



Malta

No Risk – No Story: von Rheine (EDXE) nach Malta Luqa (LMML)

von Rosa Höltken

Im Dezember 2024 beschlossen wir, an der nächsten FEWP-Tagung (Federation of European Women Pilots) in Malta teilzunehmen. Natürlich wäre es günstiger, mit der Linie zu fliegen – doch für uns sollte der Weg das Ziel sein. Ein Abenteuer? Wir wollten es erfahren.

Mit zwei von den Leistungsdaten her ähnlichen Cessna 172 und jeweils zwei Besat-

zungsmitgliedern wollten wir starten: Unsere beiden Teams: Beate und Tineke in der D-EDXR, Rosa und Klemens in der D-EFEH.

Im Frühjahr 2025 begannen wir mit den Vorbereitungen in wöchentlichen Treffen. Es gab eine Menge zu klären: Wie sollte die Route aussehen? Auf welchen Flugplätzen werden wir landen? Welche Pisten sind lang genug und wo bekommen wir Treibstoff. Wie groß ist die Entfernung zum nächsten Flugplatz, den wir erreichen und anfliegen könnten?

Sehr hilfreich für all unsere Fragen war die aktuelle Ausgabe "Avioportolano" – darin werden die Flugplätze nach ihrer Kategorie (Civilian Airport, Private Airport, Registered Airfield und UL-Airfield) sehr gut beschrieben. Bei weitem nicht alle Plätze haben eine ICAO-Kennung. Doch bei allen Plätzen halfen uns die veröffentlichten Kontaktadressen weiter. Ebenso waren die Pilotsreports aus Skydemon sehr informativ.

Im Laufe unserer intensiven Vorbereitungen tauchten etliche weitere Punkte auf,

die besprochen werden wollten. Je näher der Abflugtermin rückte, desto aufgeregter wurden wir. Wir riefen bei vielen Flugplätzen an und knüpften nette Kontakte in Italien, unter anderem zu Fabio, Giovanni, Massimo und all den anderen schönen italienischen Namen. Außer auf Malta organisierten wir unsere Unterkünfte direkt vor Ort, oft auf Empfehlung von den jeweiligen Flugplatzbetreibern.



Unsere Route



Gute Flugplanung war uns wichtig

Freitag, der 2. Mai, war Abreisetag. Alles war gepackt und gewogen – wir waren bestens vorbereitet. Das Wetter sah gut aus und unser erster Tankstopp war **Vilshofen (EDMV)**, nahe der deutsch-österreichischen Grenze (Treibstoff ist in Deutschland günstiger als in Österreich). Von dort ging es weiter nach **Bad Vöslau (LOAV)**, ein Flugplatz südwestlich von Wien, wo wir von Beates Sohn begrüßt wurden. Wir aßen in einem typischen Heurigen-Restaurant zu Abend, einem Ort, an dem in Österreich der erste junge Wein abgefüllt und getrunken wird.

Das Wetter für die nächsten Tage rund um Wien sah düster aus. Also planten wir um und flogen am nächsten Tag direkt nach Venedig. Wegen des schlechten Wetters in den Alpen führte uns unser Flugweg über Ungarn und Slowenien nach Italien. Alles verlief gut und wir kamen am Nachmittag in **Venedig-Lido (LIPV)** an – ein Flugplatz auf einer kleinen, vorgelagerten, wunderschönen Insel.

Mit einer Wassertaxi setzten wir nach Venedig über und machten natürlich auch eine traditionelle Gondelfahrt. Wir hatten viel Spaß in dieser schönen Stadt.

Bevor uns das Wetter wieder zu einem vorzeitigen Weiterflug überredete, machten wir am nächsten Morgen einen Strandspaziergang und erkundeten die Insel Lido.

An unserem nächsten Ziel, **Madonna di Loreto (MC06)**, ein kleiner Grasplatz in der Nähe der Adria, wurden wir von Achille herzlich empfangen. Er hatte für uns Treibstoff in Kanistern besorgt, da der Platz über keine Tankstelle verfügte.



Venedig-Lido Pellestrina (kurz nach dem Start)



Venedig – Gondelfahrt auf dem Canal Grande

Laut „Avioportolano“ lag die nächste Tankstelle 600 Meter entfernt. Auch für unsere Übernachtung im „La dolce Vita“ war gesorgt, schöne Zimmer bei einer netten Gastgeberin, Vittoria, eine Meile vom Flugplatz entfernt. Sehr zu empfehlen.

Tags darauf erkundeten wir die reizvolle hügelige Umgebung und besuchten Loreto, ein wunderschönes Dorf, der erste internationale Wallfahrtsort mit einer Basilika, von der man einen wunderschönen Ausblick auf die Adriaküste hat.



Schwarze Madonna – die Patronin der Flieger

Dort erfuhren wir mehr über das Haus der Heiligen Jungfrau in Palästina. Der Überlieferung nach wurde das Haus Marias durch Engel auf wundersame Weise 1291 auf den Hügel von Loreto gebracht – eine schöne

Geschichte. In Wahrheit wurden die Steine des „Heiligen Hauses“ durch die adelige Familie Angele, was so viel wie „Engel“ bedeutet, per Schiff nach Loreto gebracht. Der Geschichte nach wurde das Schiff von der Gottesmutter mit dem Kind auf einer Wolke begleitet – Symbol für Menschen auf dem Weg durch die Welt. Der Papst Benedikt XV hat sie – vertreten durch die herrliche Statue der „schwarzen Madonna“ – 1920 zur Schutzpatronin der Flieger erklärt:

Das Reisen im Flugzeug sei wie ein Regenbogen, der die Menschen aller Kontinente geschwisterlich umspannt in Freundschaft, Solidarität und Frieden.

Auf die mütterliche Fürsprache der hei-



Mobile Tankstelle Sabai Fly

Motor & UL: Malta



San Mauro Forte – auf dem Weg nach Sibari Fly

ligen Jungfrau von Loreto, gewähre allen, die sie als himmlische Patronin anrufen, deinen Schutz, sodass sie wohlbehalten ans Ziel ihrer Reise gelangen. (Auszug aus einem Gebet zum Loreto-Jubiläum 2019)

In einem gesonderten Raum waren viele Andenken der Piloten ausgestellt, die diesen Ort besucht hatten. Darunter auch das Apollo-Team und natürlich die *Frecce Tricolori*.

Unsere nächste Station war **Sibary** (**CS11**) – weiter südlich an der Adriaküste. Flugzeit 3 Stunden und 15 Minuten. Ein ähnlich herzlicher Empfang, ein Auto und Hilfe bei der Suche nach einer Unterkunft. In der Vorsaison nicht einfach. So waren wir die einzigen Gäste in einem Urlaubsresort. Fast alle Restaurants waren geschlossen, doch im Dorf fanden wir ein ganz besonderes Restaurant, „Il Stadio“, mit allen Fußballstadien

Italiens als Modell an den Wänden, gutem Essen und Wein aus der Region.

Die nächste Etappe führte über mittelhohe Berge und andere wunderschöne Landschaften nach **Marina de Modica (RG02)** an der Südspitze Siziliens. Eine sehr holprige Graspiste. Das Auftanken erfolgte aus einem kleinen alten Tankwagen, was auch etwas riskant war, wie wir feststellen mussten. Aber wir hatten ja den Schutz der Madonna. Der Besitzer des Flugplatzes war überaus hilfsbereit und stellte uns sein Clubhaus zur Verfügung. Hier bereiteten wir uns auf den Flug nach Malta vor – wir wollten unseren Slot ja genau einhalten.

So gaben wir wieder unseren Flugplan auf, doch auf dem Weg bekamen wir keinen Kontakt mit „FIS“ – unseren Flugplan konnten wir nicht öffnen. Wir flogen weiter über



Auf unsere pünktliche Ankunft

Wasser auf unserem Kurs und versuchten, den Kontakt mit Malta aufzunehmen. Der zweite Anlauf glückte. Nach kurzer Erklärung konnten wir Maltas Airfield anfliegen – ganz ohne Probleme.

So kamen wir am achten Tag sicher in **LuQa (LMML)** an – bis auf 5 Minuten genau zu unserer Slotzeit. Unsere Pilotenhemden mit Streifen waren sehr hilfreich für das Handling am Airport. Sie wiesen uns alle auf den ersten Blick als Crew aus und wir mussten niedrigere Gebühren zahlen.

Der Aufenthalt in Malta war sehr schön und der Abflug etwas stürmisch, wie die Teilnehmerinnen, die noch in den Genuss eines Rundfluges über Malta kamen, sicher bestätigen können.

Während der acht Tage gewöhnten wir uns an das italienische Englisch im Funkver-



Das Dorf Dolcedo



Capri



Angekommen – Slot eingehalten



Sibari Fly



Sizilien

kehr. Was enorm half, war die Tatsache, dass wir immer mit Flugplan geflogen sind. Wir waren in ständigem Kontakt mit den italienischen Lotsen. Ausgewiesene IFR Reporting Points waren stets unsere Meldepunkte. Positionsmeldung mit Ankunftszeit über dem nächsten Meldepunkt waren gefragt. Es wurde schon mal ein anderer Meldepunkt zugewiesen, als in unserem Flugplan stand, was jedoch keine Probleme brachte.

Auf dem Rückweg entlang der Mittelmeerküste landeten wir in **Reggio di Calabria (LIGR)** an der Straße von Messina. Es war ein wunderschöner Ausblick auf die 32 Kilometer lange Meeresenge, zwischen Sizilien und Kalabrien. Der Ätna verhüllte sich in Wolken und während unseres Aufenthaltes gab es auch einen kleinen Vulkanausbruch. Wir blieben zwei Nächte, erkundeten die

Stadt und genossen die Gastfreundschaft der Italiener.

Zum Auftanken landeten wir in **Sabadia (LISD)**; der Anflug war wegen des angrenzenden Naturschutzgebietes etwas schwierig. Auch hier waren wir von der Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft begeistert. Für meinen Geschmack war der Platz allerdings wegen des kräftigen Seitenwindes für den Start etwas kurz.

Unser nächstes Ziel war auf Elba („Napoleons Insel“) der Flugplatz **Marina de Campo (LIRJ)**. Wegen des Wetters – die Berge waren in Wolken – flogen wir der Küste folgend an Rom und Capri vorbei. Fast die gesamte Strecke führte uns über Wasser – ein schöner ruhiger Flug. Wir waren von Elba begeistert. Die Insel ist eine Reise wert – über 140 Badebuchten, eine durch Hügel und Berge geprägte Landschaft mit einer Küstenlänge von fast 150 km. In Portoferaio, der Hauptstadt von Elba, folgten wir den Spuren Napoleons.

Von dort ging es weiter nach **Albenga/Riveria (LIMG)** in Ligurien, wo wir in dem verschlafenen mittelalterlichen Dorf Dolcedo übernachteten. Gabi Mühlenbrock – eine Freundin und auch Fördermitglied – lud uns für ein paar Tage ein. Das pittoreske Stadtbild, die Olivenbäume und die verwinkelten Gassen mit den mittelalterlichen Häuschen begeisterten uns. Eine ganz eigene Atmosphäre.



Malta Airport

Aufgrund schlechter Wetterbedingungen in den Alpen setzten wir unsere Reise nach einigen Tagen entlang der Südküste Frankreichs fort und folgten dem Rhonetal bis nach **St Rambert Dalbon (LFLR)**, um dort aufzutanken. Spontan wurden wir zum Mittagessen in den örtlichen Flugverein eingeladen, wo man uns die Sammlung von Oldtimer-Flugzeugen zeigte. Zwei Hallen mit Werkstatt voller Raritäten.

Von dort ging es weiter nach **Freiburg (EDTF)** und am nächsten Tag nach **Rheine Eschendorf (EDXE)**.

8 Länder in 16 Tagen – 33,5 Flugstunden mit einem perfekten Team – eine unvergessliche Reise. Es war so schön.

Anflug auf Reggio di Calabria

