

## T wie Tango fliegen, oder:

Eine andere Art, Istanbul kennen zu lernen - denn es war schon immer etwas abwechslungsreicher und T-eurer, mit einem *Complex Aircraft* unterwegs zu sein.



Wie ja sicherlich bekannt ist, nahmen Marco, Reinhard und ich (Albert Heister, oder kurz Ali) an der Rallye for Peace 2008 mit dem LX AIT teil, wobei die Reise für den T wegen technischer Probleme leider früher als geplant bereits in Istanbul und viel später - dann wieder von Mark und Douglas einwandfrei repariert - in ELLX zu Ende war.

Nun zur Geschichte:

Am 29. August 2008 um 15 Uhr waren wir - von Belgrad (LYBE) kommend - in Istanbul mit dem T auf dem Flughafen Sabiha Gökçen (LTFJ), gelandet, der sich bereits auf dem asiatischen Kontinent befindet und so schon zu Anatolien gehört. Als die letzte Rallyecrew gelandet war und alle für schlappe 3.25 €/ Liter 100 LL getankt hatten, lud uns Turgut, der Präsident des



dortigen Aeroclubs, um 17:00 Uhr unter sommerlichem Himmel zu einem herzlichen Empfang in

den Aeroclubgarten ein. Dort erwarteten uns ein ausgezeichnetes türkischen Buffet und hervorragendes türkischen *Effes*- Bier, genau richtig temperiert.

Gegen 19:00 Uhr, als uns der Bus zum Hotel im Stadtzentrum bringen sollte, hatte Turgut die Nachricht erhalten, dass von verschiedenen Flugzeugen einige Papiere nicht in Ordnung wären oder unleserlich seien, und deshalb ein Weiterflug nicht möglich gewesen wäre. Wir vom **T** waren selbstverständlich auch dabei. Die türkischen Autoritäten hatten das anscheinend erst jetzt festgestellt, obwohl ihnen die Zertifikate bereits seit 14 Tagen vorlagen, nun ja, wir befinden uns halt im Orient mit beginnendem Ramadan. Da der Abflug aber am übernächsten Tag sein sollte, half kein Murren, sondern nur Handeln. Von den betroffenen Flugzeugen blieb je eine Person im Aeroclub, die anderen fuhren bereits mit dem Bus ins Hotel. Ich hatte von unserer Crew schon ein *Effes* mehr getrunken und war der Entspannteste, somit blieb ich.

Turgut nahm sich derjenigen an, die zurückgeblieben waren, um die *Paperassen* in Ordnung zu bringen. Mit seiner Hilfe hatten wir dann nach 1 ½ Stunden, und von Pontius zu Pilatus rennend, die Formalitäten am Flughafen gemeistert, so dass wir - es war schon dunkel- zu unseren Flugzeugen durften, um die entsprechenden Bordpapiere zu holen. Besser nicht daran denken, wie lange es ohne Turgut gedauert hätte. Aber wir haben etwas daraus gelernt: Beim nächsten Mal die Bordpapiere immer direkt mitnehmen, man kann ja nie wissen! Gegen 21:00 Uhr waren wir wieder im Aeroclub und Turgut sendete die erforderlichen Zertifikate sofort per Fax an die entsprechenden Institutionen.

So - jetzt die Frage, wie kommen wir Nachzügler nun zum Hotel? Aber auch hier war auf Turgut wieder Verlass, denn wir wurden mit dem clubeigenen Bus in unser Hotel gefahren, 2 Stunden Fahrt bei chaotischen Verkehrsverhältnissen. Was für eine Gastfreundschaft !! Gegen 23:00 kamen wir Nachzügler dann auch im Hotel an, aßen und tranken noch schnell etwas - das Hotelbuffet war zum Glück noch nicht abgeräumt - und fielen schließlich todmüde ins Bett.

Am nächsten Tag, 30. August, fand morgens eine Stadtrundfahrt statt, der Mittag und der Nachmittag waren zur freien Verfügung, abends genossen wir eine sehr unterhaltsame Bootsfahrt mit Bauchtanzvorführung auf dem Bosphorus und abschließendem Feuerwerk zum Tag der Befreiung (1923) und Beginn des Ramadan.



Am nächsten Morgen fuhren wir alle gemeinsam mit dem Bus zum Flughafen, wobei dort diesmal die Formalitäten schneller erledigt waren, da Turgut hilfreiche Vorarbeit geleistet hatte und die verschiedenen Instanzen bereits über unsere Ankunft informiert waren. Um 11:00 Uhr bei unserem **T** angekommen, Preflight Check gemacht, Gepäck verstaut, Start Up gefragt, Marco drehte den Zündschlüssel nach rechts, der Motor sprang an, kurzer Instrumentencheck und wir taxierten zum Holding Point 06.

Beim Holding Point dann die restlichen Checks mit Magnetkontrolle etc., wobei die Tourenzahl beim rechten Magneto etwas mehr abfiel als beim linken, aber nicht bedenklich, so dass wir uns entschieden zu starten. Also Start mit MFP 29 und RPM 2.500, Geschwindigkeit nahm auf der RWY normal zu, dann hoben wir, weil wir schwer waren, erst bei 85 KN IAS ab, und *bohrten* uns nach dem Abheben mit einer sofort auf 65 KN zurückfallenden IAS und permanentem Stall Warner mit 100 Feet Vertical Climb Speed in den blauen türkischen Mittagshimmel. Ein erhebendes Gefühl !

Wir merkten natürlich sofort, dass da etwas nicht in Ordnung war. Reinhard, der an diesem Tag COPI war, checkte sofort die Leistungsparameter und stellte fest, dass die RPM nach dem Abheben, und zwar ohne dass wir sie reduziert hatten, von 2.500 auf 2.100 abfielen und sich auch nicht mehr erhöhen ließen. Dementsprechend war nicht mehr genügend Leistung da, um weiter sicher mit normaler Performance zu steigen, zumal der **T** voll getankt und mit 3 Personen besetzt war. Das Gepäck von Marco und Reinhard hatten wir aus W/B -Gründen bereits in

anderen Flugzeugen untergebracht. Somit entschlossen wir uns, den TWR über unser Problem zu informieren und mit sofortigem Erhalt der Landegenehmigung in einer Three Sixty wieder zum Flughafen zurückzukehren. Wieder gelandet, taxierten wir auf unsere alte Parking Position und checkten nochmals alle Leistungsparameter, konnten aber auf dem Boden nichts erkennen, was uns beunruhigt oder auf ein Problem hingewiesen hätte, selbst die RPM standen wieder auf 2.500 bei 29 MFP.

Da Turgut sich noch auf dem Flughafen befand und mitbekam, dass wir wieder gelandet waren, kam er sofort zu uns. Wir erklärten ihm den Sachverhalt, und er schickte uns einen lizenzierten Mechaniker von seinem Aeroclub, da dort auch überwiegend Cessnas geflogen werden. Der Mechaniker machte alle möglichen Tests, konnte aber auch nichts Außergewöhnliches feststellen, nahm abschließend die Eintragung mit seiner Registriernummer ins T- Log-Book vor und machte uns somit flyable. Also entschlossen wir uns, den Start ein zweites Mal zu versuchen, wobei der TWR auch mitspielte und uns eine zweite Startgenehmigung gab, was in der Türkei nicht so einfach ist, aber unser guter Turgut hatte wieder einmal kurzfristig dafür gesorgt.

Um es hier kurz zu machen, alles verlief wie bei unserem ersten Start, einschließlich der wiederum sofortigen Landung. So, jetzt hatten wir die *Faxen aber dicke!*

Mittlerweile war es 13 Uhr, wir stellten den T auf der Parkposition ab, sicherten ihn, und gingen mit Turgut, der das Manöver beobachtet hatte, und deshalb wartete, durch die Passkontrolle in den gegenüber liegenden Aeroclub. Dort wurden uns erst einmal Tee und Kaffee serviert, Bier gab es leider nicht, es war ja Ramadan – aber wir West - Europäer sind ja anpassungsfähig.

Nun standen wir also da, Marco und Reinhard ohne Gepäck (ich hatte noch meinen Koffer), und die anderen Crews waren alle gut gestartet und auf dem Weg zum nächsten Etappenziel in Kapadokien. Wenigstens war das Wetter schön - ein Trost, wenn auch nur ein kleiner. Wir setzten uns mit unserem Tee in den Clubgarten, und überlegten, was wir jetzt machen sollen. Das Ergebnis unserer Überlegungen und unser vorläufiges Programm sah dann wie folgt aus: Turgut wollte uns für den nächsten Morgen um 9:00 Uhr einen Cessna- Mechaniker der JAR 145 lizenzierten Cessna-Werkstatt vom 50 Kilometer entfernten Atatürk Flughafen besorgen. Wir reservierten das gleiche Hotel, in dem wir die letzte Nacht mit der Gruppe verbracht hatten, erst einmal für eine weitere Nacht für lächerliche 200 €/ Person, und das war nach zähen Verhandlungen anscheinend schon ein Sonderpreis, *so isses im Orient*. Ich machte Jhāngi eine SMS über unsere Situation und bat ihn, nach dem Landen in Kapadokien zu checken, inwieweit sich für uns eventuell Mitfluggelegenheiten in anderen Flugzeugen finden lassen würden, denn wir wollten unsere Reise, auf die wir uns sehr gefreut hatten, nicht unbedingt schon in Istanbul beenden. Dann telefonierte ich mit meiner Frau und bat sie, dass sie sich schon einmal im Internet nach 3 Flugtickets für den nächsten Tag von Istanbul nach Tel Aviv erkundigen sollte, da die anderen Teams an diesem Tag nachmittags in Haifa ankommen würden.

So, jetzt hatten wir erst einmal alle mit organisatorischen Dingen beschäftigt. Wir konnten im Augenblick nicht mehr viel vor Ort ausrichten. Um weitere Entscheidungen zu treffen, mussten erst die Informationen der anderen eintreffen. So entschlossen wir uns dann, etwas gegen das Frustaufkommen zu unternehmen. Dazu fuhr uns dann um 14 Uhr wieder einmal der clubeigene Bus, welche Gastfreundschaft !!!, zu unserem Hotel, wo wir uns etwas frisch machen wollten - soweit das für Marco und Reinhard möglich war, denn sie hatten nur das, was sie am Körper trugen, bekamen im Hotel aber erst einmal Einmalzahnbürste und Einmalrasierer, das war ja schon ein Anfang. Beim Dream-Team passt ja in der Zwischenzeit schon viel - aber immer noch nicht die Klamotten.

Anschließend gab es erst einmal eine wohlverdiente Erfrischung: Für jeden einen halben Liter *Effes* an der Hotelbar, trotz Ramadan. Während des Ramadan ist es nicht gerne gesehen, wenn man in der Öffentlichkeit zwischen Sonnenauf- und -untergang trinkt oder isst, aber im Hotel ist das kein Problem. Dafür schlagen die Türken, was Essen und Trinken anbelangt, in den Nächten wahnsinnig zu, was auch erklärt, dass die meisten Menschen dort tagsüber nicht gerade hoch motiviert sind. Nachdem das Bier an der Hotelbar genossen war, machten wir uns abermals frisch, so gut es eben ging, und ließen uns mit dem Taxi ins Zentrum von Istanbul zur

Hagia Sophia fahren, wo wir in den wunderschönen Gärten des Topkapi- Sultanpalasts bei einem Spaziergang das frühabendliche Sommerwetter genossen. Mittlerweile trafen so nach und nach die angefragten Informationen ein, und da es bereits 18 Uhr war, entschlossen wir uns, gemütlich Essen zu gehen, um dabei anhand der erhaltenen Informationen unsere weitere Planung zu konkretisieren.

Wir fanden in der Nähe der Hagia Sophia ein uriges türkisches Restaurant mit tollem Ausblick



auf die Sehenswürdigkeiten von Istanbul und den Bosphorus. Dort, bei hervorragenden Fischgerichten und Wein, bastelten wir am weiteren Programm: Turgut bestätigte für den morgigen Tag um 9:00 Uhr das Eintreffen des Mechanikers Mustafa vom nahe gelegenen Atatürk Flughafen, um nach unserem **T** zu schauen. Jhāngi bestätigte uns Mitflugmöglichkeiten ab Haifa - eine bei ihm selbst, eine bei Nico Rollinger sowie eine bei unseren Schweizer Kollegen Conni und Georg. Meine Frau bestätigte mir die Verfügbarkeit von 3 Plätzen für den 16:00 Uhr- Flug mit Türkisch Airlines nach Tel Aviv. Turgut reservierte dort 3 Tickets mit

kostenlosem Rücktrittsrecht bis 12:30 Uhr, denn wir hatten uns für unsere Entscheidung *Weiterflug mit oder ohne T* 12:00 Uhr als Deadline gesetzt, was jedoch von Mustafas Diagnose abhängen würde.

Na, das war ja schon nicht so schlecht, nun hing morgen natürlich alles vom Mustafa ab, Mustafa bedeutet übersetzt *der Auserwählte*, die Zeichen standen somit eigentlich gut.

Wir waren also am nächsten Tag um 9:00 Uhr bei unserem **T**, und der *Auserwählte*, Mustafa, war zu unserer Überraschung auch bereits da, denn türkische Zeiteinhaltung entspricht erfahrungsgemäß nicht unbedingt der unseren, zumal auch noch der Ramadan begonnen hatte. Wir deuteten diese Pünktlichkeit als gutes Zeichen und tatsächlich: Mustafa begann seine visuelle Inspektion, startete den Motor, machte einen Run Up, macht den Motor wieder aus, schüttelte den Kopf, zupfte an Kabeln, baute Zündkerzen aus, schüttelte den Kopf, baute wieder alles zusammen, startete erneut den Motor, etc, etc. Um 12:00 Uhr kam dann von Mustafa die *auserwählte* Aussage, dass er nichts Ungewöhnliches feststellen könne. Das hatten wir ja auch schon einen Tag vorher selbst festgestellt, jedoch war dann immer unmittelbar nach dem Start nicht mehr genügend Leistung für ausreichendes Steigverhalten vorhanden gewesen. Ein Telefongespräch zwischen unserer GAM in Luxembourg und Mustafa brachte auch keine weiteren Erkenntnisse. Mustafa äußerte sich schließlich dahingehend, dass für genauere Aussagen weitere Checks erforderlich wären, dazu müsste allerdings der **T** in die JAR 145 lizenzierte Cessna-Werkstatt auf dem Atatürk-Flughafen hinüber geflogen werden. Gut gesagt, nur wer sollte den **T** herüberfliegen? Wir mit Sicherheit nicht mehr, denn wir wollten unsere Glücksfee nicht noch ein drittes Mal herausfordern. Der Atatürk Flughafen war zwar nicht sehr weit weg, führte aber genau über die Stadt und das Meer, und dort sah es, wenn es bei geringer Höhe erforderlich werden sollte, mit Notlandeplätzen *gaaaanz* schlecht aus.



Also verblieben wir mit Mustafa so, dass der **T** auf Sabiha Gökçen bleiben sollte, und er dort in den nächsten Tagen versuchen würde, die Ursache herauszufinden und erforderlichenfalls die nötigen Testgeräte vom Atatürk Flughafen mitbringen würde. Wir waren also sehr

zuversichtlich, dass der T in den nächsten 14 Tagen repariert und flyable sein würde, so dass wir ihn bei unserer Rallye- Rückreise wieder von Istanbul nach Luxembourg mitnehmen könnten. Außerdem versicherte Mustafa, in engem telefonischen Kontakt mit unserer GAM zu bleiben.

So, unsere selbst gesetzte Deadline war nun mit 12:10 Uhr schon leicht überschritten, und wir hatten uns jetzt definitiv entschlossen, mit Türkisch Airlines zu unseren Kollegen nach Israel zu fliegen, um unsere Reise als Mitflieger weiter fortzusetzen. Der Flug ging um 16:00 Uhr vom Atatürk Flughafen ab und für den Flug nach Israel muss man 2 Stunden vorher einchecken. Es wurde also Zeit, wir verabschiedeten uns von Mustafa und Turgut bereits wie von alten Freunden und holten unsere Flugtickets um 12:28 Uhr ab, zwei Minuten bevor die Reservierung automatisch annulliert worden wäre. Dann brachte uns ein Pilot vom dortigen Aeroclub, der auch als Taxifahrer jobbt, zum Freundschaftspreis von 50 € mit dem Taxi zum 60 Kilometer entfernten Atatürk Flughafen. Dort genehmigten wir uns nach dem Check- In erst mal ein *Effes* und feierten den bisherigen reibungslosen Planablauf getreu dem Kishti-Motto: *Ich liebe es, wenn ein Plan funktioniert.*

Abends in Tel Aviv gelandet und mit der local CFL in Haifa angekommen, trafen wir aber nur auf einen kleinen Teil unserer Rallye- Kollegen, da den anderen Crews, die im türkischen Adana einen Tankstop hatten einlegen müssen, die Ausfluggenehmigung für die weitere Reise nicht erteilt worden war. Aber auch hier sorgte Turgut wieder dafür, dass die Ausfluggenehmigungen am nächsten Morgen vorlagen. Nachdem wir dann alle in Haifa wieder vereint waren, ging die Reise wie geplant bis nach Hurghada weiter. In den folgenden Tagen blieben wir im SMS-Kontakt mit Turgut und Mustafa sowie unserer GAM. Die Fragen, die wir per SMS an Mustafa sendeten, wurden aber zunehmend zögerlich beantwortet, so dass wir, je weiter wir zum Ende unserer Reise kamen, davon ausgingen, dass wir den T nicht mit nach Luxembourg würden zurücknehmen können. Das sollte sich dann auch leider so bestätigen. Ob es an Mustafa, Allah, der Technik oder dem Ramadan lag, mag ich nicht beurteilen. Am 10.09.08 flog dann Marco mit Nico zurück, Reinhard nahm die Linie und ich kam mit Jhāngi bzw. Gilbert von Hurghada über Kreta und Dubrovnik zurück nach Luxembourg.

Bis hierhin war ja alles noch recht einfach gegangen. Die richtigen Sahnehäubchen sollten erst noch kommen, als es dann darum ging, den T von Istanbul wieder nach Luxembourg zu bekommen.

In den zwei folgenden Wochen hatten sich unsere GAM und Mustafa darauf geeinigt, dass es die Magnetos sein müssten, die den Leistungsabfall verursachten. Mustafa baute die Magnetos aus, schickte sie nach Luxembourg, es wurden neue Magnetos von der GAM zu Mustafa geschickt, der sie wieder einbaute und den T im Log-Book für flyable erklärte. Ein Probeflug von einem türkischen Piloten konnte leider nicht gemacht werden, da dafür in der Türkei keine Genehmigung zu erhalten war. Somit musste auf das Geschick und die Tests von Mustafa, dem *Auserwählten*, vertraut werden.

Mittlerweile war es fast Ende September geworden, der T war anscheinend flugfähig und als flyable im T Log-Book deklariert, so dass wir die Rückholaktion für den 3./4. Oktober 2008 planten. Seit dem 25. September, waren dann Frank, die GAM und ich damit beschäftigt, über Turgut die notwendige Ausfluggenehmigung für den T zu erhalten. Das schien sich als recht schwierig zu erweisen, weil - so wie Turgut zu bedenken gab - es auf das Ende des Ramadan mit den zahlreichen Abschlussfestivitäten zuzuging. Nun gut, wir mussten aber eine Entscheidungen treffen, und so buchten wir nur den Hinflug für 3 Personen für den 03.10.08 um 06:50 Uhr von Köln/Bonn mit Germanwings nach Sabiha Gökçen - Pol begleitete uns freundlicherweise als IFR Pilot in der Hoffnung, dass die Genehmigung bis dahin noch eintreffen würde und wir für alle meteorologischen Rückflugkonditionen vorbereitet wären.

Am 03. Oktober war die Genehmigung noch nicht da. Trotzdem fahren wir nachts um 02:15 Uhr mit einem Mietwagen von Luxembourg zum Flughafen nach Köln/Bonn. Dort um 04:00 Uhr angekommen, gaben wir den Mietwagen ab und begaben uns zum Check- In- Schalter im Terminal A. Vor der Fluggepäckaufgabe verstauten wir Pols O<sup>2</sup>-Flasche in Marcos Koffer. Pol

wollte O<sup>2</sup> vorsorglich für den Fall mitnehmen, dass wir IFR in größeren Höhen zurückkommen müssten. *Na, wenn dat man gut geht.....*

Es kam wie es kommen musste: Zehn Minuten nach der Gepäckaufgabe wurde Marco über Lautsprecher aufgerufen, zum Schalter für die Fluggepäckaufgabe zu kommen. Nach 20 Minuten tauchte Marco wieder auf, mit der O<sup>2</sup>-Flasche auf der Schulter und der Information, die O<sup>2</sup>-Flasche bei der Gepäckaufbewahrung im Terminal C abzugeben, da sich die Fluggesellschaft weigere, diese mitzunehmen. Marco und ich machten uns auf den Weg zur Gepäckaufbewahrung - Pol blieb beim restlichen Gepäck, dort angekommen stellten wir fest, dass der Schalter erst um 06:00 Uhr öffnete. Wir warteten also vor dem Schalter. Um 06:05 Uhr kam dann ein Sicherheitsmann gemütlich mit einem Tablett mit Brötchen und Kaffee angeschlurft. Wir erklärten ihm, dass wir eine O<sup>2</sup>-Flasche für einige Tage in der Gepäckaufbewahrung abgeben wollten. Er sagte uns, dass er dafür nicht zuständig wäre, dass sein Kollege aber sicher gleich käme, außerdem könnte er uns jetzt schon versichern, dass die Gepäckaufgabe keine Gasflasche!!! annehmen würde. Dem Sicherheitsmuffi den Unterschied zu erklären, zwischen einer gewöhnlichen Gas!!!- bzw. Sauerstoffflasche und der, die ich in meinen Händen hielt, gab ich nach dem dritten erfolglosen Versuch auf. Der Tag ließ sich somit um 06:10 schon einmal gut an. Es wurde 06:20 Uhr und der Kollege war immer noch nicht da, unser Flug ging um 06.50 Uhr. Um 06:30 Uhr, der Kollege war immer noch nicht da, entschieden sich Marco und ich wieder fortzugehen, - mit der O<sup>2</sup>-Flasche.

Guter Rat ist teuer, nun wohin mit dem Schei.... Ding? Wir gingen dann, weil unser Flug ja in wenigen Minuten startete, den kürzesten Weg via Außenbereich vom Terminal C zum Terminal A. Auf unserem Weg kamen wir an einer Baustelle vorbei, ich sagte zu Marco, dass sei unsere Rettung, zumal an diesem Tag die Deutschen ihre Einheit feierten und nicht gearbeitet wurde. Ich stellte die Flasche auf der Baustelle in einer geschützten Ecke an einen Container, und wir gingen betont lässig von dannen.

Um 06:45 waren wir dann beim Boarding. Uff, jetzt saßen wir im Flieger. Um 06:50 Uhr meldete sich der Pilot und sagte, dass es eine kleine Startverzögerung geben würde. Ich meinte zu Marco, der am Fenster saß, dass eventuelle Blaulichter draußen wahrscheinlich uns betreffen würden. Er war aber über meine Aussage nicht sehr beunruhigt, da er mir entgegnete, ich wäre ja dabei und schon erfahren im Umgang mit der Polizei und Gefängnissen. Na ja, muss aber nicht sein. Um 07:10 Uhr liefen die Triebwerke an und wir starteten endlich.

Um 11:00 Uhr waren wir dann auf Sabiha Gökçen gelandet, wobei wir beim Landeanflug bereits unseren **T** auf dem Parking gesehen haben. Nach der Passkontrolle verließen wir das Flughafengebäude und gingen die 10 Minuten zu Fuß zum Aeroclub. Dort hatte Mustafa das **T** Log-Book und die Schlüssel abgegeben. Auf dem Weg dorthin rief ich noch die Flughafenverwaltung von Köln/Bonn an und teilte ihr unsere Geschichte mit der O<sup>2</sup>-Flasche von morgens mit. Die Flughafenverwaltung war ganz erstaunt, denn es hatte noch keiner die Flasche bemerkt, bedankte sich aber für die Information und versicherte, die Flasche vom Sicherheitsdienst entfernen zu lassen und dort auch zu verwahren, bis wir sie in einigen Tagen wieder abholen würden. Im Aeroclub angekommen, nahmen wir alles in Empfang, bedankten uns nochmals recht herzlich und gingen sofort wieder zurück zum Flughafen. Nach der Passkontrolle gelangten wir dann im kontrollierten Innenbereich zum Operator-Service, der von Turgut bereits über unsere Ankunft und unser Vorhaben informiert worden war. So gelangten wir auch recht zügig zum Handling-Office. Es war jetzt 12:00 Uhr und im Handling Office wurde uns erst einmal mitgeteilt, dass wir noch keine Ausfluggenehmigung hätten. Na prima! Unseren FPL hatte ich bereits am 02.10.08 in Luxembourg aufgegeben mit 10:00 Uhr Zulu Startzeit, was 13:00 Uhr LT entspricht, und der lag dem Handling resp. TWR auch vor. An dieser Stelle einmal unseren Dank an unseren luxembourgeoischen Navigation- Service, der unseren Flugplan von LTFJ nach LHSM weitergeleitet hat, obwohl das eigentlich nicht seine Aufgabe war. Ich hatte einfach schon vorab sicherstellen wollen, dass möglichst viele zuständige türkische Flugservices darüber informiert sein sollten, dass wir unbedingt heute von LTFJ fortfliegen wollten.

Nach einem Telefonat mit Turgut, in dem wir ihn über die noch fehlende Ausfluggenehmigung informierten, regelten wir schon alle anderen Formalitäten und zahlten die **T**-Park- und

Handlinggebühren, die sich für die ganze Zeit mit 125 € aber erfreulicherweise im Rahmen gehalten hatten. Dann war Warten auf die Ausfluggenehmigung angesagt. Um 12:40 kam dann endlich der Handling-Officer mit unserer Genehmigung - *wieder* einmal *merci* Turgut. Beim **T** angekommen, sah er von außen aus wie vorher, nur der Lack war von der salzhaltigen Meeresluft ein wenig stumpfer geworden.

Preflight Check war ok, alle Instrumente waren noch an Bord, Gepäck verstaut, Leinen los, Start Up gefragt, Motor an, Motor läuft, bis jetzt alles ok, unsere Freude war groß, endlich mit dem **T** heimfliegen. Das Wetter war auch noch gut, - ist ja einfach super. *Ich liebe es, wenn ein Plan funktioniert* ! Also: Taxiert zum Holding Point und Check before TKOF, linker Magneto Check einwandfrei, rechter Magneto Check – ach du dickes Ei, die Touren fielen um über 350 und der **T** schüttelte sich wie ein nasser Hund, nachdem er aus dem Wasser gestiegen ist.

Drei lange Gesichter, kurz überlegt was wir tun sollten, dann haben wir uns entschieden, die MFP auf 29 hochzufahren mit RPM 2.500, dann gut geleant und 3 Minuten full Power laufen lassen, danach wieder Magneto Check bei 1.700. Aha, schon besser, auch wenn der rechte Magneto noch nicht optimal reagierte, die Touren fielen rechts nur noch 150 ab, der linke Magneto war ok. So, jetzt die Frage, was machen wir: Starten oder wieder zurück?

Unsere Entscheidung fiel so aus, dass wir erst einmal wieder auf die Parking Position taxierten, den Motor abstellten, ausstiegen und Frank sowie die GAM anriefen. Früher hätte ich jetzt erst einmal eine geraucht, aber das Laster hab ich ja nicht mehr. Also bin ich dann auf unserer Parkposition ausgestiegen, und habe ganz laut und lange *SCHEI...* gebrüllt. (So, das befreit!)

Jetzt kamen die Telefonate mit Frank und der GAM, die uns eigentlich unabhängig voneinander das bestätigten, was wir auch schon vermutet hatten, dass nämlich eine oder mehrere Zündkerzen verrußt waren, die erst einmal *frei geblasen* werden mussten. Diese Verrußung war wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass der **T** nicht mehr geflogen und der Motor nur bei den Run- Ups von Mustafa in Gang gesetzt worden war. Wir entschlossen uns also, es noch einmal zu versuchen. Unseren FPL hatten wir noch aktiviert gelassen, so dass wir nach der Meldung beim TWR sofort wieder zu unserer Holding Position taxieren konnten. Die ganze Prozedur wurde wieder gemacht mit 3 Minuten Full Power und Leanen, sowie danach Magneto Check bei 1.700 Touren. Das Ergebnis war besser als zuvor, wobei das rechte Magnet aber immer noch leicht mehr abfiel als das linke Magnet, aber nicht so viel, das wir nicht einen Start hätten versuchen können.

Also meldeten wir uns RFD, bekamen sofort CTKOF und gaben Gas: Wir nutzten die ganze Pistenlänge von über 3.000 Meter, alle Parameter beim **T** stimmten, und Pol, der neben mir saß, hatte ebenfalls alle Instrumente im Auge. So zog ich dann bei 90 KN IAS vorsichtig am Gidon und der **T** hob ab. Ich hielt die 90 KN IAS und wir stiegen dabei mit über 1.000 Feet/min, die RPM blieben auch auf 2.500 und fielen nicht mehr wie vormals beim Climb auf 2.100 herunter. Einfach toll ! Der **T** hatte anscheinend seine normale und bekannte Performance wieder. Wir waren trotzdem alle ziemlich angespannt und konzentriert, auf den Instrumenten ruhten 6 Augenpaare. Aber der **T** muckte nicht, behielt seine Leistung, und schnurrte gleichmäßig vor sich hin. Wir beendeten unseren Climb erst einmal auf 1.500 Feet, da das die vorgeschriebene Höhe für die VFR Ausflgroute über der Stadt Istanbul ist. Von Minute zu Minute wurden wir entspannter, die VFR Route führte uns über den Bosphorus in Richtung Black Sea und sollte dann nach Nordwest führen zum Border Point VADEN an der bulgarischen Grenze. Pol war sogar wieder so entspannt, dass er Fotos vom tollen Istanbul-Panorama mit seinen bekannten Hängeseilbrücken machte. Am schwarzen Meer angekommen, folgten wir der Coastline und konnten jetzt auf 3.500 Feet aufsteigen. Beim Climb testen wir wieder den **T**, alle Parameter waren einwandfrei. Es wurden sogar die ersten Witze im Cockpit erzählt. So ging es erst einmal gemütlich weiter auf 3.500 Feet. Da uns aber einige Wolken in die Quere kamen, stiegen wir auf 7.500 Feet. Auch diesen Climb absolvierte der **T** ohne geringste Anzeichen von Schwäche. Wir machten uns schon daran, unsere Ankunftszeit in Sarmellek (LHSM) zu checken.

Dann plötzlich, nach bereits 45 Minuten Flug, hatte der Motor auf 7.500 Feet einen kurzen Zündaussetzer - unsere gesamte Aufmerksamkeit richtete sich sofort wieder auf die

Instrumente vom **T**. Aber, wir stellten keine besonderen Abweichungen fest. *Naja* sagte ich, dann ist jetzt wohl die letzte Zündkerze *frei geblasen*. Aber weit gefehlt, die Zündaussetzer kamen immer häufiger und wurden immer heftiger, und so viele Zündkerzen hatte der **T** ja gar nicht. Folglich checkten wir den Nearest Airport, das war Çorlu (LTBU), noch etwa 25 NM von unserer Position entfernt.

Wir nahmen schon einmal Kurs auf Çorlu, versuchten noch verschiedene Gemisch - und Leistungseinstellungen beim Motor, jedoch ohne Erfolg - die Zündaussetzer blieben. Dann reduzierten wir etwas die Motorleistung, stellten das Gemisch etwas reicher ein, begannen einen sehr flachen Sinkflug, informierten Istanbul Radar über unsere Motorprobleme, erklärten eine Emergency mit neuem Zielflughafen und setzten schließlich den Transponder noch auf 7700. Istanbul Radar gab uns direkt die CTL für Çorlu.

Je tiefer wir kamen, je schwächer und weniger wurden die Zündaussetzer. Wir waren aber froh über jede Meile, die wir näher an den Flughafen von Çorlu herankamen. Wir wollten jetzt aber auch keine weiteren Versuche mehr mit dem Motor machen, da unsere Höhe nicht ausreichte, um im Notfall ohne Motor noch auf LTBU landen zu können. Für eine Wald- und Wiesenlandung in der Türkei hielt sich unsere Begeisterung sowieso ziemlich in Grenzen. So kamen wir aber schließlich mit reduzierter Motorleistung zum Flughafen und setzten wohlbehalten unter dem freundlichen Zuwinken der bereitstehenden Flughafenfeuerwehr auf der RWY auf.

Jetzt hatten wir aber die *Faxen nicht nur dicke, nee, wir hatten ras-le-bol*. Mustafa, der *Auserwählte*, hatte hier seinem Namen wohl doch nicht alle Ehre gemacht hat. Nun gut, *dicke Backen blasen* bringt ja nichts, aber unsere Entscheidung, keinen weiteren Startversuch mit dem **T** zu unternehmen, bevor nicht unsere eigenen Mechaniker danach geschaut und das Problem wirklich behoben hätten, stand schnell und einstimmig fest. Schließlich hatten wir jetzt die Glücksfee zum 3. Mal in Anspruch genommen.

So standen wir um 15 Uhr auf dem Flughafen von Çorlu, und es sah hier ziemlich verlassen aus. Im hintersten Winkel stand eine russische Frachtmaschine, im gegenüberliegenden Winkel winkte uns ein Follow-Me-Car heran, und deutete auf die für uns vorgesehene Parkingposition neben zwei anderen 172er Cessnas mit TC- Immatriculation. Als wir unsere Parkposition eingenommen hatten, kamen einige Leute aus einem Container heraus und gingen auf uns zu. Diese Leute waren - wie sich nachher herausstellte - ein Moniteur sowie Flugschüler und Mechaniker des dort ansässigen Flugclubs. Der Moniteur hieß Fehmi und wurde, wie sich später zeigen sollte, unser *little local Turgut*. Die Mechaniker rangierten unseren **T** an seine endgültige Parkposition, sicherten ihn und luden uns erst einmal in ihren Container - der sich dann als Clubhaus hervortat - zu Tee und Kaffee ein. Auch hier spürten wir wieder diese herzliche, unkomplizierte Gastfreundschaft. Eine Flugschülerin brachte uns sogar aus einem Schulflugzeug noch eine Dose Bonbons sowie andere Süßigkeiten mit und entschuldigte sich dafür, dass sie uns leider nicht mehr anbieten könne. Dann waren sie ganz gespannt darauf zu erfahren, warum wir auf LTBU gelandet waren, da das eigentlich nur ein Flughafen für das Militär und einige Frachtflieger sei. Nun, wir erzählten ihnen dann unsere Geschichte, der sie sehr aufmerksam zuhörten. Sie hatten auch von der Rallye for Peace 2008 gehört, und waren ganz erstaunt darüber, zum jetzigen Zeitpunkt noch einige *auserwählte Exemplare* vor sich zu haben - Mustafa sei Dank.

In der Zwischenzeit hatten wir auch Frank und die GAM informiert, aber die brauchten jetzt erst einmal Zeit zum Nachdenken und Analysieren, nachdem wir ihnen die verschiedenen Vorkommnisse beschrieben hatten. Weiterhin habe ich wieder meine Frau telefonisch gebeten, wenn möglich für den nächsten Tag, 3 Flugtickets von Sabiha Gökçen nach Köln/Bonn zu bestellen - das funktionierte auch zum Glück, und so sollte unser Rückflug am nächsten Tag um 10 Uhr mit Germanwings nach Köln/Bonn gehen. Fehmi schlug vor, uns in ihrem Bus mitzunehmen, was wir auch gerne dankend annahmen, da das Zentrum von Istanbul etwa 1 ½ Autostunden von Çorlu entfernt ist. So verbrachten wir noch einige Stunden auf dem Flughafen, immer im Gespräch mit einem Flugschüler oder einem Mechaniker und Kaffee oder Tee trinkend. In dieser Zeit wurden auch unsere Pässe wieder mit Einreisestempeln versehen, Pol schrieb einen seitenlangen Rapport für die türkische Flugaufsicht, da wir ja eine Emergency



gemeldet hatten, und wir erkundigten uns auch schon über die erforderlichen Ausfluggenehmigungen und ob es hier 100 LL gäbe. Alles schien hier kein Problem, bis auf die Ausfluggenehmigung, *naja*, das kannten wir ja schon, aber bis dahin sollte ja noch viel Wasser den Bosphorus herunter fließen.

Fehmis Bus setzte uns dann um 20 Uhr im Zentrum von Istanbul ab, und er besorgte überdies das Privattaxi eines Bekannten, das uns auf die asiatische Seite von Istanbul und somit näher an den Sabiha Gökçen-Flughafen bringen sollte, da es morgens zur Rush Hour *la mère à boire* wäre, über die Bosphorusbrücken zu gelangen. Wir bekamen irgendwie mit der Zeit das Gefühl, dass wir Istanbul schon besser kannten als der Taxifahrer. Aber mit telefonischer Dolmetscherarbeit vom Bruder des Taxifahrers, der in Adana lebt und deutsch spricht, sowie den Adleraugen von Pol landeten wir schlussendlich um 21:30 Uhr im ELITE Hotel im asiatischen Stadtteil Kartal, nur 30 Taximinuten entfernt von unserem morgigen Flughafen. Nach dem Check In im Hotel, gingen wir schnurstracks auf die Hotelbar zu und orderten drei große *Effes*. Nachdem die dann reibungslos hinuntergelaufen waren, konnten wir erstmals richtig abspannen - nach über 21 Stunden auf den Beinen. Wir aßen noch im Hotel zu Abend und gingen dann schweinemüde ins Bett.

Der nächste Tag, der 04. Oktober, verlief vollkommen planmäßig: 08:00 Uhr Frühstück, 09:00 Taxi zum Flughafen, 09:30 Check- In, 11:00 Uhr Start, 13:00 Uhr Landung, 14:00 Uhr Auto gemietet, 16:30 Uhr Ankunft Aerosport. Ein richtig langweiliger Tag ! Aber halt, da war ja noch das kleine Intermezzo mit Pols O<sup>2</sup>-Flasche. Nach der Landung in Köln/Bonn gingen wir zum Sicherheitsdienst, doch dort wusste keiner etwas von dem gestrigen Vorfall, es war auch nirgends in den Tagesprotokollen vermerkt. Na, wie beruhigend, dass es so strenge Sicherheitsvorschriften und Kontrollen auf Flughäfen gibt. Eine telefonische Rückfrage bei der Flughafenverwaltung brachte auch keine neuen Erkenntnisse, da heute andere Personen Dienst hatten als gestern und auch dort nirgends etwas schriftlich vermerkt war. Man verband mich freundlicherweise mit der Gepäckaufbewahrung, vielleicht wüsste ja dort jemand Bescheid. Doch auch das brachte zunächst keinen richtigen Erfolg, bis ich die O<sup>2</sup>-Flasche mit der schwarzen Schutztasche vom Aussehen her beschrieb. Da meinte die Person am anderen Ende der Leitung, er glaube, dass er so ein ähnliches *Ding* irgendwo im Regal gesehen habe. Um es kurz zu machen, haben wir ihm gesagt, dass wir einfach gleich vorbeikämen. Dort angekommen, war es tatsächlich Pols O<sup>2</sup>-Flasche die wir für 3,50 € Lagergebühr abholen konnten, und zwar genau in der Gepäckaufbewahrung, die uns einen Tag vorher die Annahme verweigert hatte. Kommentar sinnlos!

So, wieder zurück zum 04.10.08, 16:30 Uhr, tja, jetzt saßen wir im Aerosport bei einem guten *Battin* und dachten darüber nach, wie es weitergehen sollte. Zwei Tatsachen waren jedoch ohne weitere Gedankenverschwendung bereits ganz klar, der **T** stand auf LTBU und er sollte so schnell wie möglich nach ELLX. Da das ja bereits zweifelsfrei feststand, konnte man sich im erlauchten Kreise an der Bar noch Gedanken machen über Nebensächlichkeiten wie: *Was ist eigentlich das technische Problem? Was ist mit der Ausfluggenehmigung? Wann gehen wir den T holen? Wer geht den T holen? Was für Ersatzteile nehmen wir mit? Gehen unsere GAM - Mechaniker mit, und wenn ja, wer und wann? Dürfen unsere Mechaniker da überhaupt werkeln, etc.?* Frank und ich haben dann noch etwas philosophiert und Ursachenforschung betrieben. Frank kam dann letztendlich zu der Überzeugung, dass es an den Zündkabeln liegen müsse, deren Isolierung wahrscheinlich bei Mustafas Werkeln beschädigt worden war. Das würde auch erklären, dass die Zündaussetzer wegen der geringeren Luftdichte auf 7.500 Feet, und nicht schon auf 2.500 Feet erfolgten, da bei geringerer Luftdichte und einer Isolierungsbeschädigung im Zündkabel der Strom dann nicht mehr ohne Störungen durchfließen könne, was zu den Zündaussetzern führen würde. Ich sagte nur zu Frank „Wenn Du meinst, ok“. Dann beschlossen Frank und ich, den **T** am folgenden Wochenende, 10./11.10.08, zu holen. Das *wie*, *wo*, *was* wollten wir in den nächsten Tagen organisieren.

Frank kümmerte sich um die Einholung der entsprechenden Genehmigungen, die Bereitschaft von GAM - Mechanikern, uns zu begleiten sowie um die benötigten Ersatzteile wie Zündkerzen, Zündkabel, Mietwagen in Istanbul etc. Ich kümmerte mich um Linienflugreservierungen für vier Personen hin und zwei zurück, Transfer zum Flughafen, Rückflugstrecke, Tankstop, Kartenmaterial, FPL, etc.

Am 10. Oktober um 15:00 Uhr sah es dann so aus, dass Frank alle Genehmigungsanfragen vor 5 Tagen eingereicht, aber noch keinerlei Antwort darauf erhalten hatte. Aber das kannten wir ja schon. Den Rückflug - FPL für den 11.10.08, 08:30 Zulu von LTBU – LHSM, hatte ich dank der freundlichen Mithilfe unseres Service de Navigation wieder in Luxembourg aufgegeben können, dann wussten die in der Türkei, dass wir kommen. Marco holte Frank und mich um 15:15 Uhr auf dem Aerosportparkplatz ab, um uns zum Flughafen nach Frankfurt/Main zu bringen. Unterwegs stiegen dann noch die GAM- Mechaniker Mark und Douglas mit Werkzeug und Ersatzteilen zu. Gegen 18:00 Uhr kamen wir am Flughafen an, verabschiedeten uns von Marco, checkten ein, saßen um 20:15 Uhr im Berlin Air Flieger und starteten Richtung Istanbul. Um 00:30 Uhr waren wir durch die Passkontrolle auf Sabiha Gökçen. Vor dem Arrival Terminal sollte eigentlich unser Mietwagen stehen, stand aber nicht. Frank und ich machten uns auf die Suche, ohne Erfolg. Frank telefonierte mit der Mietwagenfirma, dort versicherte man ihm, dass das Auto in 5 Minuten da wäre. Es sollten 5 türkische Minuten werden, denn das Auto traf um 02:00 Uhr ein. Frank war schon kurz davor einen Mietvertrag mit einer anderen Car Firma zu unterzeichnen. Jetzt hatten wir endlich doch noch unseren bestellten Mietwagen, aber mit leerem Tank. Also erst mal eine Tankstelle finden. Der Mann von der Car-Mietfirma, der uns erklärte wo die nächste offene Tankstelle wäre, sprach so gut englisch, das die Tankstelle auch in Ankara hätte sein können. Wir machten uns auf den Weg zur Autobahn, Richtung Edirne. Auf die Autobahn aufgefahren, ging sofort die Tank-Reservelampe an. Nach 30 KM auf der Autobahn kamen wir dann zu der Überzeugung, dass es auf türkischen Autobahnen wohl keine Tankstellen gäbe. Also fuhren wir die nächst mögliche Autobahnausfahrt heraus und fanden auch eine offene Tankstelle. Dort deckten wir uns auch noch mit Cola, Wasser und Red Bull ein. Dann ging es weiter - Frank steuerte die Türkenscheleuder schlafwandlerisch sicher und glich die Fahrbahnunebenheiten perfekt aus.

Um 04:00 Uhr waren wir kurz vor Çorlu und sahen bereits die Flutlichtbeleuchtung des Flughafens, der auf freiem Feld südöstlich vor der Stadt liegt. Wir kamen zum Sicherheitsposten auf der Zufahrtsstrasse zum Flughafen, der auf unseren freundlichen Handgruß aus dem Wageninneren hin das Rolltor öffnete - *Sesam öffne dich*, dachten wir vollkommen überrascht. Ein Glück, dass es Nacht war und der Sicherheitsposten wahrscheinlich müde, zudem hatten wir ja einen Wagen mit türkischem Kennzeichen. So standen wir zwei Minuten später vor dem Departure-Terminal und parkten das Auto. Soweit war ja bisher alles perfekt gelaufen, so dass wir uns entschieden, wenn möglich, und um keine kostbare Zeit zu verlieren, in das Flughafengebäude zu gelangen und zu unserem T zu kommen, den wir schon vom Parkplatz aus sehen konnten. Wir nahmen Gepäck und Werkzeug aus dem Auto und gingen damit in Richtung Terminal-Eingangstüre - und wieder *Sesam öffne dich*, die Türe ging auf. Sofort kam ein völlig verschlafener Sicherheitsbeamter aus seinem Büro und verstand die Welt nicht mehr, was da wohl 4 übermüdete Gestalten mit westeuropäischen Gesichtern und Gepäck nachts um diese Uhrzeit auf diesem verlassenem Flughafen wollten, von dem pro Woche 4 zivile Flugzeuge starten. Jetzt mussten wir auf unsere Memoire- Kiste mit Zeichen- und Gebärdensprache zurückgreifen, um dem Sicherheitsbeamten unser Anliegen klar zu machen - und das war gar nicht so einfach, da er kein Wort Englisch sprach. Auf die Hilfe von Turgut und Fehmi wollten wir aber um diese Uhrzeit noch nicht zurückgreifen. Durch unser Reden und Palavern wahrscheinlich geweckt, kamen nach und nach aus allen Ecken des Gebäudes weitere Sicherheitsbeamte sowie ein Polizist. Aber immer noch keiner, der auch nur ein Wort Englisch sprechen konnte. Der Polizist, der das Wort *Passport* kannte, wollte wohl unsere Identität klären, also gaben wir ihm unsere Pässe. Der Einreisestempel im Pass von Sabiha Gökçen, der auf den 11.10.08 lautete, brachte alle vollends in Konfusion, denn es war immer noch der 11.10.08 , aber jetzt auf einem anderen Flughafen, von dem aus an diesem Tag überhaupt kein Zivilflug starten sollte. Wir setzten uns erst einmal und ließen sie palavern. Dann kam mir die Idee mit der Visitenkarte, die ich von Fehmi erhalten hatte und auf der auch die Adresse des dort beheimateten Aeroclubs stand - die zeigte ich dem Polizist. Dieser reichte sie herum, und dann ging plötzlich alles sehr schnell. Wir mussten unsere Pässe beim Polizisten lassen und konnten zum T gehen. Das war geschafft!



Um 05:00 Uhr standen wir bei eisigem Nordost-Wind mit 25 KN vor unserem **T**. Wir banden ihn los und zogen ihn unter einen Flutlichtmast. Frank, Mark und Douglas machten sich sofort an die Arbeit und entfernten die Motorhaube, dann bauten sie alle Zündkabel und Zündkerzen aus. Wenigstens ein Zündkabel hatte einen sehr deutlichen Riss in der Isolierschicht und die Zündkerzen wiesen Bleiablagerungen auf. Gegen 07:00 Uhr war Sonnenaufgang, aber es wurde nicht wärmer und der Wind nahm sogar noch zu - es war schweinekalt. Frank, Mark und

Douglas setzen sich zwischendurch immer mal wieder ins **T** Cockpit zum Aufwärmen. Sicherlich tat hier der Schlafmangel sein Übriges, alle zitterten vor Kälte. Ich schaute im Flughafengebäude, ob irgendwo Kaffee aufzutreiben wäre, aber alles schien wie tot.

Um 08:00 Uhr war alles wieder zusammengebaut, die Motorhaube wieder drauf, also Zeit zum Check des Erfolgserlebnisses. Frank setzte sich ins Cockpit und startete den Motor, kurzes Warmlaufen, dann Magneto Check, linker Magneto ok, rechter Magneto - der **T** schüttelte sich wieder wie ein nasser Hund, aber das kannten wir ja schon. Es folgten noch weitere Checks und schließlich die Entscheidung, den Motor auszumachen, etwas abkühlen zu lassen und dann die Zündzeitpunkte der Magnetos mit dem Messgerät zu prüfen. In der Zwischenzeit hatte ich ein Büro im Terminal gefunden, in dem ein Verwaltungsbeamter saß, der etwas Englisch sprach und eine Kaffeemaschine hatte. Ich kam mit ihm ins Gespräch, und erklärte ihm, was wir hier machen. Er bot mir sofort einen Kaffee an und fragte, ob auch meine Kollegen Kaffee haben wollten. Das war eine willkommene Aufwärmepause für alle.



Nachdem um 09:00 Uhr die Zündzeitpunkte gemessen waren stand fest, dass 8 ° Unterschied bestand, was viel zu viel ist. Also machten sich unsere Mechaniker daran, die Magnetos auszubauen und stellten dabei fest, dass sie auch nicht ganz richtig eingebaut waren, *merci* Mustafa, unser *Auserwählter*!

Zwischenzeitlich war auch Fehmi mit einigen Flugschülern sowie den Clubmechanikern bei uns eingetroffen und es gab eine herzliche Begrüßung. Die Mechaniker waren sofort ganz interessiert an dem zerlegten **T** und fassten beim Zusammenbauen mit an. Gemeinsam war dann alles gegen 11:00 Uhr wieder zusammengebaut, getestet, voll betankt und für flyable befunden. Jetzt fehlte nur noch eine Kleinigkeit: Die Ausfluggenehmigung. Ich machte mich deshalb auf den Weg zur Flughafenverwaltung, in die mittlerweile etwas mehr Leben gekommen war. Tatsächlich fand ich dort auch eine Person in Gestalt einer netten jungen Dame, die sich für Startgenehmigungen verantwortlich zeigte und zudem Englisch sprach - na, wenn das nichts wird. Diese junge Dame sagte mir, dass samstags in Istanbul oder Ankara keine Beamten arbeiten würden, die uns die Ausfluggenehmigung erteilen könnten. Ich gab ihr

freundlich, aber bestimmt zu verstehen, dass das nicht möglich sei, weil wir die nötigen Genehmigungsanfragen bereits vor 5 Tagen eingereicht hätten, und zeigte ihr als Beweis die Kopien mit den Fax-Sendebestätigungen. Sie lächelte lieb und zuckte entschuldigend die Schultern, denn sie hatte verständlicherweise nicht viel Erfahrung im Umgang mit Emergency Landungen von ausländischen Flugzeugen und den dann später benötigten Ausfluggenehmigungen. Na, dachte ich mir, jetzt muss wieder der gute Turgut ran, da Fehmi sich mit seinen Flugschülern in der Luft befand und hier momentan nicht viel ausrichten konnte. Also rief ich Turgut an - der zum Glück auch erreichbar war - und erklärte ihm den Sachverhalt. Anschließend gab ich ihm die junge Dame ans Telefon, damit er ihr alles nochmals auf türkisch erklären konnte und keine Missverständnisse darüber entstehen würden, was sie und/oder er benötigten. Turgut versicherte mir abschließend, dass er das mit der Ausfluggenehmigung klären würde, aber noch nicht sagen könne, wann. Naja, Turguts Worte hoffentlich in Allahs Gehörgang, es war ja auch zum Glück kein Ramadan mehr.

Da ich die Prozedur ja bereits vom Flughafen Sabiha Gökçen her kannte, rief ich auch Frank, Mark und Douglas in das Büro der jungen Dame und sagte ihnen, dass sie das **T** Log-Book und das Prüfzertifikat aus dem **T** mitbringen sollten. Dokumente und Stempel machen sich nämlich nicht nur in der Türkei gut. Im Büro angekommen, schrieb Mark dann vor den Augen der jungen Dame seine Eintragung mit dem entsprechenden Zertifikat im **T** Log-Book. Ich erklärte der Dame dann, dass damit der **T** flyable wäre, und sie sich bitte jetzt Kopien von der letzten Log-Book-Eintragung mit Marks Vermerk machen möge. Ebenso riet ich ihr, sich vorsichtshalber auch eine Kopie der übrigen Flugzeug- und Versicherungsdokumente zu machen - für alle Fälle, man weiß ja nie, und wir bekamen so langsam Routine. Ich glaube fast, sie war froh über diesen Vorschlag, zumal ich ihr erklärte, dass auch genau das für unsere Ausfluggenehmigung von Sabiha Gökçen vor einer Woche erforderlich gewesen war. Dann bat ich sie, alle Dokumente auf die von Turgut angegebene Faxnummer zu senden und kündigte an, in 20 Minuten wieder vorbeizuschauen in der Hoffnung auf positive Neuigkeiten. So gingen wir dann noch auf einen Kaffee zum Flugclub, schliesslich waren wir jetzt 30 Stunden ohne Schlaf unterwegs.

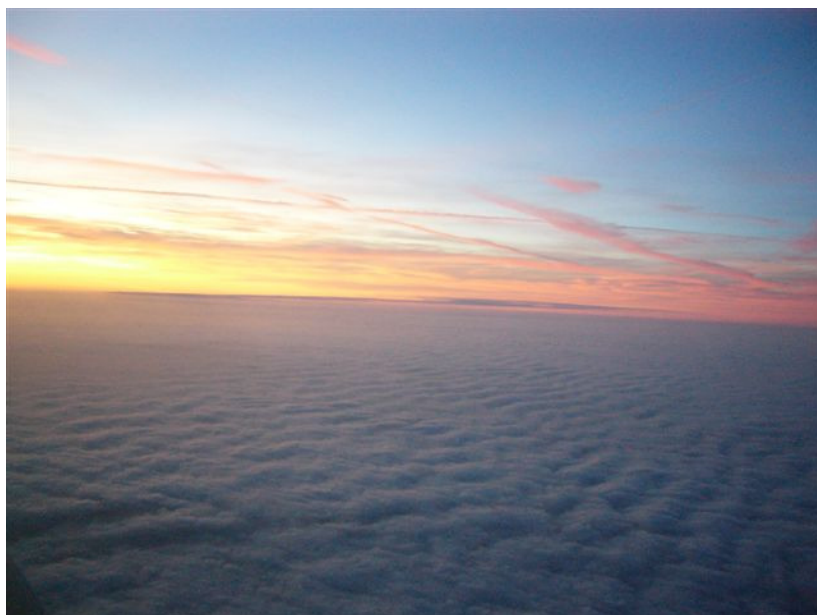
Tatsächlich war dann um 11:45 Uhr die Ausfluggenehmigung da, die junge Dame strahlte - und wir erst. Eigentlich, so habe ich mir rückblickend überlegt, müsste Turgut anstelle von Mustafa übersetzt der *Auserwählte* heißen. Ich bezahlte die angefallenen Gebühren für den **T**, die sich erfreulicherweise mit 50 € sehr in Grenzen hielten. Wir verabschiedeten uns noch von allen und bedankten uns für die tolle Hilfe. Mark und Douglas erhielten die Autoschlüssel vom Mietwagen, die Telefonnummer vom ELITE Hotel sowie einen kleinen Routenplan für zurück nach Istanbul. Die beiden sollten noch etwa 20 Minuten nach unserem Start mit ihrer Quetsch auf der 123.45 bleiben für den Fall, dass doch etwas nicht funktionieren sollte, und wir zurückkommen müssten.

Jetzt kam der spannende Augenblick: Um 12:00 Uhr hob der **T** ab und stieg ohne Mucken gleichmäßig bis auf 12.500 Feet. Dort oben, auf unserem VFR FL angelangt, beobachteten wir weiterhin sorgsam alle Instrumente und horchten ganz konzentriert auf den Motor, doch der surrte ganz gleichmäßig ohne Aussetzer, bis wir am bulgarischen Border Point waren. Dann kam er: Ein ganz kurzer Zündaussetzer. Frank und ich schauten uns nur an, sagten aber nichts, horchten und beobachteten, checkten die Einstellungen und warteten ab. Der Notfallflughafen stand schon fest - diesmal Burgas (LBBG) in Bulgarien, der nicht weit vom Border Point Vaden entfernt liegt - wäre ja auch mal etwas anderes gewesen als immer nur Türkei. Aber es schien nur bei diesem einen Zündaussetzer zu bleiben. Gut, dass unsere Mechaniker nicht Mustafa heißen.

Das Wetter war herrlich auf unserem weiteren VFR- Flug in 12.500 Feet. Ich hatte die Flugroute aus Sicherheitsgründen so gewählt, dass wir nur kurze Streckenabschnitte über Berge fliegen mussten. Die Gegend an der rumänischen Grenze entlang und nahe dem Donautal kannte ich noch recht gut von unserer letztjährigen Bulgarientour. Der Flug verlief sehr ruhig, und so landeten wir um 15:00 Uhr nach 4 1/2 Stunden Flugzeit in Sarmellek (LHSM) am Plattensee in Ungarn. Ich hatte den **T** bereits von Luxembourg aus zum Tanken dort angemeldet, da wir dort beim Hinflug in die Türkei im August 2008 kein 100 LL hatten tanken können, weil die Pumpe defekt gewesen war. Das Handling lief sehr professionell ab und so konnten wir um 16:00 Uhr

bereits wieder starten, diesmal allerdings IFR, da nach dem neuesten Meteo eine VFR-Landung in Luxembourg zu 99 % unmöglich sein würde. Frank flog diese Strecke folglich IFR auf 10.000 Feet über ein geschlossenes Wolkenmeer von Wien bis Luxembourg.

Diese Etappe verlief ebenfalls ohne jeglichen technischen Zwischenfall. Wir kamen unseren Heimatflughafen ELLX immer näher und genossen entspannt, wenn auch langsam etwas müde werdend, den Sonnenuntergang mit seinem prächtigen Farbenschauspiel über den Wolken.



In der Nähe von Stuttgart holten wir uns über Langen Info die neuesten Wetterdaten von Metz, Saarbrücken, Hahn und Luxembourg ein. Hahn war zu, Metz und Saarbrücken ok und Luxembourg so *naja*, mit 1500 MIFG 001. Frank sagte, dass das aber noch ok sei, der TWR ELLX war zwar später nicht ganz seiner Meinung, aber Frank wies auf die Bestimmungen hin und erreichte so ein CTL, und am anderen Ende war danach Funkstille. Frank setzte den T auf den Glide, über ELU fuhr ich das Fahrwerk aus; etwas später meldete ich Frank 1420

Feet und im gleichen Moment hatten wir auch schon Bodensicht, somit war alles ok für eine sichere Landung. Ansonsten wären es halt ein Go-Around und ein zweiter Versuch geworden, oder schlimmstenfalls eben Saarbrücken - 100 LL hatten wir noch für 2 Stunden in den Tanks.

Bei unseren Hangars angekommen, eilten auch schon Florence, Jeanne, Jos und Pierre zu uns herunter mit einem wunderschön gezapften *Battin*: Was für ein Empfang - und wie schön, dass es Freunde gibt, auf die man zählen kann! Sie zogen auch den T in den Hangar und wir schlossen ihn nur noch ab; Putzen und Ausräumen war für den nächsten Tag angesagt. Endlich ging es rauf auf die *Belle Etage* und wir feierten mit denen, die dort auf uns gewartet hatten, unsere endlich geglückte Rückkehr.

Und wenn der **T nicht futti geht, dann fliegt er auch noch weiter...**

Abschließend möchte ich mich bei einigen Personen und Organisationen (in alphabetischer Reihenfolge) nochmals ganz herzlich für ihre Unterstützung bedanken. Jeder hat auf seine Weise dazu beigetragen, dass wir unsere Rallye for Peace 2008 fortsetzen konnten und dass der T wieder nach ELLX zurückkam:

Aeroclub Çorlu, Aeroclub Istanbul, Biggi, Conni (CH), Douglas (GAM), Fehmi, Frank M., Georg (CH), Gilbert P., Jhāngi, Joële, Mark (GAM), Nico R., Pol M., Service de Navigation vom ELLX und natürlich Turgut.

Ali

Kurzes Nachwort nach dem langen Epos:

- Ali schaut immer noch jeden Morgen nach dem Wetter in der Türkei.
- Zum 50. halten wir ein Aller/Retour-Billigticket nach Istanbul für angemessen.
- AIT heißt bei uns **Alpha- India- Turgut**.

Biggi