

„ETNA VOLO“ – mit der Dimona nach Sizilien

(30.07. - 05.08.2006)

Hans Schreck und Peter Stahl



„Nein, ich bin nicht dick“
Weight & Balance OK

Tag 1 UWOE – Carpi – Terni – L’Aquila

Fast schon traditionell verläuft der Start zwischen zwei Frontensystemen auf der Alpennordseite. Rechtzeitig am Sonntagmorgen ergibt sich ein Wetterfenster für den Sprung über den Brenner. Noch schnell den Flugplan aufgeben, dann geht es bei niedriger Bewölkung durch das Inntal zum Brenner. Im ansteigenden Gelände löst sich auch der restliche Stratus auf, und ab Sterzing ist alles CAVOK.



Ab Penser Joch - CAVOK



Mit 1500 Fuß durch die CTR Innsbruck

Als Zwischenlandung hatten wir uns Carpi bei Modena ausgesucht. Eigentlich ein schöner Platz mit langer Asphaltbahn, wenn nur der Turm auch Englisch könnte. So muss halt unser Italienisch herhalten, und wir werden nach der Landung nett mit „Green Fuel“ (Autobenzin) versorgt. Dann geht es weiter die Appeninen entlang, via Maranello (Ferrari Werk und Teststrecke) nach Bagno, und weiter über Perugia nach Terni. Laut Avioportolano hat Terni eine Betriebszeit „Tutti i Giorni“ – also immer. Doch nach der Landung die große Überraschung: trotz Flugschule am Platz ist an diesem Sonntag kein Betrieb, auch telefonisch ist niemand zu erreichen – vielleicht sind Betriebsferien?

Egal, wir brauchen Sprit und einen Platz zum Schlafen. Rieti wäre in der Nähe, ist aber leider nur mit vorheriger Genehmigung anzufliegen. Also geht es doch wieder nach L’Aquila in den Abruzzen, wo wir in den vergangenen Jahren schon mehrfach übernachtet hatten. Wir werden herzlich von den Mitgliedern des Aeroclubs begrüßt (wieder ist unser Italienisch gefordert), und schnell ist das Zelt aufgestellt. An diesem

Wochenende ist Flugplatzfest, damit ist das Abendessen aus Lammspießchen und lokalem Weißwein gesichert. Nur Tanken geht heute leider nicht mehr.



Nachtlager beim Jet in L'Aquila



In Terni vor verschlossenen Toren

Tag 2 L'Aquila – Pantano – Calatabiano

Der Morgen geht italienisch langsam an, es dauert bis endlich der Hallenwart erscheint und wir 2x 20L Kanister Benzin bekommen, die wir der KYSI eintrichtern. Endlich können wir uns auf den Weg machen, denn heute möchten wir bis Sizilien kommen. Für den Tankstop haben wir gestern schon in Pantano bei Cosenza angerufen. Wir folgen den Appeninen nach Süden, doch kurz vor unserem Zwischenstopp ‚spuckt‘ der Motor – ein kurzer unrunder Lauf nur, aber nachdem es nach einigen Minuten nochmals auftritt, stellt sich schon ein ungutes Gefühl ein. Noch 60 km sind es über unlandbarem Gelände bis zum Platz, der dann endlich in Sicht kommt. (hätten wir es zur Not auch im Segelflug bei der tollen Thermik schaffen können).

Eigentlich hatten wir uns auf eine Runde im direkt an der Piste gelegenen Schwimmbad gefreut, doch nun kommt erst einmal die



Airfield Pantano – Flugplatz mit Schwimmbad



Ski Ressort in den Abruzzen

Cowling herunter. Unter den interessierten Blicken der italienischen Fliegerkollegen, welche ihre Erfahrungen mit dem UL Rotax maßgeblich in der P92 Echo haben, schauen wir uns die wichtigsten Punkte an. Unser Rotax 912 zeigt schon seit einigen Monaten einen leichten Ölaustritt dessen Ursache nicht ganz klar ist, zudem sind die Kerzen bei einem Zylinder deutlich dunkler als die anderen. Wir inspizieren die wichtigsten Punkte, können aber nichts feststellen. (Der Motor lief dann störungsfrei für den Rest der Reise).

Dann schwimmen wir eine Runde, und tanken anschließend auf – diesmal mit einem ‚professionellen



Motorcheck mal zwischendurch

UL-Tankwagen' bestehend aus rollbarem Fass und elektrischer Pumpe. Nach dem Start geht es Richtung Lamezia und dann weiter an der Westküste entlang. Es ist erstaunlich wie hoch die Berge an der Westküste Kalabriens noch sind. Dadurch wird auch der Funkkontakt zu Landeplätzen deutlich eingeschränkt, teilweise bekommt man erst unmittelbar an der Grenze zu Kontrollzonen Kontakt. Über der Strasse von Messina sinkt die Basis auf unter 3000 Fuß ab, und dann ist Sizilien in Sicht. Wir kreuzen die Meerenge nach Messina Stadt und



Alle wollen nach Taormina – wir auch

folgen der Ostküste nach Süden. Aufgrund der vorherrschenden Nordostlage ist es turbulent. Als wir den Touristenort Taormina überfliegen, machen wir uns bereit



Straße von Messina



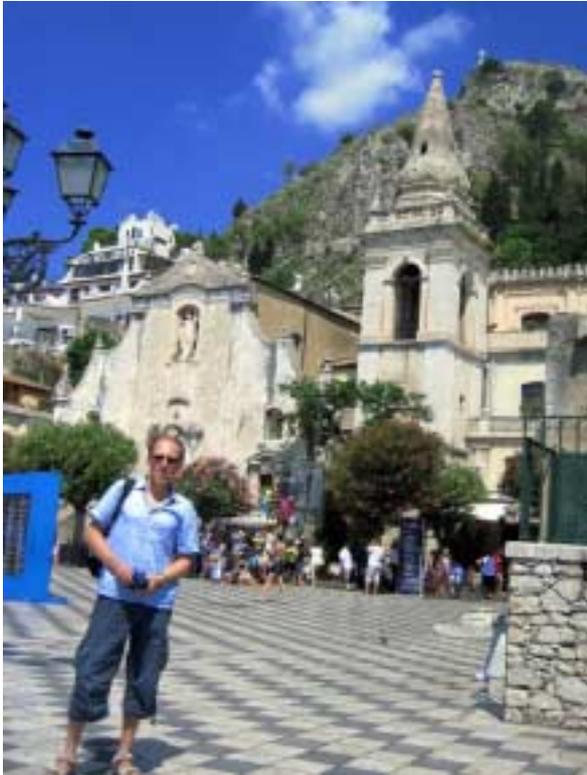
Teatro Greco - Taormina

zur Landung auf dem etwas südlicher gelegenen Platz Calatabiano. Auf das im Aerokurier beschriebene Lee gefasst, landen wir Richtung Norden ohne Probleme auf der 600m Piste. Wir verzurren die D-KYSI neben zwei P92 ULs. Direkt am Flugplatz liegt ein „Agriturismo“ Hotel. Von der Terrasse aus ist der Ätna prominent im Blick und praktisch liegt das Hotel auch, also beschließen wir die nächsten zwei Tage hier zu bleiben. Am Swimmingpool treffen wir die beiden Crews der ULs aus der Nähe



Calatabiano am Fuße des Ätna

von Parma, und erhalten einige Tipps z.B. wo man einen Scooter mieten kann. Nach einer kurzen Abkühlung - die Temperatur erreicht nachmittags leicht 35 °C – holt uns die Vermietungsagentur ab, und eine Stunde später sind wir mit dem Roller auf der Küstenstrasse unterwegs. Den Abend verbringen wir in Taormina.



Hans auf der Piazza IX Aprile - Taormina



Sightseeing via Scooter

Tag 3 Calatabiano – Sightseeing Day

Am nächsten Tag erkunden wir Taormina und die Gegend weiter südlich mit dem Motorroller. Die antike Arena ist eine der Hauptattraktionen Taorminas. Die vulkanische Landschaft Siziliens tritt an den verschiedenen Küstenabschnitten gut zu Tage: während die Sandstrände zwischen



Frühstück im Agriturismo



Lavaküste bei Stazzo

dunkelbraun und grau variieren, gibt es auch jüngere Stellen an denen man über erkaltete Basaltklippen ins Meer klettern muss. In der Augusthitze legen wir mehrere Badestopps ein. Das Abendessen nehmen wir auf der Terrasse des Agriturismo ein, nachdem die Sonne hinter dem Ätna untergegangen ist.



Ätnaflug – Steigen auf 12.000 ft

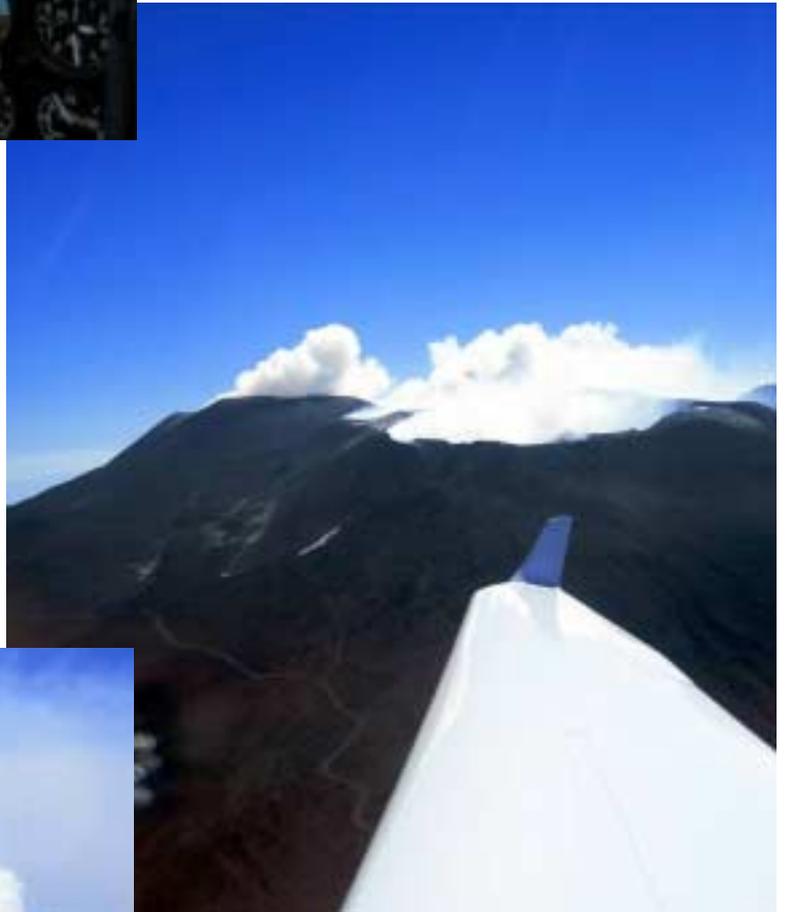
nirgendwo.

Beim Frühstück zeigt sich unser nächstes „Zwischen-Ziel“, der Ätna, im schönsten Morgenlicht. Außer einer Rauchfahne war der Vulkan in den vergangenen Wochen ruhig und es liegen auch keine NOTAMs wegen Ascheausstoß vor, also machen wir uns auf zum „Etna Volo“. Danach wollen wir weiter nach Ragusa und Modica, unserem südlichsten Punkt der Reise.

Behutsam, und immer mit einem Blick auf die Öl- und Temperaturanzeigen, nähern wir uns dem 3.340m hohen Ätna, dem höchsten Vulkan Europas. An der Nordwestflanke

Tag 4 Calatabiano – Ragusa – Modica

Chicco, der Betreiber der ansässigen Flugschule „Etna Volo“, hilft uns und den beiden UL Piloten am nächsten Morgen Sprit zu organisieren: mit seinem Auto und Kanistern holen wir Benzin an der nächsten Tankstelle, und betanken unsere D-KYSI mit einer kleinen Elektropumpe. Dies wird auch an vielen anderen UL Pisten das Verfahren bleiben, denn richtige Tankstellen gibt es eigentlich



Ätna - Krater



Schau mal wie der raucht

nutzen wir in Segelfliegermanier den Hangaufwind und steigen auf über 12.000 Fuß an den Kraterrand, jedoch stets in einem respektvollen Abstand. Die Spuren der letzten Eruption sind trotz Qualm noch zu sehen. Dies ist wohl eine andere Art der Besichtigung im Vergleich zu den sonst üblichen geführten Touren auf der Autostraße. Nach einem rasanten Abstieg um wieder unter 1500 Fuß über Grund zu kommen, geht es weiter durch das Landesinnere zum „Flugplatz“ Eremo bei Ragusa, einem exklusiven Privatplatz (hier stimmt die Angabe im Avioportolano). Es stellt sich heraus, dass der Platz nur zur Übernachtung (Chalet oder Burghotel) angefliegen werden darf. Dass wir eigentlich hier nicht nicht bleiben wollen, ruft einige Irritationen hervor, doch hier ist es uns zu



Privates Airfield Eremo bei Ragusa

abgegeben. Unsere Absicht nur zu tanken geht aber in Ordnung – für 25 EUR Landegebühr. Kurze Zeit später heben wir gegen den böigen Seewind wieder ab. Hinter dem Bahndamm ist die schwarze Stelle an der Einfassungsmauer noch gut zu erkennen, an der vor einigen Wochen eine Mooney beim Durchstarten verunglückt ist. Nach ca. 15 min, und einer extra Platzrunde um den heftigen Seewind zu checken, landen wir auf der kleinen Graspiste in Marina di Modica an der Südküste Siziliens. Wir hatten Rafaele vom örtlichen Aeroclub telefonisch „vorgewarnt“ und er kommt nach einem kurzen Anruf zum Platz. Auch er spricht kein Englisch, also muss wieder unser Italienisch reichen. Netterweise dürfen wir auf dem umzäunten Gelände unser Zelt aufschlagen und die sanitären Anlagen im

Clubbüro nutzen. Rafaele bringt uns mit dem Auto zum Strand, wo wir den Nachmittag ausklingen lassen und ein kühles Bier genießen, während wir die Windsurfer beobachten.

Abends zurück am Flugplatz treffen wir Giorgio und seinen Sohn, welche uns spontan zu einer Stadtbesichtigung „ihrer“ Stadt Modica einlädt. Die Städte im Südosten Siziliens wurden 1693 von einem Erdbeben zerstört, so dass sich heute das in einen Canyon gebaute Modica und auch die Nachbarstadt Ragusa im Stil des Spätbarocks präsentieren.

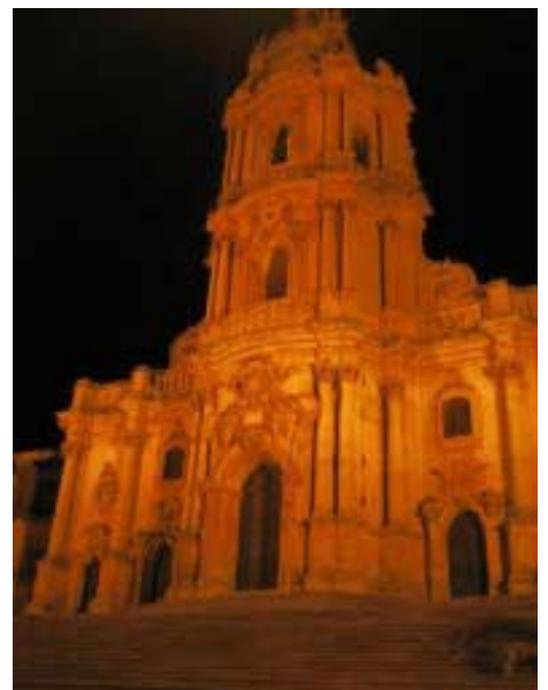
Unsere italienischen Gastgeber machen einen Stadtrundgang mit uns, und nach Focaccia und Bier bringen sie uns zurück zum Flugplatz. Unser Italienisch reicht mittlerweile für einen ganzen Abend.



Unser südlichster Punkt – Marina di Modica



Stadtführung durch Giorgio & Sohn in Modica



Kirche San Giorgio

Tag 5 Modica – Caronia – Scalea

Nach soviel Gastfreundschaft verabschieden wir uns am nächsten Morgen herzlich und machen uns vom südlichsten Punkt unserer Reise (von hier aus sind es nur noch 80 km nach Malta) auf nach Caronia an der Nordküste von Sizilien.

Telefonisch hatten wir uns schon angekündigt und auch die Möglichkeit Sprit zu bekommen angefragt. Auf dem Flug quer durch das Landesinnere, vorbei an kleinen Dörfern, überqueren wir das nördliche Küstengebirge und landen nach ca. 1:30 h in Caronia. Gaetano erwartet uns mit Tochter und Sohn bereits. Hans organisiert mit letzteren mal wieder „Green Fuel“ an der Tankstelle im Ort, während



Der Canyon von Modica



Nächster Tag - Startvorbereitungen in Modica



Anflug auf Caronia



Bade-Siesta in Caronia

Gaetano Peter von seinen Plänen erzählt das Flugfeld Caronia nach und nach, und ökologisch sorgsam zu einem echten Flugplatz auszubauen. Nach dem Tanken (Trichter wird aus einer Plastikflasche geschnitzt) nutzen wir die Mittagsstunden zu einer kleinen Baderunde an dem an den Flugplatz angrenzenden Strand.

Nach den Flugvorbereitungen setzen wir am Nachmittag unseren Weg nach Osten fort, immer der Nordküste Siziliens folgend. Weiter nördlich ragen die Liparischen Inseln aus dem Seedunst heraus, während wir an der Nordostspitze bei Messina die Farbenspiele an der Sand/Stein/Vulkanküste aus der Luft

bewundern.

Nach Querung der Straße von Messina folgen wir kalabrischen Küstenlinie nach Norden. Dank unseres Transponders und der „ordentlichen“ D-Kilo Registrierung ist der Durchflug der Kontrollzone von Lamezia kein Problem – die italienischen ULs fliegen meist über das Meer, da diese in Italien nicht als Luftfahrzeug eingestuft werden und dadurch keine Freigabe für Kontrollzonen erhalten. Wir erreichen unser Tagesziel Scalea problemlos.

Nach der Landung stellen wir fest, dass wir ca. 10 min zu früh sind und wegen der Siesta as Flugplatzgebäude noch abgeschlossen ist.

Scalea mit seiner ca. 2 km langen Asphaltbahn ist erst seit vier Wochen provisorisch geöffnet – den alten UL-Platz gibt es nicht mehr – und wird



Der Tisch ist ja groß genug zum planen, die Karte nicht

hauptsächlich von den früheren UL-Piloten, einigen Privatpiloten und Fallschirmspringern genutzt. Sobald der Betrieb als Regionalflughafen beginnt, wird es mit der UL-Fliegerei wohl ganz vorbei sein.

Stefano und sein Team dürfen an uns schon mal das Ground Handling üben. Getankt wird aber auch hier – wie sollte es anders sein – aus dem Kanister, da die Tankstelle noch nicht fertig gebaut ist. Ein Pilot vom Platz bringt uns netterweise zum nächstgelegenen Campingplatz, und nach einem wohlverdienten Bier machen wir uns auf nach Scalea. Nach einem etwas längeren Fußmarsch über den weichen Strand lassen wir uns froh und hungrig zugleich zu einem gutem kalabrischen Abendessen nieder.



Farbenspiele an der Nord-Ost Ecke von Sizilien



Abendstimmung am Strand von Scalea

Tag 6 Scalea – Benevento – Siena Mensanello

Donner und Blitz – so weckt uns ein Frontgewitter um 5 Uhr früh im Zelt. Nach den ersten ungläubigen Blicken Richtung Himmel – laut Meteo sollte die Front eigentlich noch viel weiter nördlich stehen - werden alle Sachen schnell verstaut, bevor ein heftiger Regenschauer niedergeht und uns das Wasser in das Zelt bringt. Die Wolken hängen tief an den Bergen und die Sicht übers Meer ist nicht sehr berauschend. An diesem Tag wird es wohl nichts mehr mit dem Weiterfliegen! Um 10:00 holt uns der Fliegerkollege wieder ab zum Flugplatz. Der Regen hat mittlerweile aufgehört, und so schauten wir uns die verfügbaren METARs und TAFs der nördlich gelegenen Flugplätze an. Nördlich von Neapel ist schon wieder alles CAVOK, da die Front schnell südostwärts abzieht, was auch mit dem Satellitenbild von Hans Handy zusammenpasst.

Die nächsten zwei Stunden planen wir zwei alternative Flugrouten, bevor wir uns aufgrund der Wetterbesserung entschließen zu starten und der Küstenlinie folgend in 2500 Fuß Richtung Norden zu fliegen.

Südlich Salerno hellt es weiter auf und wir folgen der Originalroute ins Landesinnere Richtung Avellino. Im Landesinneren trocknet die feuchte Luft ab, und bei Streckenflugwetter kommen wir nach 2:30h Flugzeit und bester Sicht am Flugfeld von Benevento an. Wie bereits so oft landen wir ohne Towerkontakt „nach eigenem Ermessen“. Nach einigen Telefonaten erscheint ein Auto und lotst uns zum Hangar. Diesmal gibt es sogar Green Fuel aus dem Vorrat, allerdings auch zum Spitzenpreis von €2,00 pro Liter.

Vollgetankt geht es weiter bei bestem Streckenflugwetter Richtung Rom. Um den Controllern und uns das Leben zu erleichtern folgten wir den angegebenen VFR Routenpunkten östlich Rom bis hinauf nach Viterbo und Siena. Unser heutiges Ziel, das Flugfeld Siena Mensanello, liegt vor uns. Ein schöner, gepflegter Grasplatz, wie im Avioportolano beschrieben, aber wie gehabt keiner am Funk. Trotz Vorankündigung ist von Fillipo keine Spur zu sehen. Nach der Landung zückt Hans das Telefon und checkt alle angegebenen Rufnummer. Carla, die einen Agriturismo im nächsten Dorf betreibt, holt uns netterweise ab, und organisiert uns ein Zimmer im Pilgerhospiz nebenan, da sie selbst ausgebucht ist.



Take-Off auf der neuen Bahn in Scalea



Siena, Piazza del Campo - diesmal ohne Palio, aber mit uns



Domportal aus Marmor



Sienas Skyline (mit Kran)

Der Transport nach Siena gestaltet sich schwieriger, da an diesem Nachmittag kein Scooter oder Auto mehr zu haben ist, und es auch keine öffentlichen Verkehrsmittel gibt. Also bleibt nur das Taxi, das uns dann auch abends gleich wieder zurückbringen darf.

Nach den vergeblichen Anläufen während der Paliowochen in den vergangenen drei Jahren sind wir nun endlich in Siena angekommen. Auch zwischen den zwei Palioveranstaltungen des Jahres sind manche Stadtteile in den Farben der jeweiligen Wettbewerbsparteien (Contradas) geschmückt.

Den Tag beschließen wir mit einem ausführlichen Rundgang durch die Altstadt und einem ausgiebigen Essen ab.



Die Farben der „Contrada della Pantera“



Stammhaus der Banca Monte dei Paschi di Siena, der ältesten Bank der Welt (seit 1472)



Übernachtung in einer Pilgerpension



„Startklar“ in Siena

Tag 7 Siena Mensanello – Trento – UWOE

Nach dem Frühstück widmen wir uns einem ausgiebigen Wetterbriefing am PC des Hospizverwalters. Das Problem ist das gewaltige Höhentief, welches seit Tagen fast stationär über Tschechien liegt und für Dauerregen an der gesamten Alpennordseite sorgt. Gegen Mittag verspricht das Meteo eine kurze Wetterberuhigung in Tirol bevor ein neues Niederschlagsgebiet hereinzieht, aber es wird grenzwertig bleiben bei tiefen Untergrenzen. Wir plotten einen Kurs über den Brenner mit Zwischenlandung in Trento um aufzutanken, und noch mal ein Wetterupdate einzuholen. Falls der Brenner geschlossen sein sollte, planen wir weit nach Osten auszuweichen, um entlang des Pustertals über Mauterndorf zum Schoberpass zu kommen.

Der erste Abschnitt verläuft planmäßig, und der Durchflug durch die Poebene und CTR Garda ist schon fast Routine. In Trento tanken wir auf, machen Wetter und hören, dass vor einer Stunde eine deutsche Maschine vom Brenner kommend gelandet sei.

Also geben wir den Flugplan für den Grenzübertritt auf und machen uns auf den Weg. Bis Sterzing fliegen wir im besten Wetter – leichter Nordföhn bläst, und wir können sogar direkt über die Sarntaler fliegen anstelle tiefer dem Etschtal zu folgen. Den Brenner hinauf sinkt die Basis dann erwartungsgemäß ab. Als wir Brennerbad in Sicht haben sieht es ganz passabel aus: gebrochene Bewölkung über dem Pass.

Danach fallen wir mit anständiger Arbeitshöhe ins Inntal hinab. Geschafft!

Der Weg nach Unterwössen ist nur noch reine Formsache, und nach etwas mehr als 1 h Flugzeit landen wir am Platz.



San Gimignano aus der Luft

Statistik

Gesamtstrecke ca. 3.200 km

Gesamtflugzeit 19h 10'

Reiseschnitt 168 km/h

Durchschnittsverbrauch Benzin 18 Liter/h oder 10.7 Liter/100 km

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in (Süd-) Italien mit dem Avioportolano

- Telefonische Anfrage (Handy) vorab am Zielplatz ist fast ein Muss, um sicherzustellen dass man jemanden antrifft. Geholfen wird einem dann immer, hier ist man Teil der Fliegergemeinschaft und Gastfreundschaft wird groß geschrieben.
- Der aktuelle Avioportolano ist absolut hilfreich und die Daten sind zutreffend (Ausnahmen bestätigen die Regel !), er steht bei uns in der Unterkunft neben dem offiziellen AIP. Zur Routenplanung und zum Fliegen wären die beiden zusätzlichen Avioportolano-Kartenblätter kombiniert mit Flugsicherungsinformationen eine Investition wert.
- Die Anzahl der (UL-)Flugfelder nimmt südlich von Rom deutlich ab, ist aber ausreichend.
- Ein GPS erleichtert oftmals das Finden des Platzes
- Meist sind es kleine Grasplätze, nicht vergleichbar mit der Infrastruktur größerer Landeplätze, was gewisse Eigeninitiative voraussetzt.
- Die Bahnlängen sollten peinlich genau mit der erforderlichen Startstrecke gecheckt werden, da im Avioportolano Bahnlängen auch kurze Bahnen bis 200m verzeichnet sind, und Bewuchs, Steigung, weicher Bodenbelag und Hindernisse im Abflug möglich sind.
(z.B. 360m für Dimona HK36T100 -> wir flogen Plätze mit weniger als 450m Bahn gar nicht erst an)
- Do-it-yourself Ausrüstung, wie kleine transportable Betankungspumpe wäre sinnvoll
- Treibstoffpreise variieren, am günstigsten natürlich Super 98 von der Tankstelle (ca € 1,40), am teuersten ist „ordentliches“ AVGAS (€2,00). Lande- und Parkgebühren sind auf UL Plätzen generell nicht zu entrichten.
- Eine Woche sind für den Round-Trip mit dem UL bzw. MoSe nach Süd-Italien/Sizilien/Malta ein akzeptables Minimum, 10 Tage sind noch besser.

Nützliche Links:

<http://www.ulm.it/hangar/campi/default.htm>

<http://www.campidivolo.it/>

<http://www.avioportolano.it>

<https://www.notams.jcs.mil/>

http://www.enav.it/aip/aip_login_eng_err.html (sign-in erforderlich)

Aerokurier



