

Mit dem UL ins Ausland

Die Heimat ist schön aber auch jenseits der deutschen Landesgrenzen gibt es tolle Orte die darauf warten entdeckt zu werden – mit dem UL.

Fliegen mit dem UL in Italien – ganz einfach – nehme unsere Mindestflughöhen als Maximalflughöhe und Du machst alles richtig. Ganz so einfach ist es leider nicht und mit Einführung von SERA ist auch der legale Tiefflug in Italien nicht mehr möglich, aber es ist auch nicht kompliziert in dem Land wo die Zitronen blühen.

In Italien gibt es zwei Arten von UL.

Die Basic UL's und die Advanced UL's. Basic sind alle, die keinen Transponder haben. Um Advanced zu werden muss das Fluggerät mit Funkgerät, Transponder und ELT ausgestattet sein. Ein Basic UL darf in Italien nur auf einem Campo di volo oder maximal einem aviosuperficie landen (sobald ein Platz eine LI.. Kennung haben darf der Platz mit einem Basic UL nicht angefliegen werden). Es darf nicht mit ATC funken und muss mindestens 500 Fuß und maximal 1000 Fuß über Grund fliegen. Dies hat sich mit Einführung von SERA Ende 2014 geändert. Davor waren die Basics zumindest an Werktagen auf „Ameisenkniehöhe“ von maximal 500 Fuß unterwegs. Nun gibt es auch für sie eine Mindestflughöhe. Als Advanced UL hat man fast die gleichen Rechte wie eine Echo-Maschine. Problematisch ist



allerdings dass es keine Regelung gibt, dass ein deutscher SPL-Lizenzinhaber als Advanced angesehen wird. Um in Italien „Advanced“ zu fliegen muss der italienische UL Pilot eine erweiterte Prüfung ablegen. Ein deutscher Schein-inhaber gilt immer als Basic. Solange es hier kein Abkommen mit Italien gibt gelten alle deutschen UL's egal wie sie ausgestattet sind und deren Piloten als Basic. Soweit zur Theorie. In der Praxis fliegen hunderte von deutschen advanced ausgestattete Fluggeräte mit deutschen Scheininhabern in Bereiche wo sie als Basic nicht hin dürfen. Dies wird geduldet, man muss sich aber bewusst sein, dass dabei gegen bestehendes italienisches Recht verstoßen wird.

Als Basic UL benötigt man kein BZF 1, man benötigt ja auch kein Funkgerät und darf eigentlich sowieso nicht funken.

Hier macht es Sinn sich die italienischen Begriffe einzuprägen und diese bei den Positionsmeldungen während des Anflugs auf ein campo di volo oder aviosuperficie zu funken. Sobald man aber (illegal) als advanced UL auf den entsprechenden Plätzen unterwegs ist oder mit Flugplan fliegt wird das BZF 1 benötigt, wengleich es auch hier kein Fehler ist die italienischen Begriffe zu kennen.

Auch in Italien ist es, so wie in Frankreich eher die Ausnahme als die Regel, dass jemand an den campo di volo am Funk ist. Deshalb gilt das gleiche wie überall

wo damit zu rechnen ist, dass anderer Verkehr unterwegs ist es aber keinen Flugleiter gibt:

- Rechtzeitig auf die Frequenz schalten und mithören ob und was am und um den Platz los ist.
- Eigene Positionsmeldungen und Absicht blind funken (wenn möglich auf italienisch, ansonsten auf englisch).
- Luftraum beobachten.
- Landerichtung durch tiefen Überflug mit Blick auf den Windsack selbst herausfinden.

Fliegen in Italien macht dank den vielen kleinen UL Plätzen, die häufig zu einem Agriturismo mit toller Küche und preiswerten Übernachtungsmöglichkeiten gehören, unheimlich viel Spaß.

Text: Heike Niefer

Karten

Es gibt die italienische ICAO-Karte, die aber nicht unbedingt zu empfehlen ist. Gerade für die UL-Flieger sind die Avioportelano Aerotouring Karten perfekt. Sie beinhalten auch alle kleinen UL Plätze.

Notams/Flugplan

Die Notams für Italien können über die DFS www.dfs-afs.de* abgerufen werden. Es gibt in Italien viele „permanente Notam“. In diesen wird z. B. mitgeteilt, dass am Platz bis auf weiteres kein Sprit vorhanden ist. Dieses Notam gilt auch, wenn in den Flugplatzinformationen im AIP etwas anderes steht. Die italienischen AIP's sind unter www.enav.it* zu finden.

Da ein Basic-UL nicht mit ATC funken darf, kann auch kein Flugplan aufgegeben werden, folglich wird auch keiner benötigt, solange man sich an die Regeln für Basic ULs hält. Als Advanced UL besteht die Möglichkeit im Feld 18 das RMK „UL advanced“ einzutragen. Normalerweise wird dieser Flugplan akzeptiert. Den Flugplan gibt man am einfachsten über die DFS auf.

Informationen zu Basic und Advanced UL: www.fliegen-in-italien.de/ul.html

Kraftstoff

Unbedingt vorher abklären, ob und welcher Kraftstoff verfügbar ist. Viele Flugplätze haben Sprit, dürfen diesen aber nur an ihre Vereinsmitglieder verkaufen. Auf den kleinen Campo di volo findet sich meistens jemand, der einen zur nächsten Tankstelle fährt.

Die Kontaktdaten der UL-Plätze sind im Avioportelano zu finden.

Wetter

Neben den auch in Deutschland verwendeten Wetterdatenquellen (vor allem PC Met) kann das italienische Flugwetter über die Seite www.meteoam.it abgerufen werden. Ebenfalls hilfreich ist das Wetter von Austrocontrol (www.austrocontrol.at/wetter/flugwetter/loginregistrierung*) vor allem für die Alpen und den norditalienischen Raum.

Infos für Italien

Informationen über Flugplätze und UL-Gelände

www.avioportelano.it Die Seite mit Basisdaten ist nur auf italienisch verfügbar. Das aktuelle Buch und eine App gibt es in Englisch und ist jedem der nach Italien fliegt wärmstens zu empfehlen. Im Avioportelano sind alle campo di volo und aviosuperficie mit ausführlichen Informationen enthalten. Die App heißt avioportelano und ist für iPhone/iPad und Android Geräte verfügbar. Das Buch ist über www.avioportelano.it oder im Fliegerfachhandel erhältlich.

Sehr gute Informationen über Fliegen in Italien gibt es auf der Homepage www.fliegen-in-italien.de Der Betreiber der Homepage stellt sehr gute, aktuelle Informationen kostenlos zur Verfügung.

Funken

Funken auf italienisch:

Bei Blindmeldungen vor den Funkspruch „Platzname + radio“ sowie die eigene Kennung (Al Casale radio D-MXRH ...)

Der Anflug

5 Minuten nördlich/südlich/westlich/östlich des Platzes zur Landung – Cinque minuti a nord/sud/ovest/est del campo per atterraggio

Gegenanflug/Queranflug/ Endanflug Piste 27

sottovento/base/ finale pista due sette im langen/kurzen Endanflug Piste 27

in lungo/corto finale pista due sette

starete durch / Touch 'n go

riattacca / tocca e va

Vor dem Start

rolle zum Rollbahn Piste 27

rullaggio al punto attesa pista due sette

rolle zum Abflugpunkt Piste 27

allineamento pista due sette

starete Piste 27

decolla pista due sette

Hier sind alle italienischen Funksprüche nachzulesen.

<http://www.fliegen-in-italien.de/flug-funk.html>

Wenn sich im Funk niemand meldet einfach Blindmeldung absetzen.

Sperr- und Gefahregebiete**

Danger Areas („LI-D“): Grundsätzlich darf eingeflogen werden, aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, diese zu meiden. In einigen Regionen Italiens, z. B. Sardinien, kann man das Durchfliegen einiger LI-Ds manchmal gar nicht vermeiden.

Prohibited Areas („LI-P“): In aktive Prohibited Areas darf nie eingeflogen werden. Fast alle LI-Ps sind H24 aktiv. Es gibt neben einigen wenigen, recht großen LI-Ps (z. B. bei La Spezia) eine Vielzahl von sehr kleinen LI-Ps. Diese haben oft einen Durchmesser von nur einer Meile und eine Obergrenze von nur 1000 Fuß AGL, d. h. sie sind sehr leicht und bzw. überfliegbar. (Hierbei handelt es sich in der Regel um Krankenhäuser, Gefängnisse, große Industrieanlagen und besondere Attraktionen).

Restricted Areas („LI-R“): In aktive Restricted Areas darf nur mit Freigabe von ATC eingeflogen werden. Die meisten LI-Rs sind nur unter der Woche aktiv (AIP und NOTAMS checken). Im Flug ist es leider in Italien über Funk nicht immer ganz so einfach, zu erfahren, ob eine LI-R aktiv ist oder nicht. Wenn allerdings absolut sicher ist, dass eine LI-R gerade nicht aktiv ist, kann diese, wie z. B. in Deutschland, ohne Freigabe durchfliegen werden. Aber: selbst wenn diese aktiv sind, wird sehr häufig von der FIS ein Durchflug mit den Militärs koordiniert und freigegeben.

Military Firing Areas: Dieses meist sehr kleinen Gebiete sind recht zahlreich, allerdings auch sehr einfach zu umfliegen. Es ist allerdings auch nicht verboten, diese zu durchfliegen; es wird aber natürlich streng davon abgeraten. Außerdem werden Firing Areas immer nur per NOTAM aktiviert.

Parachute Dropping Areas: Diese befinden sich oft exakt zentriert mit Radius zwei Meilen über vielen kleineren Aeroclubflugplätzen. Gerade am Wochenende und gutem Wetter sind die fast immer aktiv. Wenn man nicht in Kontakt mit der Flugsicherung bzw. der örtlichen Flugleitung steht, sind diese daher stets zu meiden.

* nach kostenloser Registrierung