



In Italien sollten GA-Piloten wenn irgend möglich Flughäfen mit Linienverkehr umschiffen und reine GA-Plätze vorziehen, um den Spaß am Fliegen nicht zu verlieren. Nachteil dort: Es gibt keine IFR-Verfahren.

Norditaliens „zweite Wahl“

Wer in Norditalien die Städte Mailand, Venedig, Verona und Turin besucht hat, sucht sich weitere Flugziele, sozusagen Städte aus der zweiten Reihe. Dabei stellt man immer wieder fest: Diese sind auch sehr sehenswert und haben meist einen besonderen Charme, gerade weil sie keinen ganz so großen Namen haben und sozusagen „ihr eigenes Ding“ machen. Davon sollen hier ein paar vorgestellt werden. Allen voran: die Stadt Reggio Emilia mit ihrem Flugplatz, ICAO-Code LIDE.

Die Stadt Reggio Emilia ist, wenn man so will, die etwas kleinere Schwester der vom

Namen her viel berühmteren Stadt Parma. Sie liegt ziemlich exakt zwischen Parma und Bologna, direkt am nördlichen Rande des Apennins und hat immerhin ca. 172.000 Einwohner.

Auch fliegerisch spricht einiges für Reggio Emilia. Sowohl die Plätze von Bologna und Parma sind eben primär „Airline-Airports“ und dies heißt seit einigen Jahren in Italien leider meist, dass es für die GA kompliziert und meist auch teuer ist. Dazu kommt, dass zumindest Parma auch kein Avgas verkauft, zumindest nicht offiziell (manchmal lässt sich dort dennoch etwas über den Aeroclub organisieren).

Und so kommt für GA-Piloten eben Reggio Emilia als Ziel ins Spiel. Der Flugplatz liegt sehr stadtnah am nordöstlichen Stadtrand und ist das, was man in Deutschland als einen „guten“ Verkehrslandeplatz bezeichnen würde: Es gibt eine lange Asphaltpiste, einen Aeroclub, einen Teilzeit-AFIS und eine tägliche Betriebsleitung (OPS). Nachteil: kein IFR-Flugbetrieb. Da der Platz aber im Luft-raum Golf liegt, reichen hier stets 1,5 km Sicht.

AIP lesen und verstehen

Für Verwirrung sorgen an italienischen Aeroporti wie Reggio Emilia bei Piloten manchmal die Einträge in der AIP bzw. den NOTAMS, was die einzelnen Betriebszeiten angeht. Daher schauen wir uns das einmal kurz an:

Dies sind lediglich die Zeiten der Verwaltung/ des OPS-Büros. Für den reinen Flugbetrieb sind diese Zeiten eigentlich irrelevant. Den lokalen Aeroclub z.B., der seinen eigenen Zugang hat, interessiert das kaum. Für Gäste hingegen ist dies schon eher von praktischer Bedeutung, da man nach der Landung zumindest von irgendwem aus dem Gelände entlassen werden muss bzw. vor dem Abflug natürlich seine Gebühren bezahlen muss. Aber die oben genannten Zeiten sind ja relativ großzügig bemessen. Davon getrennt sind die Betriebszeiten der AFIU, also der Aerodrome Flight Information Unit, welche in der AIP unter dem übergeordneten Begriff „ATS“ aufgeführt sind.

Heißt also, vereinfacht gesagt: Montags bis donnerstags gibt es per se keinen AFIS, sondern nur von freitags bis sonntags. In der Praxis bedeutet das, dass an allen sieben

Wochentagen geflogen werden kann (ohne PPR). Freitags bis sonntags antwortet im Funk aus dem Turm „Reggio-Emilia Aerodrome Info“ als AFIS, auch in Englisch. Flugpläne werden dann automatisch geöffnet und geschlossen; dies muss nicht extra erbeten werden. Montags bis donnerstags gibt es keinen AFIS; Piloten melden lediglich ihre Positionen und Absichten blind auf derselben Frequenz („Reggio Emilia Radio“). Dies muss NICHT auf Italienisch erfolgen, sondern Englisch ist okay. Über die Frequenz kann man dann meist das OPS-Büro erreichen, denn de facto hört dieses meistens die Frequenz mit einem Handfunkgerät ab. Zum Beispiel kann man explizit darum bitten, Flugpläne zu öffnen oder zu schließen, und außerdem Fragen stellen zur Abstellposition, Betankung anfordern etc. Es gibt aber nicht unbedingt immer sofort Antwort.

Darüber hinaus gibt es noch einen separaten Eintrag zum Rettungs- und Brandschutzdienst: Auch dieser ist in Reggio an sieben Tagen die Woche und ohne Mittagspause o.Ä. besetzt. Das kann aber an anderen Plätzen durchaus auch mal anders sein bzw. an vielen kleineren Plätzen ist dieser durchweg „PPR“. Hier wird man abwarten müssen, inwiefern in nächster Zeit die kürzlichen Änderungen des ICAO Annex 14 zu flugbetrieblichen Änderungen in Italien führen.

Auch für das Tanken (Jet-A und 100LL) gibt es einen separaten Eintrag: In diesem Fall wird das Tanken direkt von der Dame im Verwaltungsbüro übernommen, daher sind die Zeiten hier identisch. Das läuft alles völlig unproblematisch ab; es kann mit Kreditkarte gezahlt werden und Fragen können auf Englisch geklärt werden. Lediglich der Preis ist

mit aktuell 3,50 Euro pro Liter 100LL schmerzhaft. Aber entscheidend ist, dass es hier stets zuverlässig welches gibt. Meist braucht man auf Flügen von Deutschland kommend ohnehin nur eine vergleichsweise geringe Menge.

Flugbetrieblich gibt es von meinem kürzlichen Besuch wirklich nicht viel Besonderes zu berichten. Sowohl bei An- und Abflug war der AFIS nicht in Betrieb; in beiden Fällen aber war „OPS“ über Funk zu erreichen und es wurde das Schließen bzw. das Öffnen des Flugplans angeboten. Das Tanken verlief ohne große Verzögerungen. Und auch das Bezahlen ging zügig und es wurde korrekt abgerechnet. So hat man das alles gerne. Die Gebühren sind (vor allem aufgrund der anfallenden Feuerwehrgebühren) für einen

solchen VFR-Platz mit insgesamt ca. 45 Euro für einen Zweitonner mit einer Übernachtung nicht spottbillig, aber natürlich im Rahmen. Auch hier wird spannend sein, ob künftig die separat auf der Rechnung ausgewiesene Feuerwehrgebühr weiterhin auch für Privatflüge abgerechnet wird (weil ja nicht mehr gesetzlich vorgeschrieben und im Zweifel nicht explizit angefordert ...). Das Parken kostet nahezu nichts in LIDE.

Die Angestellten rufen gerne ein Taxi, welches innerhalb weniger Minuten kommt und auch nur fünf Minuten bis ins Stadtzentrum benötigt. Grundsätzlich kann man sogar auch zu Fuß gehen. Wer doch die größeren

Links die Stadt, rechts der Flugplatz: Reggio Emilia (LIDE)
Rechts: „Sichere“ Avgas-Tankstellen sind in Italien immer ein Plus; wie eben hier in Reggio Emilia.





Allgegenwärtig im Raum Parma: In der Region produzierter Schinken und Käse ist Lebensinhalt.

Städte Parma oder Bologna besuchen möchte, kann diese vom Bahnhof in Reggio in sehr kurzer Zeit erreichen.

Zu den Sehenswürdigkeiten: Reggio Emilia überzeugt vor allem durch das stimmige Ganze; eine sehr gepflegte, farbenfrohe Altstadt mit vielen schönen Sakralbauten und vielen Laubengängen. Dazu viele Osterien und Salumerien, wo u.a. der berühmte Parma-Schinken angeboten und in gewissem Maße zelebriert wird. Eine solche Stadt lädt dazu ein, eben nicht von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit zu hetzen, sondern sich treiben zu lassen und die Atmosphäre zu genießen. Die ganze Altstadt kann an einem Tag erlaufen werden.

Dazu auch ein kleiner Tipp für den Abend: das Restaurant Canossa. Diese ist ein antiquiertes, äußerst unprätentiöses Restaurant, wie sie leider auch in Italien seltener werden. Dort arbeitet in Küche und Service ein wohl über mehrere Jahrzehnte eingespieltes Team. Es werden natürlich vor allem emilianische Klassiker angeboten. Man merkt, dass die Leute dort kochen können und Gastronomie verstehen. Mittwochs geschlossen. Sehr empfehlen kann ich für die Übernachtung das traditionsreiche Hotel Posta mitten in der Altstadt. Auch hier fehlt es natürlich beim Frühstück nicht an Parma-Schinken und Parmigiano Reggiano.

Ergänzend möchte ich kurz noch einige weitere Flugziele in der italienischen Po-Ebene



Die Altstadt von Reggio Emilia ist sehr hübsch und zeugt von Wohlstand.

vorstellen. Es handelt sich auch dabei durchweg um die Hauptstädte der jeweiligen gleichnamigen Provinz. Die dazu passenden Flugplätze rangieren von größeren (aber brauchbaren) Airline-Airports über kleinere GA-„Aeroporti“ bis hin zu Aviosuperfici mit Graspiste.

Cremona (Flugplatz Cremona-Migliaro, LILR)

Die Stadt Cremona liegt ziemlich genau im Zentrum der Po-Ebene, nahe des gleichnamigen Flusses. Sie ist bekannt als die Geigenbauerstadt Italiens. Der Flugplatz ist ein kleiner Aeroclub-Aeroporto, allerdings mit einer recht kurzen 650 m-Ashaltpiste (völlig hindernisfreie Anflüge) und liegt ca. 4 Kilo-



meter nördlich der Innenstadt (ich bin auch diese Strecke schon einmal ohne Gepäck zu Fuß gegangen). Als typischer Aeroclub-Platz ist er montags geschlossen, kann aber an den übrigen sechs Wochentagen ohne PPR

ganztags angeflogen werden. Man kann stets von einer BP-Tankstelle selbstständig mit einer der BP-Card 100LL (sowie außerdem Jet-A) bekommen (man kann aber außerhalb der Mittagspause auch mit Kreditkarte beim Club-Sekretariat bezahlen). Mogas ist auch zu bekommen. Aus diesen Gründen ist der Platz mittlerweile sehr geschätzt. Auch unter norditalienischen Freizeitpiloten und Flugschulen ist der Platz beliebt, nicht nur, weil es keine Landegebühren gibt, sondern vor allem auch wegen des einfachen, aber sympathischen Restaurants am Platz. Es gibt keinen ATS, allerdings recht viel Fallschirmsprung, während anderweitige Anflüge warten und Abfliegende das Anlassen via Cremona Radio abstimmen sollen.

Die nahe Stadt hat 72.000 Einwohner. Ihr eindeutiger Mittelpunkt ist die Piazza del Comune mit dem Palazzo Comunale, der Loggia die Militi und dem Dom und zugehörigem Torrazzo (dritthöchster gemauerter Glockenturm der Welt). Alles sehr sehenswert.

Piacenza (Aviosuperficie Gagnano; kein ICAO-Code)

Nicht weit von Cremona entfernt, aber schon direkt am Fuße des Apennins, liegt die schöne, aber von Touristen wenig beachtete Stadt Piacenza mit 104.000 Einwohnern.

Piacenza verfügt über keinen Aeroclub-geführten Aeroporto und auch über keinen zivilen Verkehrsflughafen (der militärische Flughafen mit dem Code LIMS wurde vor ein paar Jahren endgültig geschlossen, auch wenn die Lufträume dazu noch in der AIP und somit in der ICAO-Karte verzeichnet sind). Es gibt aber gute 10 Kilometer südwestlich der Stadt, in der Gemeinde Gagnano Trebbiense, ein Aviosuperficie mit 1.000 Metern Graspiste. Dort gibt es einen kleinen Club, der aber im Wesentlichen nur UL-Flug betreibt. Für Infos zu Aviosuperfici dieser Art empfiehlt sich ein Abo des Avioportolano. Siehe den Datenausschnitt daraus in Englisch. Man sieht: PPR wird nicht erwartet (einen Anruf wegen Zustand der

RDO Gagnano 123.550

AIRFIELD CONDITIONS: alway good

WARNINGS: 12m high trees on final approach to RWY 19. Avoid overflying the residential area.

CALL BEFORE LANDING: radio call mandatory

LANDING PROHIBITED FOR: NIL

SPECIAL RULES FOR ULM: Do not overfly the towns, contact Piacenza APP to enter the Piacenza CTR. ULM only: contact S.Damiano TWR by phone 0523.372345 to enter the military CTR

DAYS OF ACTIVITY: daily

CONTACT: 338.8045513 - www.aeroclubpiacenza.it

OTHER INFO hangar and parking price: not available landing fee: no staff available on: weekend

SERVICES nearest gas station: 2 km bar: yes public transport: 200 m from town center taxi: from Piacenza tel. 0523.323853

TOURING hotel: Piacenza - "Hotel Ovest" tel. 0523.712222 (15 km) restaurant: "Casaliggio" tel. 0523.788693; trattoria "Pinocchio"; "La Famiglia" tel. 0523.976128 camping: "Rivergaro" tel. 0523.958996 restaurants agreements: trattoria / spaghetti shop "Pinocchio" in Casaliggio (300 m) nice places to overfly: Val Trebbia, Monte Penice and the hundred castles of the province of Piacenza tourist facilities and places of interest: Rivalta at 8 km, Croara Country club for Golf Vecchia Croara for horse riding

Im Avioportolano-Eintrag zu Gagnano/Piacenza finden sich alle wichtigen Infos auf einen Blick.



Altstadt von Piacenza aus der Luft. Rechts: Die Stadt Mantua



Piste etc. empfehle ich aber trotzdem stets, weil es für diese Plätze ja keine NOTAMs gibt). Man findet dort Kontaktinformationen, Anflughinweise die Funkfrequenz sowie u.a. eine Taxinummer, um am Platz ein solches zu rufen. Man muss hier mit ca. 30 Euro Taxikosten rechnen; dafür gibt es keine Lande- und Parkgebühren. Avgas kann man dort nur ggf. in kleineren Mengen von einem Mitglied organisieren. Grundsätzlich haben Aviosuperfici gegenüber Aeroporti den Vorteil, überhaupt keine „Öffnungszeiten“ zu haben, so dass man dort grundsätzlich jederzeit zwischen BCMT und ECET landen und star-

ten kann. Die Stadt Piacenza liegt direkt südlich des Po. Neben der alten Stadtmauer sind besonders der Palazzo Comunale, ein grandioses gotisches Stadthaus an der Piazza dei Cavalli sowie natürlich der Dom von Piacenza sehenswert.

Mantova (Aviosuperficie Curtatone; kein ICAO-Code)

Die lombardische Stadt mit dem deutschen Namen Mantua (50.000 Einwohner) hat

ebenfalls seit vielen Jahren keinen eigenen Aeroporto mehr. Etwa sieben Kilometer südwestlich der Stadt, auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Curtatone, gibt es allerdings ein gutes Aviosuperficie mit 750 Metern Graspiste. Hier ist laut Avioportolano eine kurze Anmeldung gewünscht. Sonst gibt es keine großen Besonderheiten.

Die Stadt Mantua, welche in der Altstadt natürlich auch über viele besondere Palazzi, Kirchen und Plätze verfügt, ist von vier Seen umgeben – Lago Superiore, Lago di Mezzo, Lago Inferiore und Lago Pajolo –, die im 12. Jahrhundert zur Verteidigung der Stadt angelegt wurden. Dadurch wirkt die Stadt fast wie eine Insel. Mantua war im Jahr 2016 Kulturhauptstadt Italiens.

Ferrara (LIPF)

Weiter östlich der in der Poebene, nördlich von Bologna, liegt die sympathische Stadt Ferrara mit ca. 130.000 Einwohnern. Die Stadt hat einen typischen Aeroclub-Platz am südlichen Stadtrand. Auch dieser Platz ist beliebt, weil eben unkompliziert, mit ausreichend langer Asphaltpiste gesegnet und mit einem kleinen netten Restaurant (mittwochs geschlossen). Es gibt keinen ATS und keine Landegebühen. Wenn man hier wiederum in die AIP schaut, findet man zwar Folgendes:

Remarks

- 1) Fire fighting services assured by Aeroclub Ferrara HR: SAT and HOL 0730-1130 and 1300-1600 (0600-1100 and 1400-1800); MON-FRI PPR 24 HR in advance by fax to +39 0532 91655 and receiving confirmation by subsequent reply

... also die Info, dass der Feuerwehrdienst (welcher bisher auch in Italien für alle Flüge vorgeschrieben ist) nur am Wochenende und

auch dann nur mit Mittagspause zur Verfügung steht. Hier treffen dann allerdings doch ein wenig Theorie und Praxis aufeinander, denn de facto stört sich am Platz in Ferrara kein Mensch daran, wenn man auch außerhalb dieser Zeiten startet oder landet. Eine Avgas-Tankstelle ist zwar vorhanden, es wird dort aber definitiv und ohne Ausnahmen leider kein Avgas an Externe abgegeben. Allerdings gibt es nur zehn Flugminuten südlich den Platz Ozzano (LIKO), wo man zu jeder Tageszeit selbstständig tanken kann (100LL, ethanolfreies Mogas und Jet-A). Dafür sollte man allerdings ausreichend Bargeld (maximal 50-Euro-Scheine) mitnehmen, denn landesfremde EC- oder Kreditkarten nimmt der dortige Automat nicht.

Die Innenstadt von Ferrara, die ebenfalls unweit des Po liegt, ist nur knapp drei Kilometer vom Flugplatz entfernt; man kann ohne schweres Gepäck wirklich problemlos dorthin gehen. Sie ist als eine der wenigen norditalienischen Städte nicht schon zu Zeiten Roms gegründet worden. Ihr gesamter mittelalterlicher Stadtwall ist fast intakt erhalten. Mittelpunkt dieser ist die Wasserburg „Castello Estense“.

Ravenna (LIDR)

Von den flugplatzseitigen Gegebenheiten ist dieser Platz Ferrara sehr ähnlich (wenig los, ausreichend lange Asphaltpiste und ein kleines Restaurant; Letzteres ist aber sehr altertümlich und nur am Wochenende geöffnet). Es gibt keinen ATS und keine Landegebühen. An den Wochenenden ist dort viel Fallschirmsprungbetrieb (Cessna Caravan); man sollte sich mit dem

Piloten abstimmen. Auch hier wird ähnlich wie in Ferrara das Thema „Feuerwehrbereitschaft“ durchaus etwas pragmatisch gehandhabt. Montags ist der Platz allerdings geschlossen. Avgas wird nur selten an Gäste verkauft.

Da es bis in die Stadt ca. acht Kilometer sind, ist ein Taxi notwendig (ca. 25 Euro). Ravenna hat immerhin 160.000 Einwohner. Sehenswürdigkeiten sind vor allem die Mosaiken, die sich in drei verschiedenen Kirchen befinden. Von 402 bis 476 war die Stadt Hauptresidenz der weströmischen Kaiser. Eine Stadt mit beachtlichen frühmittelalterlichen Spuren.

Flugplatz Ravenna (LIDR). Rechts: Endanflug auf die 27 in Ferrara (LIPF)



Varese (Flugplatz Varese-Venegono, LILN)

Gehen wir noch einmal Richtung Nordwesten in die Lombardei, direkt an den Rand der Alpen. Der Flugplatz von Varese, nahe des Lago Maggiore, ist halb-militärisch und halb-zivil. Die Abwicklung auf ziviler Seite erfolgt durch den lokalen (recht großen und sehr aktiven) Aeroclub mit Flugschule. Von diesem ist ein PPR notwendig (am besten etwas





Einer der wenigen passablen Großflughäfen in Norditalien ist Treviso (LIPH), nahe Venedig.

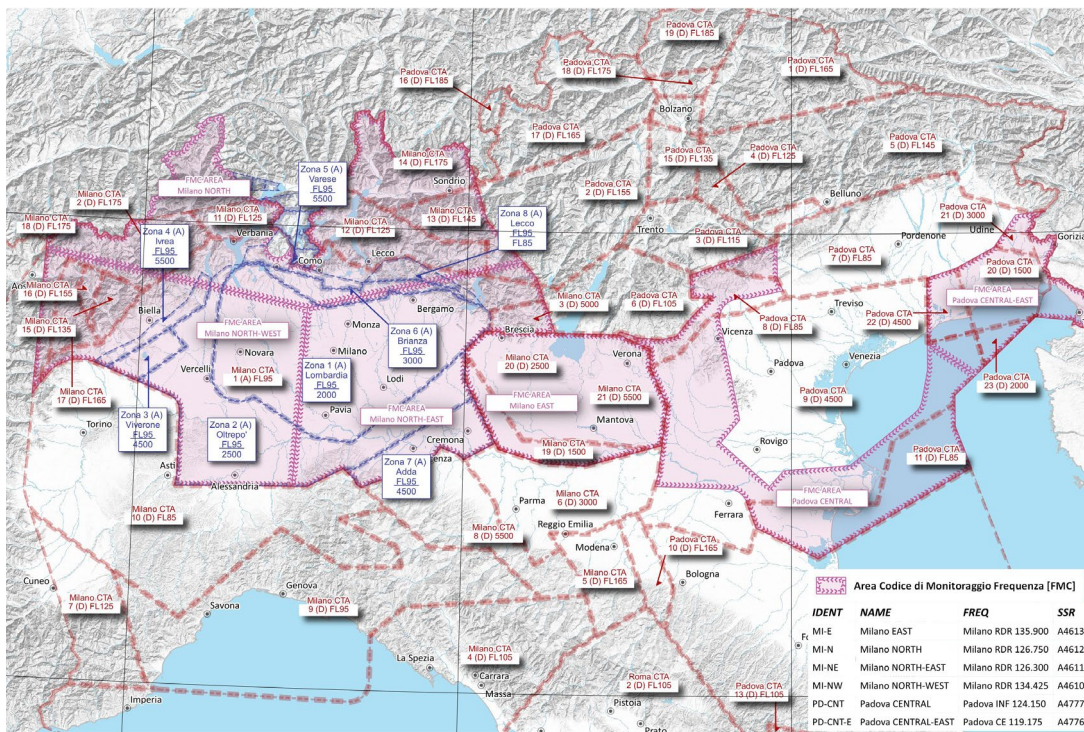
im Voraus beantragen) und man erhält ein Briefing. Kontakt: info@aeroclubvarese.it. Der Platz liegt auf über 300 Metern über MSL und ist im Winterhalbjahr etwas weniger nebelanfällig als alle anderen hier vorgestellten Plätze. Offiziell ist kein Treibstoff zu bekommen.

Es gibt eine Bahnstation in 300 Metern Entfernung vom Aeroclub, über die man sehr zügig in die Innenstadt von Varese gelangt. Den Zug in die andere Richtung nehmend kann man übrigens auch ohne Umsteigen nach Mailand fahren. Varese hat 80.000 Einwohner und ist Universitätsstadt. Natürlich ist auch hier die Altstadt sehr sehenswert; besonders reizvoll ist aber in Varese das unmittelbare immergrüne Hügel- und Bergland. Nördlich der Stadt (am besten ein Auto nehmen) ist die Hauptsehenswürdigkeit wohl der Pilgerort Sacro Monte di Varese. Der

Campo dei Fiori di Varese (1227 Meter über MSL) ist der Hausberg der Stadt und Naturerholungsgebiet. Die Villa Toeplitz ist ein öffentlich zugänglicher, weitläufiger Park mit Teichen, Springbrunnen, Gartenpavillons und vielen seltenen Baumarten. Auch Ausflüge an den Lago di Varese, den Lago Maggiore oder den Lago di Lugano lohnen sich natürlich.

Treviso (LIPH)

Treviso (LIPH) ist der einzige Verkehrsflughafen in dieser Auflistung. Für die GA ist dieser ausnahmsweise nicht so schlecht. Vorhanden sind ein nahezu Rund-um-die-Uhr-Betrieb, IFR, Zoll, Mietwagen etc. Eine PPR-Anmeldung ist bei general.aviation@trevisoairport.it notwendig. Es gibt wie immer nur eine Handvoll „Stellplätze“ für die externe



Rot umrandet sind die verschiedenen CTAs und TMA Norditaliens. Rot eingefärbt die TMZs „Milano“ und „Padova“.

GA; außerhalb großer Events in Venedig ist es allerdings nur sehr selten ein Problem, einen zu bekommen. Avgas hat der lokale Aeroclub, gibt davon aber leider nur in seltenen Fällen an Gäste ab. Die Gebühren sind mit ca. 80 Euro für einen Zweitonner mit einer Übernachtung und einem Passagier noch erträglich.

Die Stadt Treviso (86.000 Einwohner) steht natürlich voll im Schatten des nahen Venedigs. Sie ist aber sehr sehenswert. Für einen Besuch der Stadt lohnt ein Mietwagen kaum; es sind mit dem Taxi nur knapp zehn Minuten, welches ca. 15 Euro kostet. Auch Linienbusse gibt es. Sehenswürdigkeiten: generell die prächtige venezianische Architektur, die gut erhaltene Stadtbefestigung (die Mauer ist fast um die ganze Altstadt herum begehbar) und viele kleine Wasserkanäle.

Vor allem aber gibt es in Treviso an jeder Ecke typisches venezianisches Essen (direkt in Venedig stellenweise eher schwer zu finden ...): Spezzatino (italienisches Gulasch), Polenta, Leber, verschiedenste Risotti, Radicchio ...

Allgemeine Tipps

Alle genannten Plätze bzw. Orte haben eines gemeinsam: Sie liegen in der Po-Ebene. Dies bedingt, dass sie alle im Winterhalbjahr (mindestens von Anfang Oktober bis Ende März) sehr nebenanfällig sind. Im Hochsommer hat man dafür viel Hitze und manchmal Dunst in der Atmosphäre; abgesehen davon lohnen sich Stadtbesuche im August in Italien auch nicht, weil die Städte in der Haupturlaubszeit ziemlich aussterben und unattraktiv sind.



Kurze Wege für besten Service. Persönlich immer für Sie da.



Produktservice



Technischer
Service



Persönlicher
Service vor Ort



Moderne
Energien



TotalEnergies

Immer erreichbar für Sie unter:
+49 203 9300-1322
rm.luftfahrt@totalenergies.com

Daher sind die optimalen Zeitfenster für Städtebesuche in Norditalien letztlich relativ beschränkt: von Anfang April bis Mitte Juni sowie von Anfang September bis Anfang Oktober. Natürlich kann es aber auch im Winter manchmal nebefreie Schönwetterperioden geben.

Noch kurz zum Luftraum in Norditalien: Vor allem im Großraum Mailand hat man es natürlich als VFR-Flieger mit recht viel Luftraum A zu tun. Da kommt man, außer in Ausnahmefällen, als VFR-Verkehr nicht hinein. Das heißt, dass man in dieser Gegend eben meist recht tief fliegen muss; unmittelbar rund um Mailand in maximal 2.000 Fuß MSL. Darauf muss man sich eben einlassen. Alle anderen kontrollierten Lufträume (CTA) der Klasse D sind allerdings bei Bedarf sehr gut nutzbar, da sie in der Praxis eher nur wie RMZs gehandhabt werden. Einflüge koordi-

niert der FIS. Ansonsten gilt es im unkontrollierten Luftraum Norditaliens seit ein paar Jahren TMZs (spezifischer Code + Monitoring der festgelegten Frequenz) zu berücksichtigen, falls man nicht ohnehin auf FIS ist (siehe ENR 6.4).

Es kann nicht oft genug gesagt werden: Bei den Aeroporti immer parallel zur AIP gleichsam schon in der initialen Planungsphase die Airport-NOTAMs lesen. Viele Plätze veröffentlichen de facto ihre Öffnungszeiten in den NOTAMs. Dabei muss man, wie oben erläutert, genau prüfen, welche Betriebszeiten dort geregelt werden und was das flugbetrieblich bedeutet. Für die Aviosuperfici gibt es bekanntlich keine NOTAMs; dort muss man sich hinsichtlich aktueller Besonderheiten direkt beim Betreiber („Gestore“) informieren.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de