

SÜDLICH DER ALPEN

Eine Stiefelrunde..

...und die Beantwortung der Fragen, warum man durchaus mal nach Montenegro fliegen sollte, warum Apulien ein ganz heißer Tipp ist, warum Sizilien für alle was zu bieten hat, und warum Sardinien bei Privatpiloten wieder „in“ ist.

Schauer und Gewitter sind ab Mittag für den Alpenraum und östlich der Alpen angesagt. Das klingt nicht so gut für unser erstes Tagesziel: Von Lübeck wollen wir über Kroatien nach Montenegro. Kurzfristig verlegen wir unseren für mittags geplanten

Start auf acht Uhr vor. Unsere SR22, geflogen von meinem Vater Jens und mir – auf der Rückbank sitzt unser „Bordassistent“ Peter Thomsen –, ist mit vollen Tanks IFR unterwegs nach Brac in Mittelkroatien. Unabhängig von den üblichen Wetterabwägungen fliegen wir die lan-

gen Strecken aufgrund der viel entspannteren Flugdurchführung immer IFR, während die kürzeren Flüge vor Ort wegen der schöneren Eindrücke nach Möglichkeit VFR und so tief wie erlaubt stattfinden.

Das Wetter auf dem Weg nach Brac ist weniger anspruchsvoll

als vorhergesagt, lediglich über Tschechien und Nordkroatien haben wir etwas IMC und leichten Regen, im Anflug auf Brac ist es dann wieder heiter.

Dank Windstille auf der Route können wir wie geplant nach gut vier Stunden nach einem Sichtanflug landen. Wir haben uns für diesen kroatischen Platz entschieden, da wir von früheren Flügen wissen, dass hier eine sehr schnelle Abfertigung möglich ist. Nach Tanken und Bezahlung sind wir schon nach 20 Minuten wieder startbereit. Leider haben wir unseren IFR-Flugplan nach Tivat schon



Fotos: Tiemann

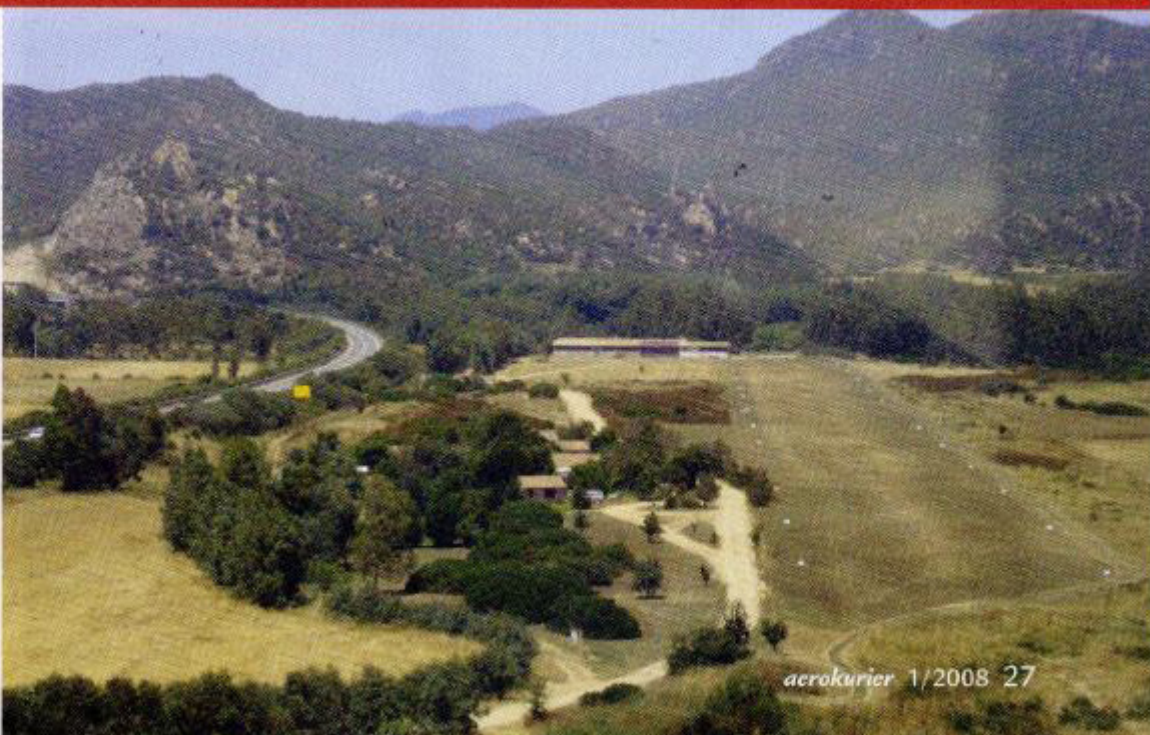


FEUER UND EIS: Knapp über dem Ätnagipfel wird es ziemlich heiß, auch wenn rund um den Krater selbst im Sommer noch Schnee liegt. Oben: Sightseeing über Otranto in Apulien.

STRAND-BEREIT: Jens Tiemann (links) und Peter Thomsen haben die Badesachen immer griffbereit, wie hier kurz nach der Landung auf Elba. Unten: Endanflug auf die Piste von Castiadas.

zu Hause aufgegeben, wollen jetzt aber wegen des guten Wetters gerne VFR weiter. Es dauert eine halbe Stunde, unseren IFR-Plan in einen VFR-Plan umzuwandeln, doch dann kann es schließlich via Route „Adria 1“ weitergehen.

Entlang der bekannt schönen kroatischen Inselwelt und mit einem Low Approach auf Dubrovnik sind wir wenige Minuten nach Passieren des Platzes schon im montenegrinischen Luftraum und im Sichtanflug – sehr schön entlang einer großen Bucht – auf die Piste 14 von Tivat. ATC ist durchweg sehr



PARALLEL-WELTEN: Das Aviasuperficie von Caronia liegt wirklich nur wenige Meter vom türkisblauen Meer entfernt. Mitte: die schöne Chiesa Santa Corce in Lecce. Unten: Die Piste von Caronia wird vorrangig von Uls genutzt, aber auch schwerere Einmotors und kleine Zweimotors können und dürfen hier landen.



Fotos: Tiemann

gut, und auch die Abfertigung am Boden ist problemlos und schnell. Wenige Minuten nach dem Verzurren des Flugzeugs befinden wir uns bereits inmitten der zahlreichen Taxiunternehmer und Autovermieter im Terminal. Ein Mietwagen ist dann auch schnell organisiert, so dass wir den Rest des Tages der Erkundung des von Buchten und Halbinseln geprägten Nordens von Montenegro widmen können.

Am Abend fahren wir nach Budva, dem touristischen Zentrum Montenegros. Es liegt direkt an der Küste, zirka 25 Kilometer südlich unseres Landorts. Hier finden wir auf Anhieb Hotelzimmer ganz in der Nähe der Altstadt. Die liegt herrlich auf einer winzigen Halbinsel, und es ist klar, dass wir sie am nächsten Tag als Erstes besichtigen. Die reizvolle Umgebung des gesamten Küstenabschnitts mit wunderschönen Stränden offenbart sich uns bei einer Bootsfahrt. Montenegro gefällt uns wirklich gut. Da wir aber noch viele weitere Ziele haben, müssen wir am nächsten Morgen wieder los – über die Adria Richtung Italien.

Willkommen beim UL-Club von Lecce

Für die Italieneinreise ist Brindisi unser Zwischenziel. Nach problemlosen 45 Minuten IFR bei CAVOK in FL 100 sind wir im Sichtanflug auf die apulische Hafenstadt. Der Stopp geht dann auch recht zügig, so dass wir eine halbe Stunde später ohne Flugplan VFR die letzten 25 Nautischen Meilen nach Lecce angehen können. So ganz nebenbei nutzen wir diesen Flug auch zur Besichtigung der südöstlichen Küste Apuliens.

Nach 30 Minuten landen wir auf der aus festem Erdboden bestehenden, 700 Meter langen Bahn von Lecce-Fondone. Der Aviasuperficie liegt nur ein paar Kilometer östlich der Stadt. Die freundlichen Mitglieder des örtlichen UL-Clubs begrüßen uns, und wir fühlen uns sofort wohl.

Den Nachmittag verbringen wir bei sengender Hitze vorzugs-



NACH PLAN: Für den Weiterflug nach Korsika bereitet Philipp Tiemann die optimale Strecke vor.



halb am zehn Kilometer östlich gelegenen Stadtstrand bei San Cataldo. Zum frühen Abend beziehen wir eine typische „Bed-and-Breakfast“-Unterkunft direkt in der noch immer brütend heißen Altstadt von Lecce. Das „Mailand des Südens“ ist mir von einem früheren Besuch in sehr guter Erinnerung geblieben. Absolute Höhepunkte der schönen und lebendigen Stadt sind die Piazza Duomo sowie die Basilika Santa Croce.

Sizilien heißt das Ziel für den nächsten Tag. Das bedeutet einen VFR-Flug entlang der gesamten „Sohle“ des Stiefels, sprich entlang der kalabischen Küste bis nach Catania. Ursprünglich ist Eremo della Giubiliana, der Privatplatz des gleichnamigen Fünf-Sterne-Hotels nahe Ragusa in Südsizilien, unser Ziel. Doch als wir mit dem Chef der Anlage telefonieren, rät uns dieser dringend ab, den Platz mit der schnellen und schweren SR22 anzufliegen. In jüngster Vergangenheit hatten sich dort zwei tödliche Unfälle ereignet.

Gut, dann fliegen wir eben nach Catania und nehmen von dort einen Mietwagen. Denn sehen wollen wir die kritische Piste auf jeden Fall. Catania fordert wegen angeblich mangelnder Parkflächen 24 Stunden PPR. Der Haken ist bloß: Selbst wenn man sich 24 Stunden im Voraus bei der Flughafengesellschaft anmeldet, wird man meist dennoch abgewiesen. So geht es auch uns. Doch jetzt helfen langjährige Italienerfahrung und gute Sprachkenntnisse. Ein Anruf beim Aeroclub Catania genügt, und schon sind Handling, Tanken und Parken gesichert.

Der Flug vorbei an Gallipoli, Crotone, Capo Rizzuto und Reggio Calabria – also einmal entlang der Stiefelsohle – ist landschaftlich sehr interessant, mit vielen kleinen Ansiedlungen, flach an der Küste und sanft ansteigend zum Landesinnern.

Anflug, Landung und Abfertigung sind problemlos. Mit dem Mietwagen fahren wir durch den landwirtschaftlich geprägten Südosten Siziliens

und treffen am frühen Abend am Eremo ein. Das Anwesen ist mit Stil und Liebe geführt und der Flugplatz liegt direkt nebenan. Auf den ersten Blick ist die knapp 700 Meter lange Asphaltbahn nicht schwieriger anzufliegen als etwa die Wasserkuppe, doch die Wind- und Geländeverhältnisse sind hier derart diffizil, dass selbst erfahrenste Profis großen Respekt haben. Ansonsten ist das Hotel Eremo eher enttäuschend, da sowohl Essen als auch Zimmer unter Berücksichtigung des hohen Preisniveaus nicht überzeugen können.

Der Ätnagipfel ist nur selten wolkenfrei

Am nächsten Tag erkunden wir den insgesamt schrofferen Nordosten Siziliens bei Taormina, der uns besser gefällt als der Südosten. Insbesondere die Badebuchten unterhalb Taorminas, wie bei der Isola Bella, sind sehr schön. Der Altstadt Taorminas widmen wir am Abend lediglich einen kleinen Rundgang, da unser Bedarf an Massentourismus bereits nach kurzer Zeit gedeckt ist.

Das Ziel des nächsten Tages ist die zweite der großen italienischen Inseln, Sardinien. Beim Abflug von Catania Richtung Norden schrauben wir uns auf 10 000 Fuß, um die Möglichkeit zu nutzen, eine Runde um den Krater des Ätna zu drehen. Schließlich sind jene Tage, an denen der Gipfel frei von Wolken ist, recht selten. Und heute ist zufällig so ein Tag. Im Steigflug nähert sich dann allerdings aufgrund der Hitze die Öltemperaturanzeige dem roten Strich. Wir müssen flacher steigen, erhaschen aber schließlich ein paar aufregende Blicke in den dampfenden Krater. Danach beginnt schon wieder unser Sinkflug Richtung Siziliens Nordküste.

Vor dem Überflug nach Sardinien wollen wir noch einen Zwischenstopp in Caronia einlegen. Der Platz mit 800 Metern Piste ist nicht im Bottlang zu finden. Laut Avioportolano (einer Art inoffiziellen italienischen AIP) verspricht er jedoch, direkt am

Strand zu liegen. Da müssen wir natürlich hin. Es folgt ein Anflug übers Meer direkt in ein sehr kurzes Endteufel. Nach dem Abstellen neben der Graspiste begrüßt uns der Platzchef persönlich und weist uns den tatsächlich nur zehn (!) Meter weiten Weg zum Kieselstrand. Die Steine tun der Erfrischung keinen Abbruch. Ein toller Flugplatz!

Nur zehn Minuten später sitzen wir wieder im Flugzeug und starten Richtung Sardinien. Sardinien? Ist das nicht jene Traumurlandschaft, von der Piloten wegen der verhassten Luxussteuer ferngehalten werden? Nicht mehr, denn aufgrund massiven öffentlichen Drucks ist diese bis auf weiteres ausgesetzt worden. Im Übrigen ist eine Landung auf einem kleinen Aviosuperficie viel entspannter als auf einem der teuren bürokratischen Flughäfen. Da kommt es gelegen, dass wir kurz vor unserer Reise vom Aviosuperficie Castiadas am Südostzipfel der Insel erfahren haben. Familiengeführt, mit eigenem Restaurant und Gäste-

appartements, nur ein paar Kilometer von den Traumstränden der Costa Rei entfernt.

Der Flug führt zunächst VFR entlang der Nordküste Siziliens vorbei an Cefalù und Palermo. Dort steigen wir auf FL 90 und machen gemäß Flugplan einen IFR-Pick-up. Ausgerechnet auf diesem Leg haben wir das einzige Mal auf der Reise knackigen Gegenwind, so dass wir knapp eine Stunde über Wasser fliegen, bis Sardinien Südostzipfel, das Capo Carbonara, in Sicht kommt und wir für den Sinkflug IFR canceln. Der Überflug der Küste begeistert uns. Wunderschöne, karibisch anmutende Sandstrände liegen unter uns.

Drei Minuten später landen wir in Castiadas. Der Empfang ist herzlich. Das ist ein Volltreffer – genau nach unserem Geschmack. Sogar ein kleines Mietauto wird organisiert, und wir können zwei sehr entspannte Strandtage verbringen. Sardinien ist, das ist schon jetzt klar, das Highlight der Reise.

Nie mehr ohne

pc_met

Selfbriefing-System für Wetterinformationen

Für VFR, IFR, Segelflug oder Ballonfahrt: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und **gesetzlich** vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen. Damit sind Sie nach **§ 3a LuftVO** perfekt gebrieft.

Jetzt ausführliche
Infos anfordern:
Telefon: 0 69/80 62-26 95
Telefax: 0 69/80 08-6 30 84
www.pcmct.de
pcmct.info@dwd.de

Deutscher Wetterdienst





VORGARTEN-VORFELD: Direkt vor seinem Gutshaus Montecchio-Podere parkt Antonello Gattai seine Falco.

Tipps für „Stiefel-Flieger“

Kartenmaterial: Jeppesen VFR-GPS LI-1, LI-2, LI-3, LI-4, LD-1, LD-2, Bottlang Airfield Manuals von Italien, Montenegro, Kroatien, Frankreich, Jeppesen Low Altitude Enroute Charts 9/10, 11/12, 13/14, IFR Terminal Charts aller IFR angeflogenen Plätze und Alternates aus dem Internet (EAD)

Avgas-Preise: 1,10 Euro in Kroatien; 2,05 Euro bis 2,80 Euro in Italien; 1,80 Euro in Frankreich, 1,90 Euro in Österreich

Lande- und Abstellgebühren: Brac: 20 Euro (Rabatt für „technical landing“); Tivat: 80 Euro (inkl. Handling, zwei Tage Parken); Brindisi: 20 Euro („technical landing“); Catania: 45 Euro (inkl. Handling, zwei Tage Parken); Castiadas: 30 Euro (inkl. zwei Tage Parken); Propriano: 8 Euro; Marina di Campo: 45 Euro (inkl. vier Stunden Parken); Bad Vöslau: 70 Euro (inkl. zwei Tage Parken im Hangar). Keine Gebühren in Lecce, Caronia, Montecchio-Podere und Fano.

Hotels: Budva: 80 Euro (Hotel Oaza); Lecce: 75 Euro (Casa Elisabetta); Ragusa: 320 Euro (Eremo della Giubiliana); Acitrezza bei Catania: 70 Euro (Acitrezza Inn); Castiadas: 120 Euro (Villaggio Antica Sardegna); Castiglion Fiorentino: 80 Euro (Aeroagriturismo Podere S. Appollonia); Fano: 80 Euro (Hotel De La Ville). Preise für Dreibettzimmer bzw. Appartement

Die Ziele: Montenegro ist planerisch und fliegerisch völlig unproblematisch. Es gibt es keine Einfluggenehmigung für Privatreisen, man sollte lediglich in Feld 18 des Flugplans unter OPR Namen und Adresse des Flugzeugbetreibers angeben. Als Regionalflughafen für den Norden dient Tivat (LYTV), in der Mitte liegt der Hauptstadtflughafen Podgorica (LYPG). Die komplette AIP kann im Internet unter www.ead.eurocontrol.int/publicuser/public/put/login.jsp heruntergeladen werden (einschließlich Sichtanflugkarten).

Fliegen in Italien gilt als schwierig und erfordert speziell für Piloten, die der Sprache nicht mächtig sind, etwas mehr Vorbereitung. Der Autor, der seinen Wohnsitz in Italien hat und dort mit großer Freude fliegt, hat eine Website zum Thema erstellt: www.fliegen-in-italien.de. Eremo della Giubiliana: Alle Infos zum Flugplatz mit Fünf-Sterne-Resort unter: www.eremodellagiubiliana.it. Avioportolano: Unverzichtbar für das Fliegen in Italien ist das inoffizielle Airfield Manual (www.avioportolano.it).

Foto: Tiemann

Kurzzeitig kehren wir Italien den Rücken. Das nächste Ziel ist französisches Territorium, genauer gesagt, Korsika. Auf unseren früheren Reisen hatten wir die Insel nur als Tankstopp genutzt. Nun möchten wir zwei Tage dort verbringen. Im VFR-Flugplan tragen wir zunächst Propriano als Ziel ein. Der Flug führt uns, erneut bei CAVOK, die Ostküste Sardinien entlang, vorbei an Tortoli, dem Flugplatz San Teodoro und Olbia bis an die Nordspitze der Insel. Dort erfolgt die Übergabe an Bastia FIS – der Funkverkehr wird schlagartig viel entspannter. Nach genau einer Stunde Flugzeit melden wir „field in sight“, schließen den Flugplan und melden auf der Platzfrequenz von Propriano „en finale pour l'aviation“.

Beim Öffnen der Tür ereilt uns der Schock. Ein 39 Grad heißer, stickiger Wüstenwind schlägt uns auf dem Vorfeld ins Gesicht. „Oui, oui“, sagt der Tankwart, „wir haben heute Mistral.“ Die Hitze ist nicht auszuhalten. Wir beraten und entscheiden, dass es auch diesmal beim Tankstopp bleibt und wir nach Elba ausweichen.

Wohl dosiert muss der Anflug auf Elba sein

Genau 40 Minuten dauert der Trip, der uns quer über die Insel Korsika führt, vorbei an Corte und Bastia. Der Anflug auf Elba schließt mit dem berüchtigten „Guardiola Visual Approach Runway 16“ ab. Durch die Berge beschreibt man zuerst eine Rechtskurve und gelangt dann mit einer Linkskurve in den kurzen Endteil. Hier braucht's eine wohl dosierte Anflugeschwindigkeit, um nicht den Aufsetzpunkt zu verpassen.

Trotz der geringen Distanz zu Korsika ist es glatte zehn Grad kühler, und wir genießen den Tag in Marina di Campo.

Zum Abschluss der „Stiefelrunde“ soll nun auch noch ein Ziel an der nördlichen Adria gehören. Auf dem Weg dorthin möchten wir heute in der Toskana, auf einem der vielen Agriturismi mit eigenem Flugplatz übernachten. Da ich einige Plät-

ze dieser Art schon kenne, soll es diesmal ein neuer sein. Der Avioportolano schlägt Montecchio-Podere, etwas südlich von Arezzo, vor. Telefonisch koordinieren wir Landung und Übernachtung mit dem freundlichen Inhaber, einem pensionierten Verkehrspiloten. Der kurze abendliche VFR-Flug von Elba ist ruhig und entspannend. Die Grasfläche ist, obwohl sie auch als Schafweide dient, in bestem Zustand. Wir parken die SR22 in nur 30 Metern Entfernung zum eleganten Landhaus. Kurz darauf landet der fast 80-jährige Chef des Hauses mit seiner 54 Jahre alten Falco. Er erzählt, dass sein Vater einer der Flugpioniere Italiens war und unter anderem von Saint-Exupéry ausgebildet worden sei. Das gemeinsame Abendessen in der nahen Altstadt von Castiglion Fiorentino ist dank der vielen Fliegerschichten aus der langen Alitalia-Karriere des alten Mannes ein weiteres Highlight.

Am neunten Reisetag fliegen wir in 20 Minuten nach Fano. Der Platz des kleinen, zwischen Rimini und Ancona gelegenen Küstenstädtchens, wird privat geführt. Er war mir von vielen Seiten empfohlen worden. Und in der Tat, obwohl als Aeropor- to und nicht als Aviosuperficie klassifiziert, werden keine Landegebühren erhoben. Zudem ist er bestens ausgestattet, alles ist unkompliziert und die Menschen sind überaus sympathisch. Solch einen Platz gibt es in Italien wohl kein zweites Mal. Der Besuch am Adriastrand von Fano bildet einen schönen Abschluss, wenn auch die Strände Apuliens, Siziliens und Sardinien schöner sind.

Den Rückflug nach Deutschland unterbrechen wir für einen familiären Termin in Bad Vöslau. Dann folgt das letzte IFR-Leg zurück nach Lübeck, und das macht uns klar, dass wir wieder nördlich der Alpen sind, denn es ist schlagartig vorbei mit CA-VOK. Stattdessen wird es zum Ende unserer zwölf-tägigen Reise gewittrig, und wir kommen noch zu einem anstrengenden dreistündigen Heimflug.

Phillip Tiemann/rst