

Für Naturliebhaber: Gras-Strips an der italienischen Adriaküste



Lagekarte der zwei kleinen Juwelen an der Adria

Die Obere italienische Adriaküste südlich von Venedig ist nun eher nicht für Traumstrände und besonders mediterranes Flair bekannt. Dennoch ist die Region rund um das Delta des mächtigen Flusses Po eine ganz herrliche Gegend, wenn man sich an Natur und eben einem ganz eigenen Adria-Charme erfreuen kann.

Besonders im Frühling ist ein Trip in die östlichen Teile der Provinzen Ferrara und Ravenna sehr zu empfehlen. Fliegerisch bietet sich das besonders an, da es ein paar sehr sympathische Aviosuperfici in der Gegend gibt.



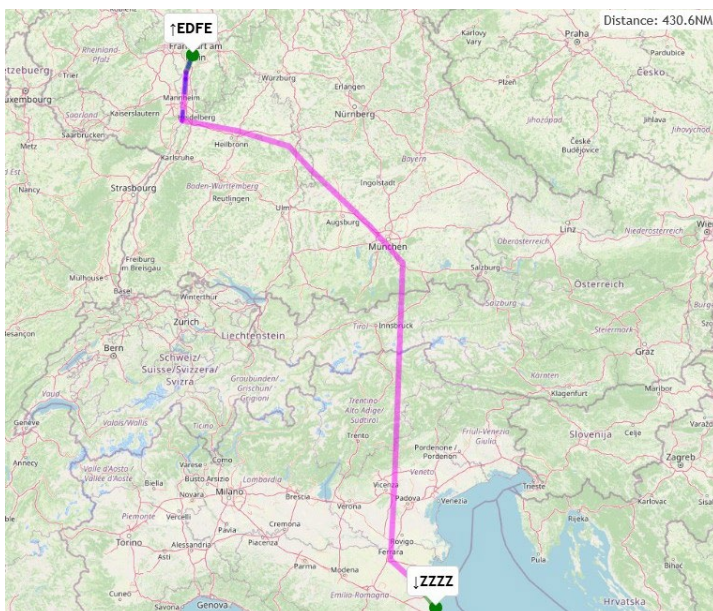
Hübsche Strände an der Küste der Provinz Ravenna

Das vor gut zwei Jahren in Kraft getretene neue Reglement für die italienischen Aviosuperfici hat bekanntlich einiges an Schaden angerichtet; zahlreiche dieser Plätze gibt es nicht mehr (teilweise wurden sie ganz aufgegeben, andere gibt es zumindest nicht mehr als Aviosuperfici, sie sind jetzt also nur noch für ULs zugelassen).

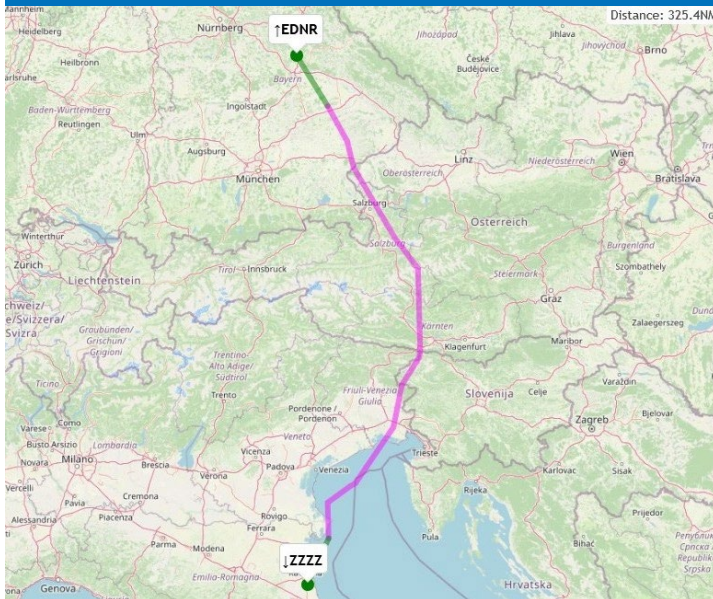
Doch glücklicherweise haben ca. 160 Stück überlebt und stehen immer noch für herrliches, relativ unkompliziertes und unbürokratisches Fliegen. Hierzu gehören zwei schon sehr lange bestehende Plätze an der Oberen Adria, nämlich jene mit den Namen „Ali di Classe“ (Provinz Ravenna) und „Valle Gaffaro“ (Provinz Ferrara). Die kompletten Daten dieser Plätze sind seit Mitte 2025 leider nur noch recht versteckt hinter einer (allerdings kostenlosen) Registrierungsschranke verfügbar. Siehe dazu: <https://webaai.it/it/home-enac> (man kann die Seite mittels des genutzten Browsers halbwegs z.B. ins Deutsche übersetzen). Für weitere allgemeine Infos zu den Aviosuperfici sei hier einmal auf www.fliegen-in-italien.de/aviosuperfici.html verwiesen.

Anfang Mai letzten Jahres ging es für mich einmal wieder mit der SR22 in diese Gegend und es war erneut ein

sehr lohnenswerter Kurztrip. Die Obere Adria hat bereits zu dieser frühen Jahreszeit bade-fähige Wassertemperaturen, während die großen Touristenmassen natürlich noch nicht da sind.



Die wesentlichen beiden IFR-Routingoptionen aus Deutschland kommend



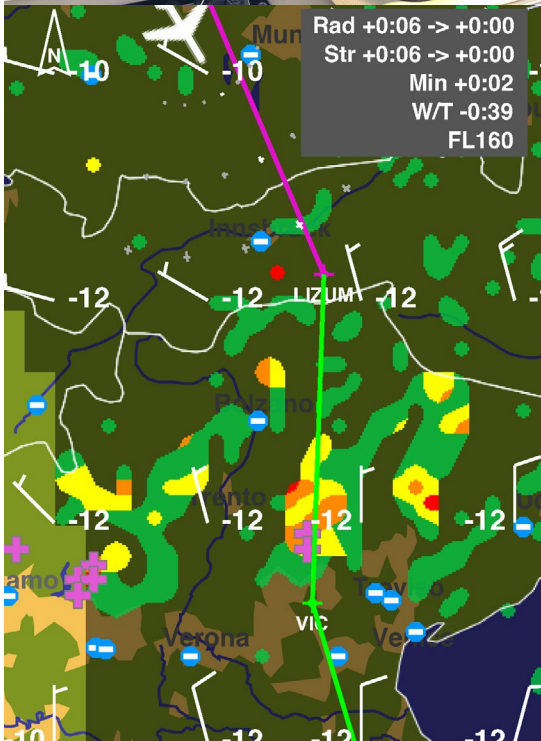
Ali di Classe

Der besondere Reiz dieses Platzes liegt in seiner Lage nur knapp zwei Kilometer vom Adriastrand entfernt, genau zwischen den Städten Ravenna und Cervia. Betrieben wird er durch einen UL-Verein, dem „Club Ultraleggeri Ali di Classe“. Die Piste ist allerdings nichts für Grobmotoriker, denn sie ist insgesamt nur 660 Meter lang. Zwar ist sie im Norden absolut hindernisfrei, aber im Süden grenzt sie an eine Straße, sodass die Schwelle für die Piste 33 um ca. 100 Meter versetzt ist. Außerdem wurde zum „Schutz“ auch direkt an der physischen Schwelle in sechs Metern Höhe eine (gut markierte) Leine gespannt. Die 15 ist somit die präferierte Piste für die Landung, die 33 die für den Start. Bei entsprechenden Windbedin-

Ein typisches nachmittägliches Bild über den Alpen: Aus der Distanz zunächst überfliegerisch aussehend, stellt sich das Wetter am Ende doch gar nicht so einfach dar.

Links: Lila und rot sieht man auf dem Golze-Bild gerade über den Alpen gar nicht so gern. Zum Glück ist das Wetter nur sehr lokalisiert anzutreffen.

Oben: Ein sehr angenehmer DCT nach LIZUM. Danke an Langen für die Koordinierung!



gungen kann aber auch über die Straße hinweg gestartet oder gelandet werden. Die Piste ist sehr eben und tendiert auch nach längerem Regen nicht dazu, aufzuweichen.

Sämtliche Aviosuperfici sind per se Privatplätze und erfordern daher eine Lande-erlaubnis, sprich PPR. Das steht so auch im neuen „Regolamento Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (Avio-Idro-Elisuperfici)“. Doch die Betreiber dieser Plätze handhaben dies recht unterschiedlich. Viele haben mittlerweile ein langes Formular dafür, mit allen möglichen Angaben, einer Enthftungserklärung etc. Nicht so in Ali di Classe. Hier ist es nach wie vor ein klassischer Anruf oder eine kurze Mail an den Betreiber. Chef des Vereins und „Gestore“ des Flugplatzes ist der dort seit über 30 Jahren aktive Gianfranco Cortesi. Man erreicht ihn unter +39 339 2256600 sowie unter cortesig@tin.it. Leider gehört es noch zu jener Generation Italiener, die nur wenig Englisch sprechen. Tipp: bei Bedarf E-Mail oder SMS mit automatischer Übersetzung ins Italienische nutzen. Die Website des Platzes mit einigen Infos (leider auch nur auf Italienisch), Webcams etc. findet man hier: <https://www.alidiclasse.info>

Was verfügbare IFR-Routings von Deutschland in Richtung Obere Italienische Adria angeht, so hängt es etwas davon ab, wo man herkommt. Aus den eher westlichen Teilen Deutschlands klinkt man sich früher oder später in das „Brennerrouting“ ein, also den Airway M736. Nachteil dieser Strecke ist allerdings die Minimumhöhe von FL160. Wenn die Alpen komplett frei sind, kann man natürlich am deutschen Alpenrand (KOGOL) IFR canceln, zumal auf dem weiteren Weg

Richtung Adria kein italienischer Luftraum der Klasse A im Weg steht.

Aus den östlicheren Teilen Deutschlands kommend bietet sich meist eher eine Route grob über Salzburg und Klagenfurt an. In großen Teilen Österreichs gibt es bekanntlich seit einigen Jahren „free route airspace“ (FRA), sodass es sehr viele Routenoptionen gibt. Routen via Salzburg und dann nach GIMIX oder NIPEL (Raum Villach) gehen zur Not auch ohne Sauerstoff (FL120). Wer niedriger fliegen will, muss noch etwas weiter nach Osten ausholen.

In meinem Fall, der Basis Egelsbach, ist die Brennerroute die einzige, die wirklich Sinn ergibt. Aus terminlichen Gründen geht es dieses Mal nicht schon morgens los, sondern erst am Nachmittag eines warmen 1. Mai-Feiertags. Das mache ich eigentlich eher ungern, ganz besonders, wenn es über die Alpen geht. Hier muss man schon eine sehr stabile und trockene Wetterlage haben, denn ansonsten wird man es im Tagesverlauf auch in FL160 unweigerlich mit Quellbewölkung und ggf. Schauern zu tun haben (in IMC zu fliegen verbietet sich über den Alpen quasi komplett, weil dann in der Regel mit stärkeren Turbulenzen und Vereisung zu rechnen ist).

Los geht's in Egelsbach. Wer von dort mit Zulu FPL nach Südosten startet, erhält in der Regel sehr zeitnah von Langen ATC den gewünschten Steigflug genehmigt. So geht es auch dieses Mal schnell bei sehr gutem Wetter rauf auf FL130. Das Flugplanrouting macht einen spürbaren Umweg über München, sodass ich schon früh einfach mal nach einem DCT nach LIZUM frage, was



Im Endanflug auf die Piste 15 von Ali di Classe. Zertifizierte Luftfahrzeuge sind auf italienischen Aviosuperfici mittlerweile eher selten zu sehen. Unten: Das hübsche Bed'n Breakfast „Ca' Barbona“, nahezu direkt neben dem Flugplatz.

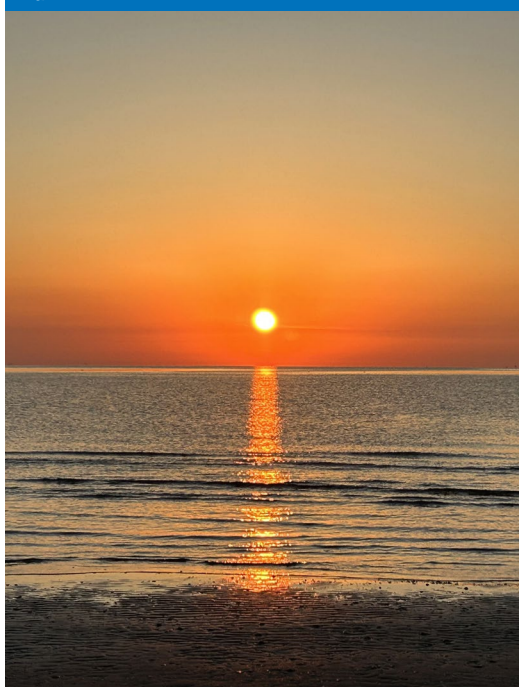
bereits in den Tuxer Alpen liegt. Dieser wird sogar genehmigt, sodass es fortan eher via Ulm und direkt via Innsbruck geht. Sobald ich mich den Alpen etwas nähere, sehe ich jedoch bereits kleinere Quellwolken in den Alpen hängen. Da ich ab Innsbruck ohnehin auf FL160 steigen muss, entscheide ich mich, diese Höhe bereits etwas früher einzunehmen, um den bestmöglichen Überblick über das Geschehen zu haben (den nötigen Sauerstoff liefert mein Inogen One G5, siehe **Pilot und Flugzeug** 2025/08). Was querab München noch problemlos überfliegbar aussah, scheint dann aber von Minute zu Minute doch immer weiter anzusteigen. Das ADL

zeigt nun auch einige kleinere Regengebiete vor allem über den Dolomiten. Am Ende muss ich ca. auf Höhe der italienischen Grenze sogar auf FL170 steigen und selbst diese Höhe erfordert es, ein paar Schlenker zu machen. Padova Radar entpuppt sich hier als erstaunlich unflexibel. Anscheinend gilt das besagte Minimum von FL160 wirklich nur exakt auf dem Airway und wenn man davon abweicht, geht das wohl noch mal spürbar nach oben.

Einen Gewitterschauer zwischen Bozen und Trento lasse ich rechts von mir liegen. Ab hier herrscht aber nur noch bestes Wetter bis zum Ziel und ich cancelle IFR. Padova Radar lässt mich durch den Anflugsektor von Venedig (LIPZ) sinken, ab querab des Podeltas geht es in 1.000 Fuß der Küste folgend zum Ziel. Dabei überfliege ich auch den Platz Valle Gaffaro, der auf dem Rückweg noch besucht wird. Ca. 10 Meilen nördlich von Ali di Classe melde ich Padova FIS den Platz in Sicht, auch wenn er es zu diesem Zeitpunkt noch nicht ist – das ist bei dem guten Wetter nur eine Frage der Zeit. Es geht hinüber auf „Ali di Classe Radio“ (130.0MHz); wer keinen Funk auf Italienisch machen kann, meldet sich eben auf Englisch mit den Positionen und Absichten. Der Platz sticht wirklich kaum aus der übrigen Küstenlandschaft hervor, sodass man unter Umständen erst mal eine Erkennungsrunde über dem Platz machen muss. Dabei kann man auch den Windsack prüfen. Aber wie oben gesagt, in aller Regel empfiehlt sich zur Landung die Piste 15. An diesem Tag ist der Wind praktisch still, die Landung gelingt gut. Die Piste und das „Vorfeld“ sind durch einen Graben getrennt, sodass man die Piste nur über einige „Brückenstellen“ verlassen kann. Hie-



Strandbar in Lido di Classe (oben) und Milano Marittima (Mitte). Unten: Sonnenaufgang am Strand von Milano Marittima



rauf wird auch im Briefing deutlich hingewiesen, aber letztlich ist es völlig offensichtlich.

Nach dem Abstellen (in Verlängerung der Reihe der Hangars) mache ich mich zunächst auf zum Clubhaus. Wirklich per Zufall treffe ich den Betreiber Gianfranco an. Welch eine angenehme Person! Natürlich gibt es erst einmal einen caffè espresso. Er berichtet mir von dem erheblichen Aufwand, der geleistet werden musste, um den Status des Platzes als Aviosuperficie zu erhalten. Ich bin dafür sehr dankbar, zumal es am Platz stationiert praktisch keine zertifizierten Luftfahrzeuge mehr gibt. Lande- oder Parkgebühren werden auch weiterhin nicht genommen. Stattdessen werden ein paar Fahrräder angeboten. Allerdings habe ich mein eigenes Faltrad

dabei und so geht es gleich erstmal die Straße ostwärts zum Strand. Übrigens gibt es nur 150 Meter vom Platz (in die andere Richtung) seit vielen Jahren ein hübsches Bed 'n Breakfast, das Ca' Barbona (<https://www.cabarbona.com>). Es befindet sich in einem typischen romagnolischen Bauernhaus aus dem 19. Jahrhundert. Die Chefin freut sich stets über Pilotengäste. Einen Kilometer östlich des Platzes gibt es entlang der Straße auch ein Restaurant, das Ristorante Agriturismo La Casina (<https://www.agriturismolacasina.com>). Noch mal einen Kilometer weiter erreiche ich den Strand des Badeörtchens Lido di Classe. Die Strandbar ist trotz erst gerade langsam beginnender Badesaison schon in Betrieb und die Wassertemperatur im Meer ist wirklich auch um

„Wäscheleine“ an der Schwelle der Piste 33 von Ali di Classe





Das herrliche Städtchen Comacchio, südlich des Po-Deltas

den 1. Mai herum schon sehr angenehm. Tipp: Am Nordrand des Ortes gibt es schöne, weil unbewirtschaftete Strände. In Richtung Süden hingegen ist in der Saison kilometerweit alles voll mit den typischen, in Reih und Glied aufgestellten Liegen und Schirmen.

Mein Tagesziel liegt fünf Kilometer südlich, in Milano Marittima. Dies ist ein Ortsteil der Stadt Cervia. Der Name geht auf einen Deal zwischen Cervia und der Mailänder Großbürgerfamilie Maffei zurück, der 1907 geschlossen wurde. In den folgenden Jahren wurde dort auf dem Reißbrett eine Gartenstadt entworfen, in der später in ganz großem Stil der Badetourismus aufgezogen

wurde. Es handelte sich seinerzeit um eine moderne Stadt, in der die mittlere lombardische Bürgerschicht ihre Ferien verbrachte; komplett aufgebaut auf einer Serie kleiner, in den üppigen Pinienwald eingebetteter Villen, aber eben später auch mit reihenweise großen Hotels. Es ist für mich ein spannender Ort. Die Straßen sind schachbrettartig angelegt, aber mit sehr vielen schönen Bäumen. Andere mögen sagen, es ist reiner Massentourismus, was natürlich auch ein Teil der Wahrheit ist. Man sollte es mal ausprobieren. Ein gutes Fritto Misto di Mare gibt es auf jeden Fall überall.

Valle Gaffaro

Am nächsten Morgen geht es nach typisch italienischem Frühstück und einer Radtour durch den Ort wieder zurück zum Flugplatz Ali di Classe. Die Entscheidung, als Nächstes zum nur 15 Minuten nördlich gelegenen Platz Valle Gaffaro zu fliegen, fällt spontan. Diesen Platz habe ich in meinen Italien-Jahren (2006–2012) häufig angefliegen. Zeit also, auch dort mal wieder vorbeizuschauen. Er hat seitdem einige Jahre eher ziemlich brachgelegen (das früher beliebte Fischrestaurant direkt am Platz wurde geschlossen), wurde aber ca. 2022 wieder neu in die Hand genommen, und zwar durch Gaetano D'Andrea, dem neuen Vorsitzenden des dortigen kleinen Flugsportclubs (für UL und Modellflug) „FlyDelta“.

Er kann unter Tel. +39 320 7133802 sowie unter presidente@asdelta.it kontaktiert werden. Unter <https://www.aviosuperficiea.vallegaffaro.it/> wurde auch eine neue Flugplatz-Website geschaffen. Sie ist zwar immer noch im Aufbau, enthält aber bereits einige gute Infos. An diesem Tag kann Gaetano leider nicht an den Platz kommen, aber die formlose Landerlaubnis per Telefon ist kein Problem. Grundsätzlich hingegen ist das Ausfüllen eines kleinen Webforms auf der genannten Website vorgesehen. Valle Gaffaro hat eine knapp 1.000 Meter lange und sehr breite sowie topfebene Graspiste. Die Oberfläche ist nicht die allergepflegteste (bei dieser riesigen Fläche verständlich), aber insgesamt doch sehr eben. Der Platz liegt am südlichen Ende des Podeltas in einer wunderbaren, suggestiven Landschaft. Die Gegend ist viel weniger touristisch als die



Mitten im Bild und doch kaum zu erkennen: der Flugplatz Valle Gaffaro

bei Ali di Classe und es gibt es auch keinerlei größere Stadt in der Umgebung.

Bereits am Morgen um 10:30h ist es am Platz in Lido di Classe unglaublich warm. Es ist kein Mensch da, aber das ist bei den Aviosuperfici zum Glück gar kein Problem. Ausgerechnet an diesem Platz mit seiner nicht allzu langen Piste ist der Wind an diesem Vormittag komplett still und somit keine Hilfe, aber die 310 PS ziehen mich mit weniger als halbvollen Tanks problemlos nach gut 300 Metern aus der Wiese. Auf diesem kurzem Leg gibt es gleich drei Lufträume, die man als VFR-Flieger beachten muss: zunächst gibt es direkt nordöstlich von Ravenna ein sehr kleines, aber natürlich unbedingt zu umfliegendes Sperrgebiet (LI-P89). Es folgen noch die R10, welche aber normalerweise wochenends nicht aktiv ist und außerdem einfach landseitig umflogen werden kann, und die R55, welche aber auch nur per NOTAM aktiviert wird und außerdem in bis zu 1.500 Fuß unterflogen werden kann.

Auf dieser kurzen Strecke fliegt man auch an Comacchio vorbei. Sie ist eine ehemalige Lagunenstadt, die aber auch heute noch von einem Netz von Kanälen durchzogen ist und dadurch an Venedig erinnert, ohne aber auch nur ein Hundertstel der Touristen zu haben – bezaubernd und sehr ursprünglich. Ganz in der Nähe gibt es in der Tat noch ein weiteres Aviosuperficie, „Fri-EI Ostellato“. Dieses ist allerdings weitestgehend privat, also nicht nur was das Eigentum angeht, sondern auch dessen Nutzung. Auch den Fall gibt es bei den Aviosuperfici natürlich.

Kurz danach erreiche ich schon meinen Zielplatz. Valle Gaffaro Radio hat die 130.0 (dies



Fischerei, insbesondere die Muschelfischerei, gehört zur Identität der Region des Po-Deltas. Mitte: Strand bei Lido di Volano. Unten: Spaghetti alle Vongole gehören im Delta einfach dazu.





Erwacht langsam wieder etwas zum Leben: der Flugplatz Valle Gaffaro.

ist aber nicht universell bei allen Aviosuperfici so, denn manche haben auch eine individuelle Frequenz). Wie immer gilt: Man sollte ganz sicher sein, die richtige Frequenz gerastet zu haben, denn wenn auf einer falschen ruft, gibt es natürlich auch niemanden, der auf den Fehler hinweist, und da man ja bei unbesetzten Plätzen gar keine Antwort erwartet, fällt der Fehler dann auch dem Piloten meist gar nicht auf. Man fliegt dann im Zweifel völlig stumm und taub an, ohne es zu wissen.

Auch dieser Flugplatz hebt sich kaum aus der umgebenden Landschaft ab. Die Platzrunden sind immer westlich des Platzes zu fliegen (im Osten liegt ein Naturschutzgebiet!) – dies weist SkyDemon leider nach wie vor falsch aus. Nach der Landung parke ich auf dem großen Grasvorfeld. Noch ist das

neu angekündigte Restaurant leider nicht in Betrieb; man sieht aber die erfolgten Renovierungsarbeiten. Früher mal konnte man hier am Platz auch Fahrräder leihen, was meines Wissens bisher nicht wieder der Fall ist. Hier sollte man selbst welche dabei haben, zumal die Distanzen ans Meer etc. etwas weiter sind als in Ali di Classe. Möglicherweise kann Gaetano aushelfen, ggf. sogar einen Autoverleih organisieren. Er ist wirklich sehr freundlich.

Ich fahre die ca. vier Kilometer südwärts bis zu dem kleinen Küstenort Lido di Volano. Nach einem erneuten Bad im Meer gibt es ein kleines Mittagessen beim Ristorante „Checo“. Ich bestelle – natürlich – Spaghetti alle Vongole. Die Dame des Hauses weist entschuldigend darauf hin, dass es genau genommen auf der Pasta derzeit keine Von-

gole-Muscheln sind, sondern (die etwas kleineren) Lupinen. Hintergrund: Leider hat sich in nahezu der gesamten Oberen Adria in den letzten paar Jahren die invasive Blaukrabbe („granchio blu“) aus Nordamerika breitgemacht und die Vongole-Bestände stark angegriffen. Dies bedroht sogar die Existenz vieler Fischer der Region. Die Lupinenmuschel ist aber weniger befallen und der Geschmack ist zum Glück mindestens genauso gut. Weitere Restaurant-Tipps am Orteingang von Lido di Volano sind „La Baracca“ und „La Zanzara“ (siehe google/apple maps); Letzteres hat übrigens einen Michelin-Stern. Für Übernachtungen in der Gegend gibt es auch ein hübsches Landhotel, das Oasi Cannevie (<https://www.oasicannevie.com/de/>). Wenn man freundlich fragt, wird man mit Glück auch am Flugplatz abgeholt (5 km). Auch kulturelle Highlights gibt es in

der Gegend: Etwas westlich des Platzes liegt die (gerade auch von innen) sehr sehenswerte Abtei „Abbazia di Pomposa“. Wer es schafft, in der Gegend ein Auto zu organisieren oder auch vor etwas größere Strecken (20km) mit dem Fahrrad nicht zurückschreckt, sollte dann auch das oben genannte Städtchen Comacchio besuchen sowie die dortige Lagune mit dem Rad befahren.



Bei stabilem Wetter geht es auf direktem Kurs über die Alpen zurück in die Heimat. Neu in Italien: Viele CTRs werden derzeit durch CTAs ersetzt.



Rückflug

Aus Wetter- und Termingründen geht es dann kurzfristig doch leider schon am späten Nachmittag desselben Tages zurück nach Egelsbach. Also erneut ein spätnachmittäglicher Flug über die Zentralalpen. Glücklicherweise ist die Wetterlage an diesem Tag noch immer ziemlich stabil. Die Entscheidung fällt für einen reinen VFR-Flug. Der Flugplan wird vom Smartphone aus per Skydemon aufgegeben, sprich dem ARO Mailand zur Bearbeitung und Weiterleitung geschickt. Dies funktioniert nach meiner Erfahrung mittlerweile wirklich sehr zuverlässig; ein zusätzlicher Kontrollanruf beim ARO erübrigt sich.

Nach dem Start setze ich Kurs Nordnordwest, zunächst Richtung Vicenza und Trento. Etwa bis Vicenza ist man hier im lateralen Bereich der Padova CTA (Klasse D) unterwegs. Hierzu an dieser Stelle noch ein wenig italienische Luftraumkunde, weil sich diesbezüglich in den letzten zwei Jahren einiges geändert hat. Früher war es so, dass die größeren Gebilde kontrollierten Luftraums rund um größere Flughäfen – wenn es keine TMAs waren – stets als CTRs definiert waren. Sprich: Auch jene nicht bis zum Boden reichenden Sektoren waren CTRs. Dies war und ist eigentlich ICAO-widrig. In den letzten paar Jahren stellt Italien dies langsam um und definiert diese nun vermehrt als CTA. Dies macht eigentlich keinen großen Unterschied, denn beide sind Klasse D, sind also für VFR mit Freigabe befliegbar. Dennoch gibt es hier einen feinen Unterschied: Eine Freigabe für eine CTR holt man in Italien bei der jeweiligen lokalen Anflugkontrollstelle („Approach“) ein. Das geht meist sehr gut und schnell. Bei CTAs ist es anders; hier ist

ein regionales ACC („Radar“) für Freigaben zuständig. Die Frequenzen hierfür sind in den VFR-Karten nicht verzeichnet, denn es ist gewünscht, dies über den FIS koordinieren zu lassen. Das wiederum führt leider dazu, dass es (gerade aufgrund des sehr oft völlig überlasteten FIS) meist etwas langwieriger und anstrengender ist, an Freigaben für CTAs zu kommen.

Auch ich spare mir in diesem Fall die Diskussion mit dem FIS und verbleibe – trotz der Wärme in den unteren Luftschichten – zunächst in unter 3.000 und später 4.500 Fuß. Schließlich ist Vicenza nur knapp 20 Flugminuten entfernt und danach steigen die Untergrenzen der verschiedenen CTAs rapide an. Ich steige dort (Wegpunkt IBUGO) auf FL100. Kurz hinter Trento kann man auf Nordwestkurs sogar bis FL155 steigen, ohne dafür irgendeine Freigabe zu benötigen (Luftraum G). Dieser Höhengspielraum nach oben ist gut, denn westlich von Trento gibt es nicht nur zahlreiche sehr hohe Berge, sondern mittlerweile auch mehrere ziemlich große Naturparkgebiete mit einer Obergrenze von 1.640 Fuß AGL, sodass man hier zum Teil in mindestens ca. FL120 fliegen muss, um diese Gebiete zu überfliegen.

Weiter geht es an Madonna di Campiglio vorbei grob in Richtung Reschensee und ab dort ein ganz kleines Stück durch den östlichsten Zipfel der Schweiz. Hier muss man erneut aufpassen: Im Alpenraum beginnt in der Schweiz der Luftraum C in FL130 (am Wochenende FL150). Danach geht es quer durch Vorarlberg und dann den Rest der Strecke durch Deutschland ereignislos zurück zu einer abendlichen Landung in Egelsbach.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de