

Das Wort des Präsidenten

Bericht über die ersten 100 Tage ...



Liebe MFGT-Fliegerkameradinnen und -kameraden

Bereits sind meine ersten 100 Tage im Amt des MFGT-Präsidenten am Auslaufen, welche üblicherweise als «Schonfrist» für neue Funktionsträger gelten. Wann immer ich mich im Verlaufe der letzten 3 Monate auf dem Flugplatz aufgehalten habe – und das waren nicht wenige Male – wurde ich von MFGT-Mitgliedern nach meinem Befinden «als Neuer» befragt. Wahrheitsgetreu habe ich darauf immer geantwortet: «Mir geht es gut!» Letztlich geht es dabei aber wohl weniger um die Frage wie es mir persönlich geht, sondern

vielmehr wie und in welche Richtung sich unsere Motorfluggruppe im heutigen, nicht einfachen Umfeld bewegt. Deshalb – in aller Kürze – ein kurzer «Status Report» zu den wesentlichen Vorstandsgeschäften:

Gut angelaufene Touristik-Saison 2000

Der Touristikbetrieb ist sehr gut angelaufen. Dank sehr guter Witterungsverhältnissen in diesem Frühjahr liegen unsere Flugstunden-Zahlen für die Zeit bis Ende Mai 2000 durchwegs 10–20 % über den Vorjahreswerten. Nach wie vor dürften unsere Clubflugzeuge aber wochentags (Montag bis Donnerstag) besser ausgelastet sein. Profitieren Sie deshalb bitte vermehrt von der zusätzlichen 10 %-Rabatt-Möglichkeit in dieser Zeit. Und sollte dabei die Planung eines «Feierabendfluges» wegen unserer Betriebszeit-Grenze (19.00 Uhr!) verworfen werden: Erkundigen Sie sich doch rechtzeitig – möglichst 24 Std. vorher – nach einer Bewilligung zur späteren Rückkehr. Wenn, dann aber sicher nach 19.30 Uhr.

Entsprechende Bewilligungen erteilen unser Betriebsleiter Hugo Roost (052/366 33 33) und ich selber (Mani Holstein, 079/300 47 38).

Flugschule: Freelance-Fluglehrer gesucht ...

Unsere Flugschule läuft ebenfalls auf «Hochtouren». Cheffluglehrer Rolf Neuenchwander, unser neuer Flugschulleiter, berichtet von einem «bis an die Grenzen» ausgelasteten Fluglehrer- und Instruktorenkader. Wir sind daher auf der Suche nach neuen «Freelance-Fluglehrern» und hoffen zuversichtlich, dass wir Ihnen schon bald 1–2 neue Instruktoren-Gesichter werden vorstellen können.

Mit der Umstellung auf neuen JAR-FCL-Vorschriften im Ausweiswesen sind bei verschiedenen Mitgliedern Unsicherheiten betr. Ausweis-Erneuerung eingetreten. Der spezielle Artikel von Rolf Neuenschwander im vorliegenden «Kontakt» dürfte die meisten Probleme beseitigen.

Im Auftrag des Gesamtvorstandes erläutert Rolf Neuenschwander in dieser Ausgabe auch unseren bereits veröffentlichten Entscheid, bis auf weiteres auf die Einführung von Direkteinflügen via Checkpoint Whiskey sowie auf einen Direktausflug «Echo» zu verzichten.

Willkommensgruss an Neumitglieder

Einen herzlichen Willkommensgruss richte ich an alle Neumitglieder unserer Motorfluggruppe. Es sind dies:

- Bomholt Lars, Jhg. 1962, Dr. Sc. Techn., 8500 Frauenfeld
- Blaser Sonja, Jhg. 1965, Postbeamtin, Sirnach
- Danuser Thomas, Jhg. 1967, Filialleiter, Wallisellen
- Ehrensperger Richard, Jhg. 1968, Flughafenpolizist, 8155 Niederhasli
- Engelen Andreas, Jhg. 1974, Software-Entwickler, 9303 Wittenbach
- Hula Otto, Jhg. 1948, Jurist, 8353 Elgg
- Keller Patrick, Jhg. 1973, Verblüffungskünstler, 8154 Oberglatt
- Vogt René, Jhg. 1940, SR Pilot i.R., 8193 Eglisau
- Steinmann Christoph, Jhg. 1970, El. Ing. HTL, 8259 Kaltenbach

Es versteht sich von alleine, dass Neueingetretene im Verlaufe ihrer ersten Wochen und Monate in der MFGT noch nicht über Alles Bescheid wissen, was sich auf unserem Flugplatz in den letzten Jahren an Verfahrensregelungen und Weisungen angesammelt hat. Eine Bitte deshalb an alle Neuen: Wenn Sie bezüglich «Flz-Handling», Hangarieren, bei Reservations-, An- und Abflugverfahren, Betriebszeiten, etc. noch Unsicherheiten haben, dann, fuhrwerken Sie bitte nicht einfach alleine drauf los, sondern: **F r a g e n** Sie! Jedermann (und jede-frau) unter unseren Mitgliedern wird Ihnen gerne behilflich sein.

Nachfolge Hugo Roost

Wie Sie bereits wissen, wird unser langjähriger Betriebsleiter und Chefmechaniker Hugo Roost per Jahresende 2000 in Pension gehen. Im Verlaufe der letzten 3 Monate haben wir uns im Vorstand intensiv mit der Nachfolgefrage auseinander gesetzt. Nach den sehr guten Erfahrungen mit dieser «Doppel-funktion in Personalunion» im Verlaufe der letzten rund 20 Jahre haben wir die Rekrutierung über Anzeigen in Fachmedien – verständlicherweise – wiederum auf dieses «Wunschprofil» ausgelegt. Und das Ergebnis? – Ich denke, wir dürfen zufrieden sein. Zum heutigen Zeitpunkt ist zwar noch kein Vertrag unter-

schrieben, doch bin ich der festen Überzeugung, dass wir Ihnen schon im Verlaufe der nächsten paar Wochen eine menschlich wie fachlich bestens qualifizierte Person vorstellen können, welche «die Funktion Hugo Roost» nahtlos wird übernehmen können.

Bauarbeiten auf dem Flugplatz

Mit tatkräftiger Vorbereitung und Unterstützung durch unsere Baukommission konnte die Realisierung der beiden, von der Mitgliederversammlung bewilligten Projekte «Neubau Tankstelle» und «Hangar-Erweiterung Ost» in den letzten Wochen zügig voranschreiten. Trotz optimaler Planung liessen sich dabei kleinere Unannehmlichkeiten beim Hangarieren und Parkieren nicht gänzlich vermeiden. Währenddem die neue Tankstelle bereits in der letzten Juni-Woche dem Betrieb übergeben werden kann, wird das «Richtfest» für den Hangar-Erweiterungsbau nicht vor Anfang August gefeiert werden. Im Zuge dieser Arbeiten wurden ebenfalls zwei Asphalt-Streifen eingebaut, welche künftig das Ein- und Aushangieren erheblich erleichtern und die Abstellflächen im Freien – speziell für schwerere Flugzeuge – besser erschliessen. Zur Bedienung der Tankstelle sowie zum Rollen auf den Asphaltstreifen wird der Vorstand noch spezielle Weisungen erlassen. Bitte beachten Sie dazu die einschlägigen Ausgänge im C-Büro.

Umbau/Neubau des MFGT-Unterhaltsbetriebes ist dringend notwendig

Unsere «MFGT-Maintenance» muss im Verlaufe der nächsten 1 1/2 Jahre zwingend den JAR-145 Vorschriften angepasst werden, sonst droht deren Schliessung durch die JAA (BAZL). Weil im Zusammenhang mit diesem «Faktum» diverse weitere Raumbedürfnisse überdacht werden mussten, haben sich die Mitglieder von Vorstand und Baukommission am 23. Mai 2000 zu einem 6-stündigen Workshop «MFGT-Zukunftskonzept» zusammengefunden. Wir haben uns dabei in den drei Themenbereichen «Flugplatz, Anlagen und Umgebung», «Betriebsleitung/OPS/Sekretariat» sowie «Unterhaltsbetrieb» Gedanken über die mittelfristige Zukunft der MFGT gemacht. Offen, engagiert und in seltener Einigkeit haben wir dabei über konzeptionelle Grundlagen bezüglich Entwicklungs- und Ausbauprojekten, Personal- und Raumbedürfnisse, Standortfragen sowie deren Prioritäten diskutiert, referiert und diese schliesslich präsentiert.

Die Resultate dieses «Workshops» bilden nun die Grundlage für weitere Spezifikationen und Vorstudien, die in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Baukommission erstellt werden. Ich gehe davon aus, dass wir Ihnen bereits im Spätsommer/Frühherbst dieses Jahres konkrete Ergebnisse, evtl. sogar ein «Projekt» zum Entscheid werden unterbreiten können.

Zuguterletzt ...

Wie Sie sehen, wird im MFGT-Vorstand bis auf Weiteres noch keine Langeweile Einzug halten. Neben weiteren konzeptionellen Aufgaben (u.a. Überarbeitung Hangarreglement) hatten wir uns natürlich auch mit den laufenden «Tagesgeschäften» zu befassen. Und dabei muss leider auch immer wieder über einzelne Mitglieder «verhandelt» werden, welche sich im Flugbetrieb unkorrekt – z.T. auch gefährlich und grobfahrlässig – verhalten haben. Schade. Der MFGT-Vorstand ist kein Polizisten-Gremium und will auch keines sein. Ich bitte daher alle – «alten» und «jungen Hasen» – unseren Flugzeugen, unserem Flugplatz und seinen Anlagen mit Sorgfalt zu begegnen und publizierte Verfahren und Weisungen strikte einzuhalten. In unser aller Interesse.

Auf eine weiterhin angenehme und unfallfreie Flugsaison 2000!

Euer Mani Holstein

Aus dem Vorstand

Flugbenzin

Leider machte die Erhöhung der Treibstoffpreise auch beim Flugbenzin nicht halt.

Ab 1. Juni 2000 erhöhte unser Lieferant, die Air PB (Switzerland) AG, die Lieferpreise um **Fr. -.05/Liter**.

Der Säulenpreis musste demzufolge erhöht werden.

Über eine mögliche, geringe Anpassung der Charterpreise wird der Vorstand orientieren.

Die Preiserhöhungen stehen jedoch in keiner Weise im Zusammenhang mit der Verlegung der Tankstelle.

Der Vorstand

Aus dem Vorstand

An alle Halter und Besitzer von in Lommis stationierten Privatflugzeugen

Die Zertifizierung unserer Maintenance als Flugzeug-Unterhaltsbetrieb gemäss JAR-145 bringt einige Änderungen mit sich, welche eine Totalrevision unseres Hangar-Reglements vom 24. Juni 1980 notwendig macht. Im Sinne einer Übergangsregelung – d.h. bis zur Herausgabe des neuen Hangar-Reglements – bitten wir Sie, folgenden Punkten spezielle Beachtung zu schenken:

- Unterhaltsarbeiten und Reparaturen durch Drittpersonen dürfen nur noch in der Werft und – während einer Übergangszeit – auf den beiden Abstellplätzen vor der Werft (Hangar 1) durchgeführt werden. Die Ausführung solcher Arbeiten «irgendwo» in den Hangars oder gar auf den Abstellflächen im Freien sind nicht erlaubt.
- Für Unterhaltsarbeiten und Reparaturen auf dem Flugplatz Lommis ist in jedem Fall vorgängig die Erlaubnis des Chefs Unterhaltsbetrieb (Hugo Roost) einzuholen, welcher seinerseits den Chef Technik (René Hauser) informiert.
- Ohne die ausdrückliche Erlaubnis des Chefs Unterhaltsbetrieb (Hugo Roost) dürfen aus der Werft keinerlei Werkzeuge verwendet oder gar entfernt werden.

Darüber hinaus machen wir Sie wieder einmal darauf aufmerksam, dass das Abstellen von Autos sowie das Lagern gefährlicher Materialien (z.B. Behälter mit Benzin, Lösungsmittel etc.) strikte untersagt sind.

Im Interesse aller danken wir für die strikte Einhaltung der o.a. Neuregelung und wünschen Euch allen eine unfallfreie Flugsaison 2000, am Boden und in der Luft!

Mani Holstein
Präsident

René Hauser
Chef Technik

Aus dem Vorstand

Information Anbau Hangar und Neubau Tankstelle

Am 8. Mai 2000 wurde nach wirklich langwierigen und mühsamen Diskussionen endlich mit dem Anbau der Hangars begonnen. Die Firma Vetter begann mit dem Aushub.



Nur ein paar Tage später, am 15. Mai 2000 wurden die Bagger der Firma Schneider + Steinemann AG auf dem Flugplatz aufgeföhren. Nun konnte also auch die Verlegung der Tankstelle beginnen.

Im Moment sieht es so aus, dass die Bauarbeiten voll im Plan sind. Unterdessen wurde bereits aufgemauert, so dass nun der Holzbauer beginnen kann.

Wir freuen uns, euch im nächsten Kontakt sicher die Bilder der fertiggestellten Bauten präsentieren zu können.

René Hauser

Generalversammlung der Motorfluggruppe Thurgau

Am Freitag, 24. März 2000 fand in der Mehrzweckhalle Lommis die 54. ordentliche GV der Motorfluggruppe Thurgau (MFGT) statt.

Fast 130 Mitglieder folgten der Einladung zur GV, die von vielen wegen den anstehenden Wahlen mit Spannung erwartet wurde. HP Schwarzer eröffnete die Versammlung. Er erwähnte dabei besonders den bald aus dem Amt scheidenden Gemeindeammann von Lommis, Fritz Haas sowie die Ehrenmitglieder.

Den fünf verstorbenen Mitgliedern wurde mit einer Schweigeminute gedacht.

Als Stimmzähler wurden gewählt: Markus Schryber, Jörg Schmidt, Beat Krähenmann und Gebi Hübscher.

Protokoll und Jahresbericht des Präsidenten

Das Protokoll der GV 1999 wurde von einem Mitglied als unvollständig kritisiert. In der Abstimmung wurde es aber ohne Gegenstimme angenommen. Der Jahresbericht des Präsidenten, im Kontakt veröffentlicht, wurde mit Applaus verdankt.

Jahresrechnung 1999/Budget 2000/Revisorenbericht/ Jahresbeiträge 2001

Die Jahresrechnung 1999, die mit einem kleinen Vorschlag abschloss, passierte ohne Diskussion, ebenfalls der von Christian Keller vorgelesene Revisorenbericht. Die Mitglieder dankten mit grossem Beifall. Das Budget 2000 passierte ebenfalls ohne Diskussion. Dem Vorschlag des Vorstandes, die Jahresbeiträge für das Jahr 2001 unverändert zu belassen, wurde einstimmig entsprochen.

Décharge

Anschliessend erteilten die anwesenden Mitglieder dem Vorstand und den drei Revisoren einstimmig und mit Beifall Décharge.

Flugplatzzone/An- und Abflugverfahren/Betriebsbewilligung

HP Schwarzer informierte die Mitglieder über die von der Gemeinde Lommis und dem Kanton Thurgau Ende 1998 genehmigte Flugplatzzone. Wegen der Kompetenzregelung für zukünftige Bauten bestehen zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und den weiteren Amtsstellen wie BUWAL usw. noch Unstimmigkeiten. Alle Beteiligten, die MFGT, die Gemeinde Lommis und

der Kanton Thurgau sollen vom Bund zu einer Informationsrunde eingeladen werden.

Der MFGT-Vorstand behandelte in den letzten Wochen neue An- und Abflugverfahren, die weniger Lärm verursachen sollen. Es besteht die Absicht, diese versuchsweise an den Wochenenden der laufenden Saison einzuführen. Vorher stehen einige Abklärungen mit dem BAZL an.

Verschiedene, zum Teil kritische Voten in bezug auf die Sicherheit der geplanten Änderungen zeigten das grosse Interesse der Piloten auf.

Der Präsident informierte über die neue Betriebsbewilligung, die ausgearbeitet sei und nun mit den Partnern besprochen werde.

Neuer Präsident

Hans Peter Schwarzer erwähnte die Publikation im Cluborgan «KONTAKT», in dem er nach sechs Jahren Amtszeit aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt bekannt gab. Ebenso wurde der Rücktritt von Beat Sutter, der vier Jahre als Chef der Flugschule MFGT im Vorstand tätig war, veröffentlicht.

Im «KONTAKT» wurde von Seite des Vorstandes Mani Holstein als Nachfolger von HP Schwarzer vorgeschlagen. HP Schwarzer rief den GV-TeilnehmerInnen den Art. 22 aus den Statuten über die Wahlen in Erinnerung. Aus dem Kreis der Mitglieder wurden keine zusätzlichen Namen genannt. Er erteilte Mani Holstein das Wort, dessen Ausführungen nachstehend im vollen Wortlaut wiedergegeben werden.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, grüezi mitenand.

Als ich anfangs Februar von einem Vorstandsmitglied gefragt wurde, ob ich mich für diese Funktion zur Verfügung stellen würde, habe ich – nach kurzem Zögern und nach Rücksprache mit meiner Frau – JA gesagt.

Ich tat dies nicht, weil mich die honorable Funktionsbezeichnung «Präsident» besser schlafen liesse oder weil das eventuell ein probates Hausmittel wäre, um eine aufkeimende Profilneurose zu befriedigen. Nein, ich tat dies, weil mir dabei ein geflügeltes Wort eingefallen ist. «Wer immer mal A sagt, muss wohl auch einmal B sagen!» (oder so ähnlich).

Seit meinem Eintritt in die MFGT, vor ca. 27 Jahren, habe ich mich nicht nur als Pilot, sondern auch als Flugdienstleiter, Rundflugpilot und – vor bald 20 Jahren – als Fly Away-Organisator und Mitorganisator betätigt, ich habe – speziell im Verlauf der letzten 10 Jahre – in verschiedenen MFGT-Teams mitgewirkt, die mir einen vertieften Einblick in die Fliegerei-Nebenbelange ermöglicht haben.

So z. B. als OK-Mitglied von Flugtagen, als Mitglied der Flz-Beschaffungskommission, als Mitglied der Statutenkommission, als Erarbeiter des Betriebs- u. Haftungsreglementes sowie des Chartervertrages, als Teamleiter der Flugschulkommission sowie als Einweisungsberechtigter der MFGT-Flugschule.

Ich habe somit schon einige Male – mit Spass und Freude – «A» gesagt, jetzt kommt möglicherweise die Sache mit dem «B».

Meinem Lebenslauf im letzten Kontakt können Sie entnehmen, dass «Führung», Management, Coachen von Mitarbeitern und Teamarbeit für mich keine Fremdworte sind.

Wenn ich damit – nicht so leichten Herzens – «B» sage, dann weiss ich ziemlich genau, was auf mich zukommt: Nämlich eine neue Verantwortung, die vor allem heisst: zusätzliche Arbeit. Ich denke die Motorfluggruppe Thurgau ist es wert. Dabei muss ich aber auch auf die Unterstützung und Mitarbeit von Vorstandskollegen und von Ihnen allen zählen können.

Weisen Sie nicht bloss auf Dinge hin, die nicht funktionieren. Und überlegen Sie nicht dauernd: «Was kann die MFGT für mich tun?» sondern auch mal wieder «was kann ich für die MFGT tun?»

Ich habe aber auch Nachteile: Wer mich kennt, weiss, dass ich kein Freund von raschen und leichten Entscheidungen bin. Mich kann man nicht so leicht in eine «Lobby» einwickeln. Ich will analysieren können und will daher in kontroversen Situationen immer versuchen, beide Seiten zu hören und zu verstehen. Und das kostet Zeit.

Ich werde als Präsident auf dem Flugplatz Lommis nicht «omnipräsent» sein können. Freizeitfliegerei ist etwas tolles, aber es gibt Wichtigeres im Leben: Meine Familie, auch mein Beruf als Personalchef haben in jedem Fall Vorrang. Durch meine soeben «an den Nagel gehängte» Militärkarriere bekomme ich aber dennoch etwas Luft, um wenigstens etwas mehr präsent zu sein, als auch schon.

Ich denke auch, dass die MFGT – so robust und finanziell gesund sie auch dastehen mag – zurzeit in einer schwierigen Phase steckt.

In weniger als einem Jahr wird Hugo Roost – unser Betriebsleiter und Unterhaltschef, dem die MFGT viel zu verdanken hat, pensioniert sein. Ist es realistisch zu denken: Wir finden wohl wieder einen «Hugo Roost?»

Zurzeit sinniert eine Baukommission über die Erstellung eines neuen Hangars und einer neuen Werft. Gibt es da Visionen, ein Konzept? Oder geht man einfach davon aus, dass wir auch im Jahre 2010 noch einen «Hugo und eine Anni Roost» haben?

Einzelne Mitglieder wünschen – so schnell wie möglich – eine Hartbelagpiste. Von der Finanzierung mal abgesehen: Was würde das für den Flugplatz und die MFGT bedeuten?

In Sachen JAR-FCL-Vorschriften (Fliegerische Ausbildung und Ausweiswesen) stehen diverse, gravierende Änderungen an: Was bedeutet das für die MFGT und den Flugplatz Lommis?

Ich will beileibe nicht bremsen. Ich denke aber, dass wir in dieser Phase zuerst Klarheit haben sollten über die Planauslegung, bevor wir uns über die Form

des Kamins unterhalten. Solche Sachen möchte ich – neben den ordentlichen Vereinsgeschäften – angehen und möglichst bald einer dauerhaften Lösung zuführen.

Wenn Sie diese Meinung teilen, dann werde ich dieses Amt mit Freude – und hoffentlich mit Ihrer aktiven Unterstützung – antreten. Wenn nicht, werde ich der MFGT gerne als «normales» Mitglied weiterhin zur Verfügung stehen. Ich selber und meine Familie können auch ohne Präsidialamt ganz gut leben.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Holsteins Ausführungen wurden stark applaudiert und da keine geheime Wahl verlangt wurde, konnte HP Schwarzer zur Abstimmung schreiten.

Die Wahl von **Holstein** erfolgte **einstimmig** begleitet von grossem Beifall. Holstein bedankte sich für das Vertrauen.

Schwarzer gab bekannt, dass sich Paul Schmocker für eine letzte Amtszeit als Finanzchef zur Verfügung stelle. Auch hier wurden keine anderen Namen genannt. Die Wahl erfolgte ebenfalls einstimmig und mit Beifall.

P. Schmocker dankte für das Vertrauen und erklärte, er wolle den neuen Präsidenten bei der Einarbeitung tatkräftig unterstützen.

Die drei bisherigen Vorstandsmitglieder Walter Herrmann, Ueli Steinemann und René Hauser stellten sich wieder zur Verfügung. Als Ersatz für den zurückgetretenen Beat Sutter schlug der Vorstand Rolf Neuenschwander, Chef-Fluglehrer MFGT, vor. Thomas Spahni portierte als weiteren Kandidaten Hugo Beyeler. Damit kam es zu einer Kampfwahl. Um keine Zweifel aufkommen zu lassen, erfolgte die Wahl der restlichen Vorstandsmitglieder geheim.

So bekamen die Stimmzähler doch noch Arbeit. Die Auszählung der Stimmzettel ergab folgendes Resultat. Gewählt wurden bei ausgeteilten 119 Stimmzetteln und einem absoluten Mehr von 60 Stimmen: Ueli Steinemann mit 104 Stimmen, Walter Herrmann und René Hauser je 100 Stimmen sowie Rolf Neuenschwander mit 99 Stimmen. Hugo Beyeler erreichte 32 Stimmen. Damit war der Vorstand wieder komplett.

Die Wahl der Revisoren schlug keine hohen Wellen. Die bisherigen Amtsinhaber, Hannes Arbenz, Christian Keller und Rolf Lienert wurden einstimmig und mit Applaus bestätigt.

Informationen Hangarerweiterung/Tankstelle

Schwarzer gab bekannt, dass die Baubewilligungen für den neuen Hangar und die Verlegung der Tankstelle eingetroffen seien. Man wolle in den näch-

sten Wochen mit den Arbeiten beginnen. Auch der Landhandel mit der Lauchetal AG ging am 20. März 2000 erfolgreich über die Bühne.

H.R. Erz will Informationen über ein Konzept für die Nutzung, Land sei ein rarer Artikel. Schwarzer erinnert, die AO GV 1998 habe den Kredit für den Landkauf bewilligt. Ein Konzept fehle wegen verschiedenen offenen Fragen noch. Die Verlegung der Tankstelle erfolge aus feuerpolizeilichen Gründen und die Hangarerweiterung Ost sei vernünftig und lasse sich rechnen.

Weiter sagte er, dass die Planung für den Umbau der Maintenance ins Stocken kam. Die Baukommission taxierte das Projekt als nicht ausgewogen und verlangte eine Neuauflage.

Antrag Statutenänderung/Projektierung und Pistenbau

Der von HR Erz eingereichte Antrag auf Statutenänderung, der Anträge von Mitgliedern in letzter Minute erlaubt hätte, empfahl der Vorstand zur Ablehnung. Die 1995 abgeschlossene Statutenrevision habe zu geregelten Eingabefristen geführt, ermögliche dem Vorstand eine Stellungnahme zu Anträgen. Fridolin Gallati sprach sich gegen eine Änderung aus und Thomas Spahni fand die jetzige Fassung als ausgewogen.

Der Antrag Erz wurde wuchtig abgelehnt, es wurde keine einzige Ja-Stimme abgegeben.

Der Antrag Erz auf umfassende Information über die Projektierung und den Bau einer Hartbelagpiste, beantwortete Schwarzer wie folgt:

Der Vorstand sieht die Ausarbeitung eines Projekts als verfrüht an. Ein Bau sei nur denkbar, wenn kein Widerstand erwachse. Viele Leute stehen einer Hartbelagpiste positiv gegenüber. Es gebe auch Gegner, man müsse die Möglichkeiten auch mit der Lauchetal AG besprechen.

Erz will Mitglieder aktivieren, die Projektion und Vorbereitungen könnten gestartet werden. Man könne motivieren, der Vorstand tue wenig dafür. Er habe früher alles selbst gemacht. Man habe dazumal gewusst, dass Land Mangelware sei. Mit einem Rundumschlag bezeichnet er alles was in den letzten Jahren getan wurde als Mist.

Schwarzer erwidert Erz, er wisse, dass er früher viel für den Flugplatz getan habe, er habe aber auch vieles zerbrochen, was nun in jahrzehnte langer Arbeit wieder gekittet werden müsse.

F. Gallati wies darauf hin, dass der Nutzwert der Naturpiste beschränkt sei. Regentage seien verlorene Tage. Man solle die Lösungen auf den Flugplätzen Gruyère und Buttwil besichtigen. Auf beiden Plätzen habe man Stahlgitter auf der Piste verlegt. Er wünscht die Bildung einer Pistenkommission. Schwarzer liess über den Vorschlag abstimmen. Mit 36 Ja gegen 20 Nein und bei 44 Enthaltungen wurde die Bildung einer Pistenkommission halbherzig angenommen.

Hangarreglement/Flugzeugbeschaffung

Der Präsident gab bekannt, dass die Neufassung des Hangarreglements zurückgestellt wurde und nun in den nächsten Wochen angegangen werde.

Nach dem drastischen Rückgang der Flugstunden in den Jahren 1998/99 und der Übernahme der Piper Cherokee HB-OYN unseres Ehrenmitgliedes Max Künzli, sei ein Flugzeugkauf gegenwärtig nicht aktuell.

Verschiedenes

Jörg Schmidt fragt, ob die Piste wieder offen sei. Schwarzer bejahte das und erklärte, sobald der Boden noch mehr abgetrocknet sei, werde die Piste gewalzt. Thomas Spahni fragt wegen Auslagerung von Flugzeugen von Kloten während der Sperrung der Piste 28. Der Sekretär informierte, dass 3 Anfragen eintrafen, die positiv beantwortet wurden.

Markus Brändle wies nochmals auf die ausgeschriebenene Internetkurse hin. H. R. Erz meldet sich zu Wort und dankt Gemeindeammann Fritz Haas für seine immer positive Haltung zum Flugplatz Lommis.

Ehrungen und Dank

Als «Doyen» des Vorstandes dankt Finanzchef Schmocker dem abtretenden Präsidenten HP. Schwarzer für die gute Amtsführung und Zusammenarbeit während den vergangenen Jahren. Man sei nicht immer gleicher Meinung gewesen, doch habe man sich in den entscheidenden Fragen immer zusammengeäußert und nach brauchbaren Lösungen gesucht. Als Anerkennung für die vielen Stunden, die er der MFGT geopfert hatte, überreichte er ihm die MFGT Wappenscheibe und die goldene Verdienstnadel. Ebenfalls mit einem Dank und den gleichen Auszeichnungen wurde Beat Sutter für seine Vorstandstätigkeit sowie seine frühere Arbeit als Chef FDL/BB (Flugdienstleiter und Rundflugpiloten) verdankt.

Zum Abschluss dankte Schwarzer unserem Betriebsleiter Hugo Roost, dessen Gattin, dem Kioskpächterpaar Eberhard, den verschiedenen Kommissionen, allen Mitgliedern sowie seinen Vorstandskollegen für den Einsatz und die gute Zusammenarbeit. Speziell bedankte er sich bei Gemeindeammann Fritz Haas, für seine objektive Haltung gegenüber der MFGT und das gute Einvernehmen während vielen Jahren.

Mit den besten Wünschen für die Zukunft schloss Schwarzer seine letzte GV um 22.15 Uhr und gab dann die Halle frei für den gemütlichen Teil.

So blieb genügend Zeit für den Aperó mit nachfolgendem Imbiss. Alles wurde wiederum durch die Männerriege Lommis hervorragend organisiert. Den von den Turnerfrauen gebackenen verführerischen Kuchen und Torten konnte niemand widerstehen.

Paul Schmocker



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

Direktanflüge Lommis

Lommis, Mai 2000

Durch Diskussionen an der letzten Generalversammlung über geplante Direktanflüge unseres Flugplatzes via «W» auf Piste 07 oder via «E» auf Piste 25 sind bei unseren Mitgliedern Unsicherheiten aufgetreten.

Die Sachlage wurde anlässlich der letzten Fluglehrer- sowie an der Vorstandssitzung vom 11. April behandelt. Sicherheits- und lärmrelevante Aspekte haben den Vorstand dazu bewogen, die Pläne betreffend Direktanflüge zu verwerfen.

Direktanflug Piste 07 von Whisky:

Von der Navigation her bietet dieser Anflug keine Schwierigkeiten.

Sicherheit:

- Die Kollisionsgefahr ist insbesondere mit einem Flugzeug in der Basis ohne Funk erhöht, wenn die beiden Piloten einander nicht sehen. Ein Unfall wie in Birrfeld könnte die Folge sein.

Lärm:

- Ein Direktanflug ist schwieriger als ein Anflug aus dem Downwind oder der Basis. Der Durchschnittspilot fliegt deshalb konservativer; das heisst tiefer und mit mehr Leistung, was zusätzlichen Lärm verursacht.
- Ein Flugzeug auf einem Direktanflug müsste einem Flugzeug in der Basis mit einer 360° Kurve über die Dörfer Anetswil oder Kalthäusern ausweichen.

Direktanflug Piste 25 von Echo:

Von der Navigation her ist dieser Anflug nicht einfach. Der Punkt Echo in der Nähe von Bussnang ist schwierig zu finden.

Sicherheit: Das gleiche Problem wie für Piste 07

Lärm:

- Ein Direktanflug führt über die neuerbaute Siedlung zwischen Affeltrangen und Zezikon.
- Ein Flugzeug auf einem Direktanflug müsste einem Flugzeug in der Basis mit einer 360° Kurve über die Dörfer Affeltrangen oder Zezikon ausweichen.

Der meiste Lärm wird durch Schulvolten verursacht. Von der Schule aus geben wir uns alle Mühe das Voltentraining wie in den FVS-Kursen ausserhalb des Flugplatzes zu üben, aber ganz ohne Voltentraining auf dem Platz geht es eben doch nicht.

Wir bitten alle, die einen Direktanflug wünschen, um Verständnis.

R. Neuenschwander

W. Herrmann

Chef Flugschule

Chef OPS



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

Ausweiserneuerung nach JAR

AUSWEISE

Lommis, Mai 2000

In der Schweiz gibt es im Moment folgende Lizenzen:

Nationale Lizenz

Die nationale Lizenz (PPL) ist für Piloten gedacht, welche nur innerhalb der Schweiz im Luftraum E und G fliegen. Sie kann bereits mit 35 Std. erworben werden. In der Ausbildung nicht enthalten sind die Uebungen Fliegen nach Instrumenten, Radionavigation und Radiotelefonie.

ICAO Lizenz: Die ICAO- Lizenz (PPL) ist eine nach bisherigem Recht ausgestellte Lizenz, zusätzlich muss ein Radionavigationstraining und die Radiotelefonie nachgewiesen werden. Mit der ICAO- Lizenz kann auf der ganzen Welt ohne Einschränkung mit HB- immatrikulierten Flugzeugen geflogen werden. Die ICAO-Lizenz kann in nicht JAA-Staaten (z.B. Kanada und USA) validiert werden.

JAR-Lizenz: Damit eine JAR-Lizenz ausgestellt werden kann, muss der Bewerber die Bedingungen für eine ICAO-Lizenz erfüllen. Zusätzlich muss er 75 Flugstunden nachweisen und einen Kurs besucht haben in welchem die relevanten Kenntnisse in den Bereichen JAR-FCL und JAR-OPS vermittelt werden. Die JAR-Lizenz bringt den Vorteil, dass in irgendeinem anderen JAA-Staat ein nicht HB-immatrikuliertes Flugzeug geflogen werden darf.

ERNEUERUNGSBESTIMMUNGEN

Mit der Einführung der JAR am 1. Juli 1999 wurden auch die Erneuerungsbestimmungen nach JAR eingeführt. Gemäss Verordnung gelten die Bedingungen für alle Motorfluglizenzen, das heisst auch für die normale ICAO- und die nationale Lizenz. Diese Erneuerung tritt wegen einer Verzögerung am 30. April 2000 in Kraft.

Verlängerung: JAR-FCL 1.245

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantriebwerk mit einem Piloten und/oder Klassenberechtigungen Reisemotorsegler muss der Bewerber: Innerhalb der letzten 3 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung mit einem ermächtigten Prüfer auf einem einmotorigen Landflugzeug oder einem Reisemotorsegler ablegen.

oder

Innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung mindestens 12 Flugstunden in der Klasse nachweisen; darin müssen 6

Stunden als verantwortlicher Pilot und 12 Starts und 12 Landungen enthalten sein; **und**

Einen Übungsflug von mindestens 1 Std. Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers durchführen. Dieser Flug kann durch jede Befähigungsüberprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden. Der Fluglehrer hat das Formular Revalidation (Form 60.521) auszufüllen.

Verfall: JAR-FCL 1.245

Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten hat der Bewerber die praktische Prüfung abzulegen.

Gültigkeit: JAR-FCL 1.245

Die Gültigkeit von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten beträgt 2 Jahre vom Ausstellungsdatum oder dem Ablauf der Gültigkeitsdauer sofern die Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer verlängert wird.

MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT/LIZENZEN/BERECHTIGUNGEN

Ein Pilot darf ein Flugzeug fliegen wenn 3 Bedingungen erfüllt sind:

- das Zeugnis der **fliegerärztlichen Tauglichkeitsprüfung (Medical)** ist gültig
- die entsprechende **Lizenz** liegt vor
- die erforderliche(n) **Berechtigung(en)/Ratings** sind erworben und gültig

Das System der Lizenzierung ist auf drei Säulen aufgebaut:

1	2	3
<p>Medizinische Tauglichkeitsprüfung (Medical)</p> <p>Die bestandene medizinische Tauglichkeitsprüfung, das Medical ist eine der Voraussetzungen für die Gültigkeit der Lizenzen für die Ausübung fliegerischer Tätigkeiten</p> <p>Medical Class I Für berufliche fliegerische Tätigkeiten im gewerbsmässigen Luftverkehr</p> <p>Medical Class II Für nichtberufliche fliegerische Tätigkeiten im nicht gewerbsmässigen Luftverkehr</p>	<p>Lizenz (Licence)</p> <p>3 Stufen: Privat Piloten Lizenz/ Private Pilote Licence/ PPL</p> <p>Berufs Piloten Lizenz/ Commercial Pilot Licence/CPL</p> <p>Verkehrs PilotenLizenz/Air Transport Licence/ATPL</p> <p>Lizenzen sind so lange gültig, wie die dazugehörige medizinische Tauglichkeitsprüfung</p>	<p>Berechtigung (Rating)</p> <p>Mit Berechtigung/Rating sind diejenigen Tätigkeiten bezeichnet, zu deren Ausübung der Pilot innerhalb seiner Lizenzstufe berechtigt ist</p> <p>Klassenberechtigungen/ Class Ratings sind zusammengefasste Berechtigungen</p> <p>Musterberechtigungen/ Type Ratings sind Einzel-Berechtigungen</p> <p>Weitere Berechtigungen: Instrumentenflug Lehrberechtigungen etc.</p>

JAR-FCL 1.025

Die Bestätigung der Medicals, Lizenzen und Berechtigungen wird in den **Ausweisen** vorgenommen. Diese Dokumente sind vom Print-Datum an, während **max. 5 Jahren gültig**. Sie werden bei Einträgen durch einen Neudruck ersetzt und sind dann wieder während max. 5 Jahren gültig.

Die maximale Gültigkeitsdauer eines Medical: JAR-FCL3

Lizenz Medical	PPL Class II	Lizenz Medical	CPL/ATPL Class I
Alter	max. Gültigkeit	Alter	max. Gültigkeit
bis 30 ein solches Medical ist längstens gültig bis zum 32. Geburtstag	5 Jahre	bis 40 über 40	12 Monate 6 Monate
bis 50	24 Monate		
bis 65	12 Monate		
über 65	6 Monate		

* **Bei Verlängerung des Medical 45 Tage vor dessen Ablauf** zählt die Gültigkeitsdauer für die neue Periode vom Ablauf Datum an.

Berechtigung:

Mit Berechtigung/Rating sind diejenigen Tätigkeiten bezeichnet, zu deren Ausübung der Pilot innerhalb seiner Lizenzstufe berechtigt ist.

Alle in der MFGT angebotenen Flugzeuge sind in einer **Klassenberechtigung** zusammengefasst. Das heisst: Alle einmotorige Landflugzeuge mit Heckrad, Verstellpropeller, Einziehfahrwerk und Turbolader.

Bedingungen:

Werden während 2 Jahren auf einem Flugzeugtyp innerhalb der Klasse keine Flüge durchgeführt, so ist eine neue Schulung oder eine Prüfung auf einem Flugzeug dieser Baureihe erforderlich.

Erforderliches Training innerhalb der Klasse für das Mitführen von Passagieren: 3 TO/LDG in den letzten 90 Tagen in der gleichen Klasse.

Piloten müssen folgende persönliche Daten unter eigener Kontrolle halten:

1.	2.	3.
Ärztliches Tauglichkeits-Zeugnis	Klassen-/Typen-berechtigungen und IR	Lehr-Berechtigung
Die Gültigkeitsdauer (altersabhängig)	Die Gültigkeitsdauer	Die Gültigkeitsdauer
Das Ablaufdatum	Das Ablaufdatum	Das Ablaufdatum
Der Termin 45 Tage vorher	Der Termin 3 Monate vorher	Der Termin 1 Jahr vorher Termin für Refresherkurs

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Der Cheffluglehrer
Rolf Neuenschwander

Flugplatzputzete 2000

Es war kein Witz, am 1. April 2000 fand die bereits legendäre jährliche Flugplatzputzete statt.

Wie könnte es auch anders sein, Regenwolken drohten und bald nach Beginn setzte auch der Regen ein. Zum Glück aber nicht andauernd und nicht sehr stark.

Anfänglich machte ich ein langes Gesicht, denn die Zahl der gemeldeten Helfer war wesentlich höher als die der Erschienenen. In Gedanken sah ich bereits tagelange einheitliche Verpflegung von Vorstandsmitgliedern und deren Angehörigen.

Nun vorerst galt es zu arbeiten. Der «alte Präsident» HP. Schwarzer wurde als Hof-Fotograf gewonnen, während der «neue Präsident», Mani Holstein, das seiner Tochter gegebene Versprechen einhielt und zusammen mit ihr ein Flugzeug auf Hochglanz polierte.

Es wurde eifrig gearbeitet und so konnte der Zeitplan gut eingehalten werden. Der zur «Kaffeebar à discretion» umfunktionierte Clubraum war gut besucht und das Wirtspaar Eberhard hatte alle Hände voll zu tun, um den vielen Wünschen gerecht zu werden.

In der Zwischenzeit hatten fleissige Hände die Tische im Serviceraum gedeckt und der zum Fassen abkommandierte Urs Weibel traf pünktlich mit dem durch Peter Stäheli vorbereiteten Essen ein.

Als die Putzmannschaften sich zum Essen einstellten wurde mein Gesicht wiederum lang, jetzt aber, weil plötzlich etwa 10 Personen mehr anwesend waren als gemeldet. In Eile mussten noch zusätzliche Teller organisiert werden. Peter Stäheli sei dank, alle waren satt.

Der von Ruth und Godi Eberhard gespendete Dessert fand ebenso Anklang wie das Essen.

Mani Holstein ergriff erstmals als Präsident das Wort und dankte sowohl den Organisatoren wie auch allen HelferInnen für die speditive Arbeit. Nach Abschluss der Arbeiten trafen sich noch etliche unentwegte Mitglieder zum Ausklang im C-Büro.



Was gibt der «Alte» wohl dem «Neuen» auf den Weg?

P. Schmocker



«Es reicht für alle!!!»



Herzlichen Dank für den gespendeten Dessert.



Der wirklich verdiente Kaffee ...

Tips on Engine care

Engine Operation

Instruments & Mixing (leaning)

Nun sind wir beim wichtigsten und letzten Teil für den Piloten angekommen. Nämlich Engine Operation! Bei der Piloten-Ausbildung wird dieses Fach sehr unterschiedlich behandelt. Bei Prüfungen, besonders was das Leanen betrifft, kommen später immer wieder Diskussionen auf. Von Experten bekam ich den Auftrag, die Angelegenheit Mixer-Operation mit Motorenherstellern abzuklären. In kurzer Zeit wurde mir klar, dass es zwischen Motorenherstellern und Flugzeugbauern verschiedene Meinungen aber auch Missverständnisse gibt. Ebenso unter den Operatoren (Flugschulen). So war es nicht ganz einfach zu erfahren, was dem Motor wirklich gut tut.

Engine Instruments

Allgemein werden kleine Rundinstrumente eingesetzt, die im ganzen Flugzeug verstreut sind. Da die meisten Motoren-Instrumente einen grünen Bereich aufweisen, kennen die meisten Piloten die Grenzwerte kaum oder nehmen gewisse Instrumente kaum wahr.

Beginnen wir mit dem Fuel:

Im FOM steht, welche Fuel-Sorte (Oktan-Zahl) man brauchen darf (im Notfall immer Fuel mit dem nächst höheren Oktanwert tanken). Benzin-Tanks drainen und auf Wasser prüfen.

Fuel-Pressure Verlust beim Vergasermotor:

Plötzlicher Druckverlust trotz Einschalten der Aux.Pumpe. Kein Druck würde bedeuten, dass die Leitung gebrochen ist. Also Aux.Pumpe sofort wieder auf OFF, sonst besteht Gefahr für Feuer. Schwankt der Druck, könnte es bedeuten, dass der Tank bald leer ist oder ein Leck vorhanden ist. Fällt die RPM ist die Leitung verstopft, Pumpe – Vergaser. Schwankt der Öldruck ebenfalls, kann die motorseitige Fuel-Pumpe defekt sein. Schwankt die RPM und herrscht rauer Motorenlaut, so ist höchstwahrscheinlich Wasser im Spiel, das aus dem Tank fließt und den Fuel-Fluss behindert.

Fuel-Flow/Manifold-Pressure

Beim Einspritz-Motor wird der Fuelflow fürs Power-Setting verwendet, treten da Störungen auf, braucht man einen Fachmann (nicht Thema dieses Artikels).

Öl

Ist ein neuer Motor mit weniger als 50 Betriebsstunden montiert, muss immer unlegiertes Öl verwendet werden.

Öl-Stand bei kaltem Motor	ca. 1 Liter weniger, oder 1,5 cm unter der oberen Marke (Lycoming)
---------------------------	---

Nach dem Starten des Motors sofort den Öl-Druck kontrollieren. Geringer Öl-Druck kann mit dem Ölkühler, falschem Winterbetrieb oder dem Ölstand zusammen hängen.

Druckschwankungen	evtl. Öl-Verlust
bleibt Temperatur stabil	Instrument defekt
Oel-Temp. im grünen Bereich	kein Alarm

Hohe Temperaturen entstehen auch bei min. Ölstand, mangelhafte Motor-kühlung durch Fehlen von Luftleitbleche, Vogelnester im Motoren-Raum (Luft-einlass), verbleite Kerzen oder nach einer Kontrolle, falsche Zündeneinstellung. Dabei beobachten sie öfters, dass die CHT ebenfalls ansteigt. Eine dauernd zu tiefe Temperatur muss im Auge behalten werden, das Öl erfüllt seine Aufgabe nicht vollumfänglich. Eventl. Cowel-Flaps open.

RPM-Anzeige

Hat immer ein oberes Limit, das nicht überschritten werden darf. Es gibt auch Markierungen, die RPM-Bereiche anzeigen, die man meiden soll. Bei Ausfall kann ohne Probleme bis zum nächsten Flugplatz geflogen werden. Übrige Instrumente überwachen.

Carburator Heat

Durch die hohe Eintrittsgeschwindigkeit der Luft, können Vereisungen zwischen -5°C bis $+25^{\circ}\text{C}$ je nach Luftfeuchtigkeitsgrad entstehen. Bei fix Propeller schwankt Manifold-Pressure und RPM. Generell kein Take-off mit Vorwärmung ausführen! Es gab zwar laut Unfallberichten schon Situationen, wo es Vorteile gebracht hätte. Im Steigflug bei 80 % Leistung evtl. nötig. Allerdings den Mixer-Control entspr. Höhe einstellen nicht vergessen. Im Sinkflug soll generell Carb. Heat verwendet werden. Im Finale muss dieser auf OFF sein um beim Durchstarten die volle Leistung zur Verfügung zu haben.

Vor dem Take off

Frage: ab welcher Höhe muss oder soll man leanen? FOM sagt ihnen was zu tun ist. Sind keine Angaben vorhanden, gilt laut Motorenhersteller folgendes: Generell ab 5000 ft leanen. In speziellen Situationen können es auch 4500 ft sein. Wenn sie die Maschine gut kennen und beim Start jeweils die Drehzahl

beobachten, fällt ihnen auf, dass der Motor nicht die gewohnte Standdrehzahl erreicht und beim Anrollen nicht zügig auf Leistung kommt. So sind auch dieses Jahr Unfälle in der Startphase passiert, weil der Pilot nicht realisierte, dass statt 180 nur 150 PS zur Verfügung standen. Ganz einfach gesagt: High Density-Air, Temp. über 25°C, voll beladen.

Achtung: gleiche Flugzeuge können leichte Abweichungen in der Prop.-Steigung haben und deswegen kann die Stand-Drehzahl abweichen. Es lohnt sich, sich gewisse Standardwerte vom Motor resp. vom einzelnen Flugzeug zu merken. Ein Blick, ob die Ignition auf Pos. «Booth» steht und die Vorwärmung auf «Off» ist, könnte das Problem sein. Selten, aber es kommt vor, dass eine Auspuff-Schikane lose ist und die freiwerdenden Abgase beim Ausströmen behindert.

Generell soll der Mixer-Hebel beim Start auf Pos. «Rich» sein.
Viel Spaß beim «LEANEN»

Hanspeter Müller

FLY-AWAY 2000 der MFGT

Fly Away II/00

Datum **Mittwoch, 2. August bis Mittwoch, 9. August 2000**

Flugstunden **ca. 20–30 Std.**

Ziel, gemäss Meteosituation, bevorzugterweise Richtung Finnland oder Irland-Schottland, oder Island?

Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass dieser Ausflug mit entsprechend gut ausgerüsteten Flugzeugen durchgeführt werden sollte (ab Typ Archer).

Anmeldung mittels Talon (siehe hinten) **bis 10. Juli 2000.**

Fly Away III/00

Datum **Freitag, 1. September bis Sonntag, 3. September 2000**

Ziel **evtl. England, Kanal-Inseln**

Sowie das Wetter erlaubt, könnten wir doch den Sommer auf den Kanal-Inseln noch ein wenig verlängern. Die «Sonnenstube» Englands lockt mit ihrem leicht tropischen Klima.

Anmeldung mittels Talon (siehe hinten) bis **13. August 2000.**



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

AKRO – SICHERHEITSTRAINING

Nach dem grossen Erfolg vom letzten Jahr organisiert die MFGT-Flugschule in Zusammenarbeit mit der Fluggruppe pro Altenrhein wieder ein Sicherheitstraining mit dem erfahrenen Akro-Fluglehrer Roland Müller und dies zu Sonderkonditionen.

Eine Maschine aus einer ungewöhnlichen Fluglage sicher abfangen, die Grenzbereiche erfliegen macht jede(n) Pilot/in sicherer für die freizeittliche Flugpraxis.

Programm:

1. Eine obligatorische Theorie. Diese findet für alle Teilnehmer am Freitag den 18. August von 19.30–21.30 Uhr im Theorielokal in Lommis statt.
2. Das praktische Training auf einem Robin 2160 beginnt am Samstag den 19. August um 08.30 Uhr in Lommis.

Auf einem ca. 20 min. Flug werden folgende Sicherheitsmanöver geschult:
Abfangen aus Stall in allen Konfigurationen, verhindern des Abreissens in Steilkurven, möglichst schnelles und sicheres ausleiten von Vrillen.

Interessierte können ausserdem folgende Grundfiguren erfliegen: Looping, Rolle, Retournement, Immelmann und Reversement.

Melden Sie sich doch gleich definitiv an, mit untenstehendem Talon oder auf unserer Homepage.

Die Kosten betragen pauschal Fr. 250.– und sind vor dem Flug bar zu bezahlen.

Sie können selbstverständlich diesen Flug im Flugbuch eintragen.

Die Leitung der Flugschule wünscht Ihnen viel Erfolg.

Nähere Auskünfte erteilt: Neuschwander Rolf, Cheffluglehrer
Tel. 052/378 14 80 Fax 052/378 32 80



**Ich melde mich definitiv für das Akro-Sicherheitstraining vom
Freitag / Samstag den 18.–19. August 2000 an.**

Anmeldeschluss Freitag 4. August 2000

Name, Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ, Ort: _____

Tel P: _____

Tel G: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Zurück an: **Rolf Neuschwander, im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil,
Tel. 052/378 14 80, Fax 052/378 32 80**

Diverses

Beim letzten Kontakt hat sich ein kleiner Druckfehler eingeschlichen. Hier die revidierten MFGT-Tel. Nummern:

MFGT Tel. Nr. Zusammenstellung

052/366 33 33	Hauptnummer
052/366 33 34	C-Büro
052/366 33 35	Theorie/Simulatorraum
052/366 33 44	FAX-Flugvorbereitung
052/376 15 98	Münzautomat Clubhaus

Zutrittskontrolle (neuer Mitglieder-Ausweis)

Für all diejenigen, welche noch keinen neuen Ausweis bestellt haben, besteht die Möglichkeit, dies unter Einsendung eines Fotos nachzuholen.

Kosten **Fr. 50.00** inkl. MW/St.

(Anmeldetalon siehe letzte Seite)

Übrigens

Unsere Robbin HB-KDG hat ein Junges bekommen.



Zeitungsentee!!! Es handelt sich dabei um ein Windrad, selbst erbaut 1:10 von Beat Krähemann, Frauenfeld. Wirklich toll, findet ihr nicht? Gratulation!

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



Fly Away II/00, 2.–9. August 2000

Fly Away III/00, 1.–3. September 2000

Name, Vorname

Adresse

Tel. Privat

Tel. G/Fax/e-mail

Flugzeugwunsch

ARCHER

ARROW

ROBIN

PRIVAT Immatr. _____

2. Pilot erwünscht

Ich will nur als Passagier mitfliegen

Datum und Unterschrift

Anmeldungen an:

Walter Herrman, Sonnenbergstrasse 6, 8212 Neuhausen am Rheinflall,

Tel. 052 / 672 48 40, Fax 052 / 672 48 41, e-mail: w.herrmann@swissonline.ch