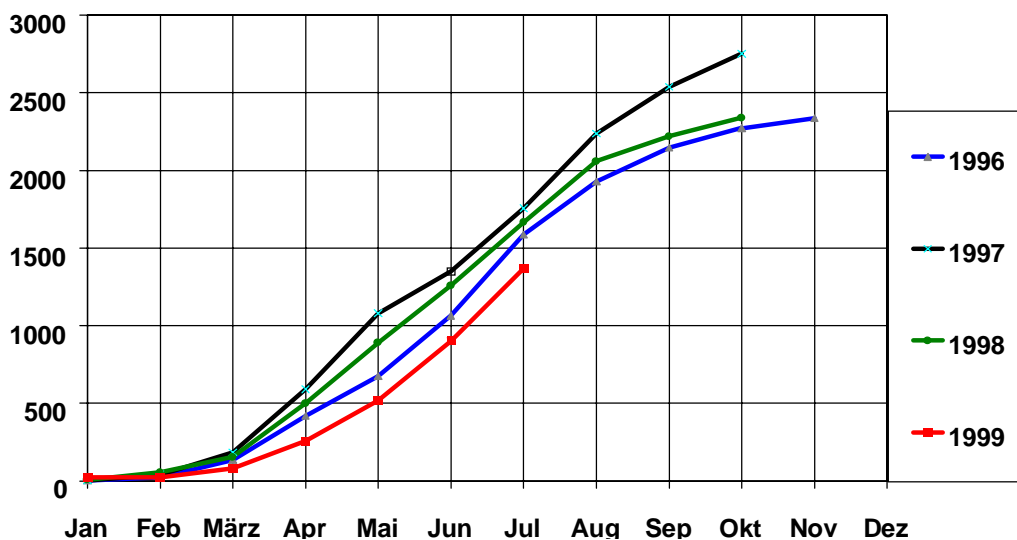


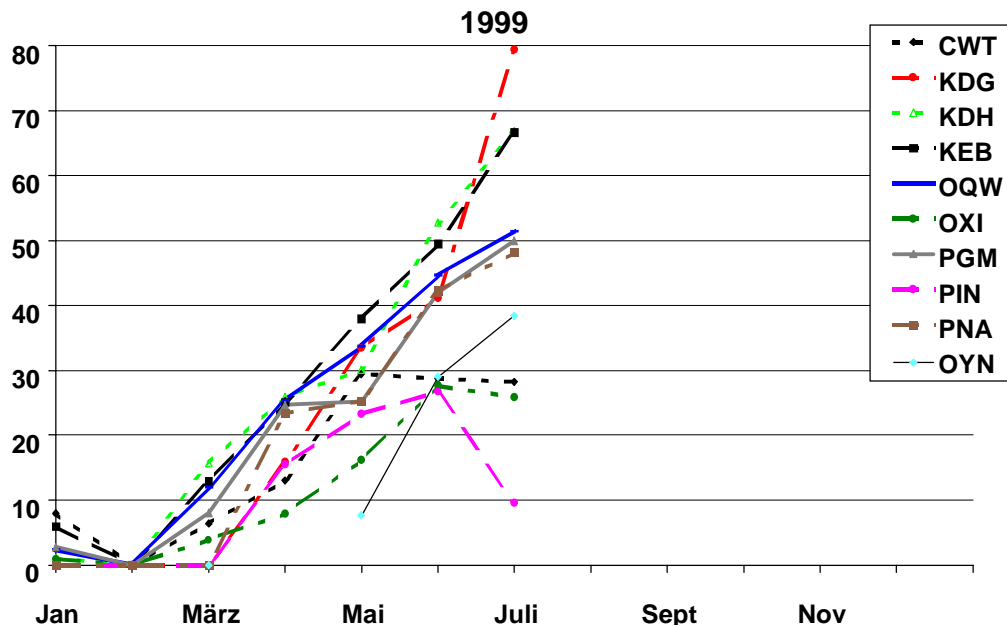
Das Wort des Präsidenten

Es wäre ja schön wenn es schön wäre. Diesen Spruch habe ich diesen Frühling und Sommer ein paar mal gehört. Warum spielt das Wetter nicht mit. Oder muss es die ganze Saison so sein, damit wir uns wieder einmal mit der Meteo richtig auseinander setzen können. Es war in diesem Jahr nicht immer leicht abzuschätzen wie sich das Wetter verhält. Einige mussten das erleben, wenn im wahrsten Sinne des Wortes die ganze Flugplanung ins Wasser viel. Das Ganze hat grosse Auswirkung auf die Auslastung unserer Flotte. Bei weitem haben wir die budgetierten Flugzahlen nicht erreicht. Dies könnt Ihr aus den Graphiken ersehen.

MFGT CH-9506 Lommis
Flugstunden 1996 / 1997 / 1998 / 1999



MFGT CH-9506 Lommis Flugstundenübersicht



Hoffen wir, dass wir noch einen schönen Herbst erleben und damit noch einige Stunden geflogen werden.

Die Piper Arrow HB-PIN musste leider einige Woche im Hangar stehen bleiben, dies nicht etwa weil wir nicht fähig sind diese Maschine in Ordnung zu halten, nein der Grund liegt an einem technischen Fehler. Die Fahrwerks-Pumpe arbeitete nicht mehr richtig. So wurde von Hugo Roost eine Neue bestellt und eingebaut. Die Hydraulic Pump für das Fahrwerk wurde uns mit Form 1 (Status New) geliefert. Doch leider hielt die neue Pumpe nicht sehr lange und so musste wieder Eine bestellt werden. Normalerweise sind die Lieferfristen sehr kurz. Nicht aber diesmal. Der Hersteller hatte keine mehr auf Lager. Obwohl Hugo Roost alles unternahm und bei sämtlichen Lieferanten und Distributoren anfragte, war es nicht möglich eine Pumpe in nützlicher Frist aufzutreiben. Der Hersteller hat uns nun aber zugesichert, dass die Pumpe in den nächsten Tagen geliefert werde. Bis dahin bleibt der PIN natürlich im Hangar. (Unterdessen ist die Piper HB-PIN aber wieder im Einsatz)

Leider hat die **Aktion OXI** nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Zu wenig haben Stundenpakete gekauft. Wir hoffen trotzdem, dass in diesem Jahr noch viele auf der OXI fliegen. Bis Ende Juli 99 wurden 82.25 h geflogen. Somit fehlen noch 37.75 h für einen kostendeckenden Betrieb unseres Oldtimers.

Erfreuliches ist von der HB-OYN zu melden. Bereits haben einige die Einweisung absolviert und die OYN war bereits 74.94 h im Einsatz. Wünsche, wie Einbau eines Intercom und modernere Instrumente wurden an uns gestellt. Die Frage ist aber, wollen wir den Preis tief halten oder mit den Kosten eines Ausbaues belasten? Der Vorstand ist der Meinung auf einen Ausbau zu verzichten und somit den Stundenpreis auf diesem Niveau zu belassen. Solltet Ihr jedoch anderer Meinung sein, bitte ich Euch dies dem Vorstand mitzuteilen.

Die Kaufverträge mit der Lauchetal AG und die Grunddienstbarkeitsverträge mit der Thurflug AG wurden unterzeichnet. Leider konnte das Ganze noch nicht im Grundbuch eingetragen werden. Der Grund dafür liegt beim Amt für Landwirtschaft des Kantons, das noch damit einverstanden sein muss. Obwohl der ganze Zonenplan vom Regierungsrat des Kantons genehmigt wurde und damit rechtsgültig ist, wartet das Amt für Landwirtschaft des Kantons aus unerklärlichen Gründen auf die Bestätigung des Bundes.

Die Baukommission arbeitet an unseren Projekten. Der erste Schritt, Bau einer Hangarerweiterung und die Versetzung der Tankanlage ist in vollem Gange. Die Baueingabe an das BAZL wurde eingereicht. Nun heisst es warten bis wir die Baugenehmigung erhalten. Dieser erste Schritt ist die Voraussetzung für den Umbau der Maintenance. Wir hoffen, dass die Arbeiten im kommenden Winterhalbjahr gemacht werden können.

Für die kommenden Tage wünsche Euch Sonnenschein und schöne Flugstunden.

Many happy landings

Euer
Hans Peter Schwarzer

Aus der Flugschule

Akro-Sicherheitstraining

Eigentlich sollte an dieser Stelle ein faszinierender Bericht über die Erfahrung mit extremen Flugsituationen zu lesen sein. Doch machte uns einmal mehr in diesem Jahr die Meteo einen Strich durch das Programm.

Am Freitag, 9. Juli fanden sich in Lommis 16 MFGT-PilotInnen zur Theorie zum Akro-Sicherheitstraining ein. Sehr spannend und für alle faszinierend brachte uns Akro-Fluglehrer Roland Müller im Sturzflugtempo die wichtigsten Begriffe und Erkenntnisse zur sicheren Wiederherstellung 'ungewohnter Fluglagen' bei. Von rechtlichen Begriffen über Definitionen für Flugzustände 'Jenseits des Stall' bis zur Checkliste 'Standard Spin Recovery' brachte uns Roland Müller Alles bei, was für die praktische Übung am Samstag und Sonntag wichtig war. Nur an eines haben wir wohl aus purer Begeisterung nicht gedacht: Das Wetter! Eine dauerhaft aufliegende Bewölkung liess uns alle Aussichten für's Turnen am Himmel vergessen. Schade!

Ein nächster Termin steht für das Wochenende vom 28./29. August an. Vielleicht meint es der Wettergott diesmal besser mit uns. Ob es jedoch für einen Bericht in den September-Kontakt reicht werden wir sehen.

Unser Kursangebot

Bereits befinden wir uns mitten in der zweiten Jahreshälfte 1999 und somit sind einmal mehr Theoriekurse zur Aus- und Weiterbildung angesagt. Beachten Sie bitte die verschiedenen Ausschreibungen in diesem Kontakt. Die Nachfrage ist überraschend gross. Melden Sie sich also sofort verbindlich an. Ergänzende Auskünfte zu den einzelnen Kursen sind per Telefon bei unserem Cheffluglehrer Rolf Neuenchwander erhältlich.

Weil die Zeit ein so kostbares Gut geworden ist, sind bei allen unseren Kursen Stoffprogramm und Zeitplan stark verdichtet. Es ist daher sehr wichtig, dass Sie an allen Kursdaten anwesend sind. Bei Abwesenheiten besteht grundsätzlich kein Anrecht auf eine Rückerstattung der Kosten.

Leitbild 2000 +

Regelmässig habe ich Sie im Kontakt über den Wandel und die neuen Vorgaben in der Flugausbildung informiert. Das Umfeld der Motorfluggruppe Thurgau mit seiner Flugschule wird sich auch in Zukunft permanent ändern. Es ist deshalb wichtig und von grossem Nutzen einen roten Faden vor sich zu sehen. Es ist wie bei einem seriös geplanten Streckenflug: Das Ziel, der Weg dorthin, Limiten, Begrenzungen und Optionen müssen bekannt sein. Dann macht's Spass und alle Beteiligten sind zufrieden.

Ich freue mich, Ihnen im Namen des Vorstandes das Leitbild unserer Flugschule präsentieren zu dürfen. Es wurde in gewissenhafter Arbeit von der Flugschulkommission erarbeitet und vom Vorstand abgesegnet.

Mani Holstein, Gebi Hübscher, Andreas Mächler, Rolf Neuenschwander, Beat Lüthi und Niklaus Lüthi danke ich für die konstruktive und professionelle Teamarbeit.

Es bleibt mir nur noch, Ihnen einmal mehr schönes Flugwetter zum Finale der letzten Flugsaison im alten Jahrtausend zu wünschen.

Ihr Beat Sutter
Leiter MFGT-Flugschule

Flugschule der Motorfluggruppe Thurgau

LEITBILD 2000⁺

Die MFGT-Flugschule...

... **ist eine vom BAZL anerkannte, eigenständige Ausbildungsstelle für Privatpiloten und verfügt über eine moderne Infrastruktur.**

Die Motorfluggruppe Thurgau (Verein gem. Art. 60 ff ZGB) betreibt auf dem gruppeneigenen Flugplatz Lommis TG eine vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) anerkannte, eigenständige Flugschule zur theoretischen und praktischen Aus- und Weiterbildung von Motorflug-Privatpiloten. Sie verfügt dazu über eine geeignete, moderne Infrastruktur.

... **verfolgt anspruchsvolle Ziele.**

Die Aktivitäten der MFGT-Flugschule sind ausgerichtet auf folgende Ausbildungsziele:

- Etablieren als Kompetenzzentrum für den Piloten-Nachwuchs in der Region;
- Entwickeln/fördern des Verantwortungsbewusstseins bei Flugschülern und Piloten;
- Verwirklichen eines überdurchschnittlichen Ausbildungs-/Trainingsstandards unter den MFGT-Piloten;
- Beiträge leisten zur Erhaltung der Flugsicherheit.

... **arbeitet professionell und ist auf Qualität ausgerichtet.**

Die Ausbildung innerhalb der MFGT-Flugschule vollzieht sich professionell, nach nationalen und internationalen Richtlinien und ist stets auf Qualität ausgerichtet. Träger dieser Ausbildung ist ein ebenso fach- wie sozialkompetentes Team bestehend aus Schulleiter, Cheffluglehrer und mehreren Instruktoren. Die MFGT-Flugschule pflegt Kontakte zu nationalen und internationalen Fachgremien und fördert die Weiterbildung ihrer Instruktoren.

... **bietet umfassende Aus- und Weiterbildung für Privatpiloten.**

Das Ausbildungsangebot der MFGT-Flugschule umfasst sämtliche Aus- und Weiterbildungsaktivitäten gemäss den JAR-FCL-Richtlinien für Privatpiloten, namentlich:

- Komplette theoretische und praktische Grundausbildung zur Erlangung des PPL;
- Class Ratings (bisher: Erweiterungen der PP-Lizenz);
- Type Ratings (bisher: Einweisungen und Umschulungen auf Motorflugzeugen);
- Trainingsangebote (praktisch und synthetisch);
- Spezielle Weiterbildungsangebote für Privatpiloten.

Zur Erlangung höherer Ausweiskategorien gemäss JAR-FCL kooperiert die MFGT-Flugschule mit einer Flug-Trainings Organisation zu speziellen Konditionen.

... **ermöglicht ein günstiges Preis-/Leistungsverhältnis.**

Als integrierender Bestandteil der Motorfluggruppe Thurgau bietet die MFGT-Flugschule eine partnerschaftlich-individuelle Ausbildung zu einem günstigen Preis-/Leistungsverhältnis.

Mutationen

Juni – Aug. 1999

Eintritte

Wieland Andreas	1972	Langenhardt 56, 8555 Müllheim
Branca Raimondo	1967	Oberdorfstr. 14, 8524 Uesslingen
Ziegler Andreas	1959	Im Zehntstadel 6, 9244 Niederuzwil
Breitler Thomas	1955	Belzhalde, 8254 Basadingen
Bühr Hans (John)	1938	Haldenstr. 26, 8185 Winkel
Sprüngli Carlos	1972	Eggstr. 5a, 8124 Maur
Hollerer Dagmar	1963	Schäfliqrabenstr. 27, 8309 Wallisellen
Zarkov Bobby	1968	Höglerstr. 47, 8600 Dübendorf
Oppliger Markus	1975	Birchwisstr. 45, 8114 Dänikon

Austritte

Breitenmoser Walter 9615 Dietfurt

Wir wünschen allen Neumitgliedern viele fliegerisch-vergnügte Stunden und eine erfolgreiche Saison.

Neue Adresse, neue Telefon-Nummer?

Dann bitte sofort Meldung an unseren Sekretär

Paul Schmocker

Bühlwiesenstr. 13, 8500 Frauenfeld

Tel. 052/730 12 75/Fax 730 12 78

e-mail: paul.schmocker@swissonline.ch

Gewerbeverein Lauchetal

Stamm im MFGT Clublokal

Vor einigen Jahren beschlossen die Gewerbler des Lauchetales, sich zu einem Verein zusammen zu schliessen. Auch die MFGT trat dem Verein in der Folge als Mitglied bei. Der monatlich stattfindende Gewerblerstamm dient dem Gedankenaustausch, der Geselligkeit und der Weiterbildung.

So war es nicht verwunderlich, dass die Vereinsleitung des Gewerbevereins beim Vorstand der MFGT anfragte, ob unser Club einen Stamm durchführen würde.

Am Donnerstag, den 26. August 1999 war es soweit. Gespannt wartete Präsident H-P. Schwarzer und der Schreibende am Abend auf die Besucher. Und sie kamen, trotz Regentropfen.

Unser Präsident konnte über 25 Damen und Herren sowie zwei Jugendliche begrüßen. Nach einer Einführung in die Geschichte der MFGT, führten wir die interessierten BesucherInnen durch die Hangars, das C-Büro und auch der Kürzi Avionics wurde ein kurzer Besuch abgestattet

Während des anschliessenden Aperos konnten wir die Fragen zur Fliegerei und im Speziellen zur Tätigkeit der Motorfluggruppe Thurgau umfassend beantworten.

Der Präsident des Gewerbevereins Lauchetal, Peter Stettler, dankte für die freundliche Aufnahme und die Teilnehmer unterstrichen die Worte mit einem Applaus.

Die „Gewerbler“ fühlten sich offensichtlich wohl auf dem Flugplatz. Es wurde spät und die MFGT wurde nachher gleich um fünf Gönnermitglieder reicher. Eine in allen Teilen gut gelungene Veranstaltung.

Paul Schmocker

Neue Gönnermitglieder

Eintritt:

Wieland , Marlis	Verkäuferin,	Bachwiesen 28	9554 Tägerschen	Juni 99
Müller , René	Plattenleger,	Bachwiesen 28	9554 Tägerschen	Juni 99
Stettler , Peter	Fabrikant,	Hauptstr. 13	9562 Märwil	Aug. 99
Greminger , Ruedi	Mech. Meister,	Sitegässli 3	9562 Märwil	Aug. 99
Greuter , Ruedi	Transporte,	Hauptstr. 9	9556 Zezikon	Aug. 99
Nessensohn , Regula	Kauffrau	Eisenwaren	9555 Tobel	Aug. 99
Lüthi , Bernhard	Steinbildhauer	Bucherstr. 1	9556 Affeltrangen	Aug. 99

Wir heissen die neuen Gönnermitglieder herzlich willkommen.

AUDITS CORNER 1. Teil **„Wie behandle ich meinen Flugmotor“**

Don't BABY YOUR ENGINE!

**Engine babyers glauben, dass wenn sie nicht vollen
Power brauchen beim Start
und cruiselow power setting setzen,
dem Triebwerk eine besonders lange
Lebensdauer erweisen.**

**Dies trifft für den Automobilmotor zu.
Der Flugmotor hat aber sehr wenig gemeinsam mit ihrem Automotor.**

Der Flugmotor ist ein Athlet und ist konstruiert für „high power“

Werte Piloten/innen, sicher können sie alle gut fliegen, das bezweifelt kaum jemand. Ein Test über Triebwerk-Angelegenheiten würde aber eher mangelhaft ausfallen. Als techn. Auditor JAR-145 möchte ich Euch in den nächsten Kontakt Ausgaben einige Eigenheiten über den Flugmotor bekannt geben. Einleitend können sie sich den Titel einprägen. Viele von Euch fliegen das Triebwerk auf high power setting mit einem ungunten Gefühl, weil sie nicht wissen, was erlaubt ist.

Betrifft: Lycoming und Teledyne Continental

FAA-Triebwerk-Typ-Test beinhaltet folgende Forderungen:

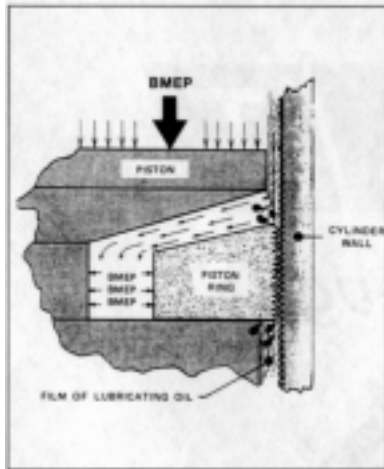
Dauertest 50 Stunden full power	CHT/OT Oel-Temp. im grünen Bereich
Dauertest 50 Stunden full power	CHT/OT Oel-Temp. on <u>red line</u>
Dauertest 50 Stunden 65-75 % power	CHT/OT Oel-Temp. on <u>red line</u>

Danach wird das Triebwerk zerlegt und genau untersucht, es dürfen keine abnormale Abnützungserscheinungen oder andere erkennbare Schäden erkennbar sein.

1. Einlaufen des Triebwerks (neuer Motor) „break-in phase“ 50 Stunden

Neue Zylinder haben keine glatte Oberfläche, sondern eine spezial Hohnung (Kreuzschliff). Vergrößert gesehen sieht es aus wie eine Säge. In diesem Stadium wird der Kolbenring vom Oel von der Zylinderwand verdrängt. Die break-in Einlaufphase 50 Std. mit non compound Oel ist im Prinzip ein fertig schleifen Zylinder/Kolbenring (Metall auf Metall). Während dieser Zeit entsteht ein grosser Abrieb, gewollt, und es darf unter keinen Umständen legiertes Oel verwendet werden.

2. Abschluss des Einlaufens „break-in“ completed



Nur bei full power kann der break-in richtig stattfinden.

Die Zylinderwände erreichen Temperaturen von bis zu 2000°C und die Kühlung ist nur optimal bei full-power. Ist der Einlauf erfolgreich durchgeführt, so spielt der Pleuellagerbolzen im weiteren Betrieb seine Aufgabe **in relation zu BMEP!** Das heisst, er berührt die Zylinderwand kaum. Der Pleuellagerbolzen im Zylinder ist zum grossen Teil kaum mehr sichtbar. Zylinder und Pleuellagerbolzen haben sich optimal eingearbeitet. Nun muss eine gute Oel-Legierung für den weiteren Betrieb eingesetzt werden.

Werden die ersten 50 Stunden break-in nicht richtig durchgeführt, wird niemals volle Leistung aus dem Motor herauszuholen sein. Der Motor braucht sein Leben lang Oel.

3. Zusammenfassend für die ersten 50 Betriebsstd. (neuer Motor) gilt:

- Beim break-in nur kurze Standläufe am Boden nicht über 10 Min. (er muss aber warm sein, bevor er in die Luft geht).
- Das Oel soll fleissig gewechselt werden. Noch kein Motor nahm Schaden, weil es zu früh gewechselt wurde.
- Bei jedem Start nur full-power bis mind. 500ft über Grund, danach 75 % power, nicht weniger während des ganzen Fluges.
- Nicht höher als 8000ft fliegen, ausser supercharged Engines. Alle 30 Min. sollte mind. 1 Min. full-power geflogen werden, besser break-in bei non supercharged Engines. Lange Sinkflüge vermeiden.
- Mixer-control: Absolut richtige Bedienung, ab 5000ft Mixer (EGT) verwenden, aber nicht über den kritischen Punkt. Steigflüge flacher ausführen (mehr Speed / bessere Kühlung).
- BMEP (Brake Mean Effective Pressure) ist nötig für guten Pleuellagerbolzen-Druck.

Wenn Sie diese simplen Regeln befolgen, werden Sie, liebe Clubmitglieder, bei Ihren Flügen ein gutes Gefühl haben weil das Herz Ihrer Maschine gesund ist.

Darum „Don't BABY YOUR ENGINE during it's break-in periode.

Hanspeter Müller

Weitere Themen unter „Audits Corner“ in den nächsten Kontakt-Ausgaben:

- Hot starts
- Engine basic instruments (z.B. Mixing)
- Ground run-up
- Gesunder Motor

Fly-away I

Zu allererst möchten wir dem Autor dieses Berichtes, Harry Rauch, Kunstflugverein Altenrhein, für das copyright danken. Wir mussten jedoch seine 10 Seiten etwas zusammen fassen, sonst hätten wir bald ein Taschenbuch „Kontakt“.

Grün ist das Land, rot ist die Kant, weiss ist der Sand, das sind die Farben von Helgoland

Die geschichtsgeologisch interessanteste der Nordseeinseln, noch dazu die einzige deutsche Hochseeinsel war das diesjährige Endziel mit insgesamt 7 Flugzeugen. Erstmals dabei eine Gastmaschine aus St. Gallen-Altenrhein, eben Claus und ich.

„Nach Helgoland wollen Sie? Da gehen heute selbst die Möwen zu Fuss!“ hatte an diesem Freitag morgen die Antwort des Mannes von der Wetterberatung Flughafen Bremen gelautet. In der Cockpit-Bar erreichte uns dann der Anruf von Walti Herrmann mit dem Hinweis, man käme in Schaffhausen durch und die 1. Mannschaft werde in Kürze starten. Über Freiburg i. Breisgau, Karlsruhe, Koblenz war dann Nordborg auf der dänischen Halbinsel Alsie unser Endziel, allerdings nicht für alle. Für Rolf war Koblenz das nördlichste Endziel unserer Reise. Einen Defekt am Fahrwerk war Grund seines Heimfluges nach Lommis. Ueli konnte seinen Ausflug allerdings fortsetzen und wurde 2. Pilot in der Maschine von Andy Mächler.

Zurück zu unserer Route. Von Bremen Richtung Weser VOR, Rendsburg, Eckenförder Bucht nähern wir uns der Schlei, einer fast 40 km langen Bucht am Südwestende der Stadt Schleswig. Und endlich die Kontaktaufnahme mit Sonderborg INFO. Wir landen nach einem 45 minütigen Manöver und machen uns dann in Windeseile startklar für den 6 minütigen Weiterflug nach Nordborg wo wir von unseren Gastgebern bereits erwartet wurden. Dieser Privatflugplatz wird von Peer und seinen Freunden auf Pachtbasis betrieben. Im „Flughafengebäude“ ist die Tafel bereits gedeckt mit „Allerlei“. Georg steht denn auch plötzlich mit einer tiefgekühlten Flasche eines Spezialaquavits am Tisch. Aus ca. 20 Kehlen schallt es „Skol“ und dann rinnt die eiskalte Flüssigkeit in unsere Mägen und hilft, den Fisch gut zu verdauen.

In 3 Autos karren uns unsere Freunde nach dem Essen nach Nordborg zu einem nicht näher identifizierbaren Festival. Die fetzige Musik, die aus einem, zum Publikum offenen, Unterstand dringt, hätte viele von uns sicher noch Stunden in ihren Bann gezogen. Allein der nicht enden wollende Regen macht uns einen dicken Strich durch die Rechnung. Für gegen 22.00 h sind 2 Taxis bestellt, die uns nach Sonderborg zu unseren Hotels bringen.



Am nächsten Morgen, bei wunderschönem Wetter – leichter Dunst beim Aufstehen hat sich inzwischen durch die intensiv scheinende Sonne in Quellwolken verwandelt – machen wir uns auf den Weg zu Flugplatz mit Ziel Helgoland. Walter rät uns, Abstecher nach Endelave oder Vejro bzw. Maribo zu machen. Wir entschliessen uns für Endelave und Maribo. Wir gönnen uns nur eine kurze Rast und fliegen dann über den Storbælt an Fyn vorbei in Richtung Siaeland. In Maribo tanken wir unsere Maschine für den Flug und geben den obligatorischen Flugplan auf.

Am Funk hören wir wie Walter bereits mit dem Turm Kontakt aufnimmt und erfahren, dass es heute nahezu windstill – auf Helgoland eine Seltenheit – und die Piste 33 in Betrieb ist. Diese ist mit 400 m die längste der 3 Pisten. Im Anflug auf die 33 hat man tatsächlich den kürzlich im Fliegermagazin geschilderten Eindruck, auf einem Flugzeugträger zu landen.

Nach einem qualitativ guten und preislich realen Abendessen machen einige von uns einen Spaziergang zum Oberland, während Claus, Margrit, Christian, René, Bruno und ich aufs Pier hinauswandern. Gegen 6 Glas in der 6. Wache (23 Uhr) – um im Seemannsjargon zu bleiben – begeben wir uns in unsere Kojen und bei 7 Glas in der 2. Wache (=7.30 Uhr) sind wir wieder auf den Beinen, denn wir wollen das Boot zur Dünne um 1 Glas der 3. Wache (=8.30 Uhr) nehmen.

Nach Start auf Piste 03 nähern wir uns der Nordküste von Wangerooge. Über dem Binnenland bauen sich jetzt die ersten Wolken auf. Es herrscht immer noch die sattsam bekannte allgemein flache Druckverteilung über Mitteleuropa. Nach einem kurzen Abstecher in Essen-Mülheim starten wir um 14.00 Uhr zu einem problem-

losen Flug, laut GAFOR. Wir sind inzwischen über dem Schwarzwald und erkennen in Richtung St. Gallen-Altenrhein beste Flugbedingungen. Zweimal warnt uns Stuttgart INFO vor einem unbekanntem Objekt über uns und einem schnelleren Flugzeug, das uns von hinten rechts kommend, überholt. Am Funk hören wir, wie sich die Mooney HB-DVG zur Landung in Altenrhein melden.

Mit einer wunderschönen Landung auf unserer Heimatbasis schliesst Claus unseren dreitägigen Ausflug ab.

Harry Rauch

Lieber Harry, bitte entschuldige die etwas andere Ausgabe Deines Berichtes, aber es blieb mir schweren Herzens nichts anderes übrig, als Deine wirklich hoch interessanten Details abzukürzen. Yasmine Hauser.

Diverses

Fly away III

Der Fly away III-Bericht erscheint in der Dezember-Ausgabe, damit wir so richtig in der vergangenen Flugsaison schwelgen können.

Rangliste Clubmeisterschaften MFGT 1999

Ein ausführlicher Bericht sowie Rangliste erscheint ebenfalls in der Dezember-Ausgabe, da die Preisverteilung erst am **3. Dezember 99, ab 19.30 Apéro** beim Chlaus- und Fondueabend im Clubhaus abgehalten wird (Anmeldung hinten).

Winter-Höcks

Die Winter-Höcks finden wiederum ab Oktober jeweils am Freitag ab 19.30 Uhr im Clubhaus statt.

Zutrittskontrolle (neuer Mitglieder-Ausweis)

Für all diejenigen, welche noch keinen neuen Ausweis bestellt haben, besteht die Möglichkeit, dies noch bis zum **31. Dezember 1999** (unter Einsendung eines Fotos) nachzuholen.

Kosten **Fr. 50.00** inkl. MWSt.

(Anmeldetalon siehe letzte Seite)

Flohmarkt

Wir kaufen und verkaufen, sendet uns Eure Angebote für die Rubrik „Flohmarkt“ bis zum jeweils angegebenen Redaktionsschluss an folgende Adresse:

Yasmine Hauser, Postfach 64, 9506 Lommis
Tel. 052/376 23 42, Fax 052/245 03 39

Leserbriefe

Eure Meinung interessiert uns. Habt ihr etwas zu sagen? Dann schreibt oder faxt an:
Yasmine Hauser, Postfach 64, 9506 Lommis
Tel. 052/376 23 42, Fax 052/245 03 39

Anmeldetalons

Zutrittskontrolle (neuer Mitgliederausweis)

Talon mit Foto an Manuel Sanchez, Hägetstalstr. 48, 8610 Uster

Tel. 01/941 85 05, Fax 01/941 85 06

>

Name, Vorname _____

Adresse _____

Mitglieder-Nr. _____

Tel. Privat _____ Tel. G/Fax/e-mail _____

Datum und Unterschrift _____

Chlaus- und Fondueabend mit Preisverteilung Clubmeisterschaften 99 Freitag, 3. Dezember 1999

Anmeldung telefonisch oder mit Fax/e-mail bis **25. November 99** an:

Walter Herrmann, Tel. P 052/672 48 40, G 052/672 15 66, Fax 052/672 48 41
e-mail: w.herrmann@swissonline.ch

Name _____

Anzahl Personen _____

Termine zum Notieren...

Ab Oktober
im Clubhaus Höck

jeden Freitag
ab 19.30 Uhr

Chlaus- + Fondueabend
mit Preisverteilung
Clubmeisterschaften 99

3. Dezember 99
ab 19.30 Uhr Apéro

Redaktionsschluss
Kontakt Nr. 118

1. Dezember 99