

# Ultraleichtes Wandern mit der Silent E



VON LEONARDO BRIGLIADORI

ÜBERSETZUNG: LUDWIG HASLBECK

*Start in Alzate*

Bereits vor zwanzig Jahren hatte Leonardo Briigliadori, ehemaliger Weltmeister und einer der bekanntesten italienischen Segelflieger, einen Flug von Norditalien bis ganz in den Süden des italienischen Stiefels unternommen – bei Föhn an nur einem Tag.

Etwas geruhsamer ließ er es im vergangenen Sommer angehen, als er mit seinem Freund Luigi Bertoncini mit zwei Silent E in vier Etappen ganz in den Süden der Halbinsel flog.

**D**er Flug der beiden Freunde führte in vier Etappen von Alzate bei Como, ganz im Norden Italiens, bis zum Flugplatz Grumento bei Potenza ganz im Süden der italienischen Halbinsel. Die beeindruckende Bilanz: zwölf Minuten gesamte Motorlaufzeit für den Start und 959 Kilometer UL-Segelflug.

Am 01. August 2012 findet der erste Startversuch auf der Piste in Alzate statt. Luigi hat jedoch Probleme mit seinem GPS; die lose Kabelverbindung lässt sich jedoch schnell reparieren. Zu Beginn haben wir nur eine kleine Etappe vor, wir wollen bis nach Spessa Po bei Pavia, 66 Kilometer entfernt, wo Eugenio Corbellini, ein Vereinskamerad, neben seinem großen Bauernhof eine

eigene Piste hat. Morgen soll dann mit vollen LiPo-Akkus der eigentliche Aufbruch Richtung Süden erfolgen.

Schöne Cumuli, deren Basis allmählich bis 2100 Meter steigt, bieten gute Thermik am Fuß der Voralpen. Wir wollen den Fluss Adda entlangfliegen, der den Comer See bei Lecco verlässt und Richtung Süden fließt, um keine Probleme mit dem Luftraum um den



Flughafen Linate bei Mailand zu bekommen. In der Poebene ist der Himmel leider blau, und so finden wir uns schnell in 300 Metern Höhe wieder, ehe es uns mit schwacher Thermik gelingt, bis auf 700 bis 800 Meter zu steigen. Nun funktioniert gerade jetzt, wo ich es besonders dringend brauchen würde, mein GPS nicht mehr, und so bin ich auf Luigi angewiesen, um nicht in einen der vielen gesperrten Lufträume um Mailand herum einzufliegen.

Der Teamflug hilft auch, bei diesen schwachen Bedingungen den nötigen Aufwind zu finden. Als wir die Mäander des Po entdecken, beginnen wir mit dem Endanflug auf den kleinen Grasplatz, der nahe des Flusses liegt. Unsere Mannschaft trifft mit etwas Verspätung ein, aber wir können zumindest gemeinsam im Flugplatzrestaurant zu Abend essen. Die Gewitter, die sich gerade über dem nahen Apennin auflösen, verheißen für den kommenden Tag nichts Gutes.

#### In 200 Metern in den ersten Bart

Unsere Einschätzung vom Vorabend war richtig: Der Morgen präsentiert sich mit einer Abdeckung aus Cirren über einer stabilen, dunstigen Luftmasse, die wenig Thermik verspricht. Wir überlegen, ob wir abbauen und mit dem Anhänger in die Toscana weiterfahren sollen. Erst aber schicken wir Eugenio mit seinem Taurus in die Luft, um die Lage zu testen. Obwohl es schon 13:00 Uhr ist, kann er sich nicht halten. Dennoch starten Luigi und ich um 13:40 Uhr ebenfalls einen Versuch, finden in unmittelbarer Nähe des Platzes schwaches Steigen und stellen in 200 Metern den Motor ab. Wir steigen auf 700 Meter und fliegen nach Süden ab.

Inzwischen haben sich über dem Apennin unter der Abdeckung kleine Cumuli gebildet. Gemeinsam klettern wir auf 1300 Meter und fliegen zum ersten Cumulus hinter dem Monte Penice. Luigi, der etwas tiefer ist, hat dort einige Probleme, da der Gipfel in einer Abschattung liegt. Ich kann dagegen zum ersten Cumulus weiter fliegen. Tatsächlich treffe ich dort auf die Seebrise, die mir ein Steigen von 4 m/s und eine Basis von 2600 Meter beschert.

Auch Luigi hat nun Höhe gemacht, ich warte auf ihn an der Basis. Inzwischen sind wir auf Höhe des Flugplatzes Parma-Rubbiano, der links von uns am Zusammenfluss von Taro und Ceno liegt. Wir queren nacheinander die Täler von Trebbia, Taro und Secchia. Vor uns kreist majestätisch ein Segelflieger der

Offenen Klasse. Dann passieren wir den Monte Abetone. Die Skipisten, die seine Hänge zerfurchen, sehen im Sommer eher trostlos aus. Die Sicht in der klaren Brise, die vom Thyrrenischen Meer herweht, ist hervorragend, und so können wir sogar die Bucht von Genua sehen.

Wir folgen völlig problemlos einer Wolkenstraße, die jedoch nach einiger Zeit endet; wir verlieren zunehmend an Höhe. Rechts von unserem Kurs entdecken wir Pistoia in der Toscana. Wir haben den Eindruck, kaum voran zu kommen – es liegt wohl daran, dass wir so schnell wie möglich die Zone „toter“ Luft im Becken um Florenz durchfliegen wollen. Wir überqueren die Autobahn Bologna-Florenz etwas nördlich der Hügel zwischen Mugello und Florenz.

Weiter geht es am Flugplatz von Borgo San Lorenzo vorbei über Pratomagno, wo wir wieder auf gutes Steigen treffen. Ich erinnere mich an meinen Flug von Alzate nach Taranto vor 20 Jahren, als ich mit meiner ASH 25 in einem einzigen Gleitflug bis hierher gekommen war – aber damals waren die Wetterbedingungen ganz anders gewesen. Über der Val di Chiana und dann noch weiter im Tal des Tiber erwarten uns herrliche Cumuli, die uns nun, gegen Abend, nochmals Werte um 5 m/s bescheren. Per SMS haben wir unsere Bodenmannschaft schon nach Serristori beordert, wo wir heute landen wollen.

Um 18:40 Uhr treffen wir über der langen Asphaltpiste des Platzes immer noch Werte

um 2 m/s an. Ein Weiterflug bis Rieti wäre sicher möglich, doch wir denken an unser Bodenteam. Es erreicht uns dank einiger Staus erst nach Mitternacht.

#### Der Elektroantrieb gibt Sicherheit

Die guten Bedingungen am Vortag verleiten uns, den Landeplatz Benevento als Ziel anzupeilen. Leider hält das Wetter nicht das, was es versprochen hatte: Die schönen Cumuli vom Vortag tauchen nicht mehr auf, und so starten wir um 13:00 Uhr unter einem von Cirrostratus bedeckten Himmel, allerdings bei sehr guter Sicht. Wieder einmal genügen etwa zwei Minuten Motorlaufzeit, um uns in die erste Thermik über einem abgeernteten Getreidefeld zu befördern. Von hier aus blicken wir auf den Flugplatz von Montecchio, wo etliche Segelflugzeuge am Start aufgereiht stehen.

Ich erreiche den Hang, wo ein schwacher Westwind Aufwinde bis auf 1800 Meter auslöst. Wir fliegen nun weiter zum Monte Tezio, wo wir mäßiges Steigen finden. Es verleitet uns dazu, an den niedrigen Hügeln auf der Ostseite des Tibertals nach Thermik zu suchen. Der Monte Subiaso scheint uns zu erwarten, auch wenn ihn noch kein einziger Cumulus krönt. Sie stehen nur im Tal von Rieti. Leider verliere besonders ich sehr viel Höhe und die Häuser auf den Hügeln kommen bedrohlich nahe. Der Flughafen von Perugia ist zwar in Sicht, die Höhe dürfte aber wohl kaum mehr für eine Flucht ins Flachland reichen. Aber ich gebe nicht



Monte Subasio



auf, auch wenn mir inzwischen der Schweiß von der Stirn rinnt.

Die Luft ist in Bewegung und ich weiß aus Erfahrung, dass wir irgendwo zwischen den Hügeln Steigen finden werden. Mit der nötigen Ausdauer und gegenseitiger Unterstützung finden wir schließlich wieder einen Aufwind, der es uns erlaubt, den Nordhang

des Subasio zu erreichen, wo uns eine Thermik mit 4 m/s auf 2300 Meter katapultiert. Im Funk bestätigen uns die Piloten, die sich in Rieti gerade auf die „Coppa del Mediterraneo“ vorbereiten, dass wir heute einen hervorragenden Tag erwisch haben, die Wolkenbasis liegt bei etwa 3000 Metern.

Nun geht auf einmal alles leicht und ich

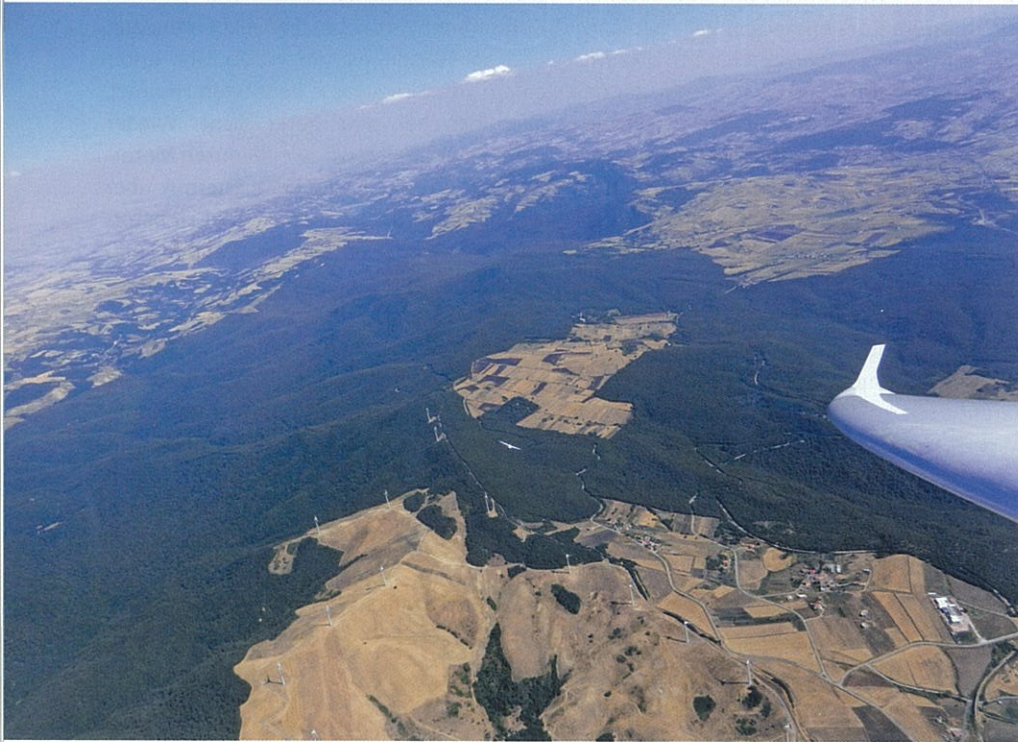
versuche, über die Val Nerina nach Poggio Bustone zu kommen, um dort die Ausgangshöhe für einen langen Gleitflug zu sammeln. Luigi brems mich zwar etwas mit dem Hinweis, dass wir nicht an einem Wettbewerb teilnehmen, doch wir haben noch mehr als 200 Kilometer Strecke vor uns. Jetzt wird es in der Höhe empfindlich kalt; es rächt sich, dass ich nur kurze Hosen und ein T-Shirt trage.

Die Aufwinde sind nun gut durch Cumuli gezeichnet. Nach einigem Überlegen beschließen wir, Richtung Passo del Diavolo und Rivisondolo zu fliegen und die Konvergenz mit der Luft von der Adria zu nutzen. Leider endet die schöne Wolkenstraße bald und wir müssen von Roccaraso abfliegen, ohne überhaupt die Basis erreicht zu haben. Der Flug führt uns östlich von Isernia vorbei Richtung Valle di Vinchiaturu. Die Luft scheint tot zu sein, wir verlieren konstant an Höhe. Mein Gleitwinkel ist etwas schlechter als der von Luigi, und ich überfliege den für seine Messerproduktion weltweit bekannten Ort Frosolone sehr tief. Ohne das Bewusstsein, im Notfall auf den unkomplizierten Elektroantrieb zurückgreifen zu können, wäre ich nie so tief heruntergefliegen.

Dann finde ich endlich einen Meter Steigen, den ich mit größter Konzentration auskurble. Ich hoffe, so vielleicht den Platz von Boiana erreichen zu können. Luigi fliegt zwar etwas höher, hat aber die Hoffnung, unser Tagesziel bei einer so inaktiven Luftmasse erreichen zu können, schon aufgegeben. Doch wir finden wieder einen schwachen Aufwind, den wir bis zum letzten Meter nutzen. Jetzt scheint unser Ziel wieder in greifbarer Nähe zu sein. Wir setzen den Gleitflug sehr vorsichtig fort, denn das Gelände hier ist relativ hoch und wenig landbar.

Völlig überraschend treffen wir auf eine tragende Linie, die uns Nullschieber und schwaches Steigen beschert – und sehen endlich im Talkessel die weiße Stadt Benevento. Wieder treffen wir ausgerechnet am Ende des Fluges 2 bis 3 m/s Steigen, sicher hervorgerufen durch den Ostwind, der das Tal hochströmt. Jetzt müssen wir sogar die Klappen ziehen, um Höhe abzubauen. Am Boden werden wir sehr freundlich empfangen und treffen auch auf unsere beiden Helfer.

Trotz schlechter Vorhersagen lässt uns die frische Morgenluft am Folgetag auf gute Bedingungen hoffen. Wir warten auf das Erreichen der Auslösetemperatur – mit Wolken thermik rechnen wir angesichts der



Basilicata



Aeroporto di Grumentum



### Silent E

Die Silent E ist das technologisch fortschrittlichste Produkt der italienischen Firma Alisport aus Cremella bei Lecco. Zugelassen ist das eigenstartfähige Flugzeug mit 13,5 Metern Spannweite als UL. Der Elektroantrieb sitzt in der Rumpfspitze und treibt einen klappbaren Zweiblattpropeller an, der ohne Motorbetrieb an die Rumpfspitze anklappt (FES-System). Zwei LiPo-Akkupacks im Rumpf mit insgesamt 4,3 kW liefern die Energie. Jedes Pack wiegt 15,5 Kilogramm und lässt sich zum Laden leicht herausnehmen.



geringen Luftfeuchte nicht. Mein Freund Giuseppe ruft aus Grumentum an und berichtet, dass sich im Norden schon erste Cumuli bilden. Er rät uns, einen Kurs östlich zu wählen, um über Matera dann von Osten aus unser Ziel anzufliegen.

### Perfektes Teamwork

Kurz vor 14 Uhr erfolgt unser letzter gemeinsamer Start. Wieder finden wir nach etwa zwei Minuten den ersten Aufwind. Wir reduzieren die Leistung des Elektromotors sofort von 22 kW auf etwa neun bis zehn kW, um die Thermik zu testen, nach einigen Kreisen schalten wir den Motor ganz ab. Wie schon in den vergangenen Tagen hat Luigi anfangs etwas Probleme, während meine Kondition eher gegen Ende des Flugs nachlässt. Trotzdem ist unsere Teamarbeit perfekt und effizient.

Den ersten richtigen Aufwind finden wir im Osten der Stadt über dem Industriegebiet. Er hilft uns sehr, da das Gelände nun ansteigt. Ein weiterer kräftiger Bart schenkt uns einstweilen Vertrauen, doch beim anschließenden Gleitflug treffen wir nichts Vernünftiges an. Luigi ist tiefer als ich und fliegt zu einem Bergrücken am Talende zurück. Schon meinen wir, den Motor nutzen zu müssen, als wir auf einen schwachen Bart stoßen.

Diese Situation ist die letzte kritische des gesamten Fluges, denn kurz vor und genau über dem Monte Vulture treffen wir auf kräftige Blauthermik, die uns bis auf 2700 Meter bringt. Nun haben wir genug Zeit, die beiden Seen am Monte Vulture zu betrachten: einer herrlich klar, der andere von einem unglaublich intensiven Blau. Etwa 20 Kilometer vor uns warten eine Reihe von Cumuli, aber Achtung: Sie befinden sich über den höchsten Gipfeln der Hochebene östlich von Grumentum, und unser Gleitwinkel ist nicht allzu gut. Luigi kann den Aufwind unter dem ersten

Cumulus zentrieren, während ich unangenehm tief ankomme. Aber der Bart ist stark, mit 4,5 m/s trägt er uns bis auf 3100 Meter. Wir haben nur noch 22 Kilometer bis zum Ziel. Warum aber sieht man kein Flugzeug, hört niemanden im Funk? Der Himmel sieht fantastisch aus, eine Konvergenz der drei verschiedenen Luftmassen, die aus dem Thyrrenischen, Ionischen und Adriatischen Meer strömen, beschert uns eine thermisch aktive Luftmasse mit frischer Luft, und so haben wir gar keine Lust, in die Hitze, die uns wohl am Boden erwarten wird, abzustiegen.

Schließlich landen wir dann doch in Grumentum. Der Flugplatz ist bis auf vier abgestellte Segelflugzeuge verlassen, denn offenbar hatte man die Bedingungen für den Tag als eher schwach bewertet. Nach vier Tagen Segelflug sind wir angekommen und sind begeistert von unseren Erlebnissen: die vielfältige Landschaft, das eigene Flugzeug, die unterschiedlichen Wetterbedingungen, das Fliegen im Team mit einem guten Freund. Für mich als Wettbewerbspilot war es eine ganz besondere Erfahrung: ein sehr sportlicher Flug, aber ohne den Stress eines Wettbewerbs.

# TOST

Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit






Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

**Flugzeigräder und Bremsen**  
Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

**Flugzeugreifen/-schläuche**

**Sicherheitskupplungen**

**Schleppseileinziehwinden**

**Start-/Schleppausrüstung**

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München  
 Thalkirchner Straße 62 D-80337 München  
 Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de  
 Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de