

# Geheimtipp für Alpenausflüge – Sondrio-Caiolo (LILLO)



Wenn man inneralpin nach Flugplätzen mit ausreichend langer Asphaltbahn und möglichst wenigen Restriktionen sucht, ist das Angebot bekanntlich gar nicht so groß. In Italien gibt es da im Wesentlichen nur Bozen, Trento und Aosta. Wenn es

aber nicht immer wieder dieselben Ziele sein sollen, es dafür aber umso idyllischer sein darf, dann sollte man diesen Platz in den Lombardischen Alpen anfliegen. Das gilt insbesondere für passionierte „Falt-  
radflieger“ und Golfer.



LILO fällt beim Blick in die oberitalienische Luftfahrtkarte schnell ins Auge. Es ist weit und breit der einzige Platz in den Lombardischen Alpen, mitten im Veltlin (Valtellina), dem Tal des Flusses Adda, gelegen. Im Gegensatz zu Bozen, Trento und Aosta handelt es sich hier nicht um einen Aeroporto, sondern um ein Aviosuperficie; dies aber wohlgerne mit etwas über 1.000 Metern Asphaltpiste. Gerade wenn man mal einen kurzen Ausflug nach Italien machen möchte, die Zeit aber nicht für Flüge weiter in den Süden reicht, ist es ein sehr schönes Ziel. Außerdem bietet Sondrio bei Hochdruckeinfluss meist klare Luft, während die Poebene doch zumindest im Winterhalbjahr sehr häufig Nebel oder zumindest starken Dunst hat.

### Vorbereitung

Unter den Aviosuperfici ist Sondrio-Caiolo eher ein Sonderfall. Entgegen der generellen Einschränkung dieser Art von Plätzen ist er sogar für kommerziellen Flugbetrieb zugelassen. Daher gibt es auch einen Feuerwehrdienst. Die Verfügbarkeit dessen ist aber wohlgerne auch dort für Privatflüge keine Voraussetzung. Auch Zoll (für Schweiz-Flüge) ist auf Anfrage möglich. Mit anderen Worten: Sondrio liegt ganz am oberen Ende der Skala der Aviosuperfici, was Charakteristika und Ausstattung angeht. Der Unterschied zu einem kleinen Aeroporto ist für Piloten praktisch nicht erkennbar, außer in dem Punkt, dass der Platz eben nicht in der AIP geführt wird. Allerdings ist das Verfahren, um zu eben einem kleinen Aeroporto umgewandelt werden bereits im Gange.

Betreiber des Platzes ist die Aviovaltellina s.p.a. Am Wochenende hingegen findet der Flugbetrieb bisher durch Freiwillige des Aeroclub Sondrio statt. Es gibt dann keinerlei Lande- oder Parkgebühren. Es wird lediglich eine kurze vorherige Anmeldung gewünscht, sonst aber gibt es keinerlei nennenswerte Formalitäten. Es müssen nach der Landung lediglich die Daten des Flugs aufgenommen werden, wie bei allen Aviosuperfici. Telefonisch erreicht man den Betreiber unter 0039 0342 55176 und 0039 331 6753438.

Auch ohne die besagte Anmeldung geht die Welt hier nicht unter; sie dient eher nur dem Wetterbriefing. Außerdem kann es mitten im Winter manchmal sein, dass die Piste vereist ist, denn bei tief stehender Sonne gelangt der Platz tagsüber zum Teil gar nicht richtig aus dem Schatten der Berge heraus.

Auf der Website des Flugplatzes ([www.aviovaltellina.it](http://www.aviovaltellina.it)) findet sich eine alte, aber immer noch relevante Jeppesen-Anflugkarte, die man herunterladen sollte, falls man keinen aktuellen Jeppesen-Zugang hat. Sprachlich hilft bei etwaigen weiteren Fragen und dem PPR-Gesuch Englisch eher wenig. Dies gilt auch für die lokalen Piloten am Funk. Das mag auch der wesentliche Grund sein, warum der Platz von vielen links liegen gelassen wird.

Was die Routenplanung angeht: Aus Deutschland kommend bietet sich in den meisten Fällen zunächst der Einflug in die Alpen über die Ostseite des Bodensees und das Alpenrheintal an. Dann weiter über Liechtenstein und Chur nach Splügen und dann über den gleichnamigen Pass nach Ita-

lien. Alternativ (v.a. aus Bayern kommend) bietet sich auch das Inntal an, um ab Samedan den Bernina-Pass nach Tirano zu nehmen und dann das letzte Stück westwärts nach Sondrio zu fliegen.

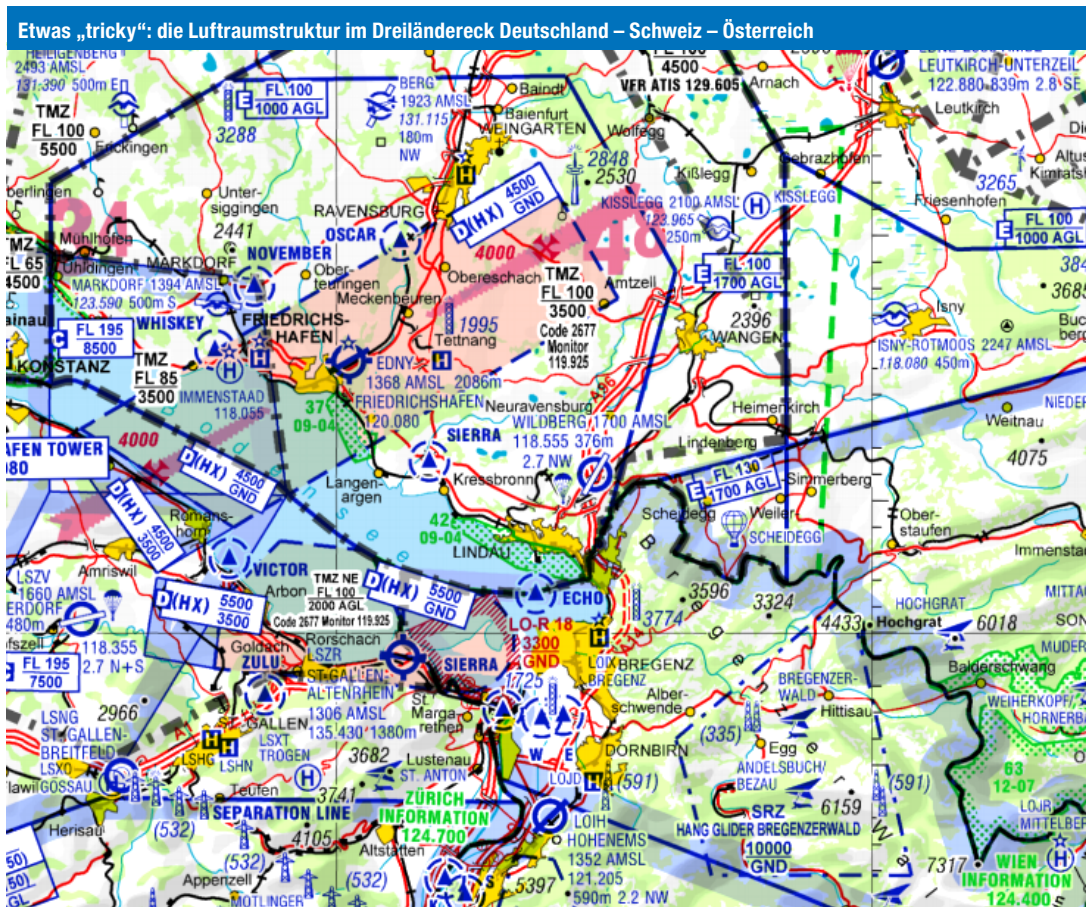
IFR-Routings sind wie so oft in Alpen schwierig und unpraktisch, weil der IFR-Teil meist sehr weit weg vom Ziel endet oder weil man in sehr großer Höhe zum Platz kommt und diese dann sinnlos vernichtet werden muss.

### Der Flug

Ein bisschen aufpassen muss man als VFR-Flug in der Bodenseeregion und am Beginn des Alpenrheintals mit der Luftraumstruktur,

insbesondere wenn man über FL100 fliegt. Auf deutscher Seite ist hier Luftraum C, den allerdings Zürich kontrolliert und der daher nicht immer so zugänglich ist. Unterhalb von FL100 liegt die TMZ Friedrichshafen.

Auf der Schweizer Seite gibt es dann (bei St. Gallen) erneut ein kleines Stück Luftraum, wo der Luftraum C in FL100 beginnt (bevor dessen Untergrenze etwas südlich davon auf FL130 bzw. am Wochenende auf FL150 anhebt). Um diesem zu entgehen, kann man knapp östlich fliegen, also zunächst durch den österreichischen Luftraum. Hier (über Bregenz und Dornbirn) beginnt in dieser Gegend der Luftraum C in FL125. Inneralpin gibt es in der Schweiz dann kaum noch luft-





**Der Alpenrhein und später der Hinterrhein leiten den Weg vom Bodensee bis kurz vor die italienische Grenze. Unten: In den Bündner Alpen, kurz vor Splügen**

raumseitige Herausforderungen. Allerdings ist das Alpenrheintal bei schönem Wetter sehr stark beflogen. Zürich Information ist hier oft sehr hilfreich mit Verkehrsinformationen. Der Funkkontakt ist – zumindest oberhalb von 9.000 Fuß – bis nach Splügen möglich, wo man sich schließlich abmelden sollte.



Für den Überflug des Splügen-Passes sollte man mindestens 8.000 Fuß fliegen können. Das Tal weitet sich nach dem Passüberflug schnell und man kommt am Ort Chiavenna vorbei zum kleinen Lago di Mezzola, bevor kurz danach auf der rechten Seite die Nordspitze des Comer Sees auftaucht. Dieser Moment ist meines Erachtens einer der

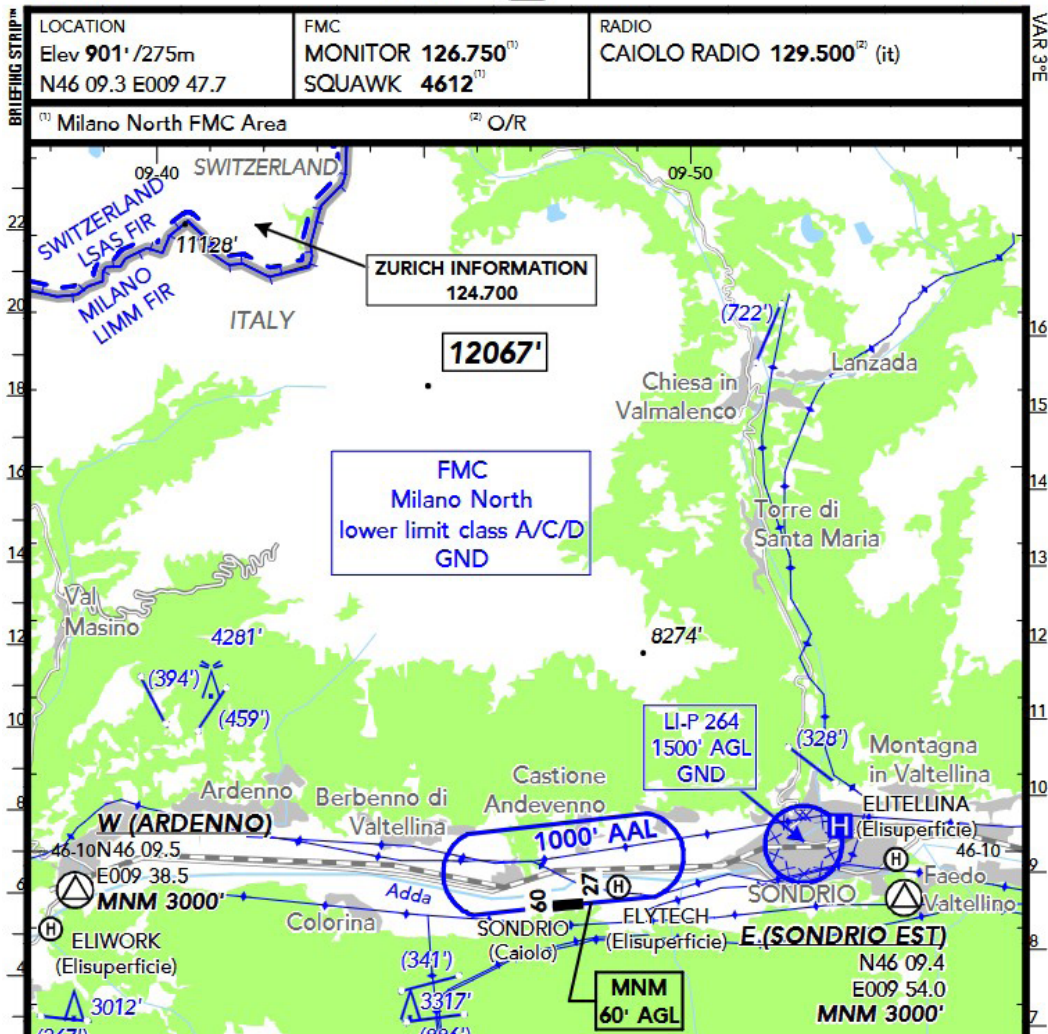
bezauberndsten Momente, die das Fliegen in Europa zu bieten hat: In einem Augenblick fühlt man sich – über dem Splügen-Pass – noch so richtig in Mitteleuropa, aber nur fünf Minuten später liegt glitzernd und farbenfroh der Lago di Como rechts voraus, was den Flieger und seine Passagiere gefühlt schlagartig nach Südeuropa versetzt. Einfach magisch!



**LILO**  
CAIOLO

28 JUN 19 **(19-1)**

**SONDRIO**  
ITALY



Der Anflug auf LILLO ist nicht besonders herausfordernd.

An dieser Stelle dreht man für das Ziel Sondrio allerdings natürlich nicht rechts ab, sondern eben nach links, in das Tal des Flusses Adda. Übrigens ist ein Funkkontakt mit Milano Information nach dem Überflug des Splügenpasses meist reine Illusion. Fliegt man zu tief, hört man gar nichts, und fliegt man noch hoch genug, ist die Frequenz an

schönen Wochenenden meist völlig überlastet oder es dauert lange, bis Kontakt hergestellt werden kann. Zeit hat man hier allerdings nicht, denn der Zielplatz liegt ja schließlich nur noch gute 15 Meilen entfernt. Also: Weiter sinken und ca. sechs Meilen vor dem Platz erstmals einen Funkruf abgeben – früher macht keinen Sinn. Dort befindet



**Oben: Rechter Queranflug zur Piste 27 von Sondrio-Caiolo. An schönen Wochenendtagen versammeln sich viele Mitglieder und Freunde vor dem charakteristischen Clubheim. Es lockt der „Sentiero Valtellina“ am Ufer des Flusses Adda.**

sich (siehe Jeppesen-Blatt) der Meldepunkt Whiskey (Ardenno), den man in mindestens 3.000 Fuß überfliegen soll. Das Rufzeichen ist „Caiolo Radio“ (nicht „Sondrio Radio“). Bekommt man im Funk die Betriebspiste mitgeteilt, kann man den Anflug entsprechend planen, sprich entweder direkt zur 09 oder (zumeist) über den nördlichen Gegenanflug zur 27 (die Piste liegt ganz auf der südlichen Talseite). Die Schwelle der 27 soll in immerhin mindestens 60 Fuß überflogen werden. Wenn Personal am Platz ist, werden gerne auch Flugpläne geöffnet und geschlossen. Sonst geht das über das ARO Mailand, Tel. 0039 02 71020019.



Geparkt wird am Rand des östlichen Asphaltvorfelds. Wenn einmal viel los ist, wird auch die sich daran anschließende Grasfläche genutzt. Obwohl es eine Tankstelle für Jet und 100LL gibt, ist das Tanken eher nur wochentags möglich, wenn das offi-

zielle Betriebspersonal da ist. Dann muss man auch (moderate) Gebühren zahlen.

### Vor Ort

Abgesehen von der Tankstelle, einem Betriebsleiterbüro (mit Espressoautomat!), Hangars und dem Aeroclubheim gibt es sonst für Besucher wenig direkt am Platz. Für Aktivitäten und für das leibliche Wohl existiert allerdings im Umfeld ein reichliches Angebot.

Und zwar liegt zunächst mal ein Golfplatz direkt nebenan, welcher natürlich während

**Innenstadt von Sondrio (unten). Links: Der Ausblick vom Restaurant des Agriturismo „Terra del Sole“**



des Spiels ein atemberaubendes Panorama auf die umliegenden Berge bietet ([www.valtellinagolf.com](http://www.valtellinagolf.com)). Einige Bahnen verlaufen außerdem quasi direkt neben der Piste. Im Clubhaus gibt es auch ein kleines Restaurant. Einziger Nachteil: Um vom Abstellplatz dorthin zu kommen, muss man – falls gerade kein kurzer Shuttle angeboten werden kann – ein Stück (ca. einen Kilometer) an der Hauptstraße entlang gehen.

Ansonsten ist die Gegend aber auch für Fahrradfahrer sehr attraktiv, denn nahezu direkt am Platz vorbei führt der „Sentiero Valtellina“, ein Rad- und Fußweg, welcher entlang des Oberlaufs des Flusses Adda nahezu das gesamte Veltlin durchquert, also von Bormio bis nach Colico (am Comer See), was 114 Kilometern entspricht. Ideal ist es, wenn man für eine Fahrt auf diesem Weg Falträder dabei hat, denn es gibt zwar in der Region mehrere Fahrradverleiher, diese liegen aber allesamt ein paar Kilometer vom Flugplatz Sondrio entfernt.

Auch das Essen und Trinken kommen natürlich in der Region nicht zu kurz: Beispielsweise sei das Agriturismo „Terra del Sole“ genannt (wo man auch übernachten kann). Es liegt 4 km östlich des Platzes an der Straße in Richtung Sondrio. Insbesondere deftige Gerichte mit Fleisch, lokalen Käsesorten und Polenta gibt es hier, aber auch Pizza. Im Ortskern von Caiolo sei außerdem das Ristorante Soltojo genannt. Es ist eher etwas für gehobene Ansprüche. Vom Flugplatz aus sind es 2,5 km hierher, allerdings bergauf. Taxi: +39 338 930 9397.

Die Provinzhauptstadt Sondrio selbst liegt ca. 6 km vom Platz entfernt. Dort hat das Hotel Schenatti Sonderkonditionen für Piloten und bietet vor allem auch einen Shuttleservice an. Ab dem Bahnhof von Sondrio bietet sich die Möglichkeit, mit einer schönen Zugfahrt in nur 34 Minuten nach Colico an der Nordspitze des Comer Sees zu gelangen.

 [philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de](mailto:philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de)

„Old school“: der Aeroclub Sondrio schleppt seine (D-registrierte) Blanik mit einer Morane-Saulnier Rallye.

