

URLAUB



FLIEGEN IM FERIENPARADIES

Weniger bekannt ist, dass Rieti auch ein Paradies für Freizeitflieger ohne Wettbewerbsambitionen ist. Allenfalls in Italien sind die Trainingsfluglager für Piloten, die gerade eben ihren Schein erworben haben oder einfach mit erfahrenen Piloten üben wollen, bekannt und haben seit Jahren einen guten Ruf. Was Rieti allen Piloten bietet, sind gute Wetterbedingungen, eine gute Infrastruktur am Platz, bewährte, erfahrene Fluglehrer und, nicht zu vergessen, ein enormer Freizeitwert für das „Begleitpersonal“.

Rieti, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und mit etwa 47.000 Einwohnern durchaus überschaubar, liegt am Rande des Apennin in einer fruchtbaren, landschaftlich sehr reizvollen Ebene inmitten der Sabiner Berge nur 80 Straßenkilometer nordöstlich von Rom. Höchster Berg in unmittelbarer Nachbarschaft ist mit über 2000 m der Monte Terminillo östlich des Platzes. Im Sommer sind in der Regel die Flugbedingungen sehr gut mit hoher Basis und starken Steigwerten. Und so ist Rieti gerade zu dieser Jahreszeit ein beliebtes Urlaubsziel vor allem für italienische Segelflieger. Sie schätzen das angenehme Klima, denn trotz der hohen Tagestemperaturen sind die Nächte angenehm kühl, anders als in den italienischen Metropolen um diese Jahreszeit.

Autostrada Richtung Süden

Ich war vor etwa 20 Jahren zum letzten Mal in Rieti zum Segelfliegen und als Schlepppilot für einen norditalienischen Verein, in dem ich damals Mitglied war. Er hatte, wie viele andere, im Sommer für die Wettbewerbe eine Schleppmaschine nach Rieti gestellt. Leider dauerte es sehr lange, bis sich mir die Gelegenheit bot, wieder einmal dort zu fliegen, diesmal nicht im Hochsommer, sondern zu Pfingsten. Andrea, ein Fliegerfreund aus Florenz, hatte die Anmeldung geregelt und so machte ich mich mit Wohnmobil und Duo auf die knapp 1000 Kilometer lange Reise aus Bayern nach Mittelitalien.

Streckenflug im Gebirge

Bei meiner Ankunft begrüßte mich Alessandro Bruttini, der für den Segelflugbetrieb Verantwortliche des Aeroclub Centrale di volo a vela, herzlich. Da er einige Jahre in Deutschland gelebt hat, spricht er sehr gut Deutsch. Und auch der Duo wurde herzlich aufgenommen: Für ihn fand sich sogar noch ein Hallenplatz, was den Erholungswert für seine Piloten erheblich steigerte. Nachdem die Saison an Pfingsten eigentlich noch gar nicht richtig begonnen hat, herrscht in dieser Jahreszeit nur am Wochenende wirklich mehr Betrieb. Während der Woche fliegen praktisch nur die Teilnehmer an dem vom Aeroclub organisierten Trainingslager.

Die Flugbedingungen sind in der Regel schon um diese Jahreszeit sehr gut, wengleich das Wetter noch variabler ist als im Hochsommer. Dies galt auch für unseren Aufenthalt: Die Basis lag immer zwischen 2500 und 3000 m, die Steigwerte waren mit bis zu 4 m/s sehr kräftig. Typisch für Rieti ist der späte Auslösezeitpunkt: Nach dem ausführlichen Briefing um 09:30 Uhr blieb meist bis zum frühen Nachmittag Zeit für andere Aktivitäten und einen gemütlichen Espresso in der Bar, ehe dann die ersten Cumuli am Himmel erschienen und die Schleppmaschinen alle Segler zügig in die Luft beförderten.

Weniger typisch für Rieti: Die ganze Woche über herrschte Ostwetterlage, nicht ganz so optimal wie die Lagen mit Westwind, die im Sommer dominieren. Dann bietet oft die „brezza“ interes-

Rieti ist einer der wenigen italienischen Segelflugplätze, die auch in Deutschland einen gewissen Bekanntheitsgrad haben, das nicht zuletzt wegen zahlreicher hochrangiger Wettbewerbe wie etwa den Weltmeisterschaften 1985, 2007 und 2008, der EM 1994, der EM für Standard-, Club- und Rennklasse 2015 oder der Coppa internazionale del Mediterraneo, einem international geschätzten Wettbewerb, der jährlich Anfang August stattfindet.

RIETI

VON LUDWIG HASLBECK

FOTOS: ALESSANDRO BRUTTINI, GIUSEPPE SANTUCCI, WIKIPEDIA



Rund um Rieti fliegt man immer im Gebirge – aus sicherer Höhe erreicht man aber stets Flugplätze (wie hier L'Aquila) oder „Aviosuperfici“, meist Graspisten mit weißen Pistenreitern und Windsack, aber ohne Infrastruktur

sante Flugmöglichkeiten, wenn die Luft, die aus dem Westen kommt, auf die Adrialuft aufgleitet und die Konvergenz eine Aufwindlinie entstehen lässt, die über viele Kilometer trägt. Zudem war das Wetter an einigen Tagen sehr labil, sodass sich über dem Gran Sasso, mit knapp 3000 m dem höchsten Berg des Appennin, schon recht früh Überentwicklungen bildeten. Trotzdem waren die ganze Woche über Streckenfüge möglich, vor allem in Richtung Norden.

Überhaupt sind die Streckenflugmöglichkeiten sehr gut. Sie sind klar definiert und führen immer den Apennin entlang in nördliche oder südliche Richtung. Hier gibt es auch keine größeren Luftraumbeschränkungen: Rom liegt im Südwesten in der thermisch unattraktiven Ebene. Im Norden muss man erst um Perugia und Florenz mit Beschränkungen rechnen, sie sind aber leicht zu umfliegen.

Das Fliegen in Rieti ist immer ein Fliegen im Gebirge, entsprechend vorausschauend sollte der Flugstil sein. Die Außenlandemöglichkeiten sind beschränkt, da in den oft sehr engen Tälern meist nur kleinflächige Wiesen zu finden sind. Und so tut man gut daran, möglichst nicht im Relief zu fliegen vor allem, wenn man die Gegend nicht genau kennt. Allerdings finden sich in der näheren und weiteren Umgebung genügend Flugplätze oder „Aviosuperfici“, die eigentlich immer erreichbar sind, vorausgesetzt, man bleibt eben in sicherer Höhe.

Fliegen mit Coach

Der weitläufige Platz verfügt über eine hervorragende Infrastruktur: Direkt auf dem Gelände liegt ein weitläufiger Campingplatz mit Schwimmbad. Aber auch einfache Zimmer können auf dem Gelände gemietet werden. Weitere Unterkünfte findet man in der Stadt, die recht nahe am Platz liegt. Gestartet wird in der Regel auf der Piste 34, mit 908 m Länge ist sie mehr als ausreichend für Kleinflugzeuge, zumal mit Verlängerung insgesamt eine Roll-

strecke von etwa 1200 m zur Verfügung steht. Zwei Graspisten liegen nebeneinander und bieten viel Platz, auch wenn mehrere Flugzeuge gleichzeitig ankommen. Für Wettbewerbe werden sogar vier Parallelpisten eingerichtet. Der Abflug in dieser Richtung ist zudem weitgehend hindernisfrei.

Sehr angenehm ist, dass Alessandro Bruttini am Platz einen luftfahrttechnischen Betrieb unterhält und bei kleineren technischen Problemen gerne hilft.

Eine besondere Spezialität von Rieti sind die „Stages“. Dies sind Trainingswochen, die der Aero Club Centrale für Segelflieger anbietet, die gerne noch lernen wollen. Teilnehmen kann man entweder mit dem eigenen Flugzeug oder mit einer Maschine des Clubs: drei Discus, zwei LS-3, ein Astir und eine LS-4 können gemietet werden. Zwei Duo Discus stehen für Einweisungen zur Verfügung. Drei Schleppmaschinen sorgen dafür, dass die Maschinen zügig in die Luft kommen. Immer mit dabei ist mindestens ein Coach, der die Gruppe entweder im Einsitzer begleitet oder im Duo mitfliegt. Dies ist sicher sehr empfehlenswert für Piloten, die im Gebirge unerfahren sind. Wir erlebten während unseres Aufenthalts, wie hervorragend die Fürsorge der Coaches ist, als ein Pilot zu tief ins Relief flog, dann aber wieder auf den Gleitpfad zum Flugplatz geleitet wurde. Wenn nötig, sinkt der Coach auch auf die Höhe des Piloten, der sich in Schwierigkeiten befindet.

Die Tagesplanung wird beim morgendlichen Briefing, das auch eine ausführliche Analyse der Wettersituation umfasst, bekannt



gegeben. Wer mit dem eigenen Flugzeug kommt, ist natürlich völlig frei, welchen Service er in Anspruch nehmen will. Gerne kann er auch an den Trainingswochen teilnehmen. Individuelle Wünsche erfüllt Alessandro gerne.

Reizvolle Freizeitangebote

Für Urlaubsflieger ganz wichtig: die Zeit vor und nach dem Fliegen und die Freizeitmöglichkeiten für die mitreisende Familie. Hier hat Rieti viel zu bieten, auch wenn die Gegend in Deutschland relativ unbekannt und touristisch bei weitem nicht so überlaufen ist wie etwa die Toscana. Unmittelbar in Platznähe oder in geringer Entfernung bieten sich viele Möglichkeiten für alle Interessen: Sportliche Aktivitäten wie Radfahren, Rafting oder Bergsteigen sind möglich. Der Gran Sasso mit der landschaftlich sehr reizvollen Hochebene Campo Imperatore ist etwa eine Autostunde entfernt. Hier kann man das Hotel besichtigen, in dem Mussolini gefangen war, bevor ihn Soldaten der deutschen Wehrmacht mit Lastenseglern befreiten und mit einem Fieseler Storch ausflogen.

Der Altopiano bietet vor allem im Frühjahr und Frühsommer eine unglaublich vielfältige Flora. Bei unserem Aufenthalt waren sogar noch die letzten Skitouristen unterwegs.

Auf der Strecke liegt L'Aquila, einst eine wunderschöne mittelalterliche Stadt, heute überragt von Baukränen und immer noch

gezeichnet von den Folgen des Erdbebens 2009. Amitemnum in unmittelbarer Nachbarschaft bietet sehr gut erhaltene Ausgrabungen aus der Römerzeit, die ein Führer mit großem Engagement erklärt. Unmittelbar in der Nähe der Stadt: der Flugplatz von L'Aquila, der zwischen Rieti und dem Gran Sasso eine willkommene Landemöglichkeit bietet, wenn die Höhe mal nicht mehr fürs Nachhausekommen reicht.

Im Talkessel von Rieti sind es vor allem die an den Hängen liegenden reizvollen Bergdörfer, die zu einem Besuch einladen, oder die franziskanischen Klöster, die verteilt um den Talkessel sehr idyllisch gelegen sind. Nähere Auskünfte gibt die Webseite des Tourismus-Verbandes (www.comune.rieti.it/ufficio-turismo). Und was man unbedingt bedenken sollte: die italienische Küche! Dass man in Italien gut isst, ist kein Geheimnis. Alessandro gibt gerne Tipps, wo man besonders gut bedient is(s)t. Nur ein Tipp: Das Restaurant „Il nido del Corvo“ bei Greccio bietet nicht nur gutes Essen in einem historischen Ambiente, sondern auch einen einzigartigen Blick auf die Ebene von Rieti und das riesige Flugplatzareal. Der Besitzer erklärt gerne die historischen Wurzeln des Gebäudes.

Die Rückfahrt von Rieti war übrigens genauso problemlos wie die Hinfahrt, diesmal führte sie über die Schweiz. Nach 12 Stunden waren wir zu Hause angelangt, mit vielen schönen Flügen, Bildern und Eindrücken im Gedächtnis. ♦

COME AND FLY WITH US

Unser wunderbare Himmel ist für die Piloten
Unser Land ist für die Familien

AEROPORTO CIUFFELLI
Via Celestino Rosatelli, 111
02100 • Rieti • Italia
Tel. 0746 202138 [un.-sab. 9:30 - 13]
mail: segreteria@aeccvv.it • campeggio: camping@aeccvv.it

LIQI: N 42° 25' 26" E 012° 51' 00"

www.aeccvv.it

Fliegen mit Coach

VON GIUSEPPE SANTUCCI

Über 3000 Meter über dem Campo Imperatore mit Blick auf den Corno Grande des Gran Sasso

Die Trainingswoche vom 12. bis 18. Juli begann bestens. Der Leiter der Trainingswochen, Alessandro Bruttini, gab uns wie immer gute Tipps zum Streckensegelflug und vermittelte seine profunden Kenntnisse auf seine eigene Weise und mit großem Sachverstand und viel Erfolg.

So checkte ich am 17. Juli 2015 den Duo D-1060 gemeinsam mit Franco, der mir schnell sympathisch wurde. Die Wettervorhersage für diesen Tag war richtig gut, der Wind kam aus West-Südwest. Dies begünstigt meist die Bildung von Cumuli über den Bergen östlich des Platzes.

Die Luftmasse war ziemlich trocken aber ausreichend labil geschichtet, so dass wir mit einer hohen Basis bei geringer Gewitterwahrscheinlichkeit rechnen konnten. Im Vergleich zu den im Sondenaufstieg für Pratica gemessenen Werten war die Luft in Rieti feuchter und so konnten sich am frühen Nachmittag Cumuli bilden. Die Basis stieg dabei von 2400 m auf 3200 m.

Ein Blick in die Runde und ich bat den Schlepppiloten, mich nach Cantalice zu bringen, im Osten des Platzes, wo schon gut entwickelte Cumuli Thermik erwarten ließen.

Der Eindruck erwies sich als richtig, wir klinkten aus und fanden sofort Steigen, das allerdings nur bis 1400 m reichte. Wir flogen deshalb zum Teminillo, wo wir auf deutlich bessere Werte trafen. Knapp unter der Basis planten wir den Weiterflug.

Wir verließen den Bart und querten das Tal von Rieti in Richtung Contigliano. „Schneller“, forderte mich Franco auf. Ich nahm die Nase nach unten und flog mit 160 km/h weiter. Bald hatten wir Contigliano erreicht, hatten aber nun nur noch 1700 m Höhe. In dieser Gegend wieder Höhe zu gewinnen war schwierig, da wir uns im Lee befanden. Da half nur enges Kreisen, und schon bald hatten wir 2500 m erreicht. Wir flogen zum ersten Bart am Terminillo zurück, er lebte immer noch und brachte uns wieder auf 2700 m. Der nächste Wendepunkt war nun Cita Ducale, den wir um 14:40 Uhr erreichten.

„Aber wir sind nach einer Stunde immer noch im Tal von Rieti“, gab ich zu bedenken. „Dann gib Gas“, antwortete mein Hintermann. Das war ein Ratschlag, der mich den ganzen Flug begleitete: Auch wenn man „nur“ 300 km fliegen will, darf man nicht trödeln. Ich beschleunigte wieder auf 160 km/h. Wir flogen zum Berggrücken der Nuria. Bei dieser Windrichtung geht der südliche Bereich des Kamms. Dort kreisten wir ein. Wir verließen die Ther-

mik in 2600 m und flogen die Bergkette bis zum Velino weiter. Die Bedingungen wurden immer besser. In 2400 m passierten wir den Lago della Duchessa. Er sieht aus wie eine Acht und ist wegen dieser Form unverwechselbar. Die nächste Thermik brachte uns auf 3000 m – ein tolles Gefühl, mit 160 km/h an der Basis weiterzufliegen. Vor uns lag der Velino.

Wertvolle Tipps von „hinten“

Wir passierten den Monte Velino und flogen nun über den Gipfeln nach Osten. Immer wieder gab mir Franco Tipps: „Etwas nach rechts“ – „Schneller“ – „Schau mal, wie sich diese Wolke entwickelt“. Hier zeigte sich seine enorme Erfahrung, aber auch die große Begeisterung, mit der er Lehrer ist.

Schnell waren wir über Celano, es swar 15:25 Uhr. Nun ging es Richtung Norden und wir waren im Tal von Ovindoli nahe des Monte Sirenti. Ein solider Aufwind brachte uns auf 3200 m. Die Zeit verrann und so flog ich mit 170 bis 180 km/h weiter. Ich richtete meinen Kurs auf den Gipfel des Gran Sasso und verbriet 1000 Meter Höhe ohne bis zum Campo Imperatore auch nur einen Kreis zu machen: Die Cumuli, die wir dort sahen, versprachen zusammen mit dem Südwind gute Steigwerte.

Wir hatten uns nicht getäuscht: Schnell waren wir wieder auf 3300 m und flogen nun über einer tieferen Bergkette, die im Süden des Corno Grande den Campo Imperatore mit dem Monte S. Franco verbindet. Etwa in der Mitte der Kette drehten wir nach Norden ab. Wir ließen den Gran Sasso links liegen und erreichten nun den südlichen Teil des Monte di Mezzo. Noch weiter links liegt der riesige Stausee von Campotosto. Wir blieben immer über 3000 m, konstant mit 160 bis 170 km/h und folgten weiter dem Berggrücken, der sich jetzt nach Westen wendet, bis wir in 2700 m den Pizzo Sevo erreichten. Ein erneuter langer Gleitflug führte uns zum Monte Vettore, einem zuverlässigen Cumulus-Lieferanten. Franco machte mich auf einen kleinen See wenig unterhalb des Gipfels aufmerksam: Der Lago di Pilato ist einer der wenigen Gletscherseen im Apennin.

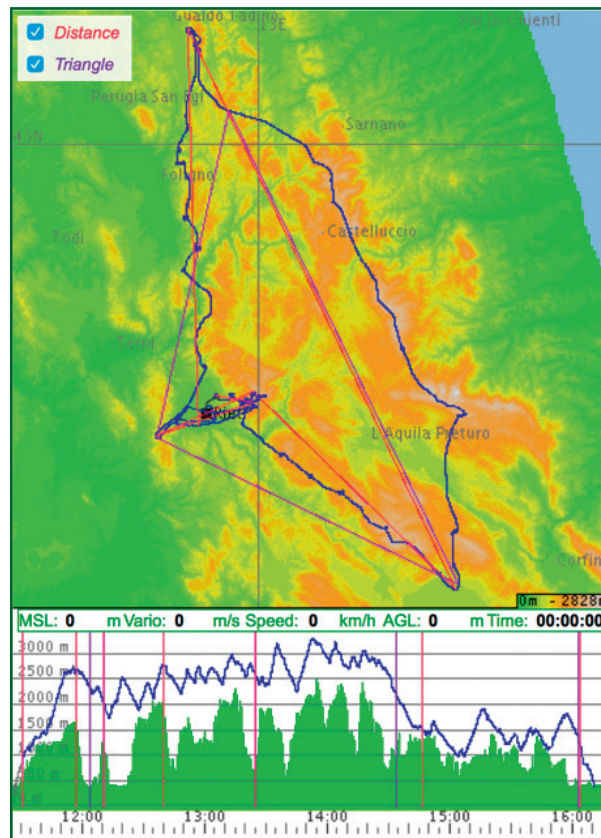
Ohne einen Kreis zu machen, stiegen wir auf 3000 m und flogen weiter nach Nord/Nord-West, den Gipfeln der Monti Sibillini folgend. Allmählich wurde ich nun müde. Die Kette weist eine Lücke auf und wir richteten unseren Kurs nach Westen Richtung Gualdo Tadino. Wir überquerten die Ebene, um die Bergkette zu erreichen, die sich bis Gualdo erstreckt. Den Monte Pennino ließen wir links liegen. Allmählich konnten wir nun auch in die Val Topina sehen. Und was wir dort sahen, war nicht sehr erfreulich: Der Himmel war verschleiert, ohne Cumuli, und auch der Wind hatte sich auf etwa 7 bis 8 Knoten abgeschwächt.

Perfekte Ortskenntnis

Wir erreichten den Nonte Penna in 1600 m Höhe, Gualdo Tadino war praktisch unter uns. Den Wendepunkt umrundeten wir in 1500 m, es war jetzt 16:40 Uhr. Wir fanden einen Aufwind, aber der Bart war so zerrissen, dass wir Höhe verloren, statt zu gewinnen. Weiter ging es wieder nach Süden unter einem verschleierten Himmel. Ich reduzierte die Fahrt auf 110 km/h, Franco gab mir Tipps, wo er Steigen vermutete. Die 100 Höhenmeter, die wir gewannen, verloren wir wieder. Es gab nirgends Anzeichen für eine brauchbare Thermik. Wir glitten bis Nocera Umbria und hatten 20 km von Foligno entfernt nun 1300 m. „Wenn wir weiter nichts finden, kommen wir mit der Höhe nach Foligno“, meinte ich. Franco antwortete: „Foligno? Wir wollen nach Rieti!“ Wieder steckte mich sein Optimismus an. Franco zeigte mir immer wieder Stellen, die er offenbar sehr gut kannte und an denen wir häufig auch etwas Thermik fanden, um so den Gleitflug strecken zu können.

Nun flogen wir am Bergrücken östlich der Val Topina und waren unter 1000 m angekommen. Mit Alessandro hatten wir bereits diskutiert, ob wir das Abschlussessen der Trainingswoche in Rieti oder nach dem Abmontieren des Duo in Foligno veranstalten werden... Aber dann, die Bahn von Foligno war praktisch schon unter uns, fanden wir im Blauen einen Bart, der uns unerwartet schnell auf 1900 m brachte. Damit konnten wir nun in aller Ruhe den Osten des Tals von Foligno anfliegen, der von der Sonne beschienen wird. Hier kann man sich am Nachmittag oft die Höhe für den Rückflug nach Rieti holen. Unser Flug ging am Monte Serano vorbei, aber der Bart über Foligno schien die einzige Ausnahme in der toten Luft gewesen zu sein. Die Bedeckung hatte offenbar jede Entwicklung von Thermik verhindert. „Dann fliegen wir eben bis Spoleto weiter, von dort aus können wir immer noch nach Foligno zurück und wenn alles schief geht, gibt es ja noch die Aviosuperfice von Delfina“, meinte ich. Franco stimmte zu. Wenig später, um 17:30 Uhr, waren wir in Spoleto, Höhe 1100 m. Kurz vor dem Umdrehen wollte ich noch den Steinbruch im Osten der Stadt probieren. Und tatsächlich, wie schon so oft fanden

Blick auf den Pilato-See



Flugweg Contigliano-Celano-Gualdo Tadino-Rieti

wir hier einen guten Aufwind. Bald waren wir auf 1500 m und stiegen mit integrierten 2 m/s weiter. Fünf Minuten noch, dann hätten wir eigentlich die Höhe haben sollen, um die Val Nerina zu überqueren und in eine Gegend zu gelangen, die bisher nicht abgeschirmt war und in der die höhere Luftfeuchtigkeit auch die Bildung von Cumuli zuließ. Doch Franco wollte mir noch etwas zeigen: „Wir müssen nicht noch weiter Höhe machen, es reicht, wenn wir die Hänge entlang fliegen und so unseren Geschwindigkeitsdurchschnitt erhöhen. Ich zeige dir, wie das geht!“ Er übernahm das Kommando, beschleunigte auf 160 km/h und flog die Konturen der Bergkette im Osten der Val Nerina nach, um den Hangaufwind zu nutzen. Wir flogen jetzt praktisch im Tal, hatten aber nur 300 m verloren. Ich hatte diese Technik zwar schon einmal in sicherer Höhe ausprobiert, hätte aber bei diesem Flug wohl anders reagiert.

Mein Co beschleunigte weiter und übergab mir wieder das Kommando: „Gut, jetzt ist der Endanflug auf Rieti an der Reihe!“ Ich entgegnete: „Eigentlich wollte ich noch einen Wendepunkt in Contigliano machen!“ Kein Problem! Wir machten über dem Tal noch etwas Höhe, umrundeten mit 170 km/h den Wendepunkt, dann ging es zurück nach Rieti. Wir landeten um 18.11 Uhr. Obwohl ich weiß, dass ich keinerlei Rekorde gebrochen habe und den Flug auch nicht ohne Franco auf diese Art und Weise vollendet hätte, war ich glücklich: Ich habe viel gelernt, viele neue Orte gesehen, an denen ich noch nie war. Und darum ist die Bilanz nur positiv! Am nächsten Tag flog ich mit dem Discus alleine noch 200 km und fuhr dann mit vielen außergewöhnlichen und positiven Eindrücken nach Hause. Danke, Alessandro und Franco, ich komme nächstes Jahr wieder! ♦