

Turin-Aeritalia (LIMA)

Bedingt durch ihren Ruf, der durch grauen Nebel, übertriebene Fußball-Manie und alternierende FIAT-Industrie geprägt ist, gilt Turin, die Hauptstadt des Piemonts, nicht unbedingt als ganz besonderes Reiseziel. Dabei sind die Stadt und ihr Umland in Wahrheit wunderschön und erlebenswert. Außerdem hat Turin einen der ganz übertragenden Stadtflugplätze Europas – mit dem wohlklingenden Namen „Aeritalia“.

Wenn Sie zehn Leute, die sowohl Mailand als auch Turin gesehen haben, fragen, welche die schönere Stadt ist, werden mindestens acht sofort sagen „ganz klar Turin“. Das Problem ist aber, dass die meisten Leute noch nie in Turin waren. Zu schlecht ist ihr althergebrachter Ruf auch nach der erfolgreichen Winterolympiade von 2006 noch; zu

sehr steht sie nach wie vor im Schatten der großen norditalienischen Schwester Mailand.

Die Barockstadt Turin war übrigens die erste Hauptstadt des Königreichs Italien, bevor kurzfristig Florenz und dann langfristig Rom übernahmen. Sie liegt recht eng an den nordwestlichen Alpenbogen geschmiegt, ist aber letztlich im Winter genauso nebelgefährdet wie die meisten anderen norditalienischen Po-Ebenen-Städte auch. Sie ist die viertgrößte Stadt Italiens (knapp unter der Millionengrenze).

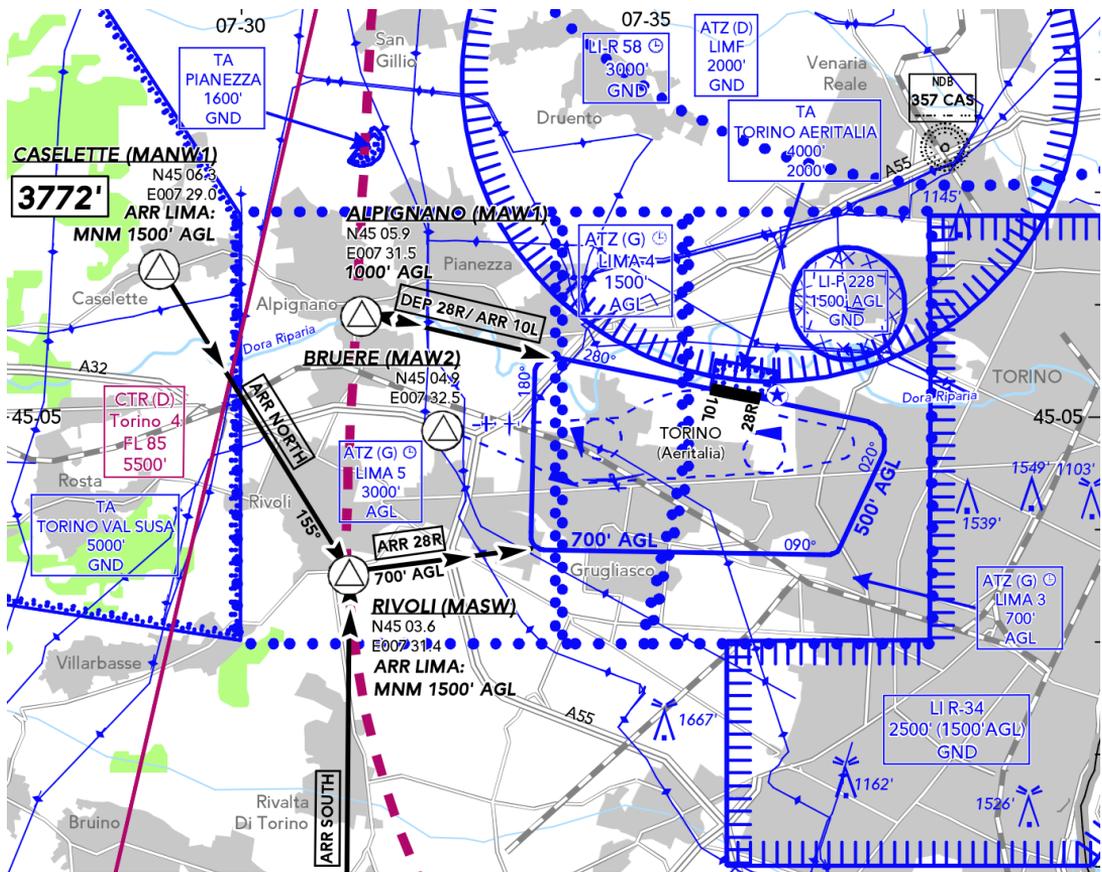
Der Anflug nach Turin macht besondere Freude – gibt es doch, neben dem nördlich der Stadt gelegenen Großflughafen Torino-Caselle (LIMF), noch den reinen GA-Platz „Aeritalia“, im Westen der Stadt (nur fünf Kilometer von Stadtzentrum entfernt), der eine 1.070 Meter lange Asphaltpiste hat, die für alle gängigen GA-Flugzeuge gut ausreicht. Obendrein gibt es in Aeritalia für Gäste keinerlei Lande- und Parkgebühren. Und Avgas wird auch völlig problemlos und zu deutschen Preisen verkauft. Zu den (etwas komplexen) An- und Abflugverfahren in LIMA gleich noch mehr.

AD 2 LIMA 1-8

AIP - Italia

<p>2.2 Aeromobili in arrivo I voli IFR diretti all'aeroporto di Torino/Aeritalia dovranno eseguire una delle procedure di avvicinamento strumentale previste per Torino/Caselle. Il proseguimento per l'aeroporto di Torino/Aeritalia dovrà avvenire in VFR o VFR speciale, una volta raggiunte, durante la procedura di avvicinamento strumentale, condizioni che consentono la cancellazione del piano di volo IFR. Qualora la visibilità ed il ceiling riportati su Torino/Aeritalia siano inferiori rispettivamente a 1500 m e/o a 450 m (1500 ft), essi dovranno completare la procedura di avvicinamento strumentale con atterraggio a Torino/Caselle o dirottare verso l'aeroporto alternato.</p> <p>2.3 Aeromobili in partenza</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) I voli IFR in partenza dall'aeroporto di Torino/Aeritalia dovranno ottenere, prima del decollo, l'autorizzazione ATC da Torino APP. 2) Dopo il decollo gli aeromobili dovranno proseguire in VFR o in VFR speciale, sino all'inserimento nelle rotte standard di uscita previste per l'aeroporto di Torino/Caselle. 	<p>Arriving aircraft IFR flights bound to Torino/Aeritalia aerodrome shall execute an instrument approach procedure as published for Torino/Caselle, and to proceed VFR or special VFR to destination, after achieving conditions for cancellation of IFR PLN.</p> <p>In the event of ground visibility and ceiling reported over Torino/Aeritalia are respectively less than 1500 m and/or 450 m (1500 ft), aircraft shall complete approach procedure for landing at Torino/Caselle or divert to the alternate aerodrome.</p> <p>Departing aircraft</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) IFR flights from Torino/Aeritalia airport shall obtain, prior to take-off, the ATC clearance by Torino APP. 2) After take-off, aircraft shall proceed VFR or special VFR until joining SIDs of Torino/Caselle airport.
<p>3 Procedure radar</p>	<p>Radar procedures</p>

In Italien ein offiziell beschriebenes Verfahren für IFR-Flüge zu einigen VFR-Plätzen: IAP auf den nahe gelegenen Verkehrsflughafen, dann wird entschieden.



Sollte man sich vorher mal angeschaut haben: Die Luftraumstruktur und die Platzrundenführung in Torino-Aeritalia (LIMA). Das ILS der Piste 36 von LIMF führt nur ganz knapp östlich an der Platzrunde vorbei.

Betrieben wird der Platz vom Aeroclub Torino. Ein uralter Aeroclub, der sowohl Motorflug als auch Segelflug betreibt und das wesentliche GA-Zentrum des Piemonts darstellt. Der Flugplatz besteht schon seit 1916, damals im Rahmen der Luftfahrzeugbauinitiativen des FIAT-Konzerns gegründet. „FIAT Aeronautica d'Italia S.A.“ war der Name und gab fortan dem Flugplatz den etwas kürzeren Namen „Aeritalia“.

Natürlich gibt es darüber hinaus auch noch den Großflughafen Caselle, mit ILS, ständigem Zoll etc. Leider ist auch dieser in den letzten Jahren für leichte GA-Flugzeuge sehr

teuer geworden. Etwa 200 bis 300 Euro muss man für einen Wochenendbesuch mit einer Zweitonnen-Maschine an Gebühren hinlegen. Außerdem hat man dort natürlich nicht ansatzweise diese wunderbare, entspannte Atmosphäre wie in Aeritalia. Aber zumindest hat man eben mit LIMF für den Zweifelsfall immer eine recht sichere Wetteralternative zum letztlich nur nach VFR anfliegaren Flugplatz Aeritalia zur Hand.

In jedem Fall möchte ich jedem, der vielleicht schon die eine oder andere Flugreise nach Norditalien unternommen hat, aber noch nie ganz in den Nordwesten des Landes gekom-

men ist, einen Flug nach Turin wärmstens empfehlen. Zugegeben – der Flug aus dem meisten Teilen Deutschlands ist einen Tick länger und anspruchsvoller als z. B. ein Flug nach Verona. Aber es erwartet einen dann eben ein ganz besonderes Erlebnis.

Ich persönlich habe von Mitte 2002 bis Mitte 2003 in Turin gelebt und dabei die Stadt, ihre Menschen und die dortige Fliegerszene kennen und lieben gelernt. Seitdem komme ich alle paar Jahre mal für ein paar Tage zurück – am liebsten eben natürlich per GA. Zuletzt war das diesen September der Fall, und ich möchte daher einmal berichten und Ihnen Appetit machen.

Flugplanung

Noch einmal zur Entscheidung, ob LIMF (Caselle) oder LIMA (Aeritalia): Gegen LIMF sprechen wie gesagt die hohen Gebühren, die PPR-Pflicht, der durch das Großflughafenhandling verbundene Zeitverlust, die etwas größere Distanz von der Stadt und die völlig fehlende GA-Atmosphäre. Für LIMF sprechen lediglich das ILS und der H24-Betrieb sowie (vor allem für die Schweizer) die ständige Verfügbarkeit des Zolls.

Doch auch in LIMA kann man letztlich zumindest „halb“ nach IFR anfliegen. Es ist in Italien nämlich so, dass viele GA-Flugplätze in der Nähe eines Großflughafens die ausdrückliche Regelung haben, dass bei IFR-



Blick auf den Platz während des Queranflugs zur Piste 28R



Endanflug im Sommer und im Winter

Flügen dorthin (mit Z-Flugplan) zunächst der Instrumentenanflug des nahen Großflughafens genutzt werden kann und man dann – je nach Wetter – entscheidet, ob man den Anflug abbrechen und nach VFR zum eigentlichen Ziel fliegt oder eben auf dem „großen“ Platz landet. Es ist also für dieses „Cloudbreaking“ kein Betteln bei ATC notwendig, sondern dies ist ein im Regelwerk fest verankertes Verfahren. Dazu kommt, dass das ILS auf die (für Anflüge stets verwendete) Piste 36 in LIMF bei ca. sechs Meilen nahezu direkt an LIMA vorbeiführt, man also auch bei schlechten Sichten – und die gibt es in Turin vor allem im Winterhalbjahr häufig – eine gute Führung zum Platz hat. Man muss dann allerdings trotzdem noch die VFR-Meldepunkte von LIMA abfliegen; dazu gleich mehr.

Zum Wetter im Raum Turin: Im Winterhalbjahr, also ca. zwischen Mitte Oktober und Mitte März, herrscht bei den überwiegenden ruhigen Normalwetterlagen in der Po-Ebene natürlich meist eine feuchte Grundschicht vor. Diese sorgt, auch wenn kein richtiger Nebel vorhanden ist, für viel Dunst und schlech-

te Flugsichten. Zwischen ein bis zwei und fünf Kilometer Sicht sind dann die Norm. Oberhalb von ca. 1.000 bis 2.000 Fuß ist man meist aus dem Dunst raus und kann die Sicht auf den Westalpenbogen genießen, muss aber zur Landung stets wieder in die unter sich liegende „Suppe“ eintauchen. Geflogen wird dann trotzdem reichlich nach VFR, was natürlich nur mit einem guten GPS zu empfehlen ist. Darüber hinaus gibt es natürlich im Winter auch nicht selten richtigen Nebel, der dann allerdings auch in LIMF den Betrieb (zumindest nach CAT1) unmöglich macht. Nur nach Durchzug einer Front oder bei Fönwetterlagen hat man im Winter das Glück, Sichten bis zum Anschlag zu haben. Ein eher seltenes Erlebnis. Im Sommerhalbjahr sind die Sichten meist viel besser.

Ein Hinweis zu den Öffnungszeiten von Torino-Aeritalia: Der Aeroclub hat von dienstags bis sonntags geöffnet. An diesen Tagen ist der Platz ohne PPR und ohne Mittagspause anfliegbar. An Montagen ist der Platz eigentlich geschlossen. Genau genommen ist aber in LIMA die in Italien für die Öffnungszeiten eines Flugplatzes entschei-

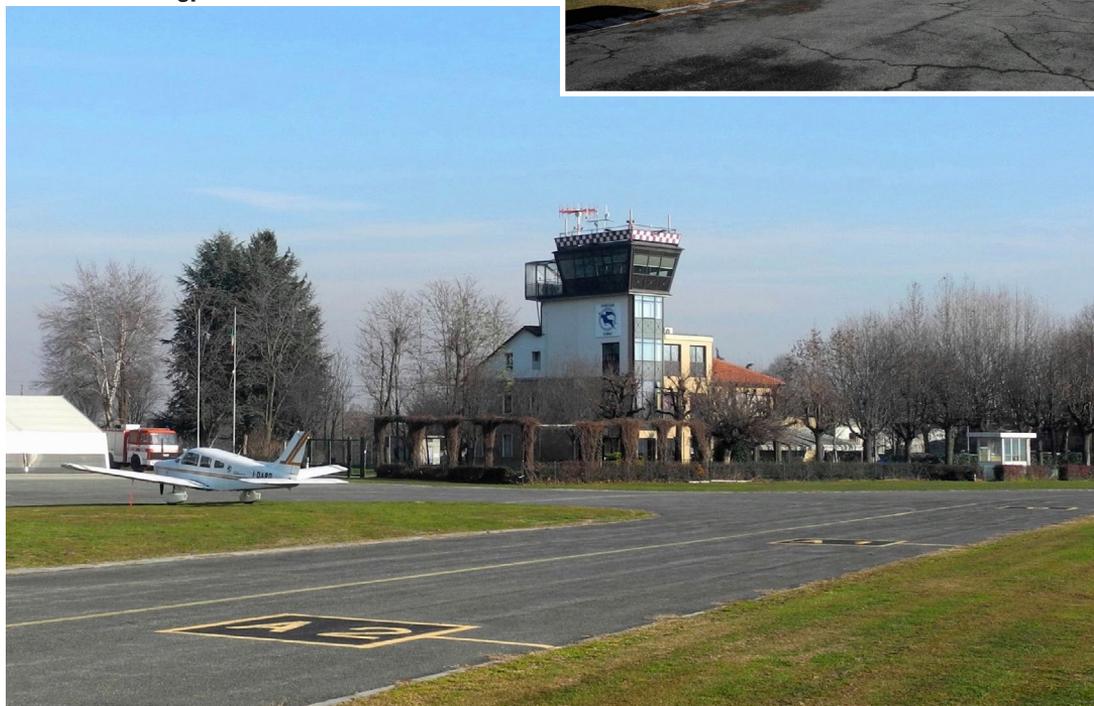
dende Feuerwehrbereitschaft auch montags vor Ort. Man kann daher auch an Montagen starten und landen. Man muss sich dazu lediglich einen Tag vorab telefonisch beim Aeroclub anmelden. Als ich im September an einem Montag anflug, war dann sogar auch der AFIS besetzt – es lief also letztlich alles so ab wie sonst auch. Lediglich das (gute) Restaurant am Platz ist dann leider geschlossen.

Was IFR-Flugpläne angeht, so führen die Routings aus Deutschland kommend praktisch immer über den Airway N850, also die klassische Westalpenstrecke von Zürich über den Gotthard und den Lago Maggiore in Richtung Mailand – das wohl schönste IFR-Alpencrossing, das es gibt. Das Minimum dieses Airways liegt bei FL140. Ab Mailand führt das IFPS-konforme Routing dann zwar

noch weiter nach Voghera und sogar Genua (!), bevor es dann nach Turin geht, aber in der Praxis wird das natürlich so nie geflogen.

Zu Flügen komplett nach VFR: Abgesehen von den Bayern, die wohl eher eine Route durch das Engadin vorziehen werden, empfiehlt sich auch hier für die meisten sicherlich die Gotthard-Route. Hier muss man allerdings im Raum Zürich die sehr ausladende (und für VFR nicht so sehr „durchlässige“) Zürich TMA beachten. Später muss

Szenerie am Flugplatz des Aeroclub Torino



man dann den Luftraum der oben genannte Luftstraße N850 beachten (Untergrenze FL130). Dieser allerdings ist Luftraum C und kann daher auch nach VFR befliegen werden. Bei meinem letzten Flug vor einigen Wochen konnte ich von einer sehr netten Dame von Zürich Information hierfür (und sogar auch für die Zürich TMA) eine Freigabe für FL145 bekommen. Sobald man dann am Lago Maggiore ankommt, kann man recht scharf nach Südwesten abbiegen und unter Beachtung der Mailand TMA (immer noch zum Teil Luftraum A!), der LI-R83 und der Torino CTR in Richtung Turin fliegen (Tipp: Routing Laveno – Biella – Ivrea – Lanzo Torinese – Caselette). Dabei fliegt man immer am Westalpenbogen entlang und bleibt vom inneren Teil der CTR von Caselle frei. Alternativ kann man auch über Biella und dann Rondissone – Volpiano – Midfield Crossing in LIMF – Fiano fliegen. Das ist aber mit deutlich mehr „Arbeit“ verbunden, als man ohnehin schon hat. Etwas entspannter ist der Umweg südlich herum, also ab Biella in Richtung Poirino (nahe dem Torino VOR, Kennung „TOP“) und dann via None und Orbassano. Auch hier ist allerdings „low-level“ angesagt.

Der unmittelbare Anflug auf Aeritalia sieht dann – unabhängig davon, ob man komplett VFR fliegt oder zunächst IFR war und das ILS abgeflogen hat – so aus, dass stets über den südwestlich des Platzes gelegenen Meldepunkt Rivoli in die ATZ eingeflogen wird. So wird man es auch vom AFIS (Rufzeichen: „Aeritalia Information“) gesagt bekommen. Das hat damit zu tun, dass aufgrund von Sicherheits- und Lärmschutzaspekten in LIMA unabhängig vom Wind immer die Piste 28R in Betrieb ist, und die Platzrunde süd-

lich liegt. Rivoli ist somit ideal gelegen als Startpunkt für den Gegenanflug zur 28R.

Tipp: Sämtliche mit Ortsnamen benannten VFR-Meldepunkte in Italien haben in den letzten Jahren parallel auch Bezeichnungen in Form von ICAO-Buchstaben erhalten. Man muss sich als nicht italienisch sprechender Pilot nicht mehr unbedingt mit diesen Namen abkämpfen, sondern kann stattdessen – nicht nur am Funk, sondern auch im Flugplan – diese ICAO-Namen verwenden.

Der Anflug auf „Aeritalia“

Auch die Flughöhen sind aufgrund des nahen Flughafens Caselle sehr genau vorgegeben: Über Rivoli sind „Minimum 1.500 Fuß AGL“ vorgeschrieben, was dort ca. 2.500 Fuß MSL entspricht. Mehr geht eigentlich auch nicht, denn sonst kommt man in die Torino CTR hinein. Sobald Rivoli überflogen ist, muss man zügig auf 700 Fuß AGL sinken. Im Queranflug sind sogar nur noch 500 Fuß AGL erlaubt, was ca. 1.500 Fuß MSL sind. Dieser Abschnitt ist absolut spektakulär, geht aber leider meist viel zu schnell vorüber, um ihn ausreichend genießen zu können: Rechter Seite hat man das Häusermeer von Turin sowie die auf der anderen Seite des Po liegende sanfte Hügellandschaft („Collina Torinese“). Unter sich hat man zahllose „Palazzi“ (Wohnkasernen) der Weststadt von Turin. Diese reichen mit ihren meist ca. zehn Stockwerken ebenfalls ca. 100 Fuß hinauf, so dass man letztlich in nur in ca. 100 Metern Höhe über die Balkons fliegt – spektakulär. Tempelhof-Feeling pur. Im Endanflug ist dann lediglich noch die versetzte Schwelle der 28R zu berücksichtigen.

Geparkt werden Gastmaschinen in der Regel auf den (sehr gepflegten) Grasflächen entlang des Taxiways. Auf besonderen Wunsch lässt sich sicher auch eine Ecke auf Asphalt finden.

Insbesondere sollte man nach dem Abstellen aber zunächst einmal etwas die wunderbare Szenerie auf und um den Flugplatz herum einatmen. Wenn man das Glück hat, an einem klaren Tag gelandet zu sein, erkennt man erst, wie nah der Platz an den piemontesischen Westalpenbogen herangebaut ist. Das Panorama kann an guten Tagen fast 180 Grad betragen – vom Monte Rosa-Massiv im Nordosten bis zu den Seealpen ganz im Südwesten.

Dazu kommt (außer montags) der wuselige Mischbetrieb aus Motorflug und Segelflug des Aeroclub Torino. Die Motorflugschulung wird überwiegend noch immer auf 140er Cherokees aus den späten 1960er-Jahren durchgeführt – mit einem Nav/Comm und einem ADF; ohne Intercom! Sehr old school, aber eben auch kultig.

Wenn man um die Mittagszeit landet, sollte man dann auch gleich im Restaurant unterhalb des „Turms“ einkehren, das immer gut besucht ist. Hier gibt es sowohl piemontesische Spezialitäten als auch eher klassisch „italienische“ Küche. Dazu ein Glas Grignolino oder Barbera, danach einen Café und einen San Simone (Turiner Kräuterschnaps) – und schon ist man perfekt eingestimmt auf Turin.



Die großzügige Piazza Vittorio Veneto und der Blick auf die Turiner Hügellandschaft (Collina)



Standesgemäß zu gutem piemontesischem Essen: ein Barbaresco aus dem Hause Ceretto.

Um in die Stadt zu kommen, empfehle ich letztendlich ein Taxi. Das Personal vom Restaurant bzw. der Bar ruft gerne eines. Ansonsten kann man das auch selbst mit der Nummer 0117790048 tun; am besten, man erklärt, man sei am „Aeroclub Torino“. Die Fahrt ins Zentrum kostet ca. 25 Euro und dauert zehn bis 15 Minuten.

Die Stadt

Die barocke Innenstadt Turins wurde im 17. und 18. Jahrhundert weitestgehend im Schachbrettmuster angelegt und hat ein Erscheinungsbild von in Europa fast einzigartiger Einheitlichkeit. Entsprechend hat die Stadt einen ganz eigenen, besonde-

ren Charakter. Aber sie ist weniger mediterran als vielmehr sehr „norditalienisch“. Positiv gegenüber Mailand ist, dass es im Vergleich eher wenige Touristen gibt, was der Atmosphäre natürlich zuträglich ist.

An dieser Stelle ein kleiner Tipp für die Unterkunft: Wer absolut zentral wohnen möchte, aber gerne auf große Kettenhotels verzichtet und lieber etwas authentisch wohnt, sollte die Albergo Albyrinta (Via Cavour) erwägen. Diese kann auch über booking.com gebucht werden. Von dort aus kann man wirklich alle Ecken der Innenstadt zu Fuß entdecken.

Dazu gehören natürlich insbesondere die unzähligen Arkadengänge („Portici“) der Stadt – ca. 18 Kilometer gibt es davon. Die bekann-



Abendlicher Blick von der Collina in Richtung Stadt, mit ihrem Wahrzeichen, der Mole Antonelliana

Foto: wikimedia/Hpnx9420

testen sind die in der Via Po (viele kleine Bars und Geschäfte) sowie in der Via Roma (große Einzelhandelsmarken).

Unbedingt einplanen sollte man auch einen Besuch des großen (täglichen) Markts auf der Piazza della Repubblica. Von diesem Markt ernährt sich die Stadt. Das Preisniveau ist angenehm niedrig; die Qualität der Waren meist sehr gut.

Zentralster Punkt der Altstadt ist die Piazza Castello. Auch besuchen sollte man die Piazza Vittorio Veneto, die direkt an den Fluss Po grenzt. Von dort hat man einen schönen Blick über die Hügel der Collina Torinese, das dortige Edelwohnviertel Crimea sowie die Superga, eine stattliche Basilica, die hoch über der Stadt thront. Die allerschön-

te Piazza aber ist die Piazza San Carlo. Wer dann doch nicht ganz ohne Technik und Motoren kann und sich für die Automobilgeschichte der Stadt interessiert, sollte den ein paar Kilometer südlich des Zentrums gelegenen „Lingotto“ besuchen, jenes historische riegelförmige Industriegebäude von FIAT, wo bis 1982 noch Autos produziert wurden und auf dessen Dach damals Testfahrten durchgeführt wurden. Heute befindet sich im Lingotto ein sehenswertes Pkw-Museum.

Beim Thema Essen ist die Auswahl in Turin, der unangefochtenen „Slow-food“-Metropole Italiens, natürlich riesig. Zwei kleine Tipps: Für mittags empfehle ich das auf der Piazza Vittorio gelegene „Porta di Savona“. Es ist zwar aufgrund seiner Lage etwas „touri“;



Golze Engineering

In flight data link weather

das Essen bei meinem jüngsten Besuch war allerdings durchweg hervorragend, und der Blick von den Außenplätzen ist sensationell. Für abends ist die gut einen Kilometer außerhalb der Altstadt gelegene „Taverna delle Rose“ eine Turiner Institution; das Restaurant wird seit 35 Jahren von denselben rührigen Herren geführt. Die Atmosphäre ist sehr gemütlich. Die Auswahl der (vorwiegend natürlich) piemontesischen Weine ist großartig.

Zum Abschluss noch ein paar Worte zu den Abflugverfahren in LIMA: Analog zu den Anflügen gibt es auch für Abflüge einen fixen Meldepunkt, und zwar „Alpignano“, der in 1.000 Fuß AGL überflogen werden soll. Hat man einen Z-Flugplan aufgegeben, koordiniert der AFIS vorab den IFR-Pickup mit Torino Approach. Wenn gewünscht, ist dann das „Joinen“ einer der SIDs von Caselle möglich; bei diesen ist allerdings auf die geforderten Steigraten zu achten. Ansonsten ist auch ein konventioneller Flugregelwechsel möglich. Man muss dann allerdings aufgrund der im Norden sehr hohen IFR-Minima planen, zunächst auf Ostkurs Höhe zu machen, bevor man auf nördliche Kurse drehen kann.

Als Reisezeit für Turin empfehle ich Anfang April bis Mitte Oktober. Ab Ende Oktober kann es manchmal schon ziemlich neblig werden. Ende Juli bis Ende August sollte man ebenso eher meiden, da es dann heiß ist und die Stadt aufgrund der Ferienzeit zeitweise wie ausgestorben wirkt.



ADL140

Live Satellitenwetter auf dem iPad

Empfangen Sie aktuelle Europäische Wetterdaten direkt im Cockpit per Satellit. Moving Map Darstellung auf iPad, iPhone und Android Geräten



Radarbilder mit Blitzdarstellung
Infrarotbilder
METAR/TAF weltweit
Anflugminima weltweit
Wind / Temperatur weltweit
SMS / E-Mail
Live Tracking
Strom über Zigarettenanzünder
Integrierte Antenne
84 x 55 x 26mm nur 140g

350,- EUR

Angebot für gewerbliche Kunden mit
24 Monats Servicevertrag (39,50 EUR / Monat)
Gerätepreis ohne Servicevertrag 750,- EUR

 Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de

Golze Engineering
www.ing-golze.de 030/39805204