



Die Blaue Moschee (offiziell Sultan-Ahmed-Moschee) ist heute Istanbuls Hauptmoschee und ein Hauptwerk der osmanischen Architektur. Während der Gebetszeiten ist die Moschee für das Publikum geschlossen

Istanbul darf noch ohne Genehmigung angefliegen werden, für alle weiteren Plätze ist eine Permission erforderlich. Die ist zwar rechtzeitig beantragt aber noch nicht da. Geduld ist angesagt. Wer meint, Deutschland sei ein bürokratischer Staat, der kennt die Türkei nicht. Schon nach 1½ Stunden Formalismen können wir nach einem Taxi Ausschau halten, das uns in unser vorbestelltes Hotel in der Altstadt bringt. Während der 80-minütigen Taxifahrt klingelt mein Handy. Die ersehnte Mail mit der Permission Number für den Weiterflug leuchtet im Display.

Istanbul ist schon allein eine Reise wert. Wir haben 1½ Tage reserviert, entsprechend kompakt ist das Programm. Hagia Sophia, Blaue Moschee, Großer Basaar sind Institutionen, vor denen sich keiner drücken kann. Von unserem Quartier nahe der Altstadt im asiatischen Teil verkehren ständig preiswerte Fähren über den Bosphorus zum europäischen Stadtteil. Morgens sind das nützliche Frühstücksschiffe



Kein Kopftuch und Plaudern beim Bierchen gehört in Istanbul zur Normalität

für alle, die es eilig haben. Die Sehenswürdigkeiten sind alle fußläufig zu erreichen und wir schieben uns mitsamt den anderen Touristen durch die hohe türkisch-osmanische Baukunst.

Abends tobt in der Altstadt das Leben. Kopftücher haben wir in ganz Istanbul weit und breit nicht gesehen, die jungen Mädchen sitzen genau wie bei uns in der Kneipe, quatschen und trinken ihr Bierchen dazu.

Der Verkehr ist heftig. Wieder brauchen wir 1½ Stunden zum Flughafen. Für den Abflug habe ich vorsichtshalber 2 Stunden kalkuliert. Es wurden fast 3 Std. Weitergehen soll es nach Sinop, immer entlang der Schwarzmeerküste. In der Türkei muss auf den veröffentlichten Airways geflogen werden. Unter VFR nicht unbedingt in den Höhen, aber auf Überraschungen müssen wir uns einstellen. Entlang der Küste ist das Wetter undurchsichtig. Streckenweise ist Staubewölkung zu erkennen. Wir machen von unserer IFR-Option Gebrauch. Unter Mithilfe der Damen vom AIS füllen wir unseren Flugplan aus. Im Feld 18 darf unter RMK die Permission Nr. nicht fehlen.

Wir bekommen als Flughöhe die Flugfläche 130 zugewiesen. Unsere vollbeladene Diesel-Cessna steigt nur langsam. Nach fast 30 min bei 12000 Fuß geht mir die Luft aus, wir müssen runter. Wir bitten um niedrigeren Flightlevel. Negativ, der airway hat nun mal FL130. Mein Puls steigt, im Kopf kribbelt es. 3 Mal wird die Bitte (immer mit der gleichen Begründung) abge-



Fähren und Prunkschiffe liegen an der Anlegestelle zur europäischen Altstadt

lehnt. Wir müssen dringend runter. Nach längerer Diskussion, die wohl im Hintergrund geführt wurde, bietet uns die Controllerin an, den Flug unter VFR in niedriger Höhe fortzusetzen. Zum Glück ist die Staubewölkung harmloser als befürchtet. In 5000 ft erreichen wir unser Ziel Sinop. Wir erlauben uns noch eine Runde in 2000 ft über der Halbinsel und werden auf dem Platz schon erwartet. Auf dem Flughafen des Badeorts sind wir das einzige Flugzeug. Gleich nach der Landung versuchen wir unsere Tanks wieder voll zu bekommen, dann können wir dem Start am nächsten Tag ruhig entgegen sehen. Der Tankwart hat nicht aufgepasst. Der Kraftstoff ergießt sich über Tragfläche, Rumpf und Vorfeld. Kein Problem – eine Putzkolonie gibt dem Flieger eine kostenlose Komplettwäsche.

Die Saison ist vorbei, Touristen kaum noch zu sehen, die Hotels sind preiswert, wir mischen uns unter die Einheimischen. Ein Restaurant für das Abendessen ist schnell gefunden. Im Fischgeschäft mit reichhaltiger Auswahl suchen wir ein schönes Exemplar aus, das uns in der Etage darüber zubereitet wird.

Über dem Pontischen Gebirge mit seinen Gipfeln bis über 2500 m Höhe liegt dichte Bewölkung. Wir versuchen



Da wir IFR nicht in den geforderten Höhen fliegen können, müssen wir uns VFR (fast) legal durch die Wolkentürme quälen



Der vulkanische Ursprung der Landschaft ist allgegenwärtig. Wie hingegossen wirken die erkalteten Lavamassen

es wieder IFR. Wolfgang telefoniert mit dem Wachleiter in Ankara. Sie handeln eine Flugstrecke aus, die in max. FL 100 geflogen werden. Der Flugplan wird entsprechend gefiled und auf geht's. Aber da haben wir wieder mal die Rechnung ohne den örtlichen Fluglotsen gemacht. Der beharrt wieder genau so stur auf FL160. Für uns unmöglich, wieder das gleiche Frage-und Antwort-Spiel. Es geht VFR weiter, wir kämpfen uns fast legal durch die Wolkentürme, haben hin und wieder Erdsicht. Die zuständige Controllerin gibt uns mit Hilfe ihres Wetterradars noch eine Umleitung frei und wir erreichen bei Ankara wieder volle Sichtflugbedingungen.

Im Oktober sind die Felder abgeerntet. Die Erntemaschinen haben ihre symmetrischen Spuren hinterlassen. Nur von hier oben sind die Muster zu erkennen. Seit je her hat in der Türkei die Erde gebebt. Ein Vulkan am ande-



Die Felder in der Zentraltürkei sind abgeerntet, die Erntemaschinen hinterlassen interessante Strukturen.

ren hat seine heiße Last gen Himmel geworfen und die Landschaft darunter geformt. Der vulkanische Ursprung ist

Kappadokien stellt eine der faszinierendsten Landschaften überhaupt dar. In einem riesigen mit Vulkanasche zugeschütteten Tal hat die Erosion bizarre Tuffsteinkegel geformt.



Eine wetterbedingte Umleitung beschert uns noch einen Überflug über die Hauptstadt Ankara. Interessant zu sehen: keine Blockbebauung, nur Einzelhäuser



noch heute deutlich zu erkennen. Wir sehen erloschene Vulkankegel, die wie Landmarken im Gelände stehen, weite Gebiete an denen man heute noch den Fluss der Lavamassen erahnen kann. Wasserläufe, die sich tief in das Vulkangestein eingegraben haben und von Wind und Wetter erodierte Flächen geben der Landschaft einen fast unwirklichen Reiz.

Wir nähern uns (nach Istanbul) dem zweiten Höhepunkt unserer Reise: Kappadokien. Der Controller von Nevşehir Kappadokia Airport hat nichts dagegen, dass wir noch einen Moment in niedriger Höhe über der eigenwilligen Gegend herumkurven. Wir sind wieder das einzige Flugzeug auf dem riesigen, voll ausgerüsteten Verkehrsflughafen. Ein Taxi bringt uns in den nahegelegenen Ort Göreme. Wir befinden uns in einem riesigen Landschaftsbecken, das nach einem Vulkanausbruch vollständig mit einer hohen Ascheschicht bedeckt war. Die Erosion der Jahrtausende hat Tuffsteinkegel hervorgebracht, die von den dort lebenden Menschen ausgehöhlt und bewohnt wurden. Bizzarrer kann eine Landschaft nicht sein! Hier sind noch genügend Touristen aus aller Welt. Es werden Ausflüge zu den Highlights von Kappadokien angeboten.

Morgens um 5 Uhr ruft der Muezzin. Schon lange nicht mehr persönlich, dafür vom Tonträger über riesige Druckkammerlautsprecher, hoch oben an den Minaretten montiert. Wir schauen noch etwas schlaftrunken aus dem



Wie Schichtholz hat die Natur Felsformationen aufgebaut, die Wind und Wetter im Laufe von Jahrtausenden zu spektakulären Formen geprägt hat.



Schon lange ruft der Muezzin nicht mehr selbst. Die Schallpegel der Druckkammerlautsprecher würde er nie erreichen.



Eine Armada von Heißluftballons ist am frühen Morgen über Kappadokien unterwegs

Fenster. Der Himmel ist voller Heißluftballone, die fauchend über das Tal schweben. Da müssen einige Leute schon früh aufgestanden sein. Wir gönnen uns noch ein Stündchen. Morgen werden wir auch noch einmal ein paar

Kreise über dem Gebiet ziehen, bevor wir auf Kurs nach Süden gehen.

Wir sind schon früh am Flughafen und es kommt mal wieder alles anders. Das Wetter ist prächtig und wir wollen unseren VFR-Flugplan nach Gazipasa an der Mittelmeerküste aufgeben. Heute ist wohl ein anderer Verantwortlicher am Platz. Nein, VFR geht überhaupt nicht. Dass wir bisher vorwiegend so geflogen sind, interessiert nicht. Wenn wir denn unbedingt VFR fliegen wollten, müssten wir einen türkischen Piloten mit an Bord nehmen. Das ist wohl eher eine theoretische Alternative. Wir wählen IFR bei blauem Himmel und freuen uns, schon früh in der Luft zu sein. Eine Fotorunde über Göreme, wie ich es mir vorgestellt hatte, ist somit nicht möglich. Mein Ärger ist groß, hätte ich das bloß schon während der Ankunft erledigt, als der Lotse großzügig war.

So steigen wir wieder in die höheren Flugflächen, lassen die Vulkanlandschaften an uns vorüber ziehen und erfreuen uns an den erodierten Sedimentgesteinen. Die Küste kommt in Sicht, der Radarlotse verweist uns an Gazipasa TWR. Keine Antwort, auch auf mehreren anderen Frequenzen. Wir haben noch etwas Zeit, da Höhe anzubauen ist. Was tun. Der nächste Platz wäre Antalya, fast eine Flugstunde entfernt. Wir entscheiden, es drauf ankommen zu

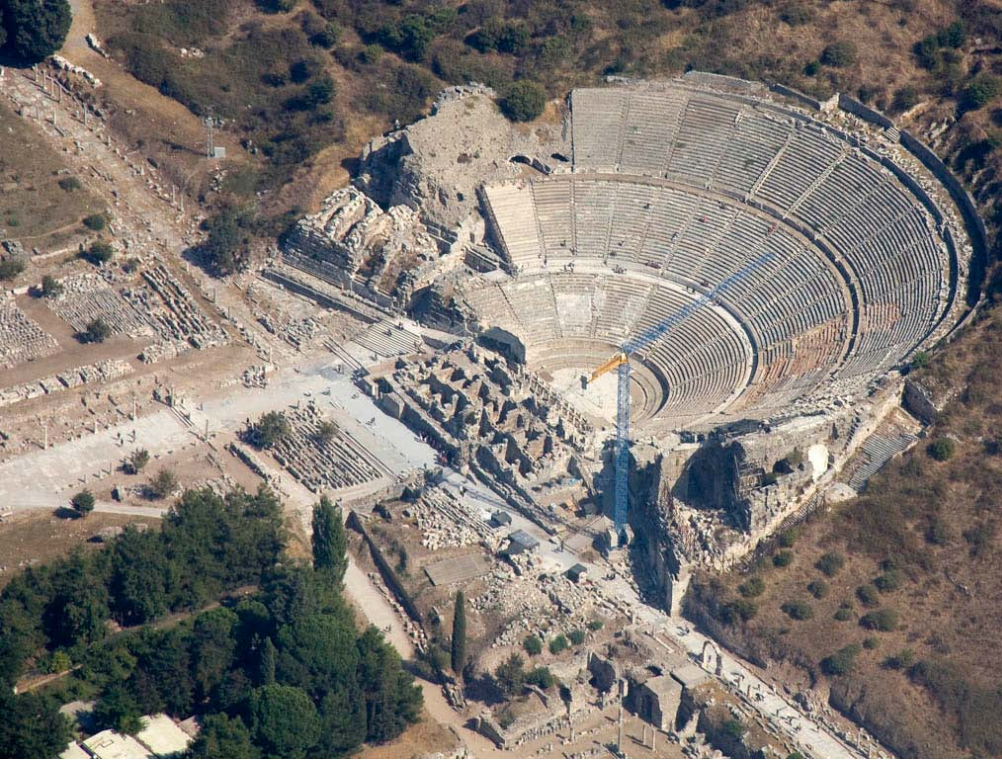
lassen. Im langen Endteil meldet sich plötzlich der Turm, gibt die Landefreigabe, alles in bester Ordnung? Wohl nicht. Unsere Landegenehmigungen waren alle auf Datum und Uhrzeit terminiert. Da wir früher als genehmigt gestartet sind, war der Zielplatz noch nicht besetzt. Aufgrund unseres Flugplans hat die Flugleitung in Ankara die Flughafenmannschaft von zu Hause zum Flughafen beordert. Das ging gerade noch rechtzeitig.

Gazipasa ist ein internationaler Verkehrsflughafen. Er ist erst vor ein paar Jahren in Betrieb gegangen als Entlastungsflughafen für Antalya, der im Sommer aus allen Nähten platzt. Jetzt in der Nachsaison verirrt sich kaum noch ein Flugzeug zu dieser Ausweichpiste. Wir stellen heute wieder das einzige Fluggerät, der nächste Linienflug wir für morgen Nachmittag erwartet.

Wir finden Quartier direkt am Meer wo wir uns noch ein Bad gönnen wollen. Während wir in der Strandkneipe noch unseren Durst löschen, zieht ein heftiges Regengebiet auf und verleidet uns unseren Plan. Die Stadt selbst ist keiner Erwähnung wert, nicht schön, nichts zu sehen, das Essen schlecht. Bloß weg hier.

VFR ist hier wieder gar kein Problem. Die Route geht auf dem Airways über Antalya, Bodrum nach Selcuk (Ephesus). Westlich von Antalya beult sich das Land nach Süden aus. Die gerade Airwaystrecke führt über den westlichen Teil des Taurusgebirges mit Gipfeln bis 2800 m. Von Ferne sehen wir Wolkentürme über den Bergen stehen und sind nicht sicher, ob wir da VFR durchkommen. Wir bitten Antalya Radar von der Route abweichen zu dürfen um in niedrigerer Höhe der Küste zu folgen. Auch hier wieder strikte Ablehnung. Die Route verlief nun mal so und da gibt es keine Ausnahme. Wenn wir nicht in der Lage seien, der Route zu folgen, müssten wir in Antalya landen. Nicht dass noch, wir fliegen weiter. Dicht unter der Untergrenze umfliegen wir die höchsten Gipfel und haben nach einer halben Stunde wieder freien Blick.

Wir nähern uns der Ägäis und damit dem dritten Highlight unserer Reise. Über Bodrum geht es nordwärts nach Selcuk. Hier liegen die Ausgrabungsstätten von Ephesus unmittelbar am Flugplatzgelände. Wir drehen noch einen threesixty über dem Gelände, der wohl derart ausgedehnt war, dass sich



Die antiken Stätten von Ephesus liegen in unmittelbare Nähe des Flughafens Efes. Hier das Große Theater, an dem immer noch gebaut und restauriert wird.



Ephesus kennt keine Saison. Menschenmassen aus aller Herren Länder schieben sich durch die Antike.



Nördlich von Bodrum mündet der Büyük Menderes, der Große Mäander, in die Ägäis und bildet ein weitflächiges Delta.



Zwei junge Ladies managen den Flugbetrieb von Efes (Ephesus), dem einzigen GA-Platz, den wir kennen gelernt haben.

chen und abends haben wir schon ein Problem, ein ordentliches Restaurant zu finden. Also wollen wir gleich am nächsten Morgen weiterziehen.

Wir erfahren, dass der Flughafen erst um 14 Uhr öffnet. Vorher wird kein Flugzeug erwartet und es lohnt nicht, den Platz früher zu öffnen. Wir könnten aber schon um 13 Uhr kommen und tanken und den Flugplan aufzugeben. Das war wohl eine griechische Zeitangabe, vor 14 Uhr erschien niemand zum Dienst. Die Flugplanaufgabe nach Skopje in Mazedonien gestaltet sich schwierig. Der Computer verdaut mal diesen, mal jenen Punkt nicht bis er nach einer halben Stunde endlich zufrieden gestellt ist. Nach eineinhalb Stunden können wir Gas geben.

Über Wasser geht es über Thessaloniki geradenwegs auf die Mazedonische Hauptstadt zu. „Skopje Alexander the Great“ heißt der Flughafen. Da gilt es, alte Geschichtskennntnisse auszugraben. „3-3-3 – bei Issos Keilerei“ hat wohl jeder gelernt. Da hat Alexander der Große, der Mazedonier, einen großen Sieg über die Perser errungen. Der Heerführer wird heute noch sehr verehrt. Gerade hat ihm die Stadt Skopje ein überragendes Denkmal gesetzt, zum Ärger der Griechen, die alle Ehre

Efes-Bier löscht den Durst.

Leider ist Selcuk kein Airport of Entry. Wir müssen wieder südwärts nach Bodrum, um Pass- und Zollkontrolle hinter uns zu bringen. Über die griechische Inselwelt hinweg steuern wir die unter Seglern beliebte Insel Skiathos an, um noch einen Badetag einzulegen. Doch auf der malerischen Insel herrscht absolut „tote Hose“, die Saison ist wirklich beendet. Das Wetter ist bedeckt, ein Badestrand fußläufig nicht zu errei-

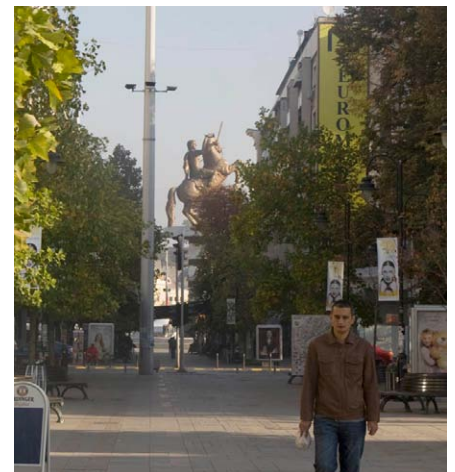
die Towerlotsin schon nach unserem Verbleib erkundigte. Selcuk scheint uns der einzige General-Aviation-Platz zu sein. Es steht einiges leichte Fluggerät herum, es gibt Avgas und es herrscht reger Flugbetrieb. Schon während des Anflugs sind die antiken Stätten und insbesondere das riesige Große Theater zu erkennen.

Wir starten unsere Besichtigungstour – und sind nicht die Einzigen. Dieser Ort kennt keine Saison. Die Menschenmassen kommen in Strömen, das Sprachengewirr ist komplett. Wir schwimmen mit im Massenstrom, haben mal ein Ohr bei einer deutschen Gruppe, mal bei einer englischen oder horchen auch mal bei Französisch hinein und sparen uns so die eigenen Führung.

Ein antikes Aquädukt durchzieht das saubere und gemütliche Städtchen. Das Essen schmeckt und das



Malerisch liegt der Ort Skiathos am Hang der Insel. Die Saison ist hier absolut vorbei.



Der Mazedonier Alexander der Große wird noch heute in Skopje sehr verehrt.



Nördlich von Dubrovnik mündet die Neredva in die Adria

für sich beanspruchen. Da halten wir uns raus und geben es auf, die kyrillischen Schriftzeichen im Stadtbild zu entziffern.

Es wird wieder spannend. Wir wollen über die ehemaligen Jugoslawien-Staaten nach Pula. Die junge Dame vom AIS stellt mir ein VFR-Routing zusammen, das geradewegs durch albanischen Luftraum führt. Das wollte ich vermeiden, da Albanien immer noch eine Überfluggenehmigung fordert. Wir basteln an der Strecke um Albanien herum. Ob ich denn eine Überfluggenehmigung für Kosovo, Montenegro und Bosnien - Herzegowina hätte. Meine Recherchen hatten ergeben, dass nichts erforderlich sei. Die Dame wiegt bedenklich ihr Haupt. Na ja, auf meine Verantwortung will sie den Flugplan eingeben, könne aber nicht sagen, was unterwegs passieren kann. VFR-Flugpläne werden nur eingegeben aber nicht bestätigt. Wir starten.

In Ermangelung detaillierter VFR-Karten haben wir uns hin und wieder auf die Luftraumdarstellung des GPS verlassen. Einige Meilen vor uns taucht



Leicht kann der Pilot die Übersicht verlieren, über welchem Land er nun gerade fliegt.

ein wildes Konglomerat von Beschränkungsgebieten auf. Da kommen wir nicht durch. Aber ATC hat schon reagiert. Wir bekommen einen neuen Waypoint, die Frequenz von Tirana Radar, und schon sind wir im abgeschotteten Albanien. Der Lotse führt uns noch um ein weiteres militärisches Gebiet herum und schickt uns wieder auf den alten Kurs nach Podgorica in Montenegro. Weiter über Bosnien-Herzegowina kommen wir nördlich von Dubrownik an die Kroatische Adria. Bei all den Umleitungen verlieren wir gelegentlich den Überblick, über welchem Land wir uns gerade befinden.

Alle Bedenken waren umsonst, wir wurden nicht abgeschossen, nicht zur Landung gebeten, ein völlig normaler Flug mit ausnahmslos professionellen und perfekt englisch sprechenden Flug-



Über kleine und große, bewohnte und unbewohnte Inseln führt die VFR-Strecke ADRIA 1 immer entlang der Kroatischen Küste



Eine seltene Erscheinung: Der Schatten unseres Flugzeugs im Zentrum mehrerer Halo-Ringe

lotsen. Oder Fluglotsinnen. Diese Tätigkeit scheint inzwischen ein Frauenberuf zu sein. Auf der gesamten Reise wurden wir zu ca. 70 % von netten und kompetenten Damen geleitet.

In niedriger Flughöhe ziehen die



Im heimischen Brandenburg ist der Herbst in vollem Gange und zeigt seine schöne farbige Seite.

vielen bewohnten und unbewohnten Inseln unter uns vorbei. Die VFR-Strecke ADRIA 1 scheint nach dem Gesichtspunkt des Sightseeings angelegt zu sein. Wir schweben in Pula ein und können während des Anflugs mitten in der Stadt das antike Amphitheater erkennen. Obwohl auch hier die Saison schon zu Ende ist, schlendern noch genügend Touristen in der Altstadt umher sodass die abendliche Versorgung gesichert ist.

Die letzte Etappe bringt uns wieder nach Hause. Ein letzter Höhepunkt, eine Alpenüberquerung bleibt uns leider verwehrt. Das Bergmassiv ist zwar frei aber südlich und nördlich davon ist es dicht. Wir wählen die östliche Route über Slovenien, Österreich, Tschechien und landen nach 39 Flugstunden, 7000 Kilometern und 16 überflogenen Ländern wieder auf unserem Heimatplatz Schönehausen.

*Bernd Clemens
bernd.clemens@t-online.de*

Nützliche Informationen

Kraftstoffversorgung

In Ländern, in denen die Privatfliegerei selten bis exotisch ist, gibt es kaum Avgas. Die Berufsfliegerei braucht nur Jet A1. Wir wählten deshalb eine C172 mit Thielert-Dieselmotor. Das ergibt dann eine Endurance von ca. 6 bis 7 Stunden. In Gegenden, wo die anfliegbaren Plätze weit auseinander liegen, eine schöne Beruhigung. Jetzt gilt es nur noch, den Kraftstoff aus den dicken Tankrohren in die kleinen Einfüllstutzen des Fliegers zu bekommen. Es kann dauern, bis die passenden Übergangsstücke montiert sind.



Bleibt immer noch der ungläubige Blick des Tankwarts. Soll wirklich der Jetfuel in die Tanks? Er füllt ein aber ist sich bis zum Schluss nicht sicher, alles richtig gemacht zu haben.

Gebühren

Hier wird es ernst! Die reinen Flughafengebühren sind moderat (20 bis 30 €). Aber bereits bei der ersten Landung wird man vom Handling Agent vereinnahmt. Wie eine riesige Krake spannen sich dessen Saugnäpfe über das gesamte Land. Ungebeten beansprucht er die Handlungshoheit auf allen Plätzen. Obwohl kein Vertreter am Platz anwesend ist, darf kein Tankwart ohne telefonische Freigabe von Gözen den Füllstutzen in den Tank stecken. Sämtliche Gebühren und Auslagen werden über Gözen abgerechnet. Da tauchen denn auch regelmäßig Positionen auf wie „Airport Slot, Flight Plan, Hotel Reservation, Transportation“, obwohl kein Handschlag getan wurde. Dafür werden dann aber 100 bis 300 € berechnet.

Kartenmaterial

Das ist das größte Problem. Jeppesen VFR-Karten gibt es bis zur Linie Montenegro – nördl. Bulgarien. Alles südlich davon ist unentdecktes Niemansland. Man konnte sich bisher mit den amerikanischen Militärkarten ONC und TPC behelfen. Die waren dann zwar immer fast 10 Jahre alt und die Luftrauminformation lückenhaft bis unbrauchbar, aber wenigsten hatte man die Topografie und konnte die Karten durch eigenen Eintragungen ergänzen.

Das Kartenwerk wurde inzwischen digitalisiert und wird als Papierversion nicht mehr vertrieben. Einige Flugbedarfshändler haben sich noch mit Restbeständen eingedeckt. Wenn die alle sind, gibt's nichts mehr. Die digitalisierte Version wird nicht vertrieben.

Hilfreich bis notwendig sind IFR Low Level Streckenkarten. Da auch VFR auf Airways geflogen wird, muss der Pilot die Waypoints kennen. Als Planungshilfe und teilweise auch zur Navigation hat sich der Freeflight Atlas*) bewährt.

Flugplatzkarten und Streckenkarten kann man vom AIS-C Frankfurt bekommen. Die haben die AIP vorliegen und kopieren gern.

*) The Pilot's Freeflight Atlas
absolutzero multimedia GmbH
www.pilotsatlas.com

Wetterberatung

Im Ausland gehört das Thema nach wie vor zu den großen Problemen. Man kann es auf den einfachen Punkt bringen: Was der Pilot nicht selbst erbringen kann, das gibt es nicht (von einzelnen Ausnahmen abgesehen). Zum Glück reicht das Satellitenbild von pc-met bis in die Türkei. Einige türkische Wetterseiten liefern ergänzende Informationen. Da die Flugplätze in der Regel weit auseinander liegen, sind METAR und TAF für die Strecke nur begrenzt aussagefähig.

Fotografieren

Die türkische AIP sagt, fotografieren aus der Luft ist verboten. Andere Informationen besagen, dass diese Beschränkung nur für die gewerblich Tätigkeit gilt. Nach wiederum anderen Informationen darf nur in Begleitung eines türkischen Piloten fotografiert werden.

Weder flugrelevante Stellen noch Botschaft, Konsulat, Kulturabteilung fühlten sich zuständig. So bin ich fleißig meinem Hobby nachgegangen, hatte aber sicherheitshalber eine SD-Speicherkarte mit unverfänglichem Inhalt in der Hosentasche.

In der Praxis hat sich niemand dafür interessiert.

Da leider häufig in größeren Höhen geflogen werden muss, leidet die Bildqualität wegen der immer vorhandenen Dunstschicht gewaltig.

Genehmigungen

Informationen ob für ein Land Einflug- Überflug- und Landegenehmigungen erforderlich sind, bietet das Internet oder der AIS-C Frankfurt.

Rumänien: Keine Genehmigung erforderlich aber eine „Notofication“. Das ist eine Anmeldung bei der Luftfahrtbehörde.

Türkei: Es ist eine generelle Flugereignis sowie Landerlaubnis für fast alle Plätze erforderlich. Istanbul und Izmir sind genehmigungsfrei anfliegbar.

Genehmigungen werden erteilt von der Fa. Gözen Air Service in Istanbul. Servicefirmen in Deutschland erledigen das auch, arbeiten aber mit Gözen zusammen.

Die Landegenehmigungen lagen auf allen Flugplätzen vor, so wie beantragt mit Datum und Uhrzeit. Die Permission Number muss in jeden Flugplan eingetragen werden. Ich danke den Herren der Fa. FSInt.com für ihre Arbeit.