

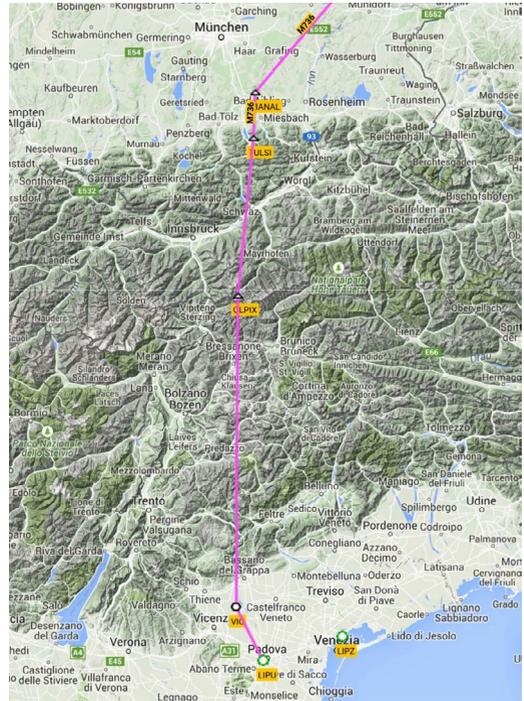
Italienische Geheimnisse

Rom, Mailand, Venedig ... Kennen Sie schon? Toskana ... Waren Sie schon? Sizilien ebenfalls? Nun, dann wird es Zeit, sich ein paar weniger berühmten, aber ebenso reizvollen Zielen in Italien zu widmen. Natürlich per Privatflugzeug. Philipp Tiemann stellt mit seinem Reisebericht ein paar schöne Ecken sowie die dazu passenden, kaum bekannten Flugplätze (insbesondere solche des Typs „Aviosuperficie“) vor.

Mitte Mai ist Italien-Zeit; für mich zumindest. Immer wieder fliege ich im italienischen Frühsommer den Stiefel hinab, während alles blüht, angenehme 25 Grad Celsius herrschen und die Touri-Saison gerade erst langsam beginnt. Daher machten wir uns in der Himmelfahrtswoche erneut zu dritt auf. Die Ziele standen wie immer nur so ungefähr fest; grob gesagt sollte es dieses Mal an etwas weniger prominente Ecken an der Adriaseite gehen.

Früh morgens am Sonntag den 10. Mai begann die Reise mit einem Flug quer durch Deutschland, von Lübeck (EDHL) aus zunächst in Richtung Norditalien. Da die Avgas-Versorgung in Süditalien bekanntlich nicht allzu gut ist, wollten wir im Norden des Landes die SR22 noch einmal volltanken, um so möglicherweise ohne weiteres Auftanken in Italien die Reise bestreiten zu können.

Als Tankstopp wählten wir aufgrund der weiteren Route Padua (LIPU). Der kleine GA-Platz



Elegante Alpenüberquerung: IFR bis TULSI und dann in VFR-Höhen über die Alpen. Kurz hinterm Brenner in FL115 über dem Pfitschtal.



hat auch einen IFR-Anflug; dieser würde aber aufgrund hervorragender Weteraussichten nicht notwendig sein. Auch über den Alpen sollte das Wetter unproblematisch sein. Aus diesem Grunde gaben wir einen Yankee-

Plan auf. Dies würde es uns erlauben, die Alpen in ca. FL115 zu überfliegen und nicht auf mindestens FL150 steigen zu müssen, um kurz darauf zur Landung in Padua wieder stark sinken zu müssen. Vielmehr noch wird man bei einem reinen IFR-Anflug von Norden kommend in Padua von der in Italien etwas unflexiblen ATC meist sehr lange auf Höhe gehalten, so dass man noch viel zu hoch in Padua ankommt und dann unnötig kostbare Energie verschenken muss.

Als Punkt für den Flugregelwechsel bietet sich auf der Brennerroute von Norden kommend in der Regel TULSI gut an. Dieser befindet sich ein paar Kilometer östlich des Tegernsees, auf dem Airway M736. Bis TULSI beträgt die MEA nur 6.000 Fuß; ab TULSI bräuchte man schon 12.000 Fuß. In der Praxis wird man TULSI meist in FL100 oder FL110 erreichen. Dazu passt gut, dass TULSI bereits in jenem Bereich liegt, wo der flächendeckende Airspace Charlie erst in FL130 beginnt. Man kann also sehr entspannt IFR canceln, ohne sofort eine Freigabe zu benötigen.

Der weitere Flugweg folgte exakt dem üblichen IFR-Routing, also via LIZUM, BAKOR und VIC (Vicenza), bloß eben in VFR-Höhen. Die Kooperation von Innsbruck Radar ist jedes Mal vorbildlich; ein Unterschied in der Behandlung von VFR und IFR ist nicht festzustellen. Der Flug in FL115 knapp östlich am Brenner vorbei und dann quer durch die Dolomiten war natürlich ein Genuss. Wie eigentlich immer kam über dem Brenner noch kein Funkkontakt mit Padua FIS zustande; dies war erst querab Bozen der Fall. Just zu diesem Zeitpunkt begannen wir bereits mit dem Sinkflug. Ziel: Erreichen des Vicenza

VORs in ca. 5.000 Fuß, sodass die Platzrunde in Padua in exakt 1.000 Fuß erreicht wird. Nun, dies klappte hervorragend, sodass wir spritsparend und flugzeitminimierend nach nur 2:54 Stunden in Padua landeten. Türen auf, 25 Grad um 11:30 Uhr vormittags. Deutlich besser als die 10 Grad in Lübeck! Zu Padua ist zu sagen, dass die Betreiber-gesellschaft des Airports Ende 2014 leider pleitegegangen ist (ein in Italien nahezu alltäglicher Vorgang). Dennoch läuft der Flughafen weiterhin überwiegend störungsfrei weiter. Es wurden lediglich die Betriebszeiten etwas eingeschränkt. AFIS ist aber zu normalen Tageszeiten weiterhin in Betrieb und vor allem: Es kann, da ohnehin ja Feuerwehrpersonal da sein muss, problemlos getankt werden. Übrigens kostet der Liter Avgas derzeit 2,50 Euro; das ist für italienische Verhältnisse ein ziemlich ordentlicher Preis. Außerdem verliert man derzeit nicht (wie früher) lange Zeit mit der Rechnungserstellung; man muss lediglich ein Formular ausfüllen und bekommt die Rechnung tags darauf per E-Mail zugeschickt. Landegebühren sind (bisher) überhaupt nicht angefallen. Als Tankstopp ist LIPU derzeit also absolut zu empfehlen. Wir sollten hier in Padua übrigens das einzige Mal auf dieser Reise italienischen Asphalt berühren. Es sollte auch der einzige „Aeroporto“, also der einzige in der AIP Italia geführte Platz, sein. Ab hier wurde nur noch auf den Graspisten einiger „Aviosuperfici“ gelandet.

Zu den italienischen „Aviosuperfici“

Für Piloten mit dem Background urdeutscher PPL-Ausbildungsdoktrin ist das Konzept von nicht in der AIP enthaltenen, aber dennoch

legal auch mit zertifizierten Motorflugzeugen benutzbaren Flugplätzen eher fremd. Hierzulande gibt es nur „Flugplätze“, welche dann auch in der AIP geführt sind; dies in Verbindung mit der im deutschen Luftrecht verankerten „Flugplatzpflicht“ (und außerdem der Flugleiterpflicht) schafft insgesamt ein eher enges Korsett, was die fliegerische Freiheit angeht.

Im europäischen Ausland ist dies vielfach etwas anders und vielschichtiger geregelt. In Italien gibt es für zertifizierte Luftfahrzeuge zwar auch so etwas wie „Flugplatzpflicht“, jedoch darf nicht nur strikt auf den in der AIP enthaltenen „Aeroporti“ gelandet werden, sondern auch auf den sogenannten Aviosuperfici. Dies sind bei der ENAC angemeldete und genehmigte Pisten, die aber nicht den (recht hohen) Anforderungen an zertifizierte „Aeroporti“ genügen müssen. Sie sind auch nicht wirklich mit den deutschen Sonderlandeplätzen gleichzusetzen. Vergleichbar sind Aviosuperfici am ehesten mit den „unlicensed aerodromes“ in UK, wobei diese (im Gegensatz zu den italienischen Aviosuperfici) nicht einmal von der dortigen CAA genehmigt werden müssen. Auch sie sind nicht in der entsprechenden AIP enthalten. Sie sehen also, die luftrechtlichen Definitionen von „Flugplätzen“ differieren in Europa erheblich.

Diese Aviosuperfici bringen – ganz untypisch für Italien – äußerst wenig Bürokratie und laufende Kosten mit sich (z. B. in der Regel keine Feuerwehrebereitschaft), was sie bei den Betreibern und Benutzern aus der „kleinen GA“ sehr populär gemacht hat. Die Folge ist, dass sie sich in den letzten Jahren sehr stark verbreitet haben – es gibt mittlerweile über 200 Stück davon! An diesen Plätzen findet man noch enthusiastische Sportpiloten

und Schrauber sowie den puren Spaß am Fliegen, aber genauso durchaus auch kleinere Geschäftsreiseflugzeuge. Auch der einzige Flugplatz in der Republik San Marino ist ein Aviosuperficie! Einzige Einschränkung: an Aviosuperfici darf (zumindest grundsätzlich) kein gewerblicher Flugbetrieb stattfinden: dies ist allgemein nur auf den „Aeroporti“ erlaubt (in Italien ist jeder ENAC-zertifizierte Flugplatz ein „Aeroporto“ („Flughafen“), egal wie groß oder klein er ist).

Die meisten Aviosuperfici haben Graspisten, allerdings zumindest immer weiße Pistenreiter und einen Windsack, denn das ist Voraussetzung für die Genehmigung eines Aviosuperficie. Einige von ihnen haben allerdings eher kurze Pisten, (teilweise nur ca. 500 Meter) und sind daher für viele klassische Motorflugzeuge etwas marginal. Diese haben dann auch meist kaum eine Infrastruktur, oft nicht mal eine Halle, ein Büro oder ein Telefon. Viele andere wiederum sind aber durchaus gut ausgebaut, d. h. mit zum Teil sehr gepflegten Pisten (auch deutlich länger als 500 Meter), Hangars, Tankstellen, Flugschulen, Bars, Restaurants, Werkstätten, Hotels usw. Bei solchen ist der Unterschied zu einem kleinen „Aeroporto“ kaum mehr erkennbar (mal abgesehen von der Unkompliziertheit des Fliegens und der angenehmen Tatsache, dass auf den allermeisten Aviosuperfici keinerlei Landegebühren verlangt werden).

Die meisten Aviosuperfici sind oft gar nicht mit Personal besetzt, d. h., es ist unter Umständen – auch nachdem man sich vorab telefonisch zur Landung angemeldet hat – niemand vor Ort. Und selbst wenn jemand vor Ort ist, bedient oftmals niemand eine Bodenfunkstelle, sprich: Es werden lediglich Blindsendungen abgesetzt. Die Frequenz lautet – falls nicht anders veröffentlicht – 130,0

MHz. Daher ganz deutlich: Die Benutzung des Funkgeräts (oder gar nur ein solches zu haben) ist bei den allermeisten Aviosuperfici nicht vorgeschrieben. Bei An- und Abflug ist daher stets mit nicht funkenden Maschinen, insbesondere ULs, zu rechnen! Augen auf!!! Die Aviosuperfici haben überwiegend keinen ICAO-Code, wobei speziell in letzter Zeit immer mehr davon nun doch einen erhalten. Bei jenen Plätzen ohne Code muss man in Flugplänen stets ZZZZ angeben und dann in Feld 18 „RMK/DEP: [Flugplatzname] bzw. RMK/DEST: [Flugplatzname]“ eintragen.

Aber die Deregulierung dieser Klasse von Flugplätzen hat auch ihre Kehrseiten. So gibt es keine Garantien hinsichtlich Mindeststandards der Piste, z. B. was deren Beschaffenheit oder z. B. die Hindernisfreiheit der Anflüge angeht. Das bleibt zu berücksichtigen.

Auch gibt es keinerlei Betriebspflicht. Der Betreiber kann den Platz von einem Tag auf den anderen umfunktionieren. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich vor jeder Landung auf einem Aviosuperficie beim Betreiber anzumelden. Vielmehr sogar ist es genau genommen ein Ersuch um Erlaubnis, denn es handelt sich letztlich – auch bei den größeren und betriebsamen Plätzen – dennoch um Privatgrund und nicht um eine öffentliche Infrastruktur. Und da die Aviosuperfici nicht in den AIPs enthalten sind, gibt es natürlich zu ihnen auch keine NOTAMs!

Aus diesen Gründen ist es eigentlich (trotz eventueller Sprachbarrieren) unerlässlich, sich vor dem Flug bei dem Betreiber des Platzes über Pistenzustand, effektive Pistenlänge sowie andere Aktualitäten zu informieren. Um es klar zu sagen: Das Starten und Landen auf Aviosuperfici findet komplett und ausschließlich auf Verantwortung

des Piloten statt! Wenn Sie bei einer Landung einen Überschlag machen, weil, wie sich herausstellt, die Piste in miesem Zustand war, haben Sie danach keinerlei Chance, an den Betreiber Forderungen zu stellen. Daher ist zumindest immer auch ein tiefer Überflug der Piste ratsam. Standards deutscher Flugplätze darf man nicht unbedingt erwarten. Zur Entwarnung darf jedoch gesagt sein, dass z. B. unser Flieger auch nach zehn Jahren und vielen Landungen auf unterschiedlichsten Aviosuperfici nie Schaden genommen hat und fast wie neu aussieht. Folgenden Nachteil haben die „Aviosuperfici“ jedoch definitiv für den nicht italienisch sprechenden Besucher: An diesen kleinen, meist von Privatpersonen oder kleinen Flugvereinen betriebenen Plätzen kommt es naturgemäß häufig vor, dass kein Mensch Englisch spricht. Dies erschwert unter Umständen sowohl die Kontaktaufnahme vorab als auch die Verständigung vor Ort. Meistens kommt man aber mit einer Mischung aus Deutsch, Italienisch und Englisch letztlich irgendwie klar und sollte diese kleinen Sprachbarrieren keinesfalls zum Grund nehmen, vor diesen Plätzen zurückzuschrecken.

Und: In den meisten Fällen ist es zwecklos, solche kleinen Plätze (und deren private Betreiber) für Informationen per E-Mail zu kontaktieren, da diese meist nicht beantwortet werden. Das ist keine Bosheit, sondern liegt meist darin begründet, dass viele Plätze bzw. Vereine zwar irgendeine E-Mail-Adresse haben, diese aber gar nicht regelmäßig abrufen. Außerdem tun sich viele Leute in Italien wie gesagt mit dem Englischen schwer, und zwar mit dem Geschriebenen noch mehr als dem Gesprochenen. Zu guter Letzt liegt es ganz einfach auch ein bisschen in der Mentalität der Italiener, dass einfach sehr

viel über den persönlichen Kontakt (Telefon!) läuft. Hat man diesen erstmal hergestellt und ist „auf einer Wellenlänge“, öffnen sich die allermeisten Türen wie von selbst. E-Mail (und auch Fax) hingegen gelten als unpersönlich. Also sollte man trotz Sprachschwierigkeiten stets zum Hörer greifen. Wie gesagt: Die Italiener sind fast ausnahmslos ganz außerordentlich hilfsbereite und freundliche Leute. Wie schon gesagt, fehlen die Aviosuperfici komplett in der AIP und daher auch in den staatlichen ICAO-Karten. Auch im Jeppesen sind nur einige wenige Aviosuperfici enthalten. Dies hat damit zu tun, dass Jeppesen über die AIP hinaus keine eigene Datenakquise betreibt, sondern lediglich Plätze aufnimmt, die von ihren Betreibern an Jeppesen übermittelt werden. Aber wie kommt man nun an detaillierte Informationen zu allen diesen Aviosuperfici? Nun, zum einen sind zumindest die wesentlichen Daten dieser Plätze auf der Website der italienischen Luftfahrtbehörde ENAC veröffentlicht, und zwar hier:

http://moduliweb.enac.gov.it/Applicazioni/avioeli/avio_01.asp

Möchte man aber noch komplettere Informationen und z. B. Lagepläne und Anflugfotos haben, hilft vor allem der „Avioportolano“ weiter. Details dazu am Ende dieses Berichts.

Zunächst nur so viel: Bei den Aviosuperfici in Italien gibt es sehr viel mehr „Dynamik“ als bei den Aeroporti. Das heißt, jedes Jahr eröffnen ein paar Plätze neu, es schließen aber jedes Jahr auch ein paar. Wenn Sie also einen Flug zu einem Aviosuperficie planen, prüfen Sie gleich erst einmal den Status, bevor weitere konkrete Planungen folgen! Nun aber zurück zu unserer Reise den Stiefel herunter.

Valle Gaffaro (Provinz Ferrara)

Die Gegend des Deltas des Flusses Po, also grob gesagt der Landstrich zwischen Chioggia, Rovigo, Ferrara und Ravenna, ist ein ganz besonderer Fleck Italiens. Ein flaches, äußerst fruchtbares Land, wo im Frühjahr alles nur so blüht und gedeiht und die Uhren etwas langsamer gehen als anderswo. Die Ecke ist kaum bekannt und touristisch – zum Glück – nur relativ wenig erschlossen. Die Menschen leben hier recht bescheiden und verdienen in der Landwirtschaft oder im Küstenbereich mit Fischfang ihr Geld. Fast alles ist Naturschutzgebiet; Flora und Fauna sind reichhaltig. Einen guten Eindruck vom Zauber des Po-Deltas erhält man in folgendem Video:

<https://vimeo.com/493970>

In dieser Gegend gibt es eigentlich nur einen einzigen nennenswerten Flugplatz. Er liegt im Gebiet der Gemeinde Codigoro (ca. 50 km südöstlich von Padua) und trägt den Namen „Valle Gaffaro“. Es handelt sich um ein Aviosuperficie, wie er im Buche steht: eine Graspiste, ein Hangar, eine kleine Flugsportvereinigung und ein Restaurant. Dies ist übrigens einer jener (eher wenigen) Aviosuperfici, die auch im Jeppesen enthalten sind. Es herrscht (zumindest am Wochenende) meist etwas Verkehr. Die Piste ist völlig problemlos: knapp 1.000 Meter lang, über 50 Meter breit, topfeben und ohne Hindernisse. Es ist auch einer jener Aviosuperfici, die von sich aus kein PPR verlangen. Man fliegt einfach hin. Dies ist insofern gut, als so erst gar keine Verständigungsschwierigkeiten beim Telefonat auftreten können. Im Funk benutzen Sie für die Positionsmeldungen am besten ein paar Worte auf Italienisch, zur Not

geht aber auch (langsam und deutlich) Englisch.

Die wesentlichen italienischen Funkphrasen für unbesetzte Flugplätze findet man hier:

<http://fliegen-in-italien.de/flugfunk.html>

Wichtig dabei ist vor allem, dass man den Namen des Platzes halbwegs richtig ausspricht, da viele Plätze die gleiche Frequenz teilen (bei „Gaffaro“ liegt die Betonung auf der ersten Silbe) und die übrigen Piloten sonst nicht hinhören.

Unsere Landung auf diesem Platz erfolgte nach einem knapp 20-minütigen VFR-Flug, kurz nach 12 Uhr mittags. Eine P92, eine Sting und ein paar Trikes fanden sich auf dem Abstellplatz; wenig später kam noch eine Morane hinzu.

Valle Gaffaro ist auch bei italienischen Wochenendpiloten als Ziel sehr beliebt. Eine unproblematische Piste ohne PPR, keine Bürokratie, sehr unkompliziertes Fliegen, eine tolle Landschaft in der Luft und ein sympathisches, einfaches Fischrestaurant nach der Landung. Patrizia, die Restaurantbetreiberin, empfiehlt frische Vongole, Risotto di Pesce, Fritto Misto; das alles bei einem einfachen weißen Frizzantino-Wein (für die, die nicht mehr fliegen müssen). Kurzum: Hier gibt's kein Sternenniveau, son-

Links: Endanflug auf das Aviosuperficie „Valle Gaffaro“ in der Provinz Ferrara. Oben: Fliegeridylle in Valle Gaffaro; hier treffen sich sonntagsmittags gerne italienische Freizeitpiloten. Mit 1.000 x 50 Metern ist Valle Gaffaro eine der am großzügigsten bemessenen Aviosuperficie-Pisten.

dern ehrliche lokale Küche und viel familiäre Atmosphäre. Ruhetag: Mittwoch.

Wer nicht nur zum Mittagessen bleiben möchte, sollte sich am Platz nach dem Essen Fahrräder leihen und etwas die Gegend und ihren ganz besonderen Charme einatmen. Sie erinnert ein wenig an die französische Camargue. Wirklich sehr zu empfehlen. In 15 Minuten erreicht man außerdem die Adria am Lido di Volano, wobei gesagt sein muss, dass es für Strand und Meer bessere Ziele in Italien gibt.

Valle Gaffaro ist und bleibt einer meiner persönlichen Favorites für Ausflüge. Auch sollten Sie die Gegend, wenn sich die Gelegenheit



ergibt, einmal in Ruhe mit dem Auto erkunden. Fahren Sie mal durch z. B. Porto Tolle oder Comacchio; nehmen Sie dabei die kleinen Landstraßen quer durch die Felder. Die Website des betreibenden Vereins lautet:

www.volodelta2000.net

Und hier ein Hotel ganz in der Nähe (holen vom Flugplatz ab):

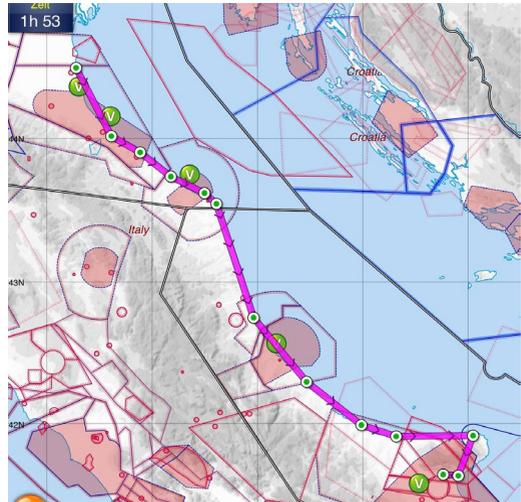
<http://www.oasicannevie.com/?lang=de>

Für uns war dieses Mal Valle Gaffaro „nur“ Mittagsstopp, da es am Nachmittag schon weiter gehen sollte. Ziel: der tiefe Süden ... Apulien!

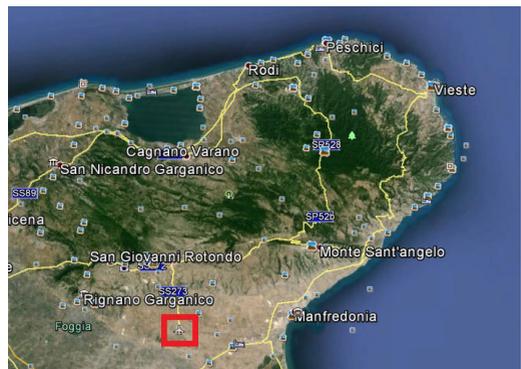
San Giovanni Rotondo / „Macerone“ (Provinz Foggia)

Das Tagesziel war der „Sporn“ des italienischen Stiefels, der Gargano. Dieser liegt schon ziemlich weit im Süden der Adriaseite Italiens. Von Valle Gaffaro sind das nochmal ca. 500 km in Richtung Südost, immer der Küste entlang. Weil es mehr Spaß macht natürlich VFR, in 1.000 Fuß.

Der Gargano ist ein riesiger Landvorsprung, bergig und landschaftlich vielfältig, mit zahlreichen größeren und kleineren Stränden. Er gehört zum Norden der Region Apulien, Provinz Foggia. Es gibt zwei größere Orte an dessen Ostseite: Vieste und Peschici. Direkt auf dem Gargano gibt es wiederum nur einen einzigen nennenswerten Flugplatz, den Platz „Macerone“ auf dem Gebiet der Gemeinde San Giovanni Rotondo. Er liegt im Südwesten des Gargano. Gut 700 Meter Gras, zwar nicht übertrieben gepflegt, aber topfeben, brethart und ohne Hindernisse – also mit praktisch den allermeisten Einmots problemlos benutzbar. Der telefonische Vorabkontakt



500 Kilometer in 1.000 Fuß die Adria entlang: von Valle Gaffaro nach San Giovanni Rotondo. Der Flugplatz mit dem Rufnamen „Macerone“ liegt im Süden des Gargano.



mit dem Präsidenten Matteo war freundlichst. Er und das Mitglied Dario sprechen übrigens ein klein wenig Englisch.

Der Flug in 1.000 Fuß entlang der Küste führt zwangsläufig durch sage und schreibe vier CTRs: erst Romagna, dann Ancona, dann Pescara und am Schluss noch durch die riesige militärische CTR von Amendola, innerhalb derer auch der Zielflugplatz liegt. Daher an dieser Stelle ein kurzer Exkurs zum Thema:

SERA und VFR-Flugpläne in Italien

Bekanntlich ist seit Einführung von SERA (in Deutschland und auch in Italien war dies im Dezember letzten Jahres) für jeden VFR-Flug durch Lufträume der Klassen A bis D ein Flugplan erforderlich. Der Unterschied liegt lediglich darin, was die einzelnen Länder als „Flugplan“ erachten. Deutschland hat dies bekanntlich sehr elegant gelöst, nämlich ohne jedwede Änderung zur früheren Praxis. Hier hat sich sicher die Fachkenntnis der entscheidenden Leute in Behörden, Flugsicherung und den Verbänden bezahlt gemacht.

Anders in Italien: Obwohl dort früher (also vor SERA) freigabepflichtige Lufträume ebenfalls ohne Flugplan durchfliegen werden durften, wurde mit Einführung von SERA plötzlich und ohne erkennbaren Grund das ganz große Rad gedreht. Auf einmal ging Mitte Dezember ohne (vor dem Flug aufgegebenen) Flugplan in den Kontrollzonen gar nichts mehr. Und diese sind wie bekannt dort riesig. Man hat also die praxisfremdeste aller möglichen Lösungen gewählt. Wobei „gewählt“ wohl falsch ausgedrückt ist, denn dies impliziert ja eine gewisse Absicht. Wahrscheinlicher ist, dass dies einfach „durchgerutscht“ ist und – schwupps – stand die recht kompromisslose SERA-Formulierung so auch in den italienischen Rules of the Air. Es fehlt dort wohl einfach an den wesentlichen Stellen an Leuten, die mit Praxisfragen der GA vertraut sind. Nicht dass SERA irgendwie überraschend kam ... hier haben ganz einfach alle gepennt. Wohl auch die italienische AOPA, aber auch die hat sich wohl – vor dem Hintergrund der Regelung bis dahin – nicht träumen lassen, dass das Thema Flugplan mit Einführung von SERA so sehr nach hinten losgehen würde. Nun ja, Mitte Dezember hat sich die AOPA

nach massiven Protesten der Piloten, Aeroclubs etc. eingeschaltet. Mehrere Monate mussten zahlreiche durchaus schwierige Meetings mit der Luftfahrtbehörde, der Flugsicherung und den Militärs gehalten werden, um in einem großen Kraftakt nun zumindest ansatzweise wieder zum alten Status quo zurückzukehren. Das ist zum 1. Mai mit einer Neuauflage der italienischen Rules of the Air („RAIT“) nun endgültig gelungen und wurde von der dortigen AOPA als großer Erfolg verkauft.

Die neue Regelung sieht so aus, dass Durchflüge durch CTRs nun mindestens einen „verkürzten“ Flugplan erfordern, welcher per Funk in Form des üblichen Einleitungssatzes „aufgegeben“ werden kann. Dies wird „abbreviated flightplan“ (piano di volo abbreviato) genannt. Die einzigen Änderungen gegenüber früher sind, dass nun im Funk häufig von den Lotsen darauf hingewiesen wird, dass ein solcher „abbreviated flightplan“ sowie dazu zusätzlich die Angabe der Personen an Bord notwendig sei.

Wundern Sie sich also nicht, wenn Sie bei Ihrer nächsten Anfrage eines CTR-Durchflugs vom Lotsen irgendetwas von „abbreviated flightplan“ hören. Antworten Sie einfach: „Jawohl, mache ich“ und geben Sie den entsprechenden Einleitungsruf ab. Fertig.

Dennoch haben diese Änderungen natürlich dafür gesorgt, dass das Gerede und die Hin-und-her-Fragerei am Funk nicht weniger, sondern eher mehr geworden ist. Daher mein Tipp: Sollten Sie einen Flug planen, der mehrere CTR-Durchflüge vorsieht, erwägen Sie die Aufgabe eines „normalen“ Flugplans vor dem Flug. Das spart dann unterwegs deutlich

Nerven. Wer z. B. seinen Flug mit Skydemon plant, ist ja schließlich heutzutage nur noch ein paar Klicks von einem fertigen und aufgegebenen Flugplan entfernt!

Anflug auf San Giovanni Rotondo

Von Norden kommend umflogen wir zunächst den Gargano im Uhrzeigersinn (was selbst bei SR22-Speeds ca. eine halbe Stunde dauert), um uns schon einmal einen Eindruck der Gegend zu verschaffen. Im Funk wurden wir von Amendola Radar bis über den Zielplatz begleitet; erst dann erfolgte die

Unten: Wunderschöne Küstenabschnitte südlich von Vieste. Mitte: Vieste – Hauptort an der Ostseite des Gargano. Oben: Die Strände sind eher vom Typ „klein, aber fein“.



Übergabe auf Platzfrequenz 130,0. In diesem Fall wollte ATC übrigens unseren verkürzten Flugplan nicht in der Luft schließen; man gab uns stattdessen eine Telefonnummer von ATC (0881702334), um den „Flugplan“ nach der Landung zu schließen. Der Rest ist Routine: Überflug zum Check des Windsacks (natürlich voll cross ...), Sichtung der Piste und Landung.

Am Boden der übliche Ablauf, der das Fliegen auf italienischen Aviosuperfici zur Freude macht: die Leute des sehr kleinen, aber stolzen Vereins (neben ein paar ULs hat er auch eine PA28) kamen auf uns zu, boten Hangar, Platzbesichtigung, Espresso und Bodentransport an. Die PA28 wird übrigens mit Mogas betrieben; Avgas gibt es am Platz nicht (dafür bei Bedarf im nahen Foggia, LIBF).

Nur ein paar Kilometer vom Platz entfernt gibt es, leicht am Berg gelegen, ein schönes Agriturismo, „Le Cese“ (www.lecese.it). Chef Franco fliegt auch gelegentlich UL, ist Mitglied des Vereins und bietet die Abholung am Platz ab. Allein mit dem Englischen hapert es bei ihm.

Das Agriturismo hat uns sehr gut gefallen; es hat alles, was das Herz begehrt; zahlreiche Zimmer, einen großen Pool, ein eigenes Restaurant und einen schönen Landschaftsblick.

Am folgenden Tag mieteten wir mit Francos Hilfe in San Giovanni Rotondo ein Auto, um in Ruhe den Süden des Sporns zu erkunden. Auffallend sind auf dem Gargano die zigtausend Olivenbäume. Die Küstenstraße von Mattinata bis Vieste ist fahrerisch ein Traum; die Küste und die Blicke erinnern hier

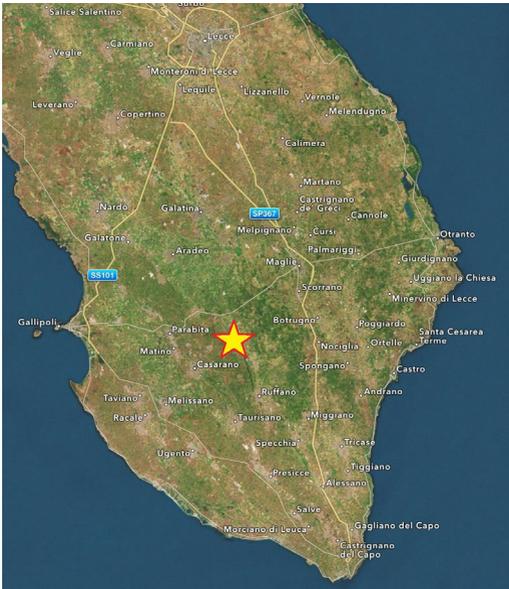
stark an die Amalfiküste. Die Pflanzenwelt ist sehr vielfältig. Unterbrochen ist die begrünte Felsküste von einigen kleinen und mittleren Buchten mit meist steinigen Stränden mit hellblauem Wasser. Leider sind sie teilweise nicht gut zugänglich. Erst direkt südlich von Vieste gibt es eine große weite Bucht mit Sandstrand und zahlreichen Restaurants. Das „Le Tre Vele“ hat sich als sehr gut erwiesen; die Spaghetti Vongole dort sind 'ne Wucht.

Nach anderthalb Tagen am Gargano ging es aber für uns dann schon weiter, einmal quer durch die gesamte Region Apulien, bis ganz in den Süden, zum „Absatz“ des Stiefels, dem „Salento“.

Masseria Macri (Provinz Lecce)

Der Salento ist im Gegensatz zum Gargano überwiegend flach und hat deutlich mehr große Strände und Tourismusaufkommen, allerdings auch eher nur im Hochsommer. Im Mai ist noch wenig los, trotz 26 Grad Celsius. Die Hauptstadt des Salento ist das barocke Schmuckstück Lecce. Im Winter ist es hier zwar mild, aber auch ziemlich feucht; im Sommer wird es naturgemäß sehr heiß.

Flugplätze gibt es eher wenige im Salento; abgesehen von den Flughäfen Brindisi (LIBR) und Taranto (LIBG) im Norden sowie dem Militärflughafen Galatina (LIBN), dessen CTR fast den gesamten „Absatz“ abdeckt, gibt es nur ein paar Aviosuperfici und eine Handvoll (nicht für den Motorflug zugelassener) „campi di volo“. Es wird fast ausschließlich UL geflogen hier unten im Süden. Ein Platz sticht heraus: das Aviosuperficie „Macri“ auf dem



Der Platz „Macri“ liegt zentral im südlichen Teil des „Absatzes“ (Salento); nach Gallipoli und nach Lecce ist es nicht weit.

Gebiet der Gemeinde Supersano, ca. 35 Kilometer südlich von Lecce. Der Platz ist Teil eines landwirtschaftlichen Familienbetriebs rund um ein großes Bauernhaus (Masseria) aus dem 17. Jahrhundert, welches heute als Agriturismo fungiert. Die Piste ist ebenfalls knapp über 700 Meter lang, fest, eben und hindernisfrei.

Der morgendliche einstündige Flug führte uns zunächst die Küste entlang, an Bari vorbei bis Monopoli (genau) und dann diagonal landeinwärts zwischen den CTRs von Brindisi und Taranto hindurch direkt zum Ziel. Wenn man so will, ging es einmal längs durch Apulien. Hierbei überflogen wir erneut unzählige Olivenbäume sowie Hunderte der für diese Gegend berühmten „Trulli“, kleine traditionelle Rundhäuser aus Stein. Schon vor 10 Uhr morgens war es dabei in geringer Flughöhe etwas bockig.

Ab hier standen wir in Funkkontakt mit der Anflugkontrolle des Militärflughafens Lecce-Galatina (LIBN), wo die italienische Airforce Nachwuchspiloten auf Jettrainern ausbildet. Interessant zu bemerken ist, dass alle Piloten mit der Flugsicherung stets auf Englisch funkten.

Unser Zielplatz war bereits von Weitem sichtbar. Dann hieß es wieder: Abmelden und Flugplan schließen bei Lecce Approach, Windsack checken und landen. Gemäß ihrer natürlichen Umgebung handelt es sich hier nicht um eine „Graspiste“, sondern eher eine „Erdpiste“ mit einigen Steinen, aber wenn man vorsichtig operiert, passiert nichts.

Der Empfang übertraf den in Macerone noch um Einiges. Die Eigentümerehepaar, Alfio und Pina Vizzino, hieß uns gleich herzlich bei willkommen und reichte Cafè und Kuchen. Mehr noch: Man hatte uns auf unseren Wunsch bereits einen Mietwagen für den Tag organisiert und dieser stand im Schatten bereit. Perfekt!

Bevor wir aber auf Tour gingen, besichtigten wir noch das Haus, das in vielerlei Hinsicht besonders ist; es soll aber nicht zu viel verateten sein. Nur soviel: Es gibt sogar eine eigene Kapelle. Alfios Traktorenhalle ist hingegen absolut etwas für Technikliebhaber. Ganz nebenläufig erwähnte er, dass er über 2.700 Olivenbäume besitzt.

Von der Masseria ging es noch vor dem Mittag in die 25 Kilometer entfernte Küstenstadt Gallipoli an der Westseite des Salento, also am Golf von Taranto. Diese spitzt sich Richtung Meer wie eine schmale Halbinsel zu; die Altstadt selbst liegt auf einer dieser Halbinsel vorgelagerten Insel, welche

nur über eine Brücke ans Festland angebunden ist. Gallipoli, das auf griechische Ursprünge zurückgeht, entpuppte sich als eine quirlige kleine Hafenstadt mit freundlichen Menschen, wohin das Auge sah. Das Angebot an Fischrestaurants war überwältigend. Der Altstadtkern hat stellenweise bereits leichte Züge der Schönheit von Lecce. Nachmittags traf es sich gut, dass sich nördlich und südlich an Gallipoli riesige feine Sandstrände mit türkisblauem Wasser anschließen; am Abend fuhren wir noch nach Lecce und nach dem Abendessen zur Übernachtung wieder zurück zur Masseria Macrì. Diese Tagestour sei jedem Besucher wärmstens empfohlen.

Besonders in Erinnerung an dieser Etappe aber bleibt der persönliche Umgang unse-

Unten: Gallipoli – quirlige, sympathische Stadt am Golf vom Taranto. Mitte: Riesige halbrunde Sandbuchten prägen die Westseite des Salento.



rer Gastgeber. Das Frühstück am nächsten Morgen wurde in der Küche von Alfio und Pina hergerichtet und umfasste zahlreiche eigene Produkte. Das gibt's natürlich in keinem Hotel und macht solche Aufenthalte über lange Zeit unvergesslich.

Leider sprechen auch Alfio und Pina kaum Englisch. Wenn eine telefonische Voranmeldung sprachlich nicht so ganz klappt, keine Sorge. Der Platz ist immer da und die Besitzer auch; der Rest ergibt sich am Boden. Weblink:

www.aviosuperficiemacri.it

Wer in dieser sonst so an Avgas armen Gegend dringend etwas 100LL benötigt, hat eine sehr nahe Quelle: Nur ca. 10 Kilometer nördöstlich von Macrì liegt das noch recht



Pistenüberflug zur Landung in Macrì - ohne Flugleiter ist ein besonders gutes Auge gefragt. Die Kapelle der Masseria (= des Gutshauses) Macrì von Alfio und Pina Vizzino



neue Aviosuperficie „Corte de Droso“ (LINB) mit 1.000 Metern ebenster Piste und – auf vorherige Anfrage – Avgas 100LL.

Leider ist es so, dass die Personen hinter diesen beiden schönen Flugfeldern zerstritten sind und sich gegenseitig das Leben schwer machen (man sieht: die GA ist sich häufig selbst der größte Feind). Diese Streitigkeiten haben auch dazu geführt, dass Macrì aktuell in rein administrativer Hinsicht keine 100%ige Zulassung als Aviosuperficie mehr hat. Der Hintergrund ist etwas kom-

plex und eine längere Geschichte. Tatsache ist aber, dass die ENAC den Platz kürzlich erneuert technisch abgenommen hat und keine Einwände hat. Auch Lecce ATC sowie das ARO von Fiumicino haben kein Problem mit dem „Aviosuperficie Macrì“. Es sollte aber aus politischen Gründen im An- und Abflug in Macrì der Funk auf der 130.0 stumm bleiben.

Nach weiteren anderthalb Tagen stand dann langsam unsere Rückreise an. Die Heimat liegt von Lecce aus direkt im Norden. Doch wenn man von dort aus strikt nach Norden fliegt, dann fliegt man eben nicht den Stiefel hoch ..., sondern landet in Kroatien! Der Stiefel liegt nämlich in Realität so stark „schief“, dass man von Lecce aus bei Kurs Nord direkt nach Dubrovnik kommt.

Das passte uns, denn in Kroatien ist der blaue Sprit nicht nur günstiger, sondern vor allem auch stets völlig problemlos zu bekommen. Doch Moment – Kroatien ist noch kein Schengen-Mitglied; Macrì ist natürlich auch kein „Zollplatz“, an dem eine Schengen-Ausreise möglich wäre. Wird da also eine ungeliebte Zwischenlandung in Brindisi fällig? Nicht unbedingt, denn es gibt für diese Fälle eine elegante Lösung:

Flüge zwischen Italien und EU-Staaten, die nicht Schengen angehören

Dieser Fall ist in der italienischen AIP unter GEN 1.2 abgebildet und erläutert. Und zwar ist es laut italienischem Gesetz 146/94, Paragraph 15 so, dass Flüge zwischen Italien und anderen EU-Staaten (auch „Non-Schengen“-Ländern) auf italienischer Seite von und zu jedem beliebigen Platz er-

laubt sind, insofern „alle Insassen in Besitz gültiger Reisedokumente sind“. Dies gilt übrigens ausdrücklich auch für die Aviosuperfici.

Das Ganze erfordert lediglich zwei Dinge: Erstens muss im Flugplan unter Feld 18 „RMK/all occupants are in possession of valid documents for expatriation“ erklärt werden. Zweitens muss der Flug vier Stunden (im Fall von Aviosuperfici: zwölf Stunden) vor Abflug der lokal zuständigen Luftfahrtbehörde (genannt: „DCA“) angezeigt werden (es ist also keine ausdrückliche Erlaubnis notwendig). Das macht man am einfachsten mit einer kurzen E-Mail. Die Adressen dieser DCAs finden sich für jeden Aeroporto jeweils am Anfang des entsprechenden AD-Abschnitts der AIP; für Aviosuperfici findet man das zuständige DCA in der weiter oben genannten offiziellen ENAC-Liste.

Dies funktioniert tatsächlich und erspart zeit- und nervenraubende Zwischenlandungen auf Großflughäfen, die in Italien bekanntlich meist kein besonders großes Herz für die kleine GA haben.

In unserem Fall wurde der Flugplan problemlos vom ARO in Fiumicino angenommen, und auch Lecce und Brindisi ATC spielten mit. Selbst der im Flugplan angegebene IFR-Pickup über dem Brindisi VOR klappte hervorragend und reibungslos.



Aviosuperficie Corte de Droso (LINB) – rare Avgas-Quelle im Südosten Italiens. Unten: Idylle zur Siesta-Zeit in den Gassen von Gallipoli



So verbrachten wir am Ende dieser italienische Reise noch einen schönen Tag im kroatischen Cavtat. Einen weiteren Tag später ging es östlich an den Alpen vorbei zurück nach Lübeck.

Der „Aviportolano“

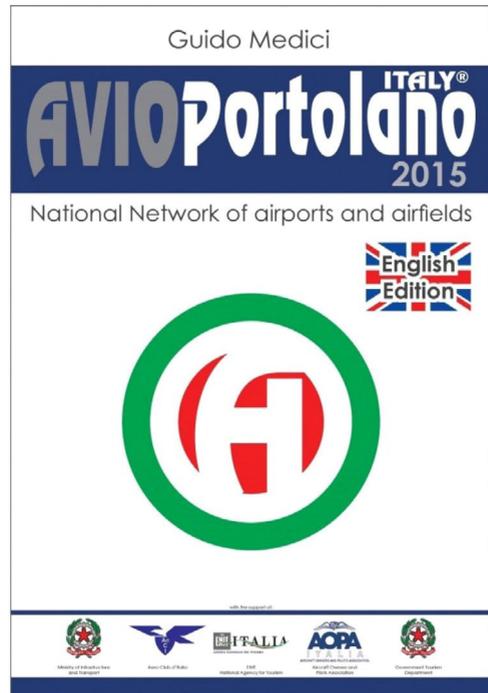
Wie eingangs erwähnt, macht die italienische ENAC nur sehr wenige „offizielle“ Angaben zu den Aviosuperfici. Viel informationsreicher ist der unter Italien-Fliegern bekannte „Aviportolano“; seit 1993 verfasst und veröffentlicht der italienische UL-Pilot und Luftfahrtfreund Guido Medici dieses gut 3 cm dicke inoffizielle Flugplatzhandbuch für Italien, welches im Stile des „Fliegertaschenkalenders“ detailliert Auskunft über alle Flugpisten in Italien erteilt und auch zahlreiche Tipps touristischer Art enthält. Kurzum: Obwohl der Aviportolano den Jeppesen bzw. die AIP nicht gänzlich ersetzen kann, ist er für jeden, der „richtig“ in Italien fliegen und abseits der teilweise überregulierten und teuren Flughäfen den Spaß an der Fliegerei nicht verlieren möchte, ein unverzichtbares „Must-have“. Kostenpunkt: 46 Euro.

Hierzu sei gesagt, dass jüngst (im April) die lang ersehnte neue Ausgabe (2015) erschienen ist. Und endlich gibt es auch wieder eine englischsprachige Version, die natürlich all jenen, die nicht halbwegs gut italienisch sprechen, empfohlen sei:

<http://shop.aviportolano.it/en/books-aviportolano/20-italy-aerotouring-flight-guide.html>

Seit ein paar Jahren gibt es den Aviportolano auch als eigenständige iPad-App. Diese kostet nur moderate 20 Euro. Außerdem ist es möglich, den Inhalt des Aviportolano als „in-app content“ für Skydemon und Air Navigation Pro zu bekommen.

Und nahezu sämtliche Informationen aus dem Aviportolano sind auch komplett kostenlos direkt auf der Webseite von Aviportolano abrufbar; dies allerdings dann



Im April 2015 endlich auch wieder in englischsprachiger Version erschienen – der „Aviportolano“

nur in italienischer Sprache. Dennoch lassen sich die wesentlichen Platzinfos auch so ganz gut entnehmen:

<http://www.aviportolano.it/ricercamotore.php>

Es ist lediglich eine kostenlose Registrierung notwendig.

Der Erschaffer des Aviportolano hat allen Plätzen ohne ICAO-Code zur eindeutigen Identifizierung eine Kennung nach eigener Vergabelogik verpasst. Die drei hier näher behandelten Plätze haben folgende Aviportolano-Codes (welche allerdings nicht im Flugplan verwendet werden sollten):

Valle Gaffaro: FE03-10

San Giovanni Rotondo: FG07-7

Macri: LE02-7

 Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de