flugzeit und einigen heftigen Turbulenzen erreichten wir die Stadt Sibari, in dessen Nähe wir den Flugplatz Dragon-Fly suchen mussten. Es dauerte nicht lange, und wir hatten diesen zu unserer eigenen Verwunderung auch schon entdeckt. Der sich ständig drehende Wind ließ keine eindeutige Pistenrichtung erkennen, daher entschieden wir uns kurzerhand für eine Landung in Richtung Norden. Die Oberfläche der Piste war dunkel und schien fest zu sein. Die Vermutung, es könnte sich doch tatsächlich um Asphalt handeln, lag sehr nahe, was jedoch in Anbetracht der Größe des Flugplatzes dennoch sehr unrealistisch zu sein schien...

Die Landung selbst verlief problemlos, und kurz nach dem Aufsetzen lüftete sich auch schon das Geheimnis der Oberflächenbeschaffenheit der Piste: es war loser Schotter. Neben dieser Erkenntnis schien auch die nutzbare Länge des Platzes um einiges unter der 400m Marke zu liegen, was uns in Anbetracht des Schotters dann schon ein wenig zu denken gab. Aber bevor wir an den Abflug denken konnten, mussten wir immerhin noch das Treibstoffproblem lösen. Zum Glück hatten die am Flugplatz anwesenden italienischen Kollegen bereits alles für uns organisiert. Eine Tankmöglichkeit gab es, der Treibstoff musste aber von der lokalen Tankstelle geholt werden. Das Betanken selbst erfolgte mittels einer elektrischen Pumpe, die unerklärlicherweise von zwei weiteren Aggregaten mit Strom versorgt wurde. Eine



recht seltsame und auch gefährlich anmutende Konstruktion, aber zu unserer Verwunderung funktionierte es einwandfrei.

Kurze Zeit später befanden wir uns nach einem trotz Schotter problemlosen Start auch schon wieder in der Luft. Unser nächster Tankstopp hieß Molise, welcher etwa zwei Flugstunden in Richtung Nordwesten entfernt lag. Der Gegenwind war noch immer spürbar, war aber zum Glück schon um einiges schwächer als am Vormittag. Aufgrund der

Temperaturen war es jedoch sehr thermisch und zum zweiten Mal an diesem Tag zogen wir unsere Gurten etwas straffer an als üblich. Aber zumindest waren wir uns sicher, keine Probleme aufgrund Treibstoffknappheit zu bekommen.

Auf ungefähr der halben Strecke gesellten sich Hannes und Dieter zu uns, und ab diesem Zeitpunkt flogen wir den Rest des Legs in Formation.

Nach exakt zwei Stunden erreichten wir den Flugplatz, der fast direkt am Strand gelegen war. Entgegen der Plätze, die wir zuletzt gesehen hatten, bot sich uns hier ein völlig anderes, ja schon fast „fremdes“ Bild. Molise verfügte über eine sehr gepflegte Graspiste und sogar einen ordentlichen Hangar.

Ein Merkmal erregte jedoch besonders unsere Aufmerksamkeit: ein alter Aermacci Kampffjet, der einem Museum gleich in der Wiese steht und vor sich hinrostet.

Es dauerte eine ganze Weile, bis wir wiederum vollzählig waren, denn durch den zwischenzeitlich doch recht starken Gegenwind gepaart mit heftigen Turbulenzen ist der Unterschied zwischen der Leistungsfähigkeit der Flugzeuge besonders deutlich spürbar geworden. Der hiesige Flugplatzleiter half uns bei der Beschaffung von Treibstoff und kurze Zeit später waren wir für den Weiterflug zum Tagesetappenziel Chienti gerüstet.

Kurz vor 17:00 machten wir uns dann schließlich auf den Weg zu unserer Übernachtungsmöglichkeit, und was dann folgte, war ein Leg, der jeden bisherigen zur schieren Bedeutungslosigkeit degradierte. Ein Formationsflug mit Thomas in der Abendsonne entlang der Küste, hinweg über sanften Hügellandschaften und auch



Üblicher Betankungsstress



Molise



Im Formationsflug über das Meer

über das offene Meer. Es war einfach unbeschreiblich. Es war das schönste Fliegen, das man sich überhaupt vorstellen kann.

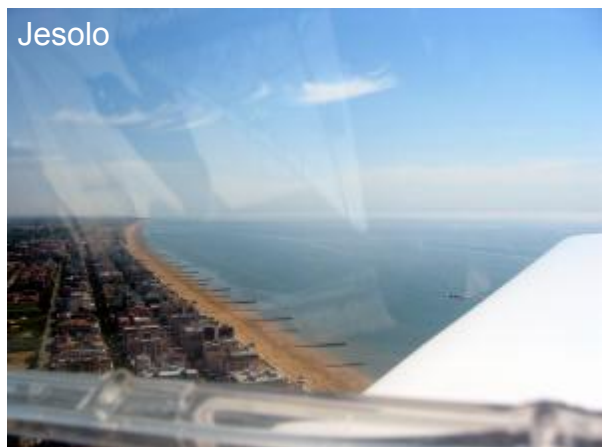
Nach knapp über einer Stunde Flugzeit erreichten wir dann auch Chienti, 35km südlich von Ancona gelegen, wobei sich hier wieder das allgegenwärtige Flugplatzgesetz zum Besten gab: 15 Meter hohe Bäume unmittelbar vor der Pistenschwelle. Aber dennoch, aufgrund der Mammutlänge von mehr als 900m Gras sollte dies auch den noch so skeptischen Piloten nicht sonderlich beunruhigen. Einmal angekommen, begann das übliche Procedere des Spritorganisierens. Auch hier verlief alles reibungslos und schon kurze Zeit später befanden wir uns auf dem Weg zu unserem Hotel. Der Hotelinhaber versprach uns Kontrollen des Flugplatzes durch die Polizei, wodurch niemand mehr gezwungen war, im Zelt neben den Flugzeugen zu übernachten.



Tag 5: 1.5.2005, Chienti – Graz, Distanz: 650km

Der letzte Tag dieser unglaublichen Reise begrüßte uns mit strahlend blauem Himmel und angenehmen Temperaturen. Zurück am Flugplatz hielten wir das letzte obligatorische Briefing ab. Wir beschlossen, in St. Mauro, einem Flugplatz östlich von Udine, Mittagspause zu machen und gleichzeitig auch zu tanken. Die Route führte uns über das offene Meer vorbei an Rimini und Ravenna. Kurz vor Comacchio hatten wir wieder Land unter den Flächen. Aufgrund des Luftraumes flogen wir etwa 3km vor Venedig vorbei und streiften bei Jesolo noch die Ausläufer der Lagunen. Wir folgten dann der Autobahn bis nach Udine und hatten den Platz auch schon bald in Sicht.

St. Mauro hat eine eigene Frequenz und ist auch für übliche Flugzeuge zugelassen. Das Schöne an diesem Flugplatz ist, dass man sein Flugplatz praktisch gegenüber des Restaurants abstellen kann und nach 30 Sekunden zu Fuß am Tisch auf der Terrasse sitzt. Der hiesige Koch verwöhnte uns mit sensationellen Gaumenfreuden und machte uns den anschließenden Heimflug nach Graz sehr schwer.



Schweren Herzens machten wir uns nach einem ausgiebigen Mal auf den Rückweg nach Graz, wobei wir die Route durch das Kanaltal wählten. Der Flug durch die Berge war ein tolles Erlebnis und kurz vor Erreichen der österreichischen Staatsgrenze verabschiedeten wir uns von unseren Zeller Freunden. Ein paar Minuten später fanden wir uns auf Wien Information wieder, wo wir einen Flugplan von unserer aktuellen Position nach Graz aufgaben. Nur Sekunden später wurden wir aufgefordert, Klagenfurt Radar zu kontaktieren.



St. Mauro bei Udine

Da war sie wieder die Bürokratie. Nur knapp eine Stunde nach dem Start in St. Mauro hieß es: „OE-XXXX, wind calm, cleared to land RW35“.

Abschließend möchte ich mich ganz herzlich sowohl bei Alexander für die Möglichkeit des Mitfliegens bedanken, als auch bei den Zeller UL-Freunden, die dieses unvergessliche Abenteuer organisiert und damit auch erst möglich gemacht haben.



Unterwegs durch das Kanaltal

In diesem Sinne wünsche ich Euch allen eine schöne Flugsaison 2005

Kussmann Christian