

Ultralightem z Hodkovic na Maltu

Daniel Morávek, LKHD

(zkrácená verze tohoto článku vyšla na pokračování v časopisu Pilot, 10-11/2009)

Úvod

Nápad cestovat na Maltu ultralightem vznikl zcela spontánně, jak už to tak bývá. Bratr tam bude studovat dva měsíce angličtinu a jeho slečna by ho chtěla navštívit. Dost dobrý důvod zorganizovat výlet (od slova letět) na Maltu. Pro mne jako pro pilota to navíc byla výzva vyzkoušet si v praxi nepoznané, hlavně veškeré postupy v angličtině.

Dopravním prostředkem byl nový WT-9 Dynamic OK-OUU 33, se 100 koňovým motorem a 100 l nádržemi, slibujícími vytrvalost přes 6 hodin. Díky autopilotovi byla šance to celé zvládnout i jednopilotně, spouze s psychickou podporou navigátora a pasažéra. Výhodou pro tak dlouhý let byly i zdvojené GPSky a náhradní rádio. Mapy jsem používal VFR Jeppesen, plánovací software Pocket FMS.

Před letem jsem strávil hezkých pár desítek hodin na internetu, sběrem zkušeností i pročítáním všech AIPů zemí, přes které poletíme. Celá příprava byla zaměřena na cestu tam. To, že bude (snad) ještě nějaké zpátky, jsem zcela vypustil.

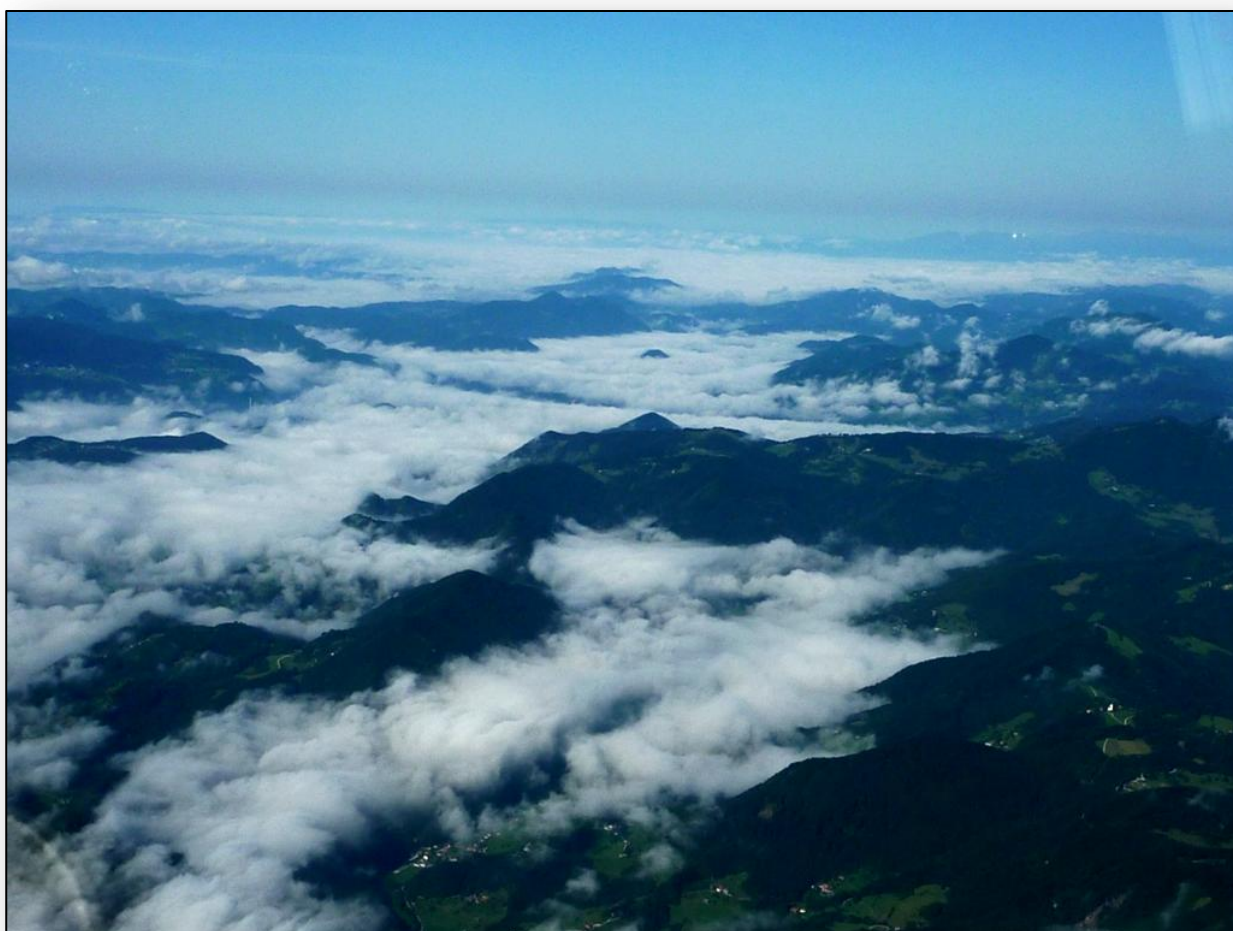


Trať letu – skutečná

1. Cesta na Maltu

První etapu jsem s ohledem na problematické požadavky Rakušanů na ultralighty (povolení a poplatek) naplánovali přes Slovensko a Maďarsko. Není to o tolik delší a je to méně závislé na počasí.

Z Hodkovic (LKHD) startujeme v 6:18, čili o akceptovatelných 18 později oproti podanému plánu. Aktivujeme jej Praha Infu a pokračujeme na Pardubice a Brno (BNO) dále přímo Lanžhot. Zde přecházíme na Bratislavu 124,3. Průlet přes Malacky (sledujeme celou polovinu slovenského vojenského letectva na dráze), dále přímo přes letiště Bratislava a přímo na výstupní bod KUNET. Ladíme Budapešť info 125,5 a hlásíme se poprvé na této cestě anglicky. Z šumu záhadné, pro nás zcela nesrozumitelné řeči najednou vystupuje krásná angličtina a povoluje nám pokračovat dle plánu na bod DIMLO na hranicích se Slovinskem. Dostáváme nový kód a máme skoro hodinu klid. Na hranicích se Slovinskem přecházíme na Maribor App 119,2, opět nový kód a povolení přes jejich prostor do výstupního bodu MS2.



Slovinsko

Počasí, které až dosud bylo perfektní, ukazuje svoje záludnosti. V údolích ve Slovinsku leží inverzní mlha. Stoupáme v koordinaci s Ljubljana Info na 6500 stop a pak až na 7500. Vysoko přeskakujeme údolí s mlhami přímo na Trebnje, odkud dostáváme povolení přímo na PE1 letiště Portorož. Mlha postupně z údolí mizí a my vyklesáváme. Vidíme moře, velké přístavy. V bodě PE1 přecházíme na Portorož a máme se zařadit na pravý baseleg dráhy 33 a ohlásit dráhu v dohledu. Vyhlížíme, ale nic nevidíme. Letiště je schované z tohoto směru za poměrně výrazným hřebenem. Po jeho přeskročení jsme v podstatě na baselegu a dostáváme povolení k přistání. Na pojižděčce na nás čeká follow-me, kterému se chtě nechtě musíme smát - babeta s malou cedulkou vzadu, ze které na stojánce seskakuj maník a plácačkami nás naviguje.



Portorož

Podáváme plán do Itálie do Pescary, zjišťujeme meteo. Rosničkář je optimistický a přesvědčuje nás, že bouřky nad Itálií opravdu, ale opravdu nehrozí. Chceme mu věřit. S dobrou náladou jdeme na kafe, tankujeme 60 l Avgasu. V tu chvíli se zbíhá televizní štáb a snímají přilet policejní helikoptéry s nějakou celebritou. Ve výhledu jim brání naše letadlo, takže jsme na všech záběrech. A taky asi 30 minut ve zpoždění.

Nahazujeme, čekáme dalších 10 min na přistání asi 5 letadel a vzletáme. Děkujeme za pohostinnost a přecházíme na Pula Radar 124,6. Zapomněli jsme si obléct vesty a tak to rychle napravujeme, leje z nás jak z konve – je poledne a asi tak 35°C ve stínu (ten ovšem nikde není). Do toho přestal fungovat autopilot, taky mu je teplo. Stres léčíme pohledem na nádherné pobřeží a ostrůvky. Pokračujeme po VFR cestě přes body UMAG, Porec, WofB, D. Cestou postupně stoupáme na 9500 stop. Přeci jenom při cestě přes moře budeme mít apoň o trochu lepší pocit. Nad bodem D děláme vpravo v bok a vydáváme se nad moře. Obzor je zamlžený, bez výrazné linie horizontu a tak přichází na řadu horizont umělý. Teď by se hodil autopilot, který ale na nás výsměšně kouká s nápisem ERR. Uprostřed moře se loučíme s Pula radar a přecházíme na Itálii – a začíná očištec. Poprvé používáme fráze typu „Say Again, please“ a „Please slowly“. A to hned několikrát. Nejsme schopni porozumět ani QNH ani kód do odpovídače, komunikace je silně rušená, jsme na kraji oblasti. Víceméně jenom oznamujeme svůj postup. Konečně se dokážeme domluvit, dostáváme povolení přes letiště Anconu a za ní nás přehazují na Brindisi info 125,100. Za pochodu se učíme italská specifika, hlavně výslovnost angličtiny a místních reportovacích bodů. Za letu rušíme mezinárodní letový plán do Pescary a oznamujeme změnu úmyslu – budeme pokračovat do LICA nebo LICR, ale bez plánu. Podle předpisů to jde, ale jak zjišťujeme později, není to zcela obvyklé.

Letiště Pescara a jeho prostor prolétáváme opět přesně podle VFR cesty do výstupního bodu S. Vito Chietino (už jenom tohle přecíst je šílené, natož tomu porozumět v rádiu:). Oznamujeme úmysl pokračovat v neřízeném prostoru přes celou pevninu až na západní pobřeží, děláme vpravo v bok a stoupáme do hor. Jsou kumuly tak 3/8, na bouřky to zatím nevypadá - i když místama to vystřeluje do výšky. Dohodli jsme další reportovací bod Campobasso, srozumitelnost je opět na hranici, a proto dostáváme dvě frekvence, na které se máme případně při přerušení dovolat – buď Amendola Approach nebo Napoli Approach. Nakonec je z toho Napoli approach, kteří jsou z nás lehce zmateni, neboť si nechávají spelovat i názvy měst přes která letíme. Na radaru nás nevidí. Po chvíli opouštíme řízený prostor a jsme v prostoru třídy G (ten je v Itálii do FL195). Na Brindisi Info 129,57 po nás pouze chtějí „Report twenty minutes normal operation“. To jim s radostí potvrzujeme a máme klid. Letíme podél hranice zakázané oblasti nad krásnými horami a hlubokými údolím. Kumuly se zvětšují a vzhledem k velikosti hor se je rozhodujeme přeskočit. Jsou vyšší, než to vypadalo a za chvíli jsme ve FL 125. Hlídáme si půl hodiny a pak jdeme dolů, moře je na dohled. Nádherné pobřeží, strmé, historické vesničky. Sem tam lesní požár, lodě, pláže. Pohoda a uvolnění na palubě. Nevíme totiž, co nás ještě čeká.



Nad střední Itálií

Letiště Lamézie, žádáme průlet, opět jsou lehce překvapeni, ale jinak komunikace dobrá. Přeci jen jim tu asi malá letadla nelétají často, navíc bez plánu. Žádají o 360 doleva, za chvíli se pod námi mihne Boeing – první a poslední letadlo, které potkáváme nad Itálií. Za Boeingem dostáváme povolení křížovat dráhu. Vystupujeme z prostoru a sdělujeme úmysl přistát na letišti Ali Calabria. Třikrát si to nechají zopakovat a pak s překvapením a nejistotou v hlase žádají, abychom oznámili dráhu v dohledu. Nás taky překvapuje, když nás GPS táhne do vnitrozemí. Stoupáme stále tak 150 m nad zemí, která je strmější, než se zdálo. A pak „letišť“ vidíme: pole, z jedné strany les, z druhé dráty, délka tak 300 m, hrboleté. Toto že je letiště ?

Minulý týden jsme sem volali a prý je pro nás dostatečné. Děláme bezpečnostní průlet a poznání je jednoznačné – pokud bychom dokázali se štěstím přistát, určitě už neodstartujeme. Kontrolujeme palivo a mapu a je to jasné – pokračujeme na další letiště, která máme z domu vytipované a vytištěné v podkladech. Oznamujeme to na Lamezio, přecházíme opět na Brindisi a pokračujeme podél pobřeží na letiště EtnaVolo - Calatabiano.

Za chvíli jsme v oblasti dalšího velkého letiště Reggio Calabria, dostáváme povolení k průletu. Opět si třikrát nechávají potvrdit cílové místo a opět s nejistotou v hlase nám říkají, ať tedy pokračujeme. Je v nás malá dušička. Paliva máme ještě relativně dost, stále máme v bezpečném doletu tři velká letiště, ale tam přeci nechceme ...

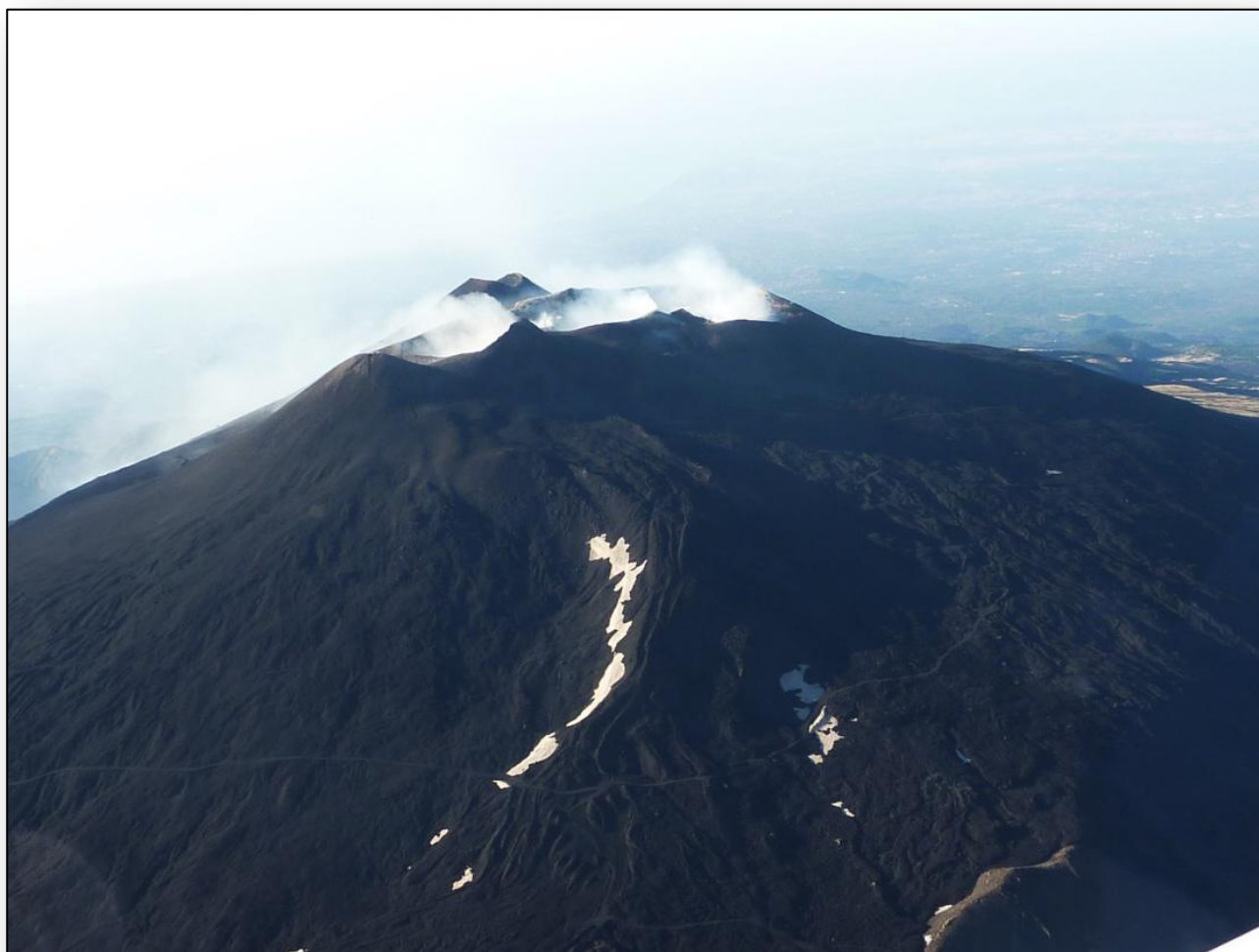
Podle GPS nacházíme letiště a nálada stoupá – je to krásné letišťátko s cca 500 m dlouhou dráhou, se specifickým hrbem na začátku. Co víc si přát. Přistáváme, uvolnění, tleskáme si. Pět hodin a pět minut ve vzduchu. Voláme telefonem na letiště v Reggio a potvrzujeme přistání. I když jsme letěli bez plánu, místní to důrazně doporučují. Na „našem“ letišti jsou všichni v pohodě, vytahují kanystry a jedeme k pumpě pro benzín a nám pro zmrzlinu. Přesně 100 € za 80 litrů. Lijeme do letadla a v kanystru zůstalo tak deci. Ukazatele měřily správně, zbývalo nám paliva ještě na 80 minut letu. Paní jednoho pilota se nabízí, že nás odveze k moři, přijímáme s díky a za chvíli již plaveme v neskutečně teplém a čistém moři. Večeře v pizzerii, návrat na letiště. Koncert a ohňostroj je již jen malý bonus za náročným dnem.



Nocleh pod Etnou na letišti Etna Volo Calatabiano

Ráno vstáváme se svítáním, balíme stan, volám do Čech a podávám plán. Paní na briefingu nezastírá překvapení v hlase, když spelujeme DEP/Aerosuperficie Calatabiano a cíl Malta - LMML. Než se zaktivuje plán jdeme si prohlédnout majestátnou Etnu - celý večer nás lákala. Stoupáme na návětrné straně tak, jak

nám to doporučili místní. Z vrcholu se line výrazný pruh popílků a kouře, takže s identifikací směru větru nemáme problém. Fotíme a filmujeme. Dynamic se ve FL 135 chová statečně, ještě by rád dál stoupal. Pro jistotu zapínám ohřev karburátorů, přeci jen se teplota venku blíží k nule. Vyklesáváme k moři a čekáme na čas, abychom mohli otevřít letový plán.

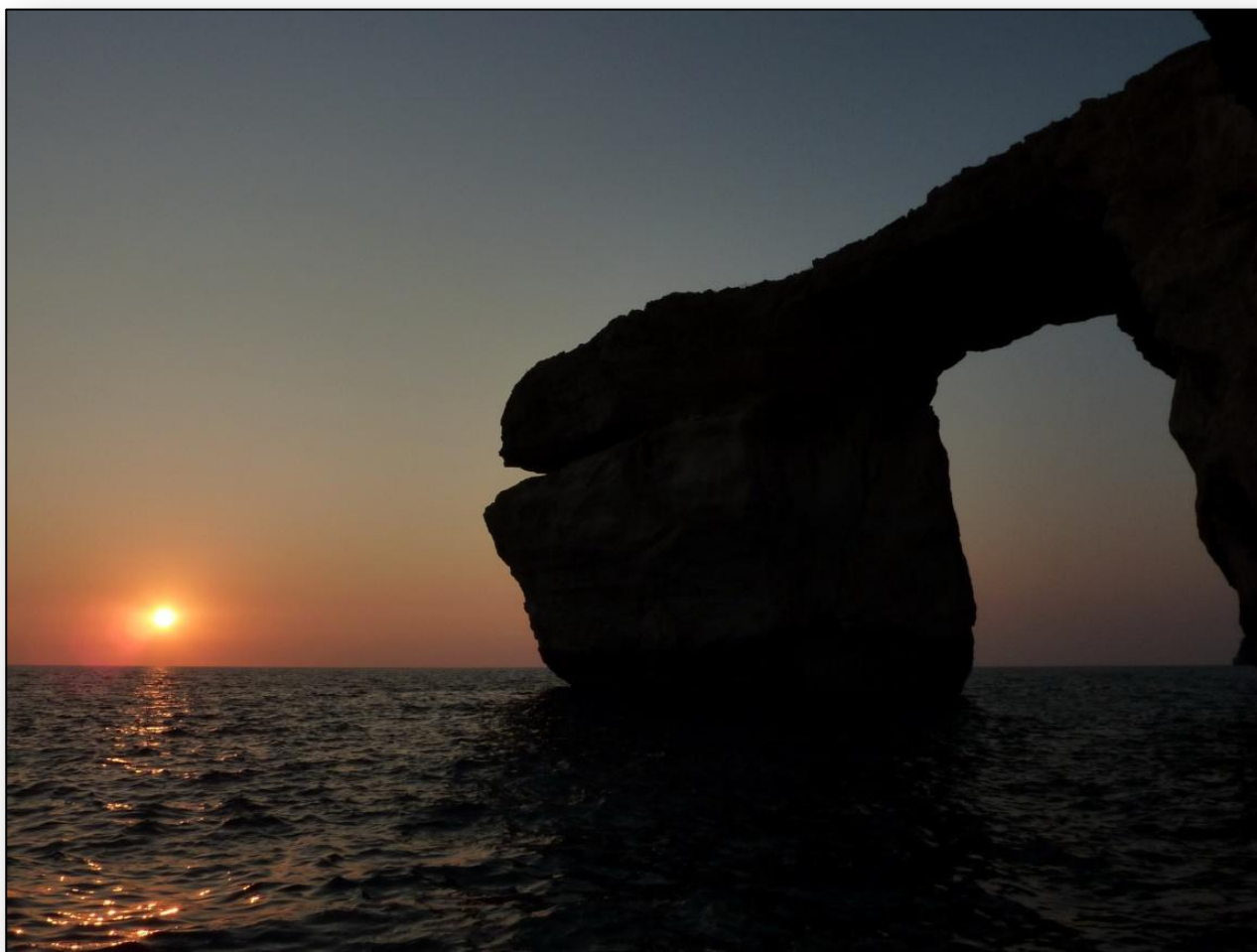


Etna

Ladíme nejbilší velké letiště - Catania Approach. A začíná další kolečko – o našem letovém plánu na Maltu nikdo nic neví, navíc nám dávají dvě výšky současně – udržujte 2000 a ohlašte průlet nad drahou ve 3000. Na výslovný dotaz, zda jsme opravdu povoleni křížovat dráhu nás přehazují na věž, ta nám povolení rychle dá a vrátíme se na Approach. Stále se nás vyptávají, přes koho jsme podávali plán, slovo Prague asi v životě neslyšeli a Czech republic je taky něco imaginárního. Dostáváme výslovný zákaz vstupovat do vzdušného prostoru Malty. Oznamujeme naše rozhodnutí pokračovat zatím do bodu DIRKA na hranici FIRů nad mořem a letíme dál. Později volám do Prahy a ověřuji si podaný plán – vše prý bylo správně podáno, z Prahy to taky správně poslali kam měli, ale Italové potvrdili svoji pověst – plán se nedostal kam měl – prý nic překvapivého nebo neobvyklého. Navlékáme vesty, stoupáme na 8500 ft a opouštíme pevninu. Najednou bez dalšího vysvětlení nás přeladují na frekvenci 130,975. Opatrně se hlásíme a pak z nás padá kámen. Krásnou angličtinou dostáváme od Malta Radar pokyn pokračovat na DIRKA a pak dále přímo na Luqa International Airport, oznámit klesání dle vlastního uvážení. Vyhlížíme Maltu. Když ji spatříme, spontánně se začínáme smát – Malta je opravdu malý ostrov, zvláště z 8500 ft. Oznamujeme klesání, dostáváme povolení na 3000 ft, je nám nabídnuto vektorování. S díky odmítáme, posloucháme ATIS, takže nás ani nepřekvapí požadavek oznámit 10 mil RWY 13 a přímé přiblížení. Přecházíme na TWR, povolení klesat na 2000 ft, jsme č. 1 na přistání a opět nabídnuto vektorování. Asi mají o UL specifickou představu. Ladím ILS a mám nutkání jim ohlásit RWY 13 ILS established, ale při představě další položky na účtu si to odpouštím.

Přistáváme, backtrack po dráze. Drobné zaváhání při pokynu ohlásit Y, nikde značka. Nakonec zjišťuji, že ten velký žlutý flek před námi na dráze je obrovské písmeno Y. Z kokpitu Boeinga je to určitě vidět hezky, ale z UL to přechíst opravdu nelze. Orientujeme se podle mapky vytištěné z AIPu, pokračujeme Z, L, apron 3, stojánka 4. Již tam na nás čekají, vyndáváme vše z letadla a za chvíli stojíme uprostřed turistů v příletové hale ... bez jakýchkoliv informací o letadle a dalším postupu. Jdeme na informace a paní se dobře baví naším problémem (právě jsme přistáli soukromým letadlem, které zůstalo někde na ploše a nevíme jak k němu zpátky), volá někoho z handlingu a za chvíli je vše jasné a jsme domluveni.

Vyzvedáváme zarezervované auto – a adrenalin pokračuje. Volant vpravo a prý jezděte vlevo. Lépe se to řekne, než udělá. Na Maltě se kloubí anglická pravidla jízdy vlevo s italským stylem nerespektování čehokoliv, a tak je to docela zážitek. Obzvláště kruhové objezdy



Malta

2. Okruh nad Maltou

Ve středu si jdeme prohlédnout Maltu ze vzduchu. Maltský vzdušný prostor je pro VFR lety rozdělen do 4 kvadrantů, které odděluje pomyslné prodloužení přistávacích drah (pátým prostorem je ostrov Gozo). V jednotlivých kvadrantech je možno létat do 2000 ft bez omezení, přeskok z jednoho do druhého podléhá schválení věže. Ta nás zároveň upozorňuje na jiná letadla nacházející se v daném prostoru. Jednoduché, funkční. Trochu nás na začátku mate frazeologie, kdy na jiná letadla jsme upozorněni formulkou „Please copy VFR flight in sector“. Letíme ještě do pátého sektoru, ostrova Gozo. Sledujeme fascinující útesy s množstvím jeskyní a čarukrásnými kotvišti pro jachty. Představujeme si to zde před pár staletími, kdy ostrovy musely být centrum veškeré mořeplavby ve středoziemním moři.



Malta - ostrov Gozo



Malta – hlavní město Valleta

Přistáváme po hodině a půl a plníme plné nádrže pro cestu zpátky.

3. Cesta zpátky ... přes Řecko

Ve čtvrtek se vydáváme na cestu domů. V samoobslužné kanceláři briefingu faxujeme letový plán a z přenosné paměti si tiskneme mapy. K letadlu jedeme s posádkou maltského Boeingu, která nejdříve nechápe, kde jsme se vzali v tomto autobuse s posádkami, a pak si nechá se zájmem vyprávět o naší cestě. Zdraví nás pak i ze vzduchu.



Když je autobus větší než letadlo

Po zkušenostech s Itálií chceme letět kudykoliv jinudy, jen ne opět přes Itálii. Cestu tedy plánujeme přes Chorvatsko, kam ale cesta vede nejdříve přes Albánii a Montenegro. K tomu ale nemáme moc informací a tak volíme nejdříve přistání na řeckém ostrově Korfu v Kerkiře, kde se chceme jednak celně odbavit a jednak získat informace o průletu těmito zeměmi (ó, jak naivní :).

Z Malty startujeme v 7:30 LT. První rameno je na VOR GZO, věž nám nabízí zkrácení přímo na DIRKA, odmítáme ale s tím, že bychom přeci jen něco málo nastoupali před tím, než se pustíme na širé moře. Stoupáme do 8500 ft a za půl hodiny jsme nad Sicílií. Pohodová domluva nejdříve s Catania Approach, pak s Reggio Approach a nakonec s Lamezia Approach, nechávají nás letět přímo, netrvají na sestupu a letu po VFR tratích jako při cestě na Maltu. Na Brindisi Info nás informují o vojenském cvičení, nemožnosti pokračovat po plánované trati a navrhují trať novou. Chvilku váháme, přeci jen je víc nad moře než jsme původně chtěli. Ale vojáci mají přednost. Takže na Korfu letíme přes moře po trati CRN – GEMVI – LATAN – LGKR, je to zhruba hodina nad vodou. Brindisi chce vědět očekávaný čas na LATANem, dostáváme instrukce pro případ ztráty spojení. K tomu ale nedošlo – přeci jen 10 W vysílačka je v těchto situacích výhodou. Nad mořem je opar, naše oči se nemají čeho zachytit, horizont prostě není. Orientujeme se podle přístrojů, letíme na autopilota a sledujeme lodě pod námi - v případě nějakých problémů bychom jejich blízkost

využili. Na vysílačce ladíme do stand-by modu nouzovou frekvencí 121,5 a posádce opakují pokyny pro zapnutí ELT.

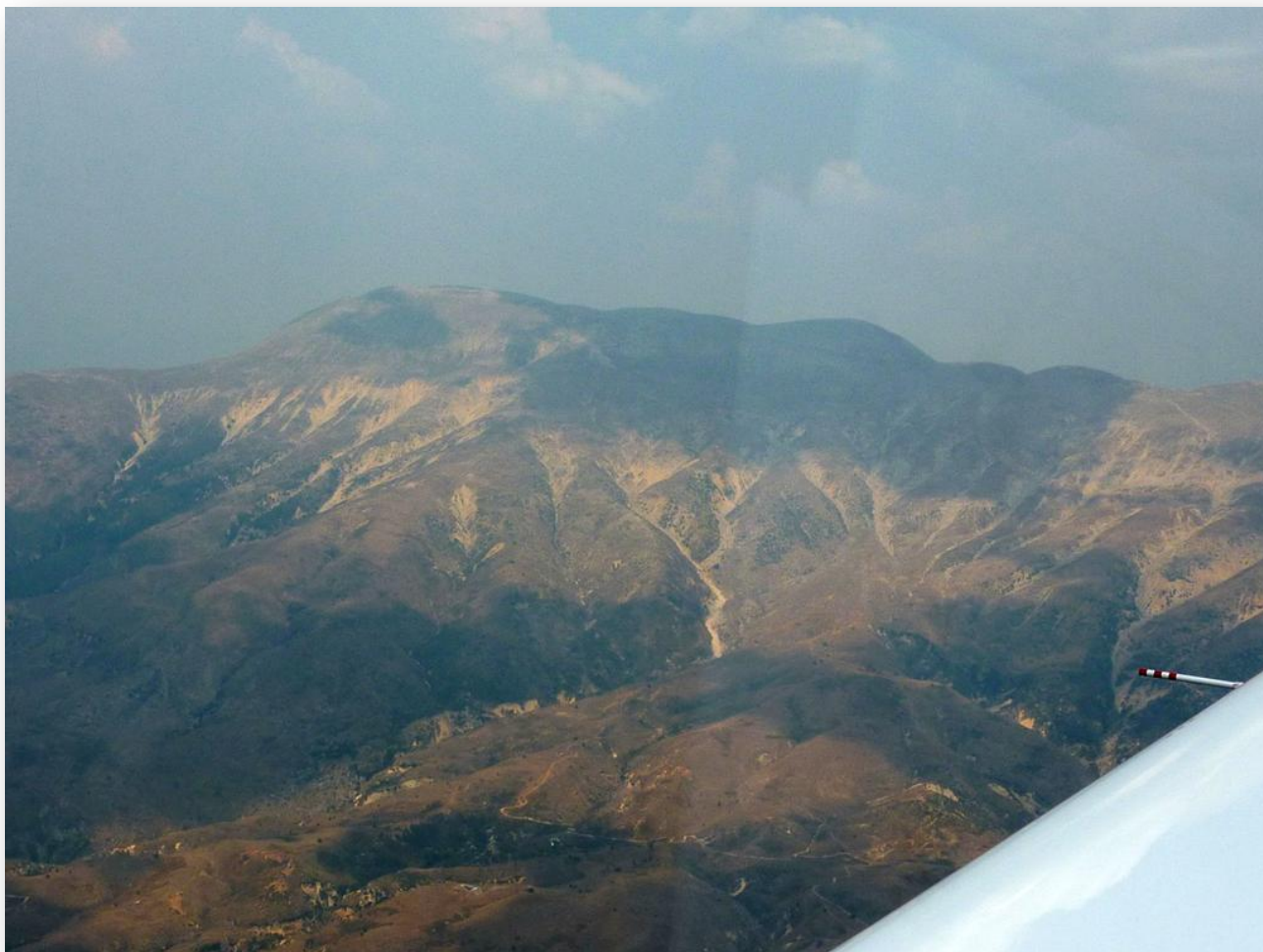
Nad hranicí FIRů se loučíme s Brindisi a bez problémů se chytáme na Kerkira Approach (prosím neříkejte jim Kirikiriki Approach jako my), dostáváme pokyn ohlásit se 6 mil od západního pobřeží a dle vlastního uvážení sklesat na 2000 ft dvě míle před pobřežím. Při pohledu na hornatý ostrov nám to vůbec nepříjde mnoho. Přecházíme na věž, je tam frmol, právě přistávají před námi dva dopraváci, točíme 360 a pak se zařazujeme do polohy po větru. Letiště je v podstatě na úrovni moře, v zálivu a těsně před ním je malý most spojující oba břehy. Na mostě turisté, takže si dáváme s přistáním záležet :)



Letiště Kerkira

Tankujeme a jdeme podat plán na další etapu. V Kerkiře mají unikát – letový plán se podává přímo nahoře na věži u dispečera. Je odsud krásný výhled na celé letiště, pozorujeme symboly letadel na monitorech. Díky hornatosti se neustále objevují a mizejí, podle toho, jak jsou odcloněni kopci. Snažíme se získat informace na průlet Albánie, nejsou nám schopni říct ani název FIRu do plánu. Prý s nimi moc nekomunikují.

Máme půl hodiny čas, jdeme pro meteo a na oběd, kde nám telefonem sdělují z věže, že náš letový plán nebyl Montenegro přijat a že musíme podat nový. Opět vojáci a opět vpožadují více na moře, než jsme původně chtěli. Takže nakonec trať je LGKR – PITAS – DITAN – RODON – LASTI – TAZ – LDDU. Tento plán je konečně přijat a tak opalujeme u letadla čekáme na jeho aktivaci. Pozorujeme přistávající Boeingy a pak sami startujeme. Teplotu nám při startu udávají 38 °C.



Albánie

Po vzletu žádáme 3500 ft, řídící se smíchem povoluje a pak to vidíme sami – tohle stačit nebude. A stoupáme na 6000 stop. Obdivujeme plně naloženého Dynamica, v tomhle vedru stoupe 500 ft/min se všemi hodnotami v zeleném. Nechtěl bych tu být s Cessnou nebo Zlinem. Do Albánie vstupujeme velkým horským průsmykem, vrcholy kopců na obou stranách jsou nad námi. Stále se nemůžeme dovolat na Tiranu, informujeme o to Kerkiru. Ty nám potvrzují, že je vše OK, že je to normální, ať to zkusíme zase za 20 min. Zvláštní pocit letět takhle v Albánii mezi horami – a bez spojení. To se naštěstí po 15 min. daří navázat, jsme identifikováni a v podstatě jediné, co hlásíme je předpokládaný čas na výstupním bodě z FIRu. Obdobně probíhá komunikace i na Podgorica Radar. V Tivatu startuje nějaké velké letadlo a tak na žádost řídícího klesáme krátce na 500 stop nad mořem. Užíváme krásné výhledy na pobřeží, přecházíme na Dubrovník a oznamujeme, že stoupáme na přistání. Letiště je totiž asi 400 ft nad námi.



Stary Grad na Hvaru, v pozadí letiště

V Dubrovniku dostáváme asi nejlepší službu za celý let (i když ani jinde si nemáme na co stěžovat). Paní na briefingu nám věnuje ICAO mapu Chorvatska. Bohužel Lošinj, kam jsme chtěli letět, již má zavřeno, a tak se po krátké poradě rozhodujeme pro přenocování na Hvaru. Paní tam volá a ověřuje stav. Děkujeme. Dostáváme razítko do pasu a pokračujeme nad úžasnými ostrovy po VFR cestě ADRIA1. Letiště na Hvaru je cca 2 km od přístavního městečka Stary Grad, je mírně hrbolaté, ale jinak naprosto dostatečné. Stojí na něm jedna Cessna 172, se kterou místní pronájemce plochy létá vyhlídkové lety. Dokonce je k dispozici záchod a venkovní sprcha (ledová). Stavíme stan a jdeme se do moře vykoupat a na večeri. Stari Grad má správnou večerní atmosféru a výborná místní vína.



Nocleh na Hvaru

Vzhledem k pesimistické předpovědi počasí pro Česko startujeme ráno s rozedněním, za což jsme nad mořem odměněni nádhernými pohledy na stovky ostrůvků při bočním sluníčku. Letíme po cestě ADRIA1 a ADRIA3 do Puly, kde bereme benzín a další razítko do pasu. Do Schengenu se rozhodujeme vstoupit v Mariboru, máme ho na trase. A pak už jen let nad nekonečně placatým Maďarským, kde trochu zazmatkuje řídící, který nám nejdříve potvrdí 8500, pak se nás snaží urychleně vyklesat do 5000, aby nás předal na Vídeň, která nechápajíc nás vrací na Budapešť. Další pokus o přeladění na Vídeň už odmítáme. To už jsme ale nad Dunajem a přecházíme na Štefánikovo Radar. Zde nás upozorňují, ať se připravíme na vektorování, pak nás posílají na ODNEM. A pak už jen Brno, Pardubice a Hodkovice.



Chorvatsko

Dojmy z letišť

Portorož (Slovinsko) – krásné malé letiště, s café barem, pohodářská obsluha, lze zde koupit mapy. Přistání a handling 13,- €, benzín AVGAS 1,84 €/l.

Calatabiano (Itálie - Sicílie) – letiště s převážně UL provozem a virníky, dle informace od místních je tam možné přistát i s Cessnou. Nechtěl bych to ale s plně naloženou zkoušet. Na letišti sprcha a záchody, možnost postavit si stan u letadla. Moře cca půl hodiny pěšky. Bez jakýchkoliv poplatků za přistání a noc, benzín N95 u pumpy za 1,25 €/litr.

Luqa (Malta) – jediné letiště na celé Maltě, čili se zde kombinuje provoz velkých i několika malých letadel. Za 4 dny parkování a dvě přistání platíme 6,28 €. Horší je to z handlingem, který je nekřesťansky drahý, příště je potřeba zaparkovat na apron 4 a chodit malou boční brankou bez využití hlavního terminálu. Benzín AVGAS 1,35 €/litr (neúčtují nám daň :).

Kerkira (Řecko – Korfu) – příjemné letiště, s restaurací. K dispozici meteo. Plán se podává na věži. Přistání a handling 19,- €, benzín AVGAS za 1,89 €/litr.

Dubrovník (Chorvatsko) – velké letiště, s příjemnou obsluhou. Pokud se na paní na briefing u usmějete, dostanete mapu. Přistání a handling 17,45 €.

Hvar (Chorvatsko) – hrbolaté letiště, pro UL naprosto dostatečné. Možnost přespat ve stanu. Sprcha, záchod. Přistání 10,- €, přenocování takéž.

Pula (Chorvatsko) – opět příjemné letiště, přistání a handling 9,35 €, benzín AVGAS cca 1,70 €/litr

Maribor (Slovinsko) – perfektní letiště, na ploše s venkovním café barem a automatem na bagety, přistání a handling 10,40 €.

Zdroje informací

Itálie	AIP	http://www.enav.it/portal/page/portal/PortaleENAV/Home_EN/AIP_EN
	seznam letišť	http://www.avioportolano.it/viewpage.php?page_id=10 (je zde i možnost stažení databáze všech letišť a UL ploch pro GPS)
	seznam letišť	http://www.ulm.it/hangar/campi/default_en.htm
Malta	AIP	http://www.maltats.com/
Chorvatsko	AIP	http://www.crocontrol.hr
Slovinsko	AIP	http://www.sloveniacontrol.si/eng/