

Flug von Wiener Neustadt nach Malta und zurück

Hinflug am 29. / 30. 06.
2001 über Graz, Venezia
Lido, Pescara, Catania
Retourflug am 06./07.
07. 2001 über Reggio di
Calabria, Bari, und
Zadar

Das Flugzeug :

CESSNA 150

Zweisitzer mit Lycoming
102PS

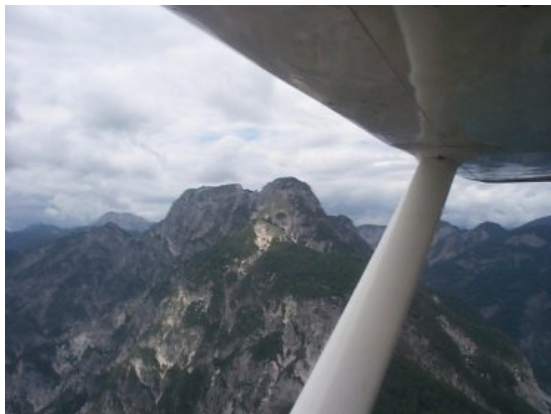
Die handelnden

Personen :

Herbert Lindmaier als
Flugschüler und Peter
Rebay als Lehrer



Es sollte Teilnahme an
der **Malta Rallye 2001**
werden.



Im Kanaltal

Der Flug von **LOAN** Wiener Neustadt nach **LIPV**
Venezia Lido hatte zunächst an der Pack (und am
Radelpass als weiterer Versuch) auf Grund des
schlechten Wetters ein vorläufiges Ende in **LOWG**
Graz, weil wir umkehren mussten. Flugzeit 1:17

In Graz haben wir dann zwei Stunden gewartet. Der
Meteorologe gab uns diesen Rat und meinte, dann
müssten wir durchkommen. Im zweiten Anlauf sind
wir ganz gut durchgekommen und über Klagenfurt -
dort war das Wetter schon besser - und das Kanaltal
- da war das Wetter unerwarteter weise ganz super,
Caorle nach Venezia Lido gekommen.
Der Platz ist noch immer "Gras", Landung in
Staubwolke, teurer Sprit und nicht sonderlich
freundlich. Aber von den kurzfristig angesagten
Schengen - Bedingungen (verschärfte
Einreisekontrollen wegen Demos in Salzburg) hatte
keiner eine Ahnung. Auch gut. Kleiner Imbiss und
weiter. Flugzeit 2:04

Wir wollten nach Foggia, was zwar geplant
war, aber das italienische Militär spielte
nicht mit, wir durften nicht landen und
mussten nach **LIBP**, Pescara, ein ganzes
Stück vorher.
Offiziell gibt es dort auch keinen Sprit, aber
eine Empfehlung der (sehr netten)
Flugsicherung an den lokalen Fliegerklub
machte Hoffnung am nächsten Tag ab
0900 Sprit zu bekommen. Ein Weiterflug
am gleichen Tag war nicht möglich.

Wir ließen uns ein Hotel empfehlen, mit dem Bus
erreichbar. Was die Lady nicht dazugesagt hatte, dass
der Bus 45 Minuten braucht und das Hotel eigentlich
eine Touristenbude ist, und von der Busstation mit
Gepäck noch 200m zu Fuß. Wir bekamen noch ein
sparsames Nachtstuhl und gingen schlafen.
Am nächsten Tag mit dem Taxi (nur 20 Minuten) zum
Platz, zur Tankstelle des Aeroclubs, Tanken ohne
Beleg in bar. Gut. Flugsicherung und Verwaltung
kosteten noch mehr als eine Stunde, bis wir wieder in
der Luft waren.

Flugzeit für diesen Abschnitt 2:29 Stunden.

Ich hatte wegen des Rückenwindes beschlossen, eine lange Strecke in Angriff zu nehmen, quer über den Apennin und die Küste entlang nach **LICR**, Reggio de Calabria, ganz am Ende des Stiefels.

Ein paar Wolken am Apennin, der hier nicht sehr interessant aussieht, und entlang der Küste Wölkchen aufgereiht, ohne Probleme, aber je länger der Flug und je leerer die Tanks desto unruhiger der Pilot, aber alles war OK und wir landeten noch mit genug Sprit bis zum Alternat **LICC**, (Catania) gleich gegenüber an der Straße von Messina.

Immerhin gibt es auf dieser Küstenseite fast keine Flugplätze und nur eine Küste ohne wirkliche Notlandemöglichkeit. Tanken war sofort möglich und wir dachten schon, dass wir zum richtigen Zeitpunkt in Malta sein könnten, aber Zoll und Polizei und Flugsicherung hielten uns geschlagene drei Stunden am Boden. Was die alles wissen wollten !



Also dann endlich Schwimmwesten angelegt, Straße von Messina, über Land durch das südliche Sizilien und über das Meer zum ersten Messpunkt der Rallye, dem NDB GOZO.

Über Telefon hatten wir versucht, einen neuen Anflugzeitpunkt zu bekommen, aber im richtigen Moment riss die Verbindung ab und war nicht wieder möglich.

Dabei gewesen sein ist alles, also flogen wir eben die Strecke GOZO - Luqa Turm ab (da kein ADF an Bord, verwendeten wir als Ersatz ein GPS, das war zugelassen) und versuchten eine halbwegs passable Ziellandung auf Piste 06 in **LMML** Malta - - bei dieser Hitze und der Thermik eher ein Glücksspiel.

Flugzeit für diesen Abschnitt 2:18



Die anderen waren schon da, und nach Fotos und Einreiseformalitäten ging es ins Hotel - ein ganz neuer Hilton - Schuppen in St Julians, ganz super. Abends gab es dann mal ein Buffet. Zumindest sind wir der Klub mit den meisten Mitgliedern - 5 Maschinen und 16 Leute ! Die anderen waren über Maribor, Split, Bari und Catania gekommen und hatten in Bari bis fast zur Verhaftung tolle Eindrücke von Süditalien. Also gab es Fliegerlatein jede Menge bis spät am Abend.

Bei der Preisverteilung gab es dann doch noch eine Überraschung: Wir haben den Sonderpreis für den MOST SPORTIVE ENTRY bekommen, aber auch den 6. Platz in der Ziellandung, vor uns nur altgediente Profis. Die restlichen Wertungen waren schwach, weil wir zu spät waren und die Flugplanung daher überhaupt nicht stimmte. Aber es waren seit mehr als 14 Jahren die ersten zwei Cessna 150, die hier gelandet sind !



Ankunft in Malta



Preisverleihung



Blick vom Hotel



Hafen



Bilder in La Valetta

Blick über die Bucht

Blaue Grotte

Marsaxlokk Hafen

Pool swimming in einem Salzwasserpool oder in einem Süßwasserpool, das Hotel bietet alles. Es ist ordentlich heiß hier, lange kann man nicht in der Sonne liegen. Auf der Insel mit dem Leihwagen herumfahren und - meinem Hobby entsprechend - Altertümer besuchen. Das Hypogäum ist (eher durch Faulheit und Desorganisation) nicht zu besuchen, weil immer nur 10 Besucher eingelassen werden, und wir wären erst am Dienstag drangekommen. Blaue Grotte mit Boots - Rundfahrt, Marsaxlokk Harbour mit hübschen Fischerbooten, Mdina mit Air Museum und weitere Ausgrabungen füllen die Zeit, abends gibt es immer ein super Buffet.

Abends ein Rundflug mit D-EIDW um die Inseln : Eine Runde noch bei Tageslicht und die zweite Runde schon bei Nacht. Von der Flugsicherung her überhaupt kein Problem, sind alle sehr kooperativ. Ein faszinierendes Erlebnis !



Flug um die Insel

bis in die Nacht hinein

Tauchen ist auch angesagt, lange Fahrt bis nach St. Pauls Bay, zur Paradise Diving School, ein etwas verlotterter Laden, aber PADI Tauchbasis. Ausrüstung fassen, zuerst bekomme ich ein Jacket für Kleinkinder und entsprechende Flossen, aber dann doch was passendes. Danach in einem uralten Bedford LKW nach Cirkewwa, gleich bei der Fähre nach Gozo. Alles anlegen und rutschige Stufen ins Wasser. Zuerst ein Unterwasserfoto (so lange die Leute noch freundlich schauen) und dann ab zunächst auf 17m , eine neue Welt, wo dich ein kleiner Oktopus neugierig mit traurigen Augen ansieht ! Ganz nahe an einem alten Frachtkahn in mehr als 20m Tiefe ("Rosie") muss ich feststellen, dass meine Luft nicht reicht, weil das Jacket nicht dicht ist, also muss ich vorzeitig zurück. Schade, aber ein tolles Erlebnis !



Retour mit dem alten Bedford zur Tauchbasis, Equipment waschen alle in einer alten Tonne mit angeblich Süßwasser (durch -zig Anzüge und Geräte bereits sehr gesalzen). Dummerweise habe ich mein Tauchlog in Wien gelassen. Zurück mit einem schönen Bus ins Hotel.

Durch Wettermeldungen von zu Hause etwas alarmiert, brechen wir schon am Freitag auf. Also wieder Schwimmwesten angelegt (bei der Hitze noch eine Strafverschärfung !) und ab geht es von Malta über Gozo und Sizilien nach Reggio de Calabria LICR zurück. Dort geht alles auf einmal recht flüssig und bestätigt die Meinung der Engländer bei der Rallye, dass die Italiener die Malta Rallye mit Absicht behindern. Flugzeit 2:06

Tanken, und ein Versuch nach Pescara zu kommen. Die Wolken liegen aber am Kamm des Appennin, so gehen wir nach Westen entlang des Stiefels nach Tarent. Die italienische Flugsicherung streikt, so haben wir nur einen rudimentären Funkdienst und Taranto lässt uns nicht einmal in die Kontrollzone hinein, also wollen wir nach Brindisi. Zu allem Überfluss ist die Gegend mit Sperrgebieten und Beschränkungsgebieten gespickt, und nur das GPS erlaubt zeitweise ein Durchflavieren. Das GPS lässt uns für kurze Perioden in Stich (voller Empfang, keine Satellitenabdeckung, wir sind in Tunesien laut GPS, vermutlich vom allgegenwärtigen Militär gestört). Auch die VOR sind abgedreht, das ist doch unglaublich ! Dann erklärt Brindisi, dass sie keinen Sprit für uns haben, da gebe es ein Notam (das wir beim Abflug nicht bekommen haben) und sie wollen uns auch gar nicht landen lassen. Nächster Entschluss : Bari, viel weiter können wir auch nicht herumirren. Brindisi verspricht, dass wir in Bari landen können. Mit Funkkontakt zu [Bari LIBD](#) will uns der auch nicht landen lassen, nur weil ich nicht ausreichend Sprit wo anders hin habe und einen Notfall deklariere, lässt er mich dann den Anflug und Landung machen - dann sind sie alle erstaunlich freundlich, von Notfall keine Erwähnung und ich bekomme sogar sofort Sprit. Um 1800 Lokalzeit ist dann der Streik zu Ende, aber nachher ein höllischer Flugbetrieb, keine Chance auf Weiterflug noch am Tag, also Hotel suchen (es gibt keinen Infoschalter oder gar Hotelreservierung auf dem Flugplatz, aber am Gepäckband ist eine Dame, die kennt einen Herrn, der hat eine Schwester, die kennt ein Hotel !) und übernachten. Flugzeit 2:59



Am nächsten Morgen geht alles erstaunlich flott (selbst das Frühstück um 0700 !), wir kommen auch schnell in die Luft (schon wieder mit Schwimmwesten !) über die Adria und Dubrovnik nach Zadar [LDZD](#). Vieste VOR geht noch immer nicht, wir empfangen aber Dubrovnik VOR auch schon von der italienischen Küste aus. Über der Adria eine gleichmäßige hohe Wolkendecke, ohne Horizont tut sich mein Schüler sehr schwer, es ist praktisch ein Instrumenten - Fliegen, teilweise erwischen uns plötzlich Turbulenzen und Abwinde, die uns gleich 2000ft heruntersaugen und die Schiffe sehr nahe kommen lassen. Der Funk nach Brindisi ist schon abgerissen, eine andere Maschine macht zeitweilig ein Relais für uns. Die ersten Inseln tauchen auf, und wir werden direkt nach Zadar freigegeben. So verkürzt sich unsere Flugzeit auf 2:25, der Rückenwind hat uns zeitweilig eine Ground Speed von 115 Kts beschert.

[LDZD](#) ist ganz problemlos, wir tanken, fühlen uns wieder in der zivilisierten Welt, bestellen telefonisch den Zoll in [LOAN](#), und sind bald darauf wieder in der Luft. Zadar fragt noch vorsichtig, wie wir über die Berge kommen, aber mit ein paar Vollkreisen sind wir dann auch auf den notwendigen 5500 ft, und weiter geht es nach Slowenien, und wir dürfen direkt in 6000 ft zum RADLY, und mit Radarführung rund um Graz schnurgerade nach [LOAN](#). Die üblichen 28 Knoten Seitenwind (Kommentar: Willst Du Piste 10 oder 28, ist egal, der Wind kommt auf jeden Fall von der Seite !) sind für gestandene [LOAN](#) - Piloten kein Problem. So sind wir nach weiteren 2:28 Flugstunden wieder zu Hause.



Ein wunderschönes Flugerlebnis, ein paar hübsche Stempel und 21:31 Stunden mehr im Flugbuch !