

## Mitteilungsblatt der Motorfluggruppe Thurgau

4 Ausgaben pro Jahr  
Nr. 122  
4. Ausgabe: Dezember 2000  
Auflage: 600 Exemplare

Redaktion und Layout:  
Yasmine Hauser, Postfach 64, 9506 Lommis  
Tel. 052/376 23 42, Fax 052/376 28 49  
e-mail: sanicalor@bluewin.ch

Mitarbeiter:  
Walter Herrmann (w.herrmann@swissonline.ch),  
Mani Holstein (maniholstein@smile.ch),  
Paul Schmocker (paul.schmocker@swissonline.ch)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG  
Redaktionsschluss: 5. Februar 2001

### Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite	3
Aus dem Vorstand:		
– Flugplatzbetrieb im Winter	Seite	6
– Maintenance-Info	Seite	6
– Finanzen und Voranzeige	Seite	7
Tschau Hugo, bis bald wieder ...!	Seite	8
Aus der Flugschule:		
– Merkblatt	Seite	13
– Treibstoffberechnung	Seite	14
YES to Aviation	Seite	19
Aktivitäten auf dem Flugplatz		
– Wasser-Flugplatz Lommis	Seite	20
– Referat B. Ehrat	Seite	22
Fly Away I	Seite	26
Diverses		
– Winterprogramm 2000/2001	Seite	33
– GESUCHT	Seite	35
Anmeldetalon Flugschule	Seite	37



**Wo immer Sie sind. Was immer Sie tun. Wann immer das ist. Wir sind für Sie da.**

Leben Sie Ihr Leben. Und lassen Sie uns an Ihre Sicherheit denken. An Ihre Zukunft. Dafür sind wir da. Vierundzwanzig Stunden am Tag.  
Telefon 0800 809 809. Heute. Morgen. Übermorgen.

*Winterthur-Versicherungen  
Generalagentur Frauenfeld  
Detlef Andes  
Bankplatz 1  
8501 Frauenfeld  
Telefon 052 728 68 68*

**winterthur**

# Das Wort des Präsidenten

## Liebe MFGT-Fliegerkameradinnen und -kameraden

### Tschau Hugo!

Wenn Sie diesen «Kontakt» in die Hände bekommen, ist es wohl bereits Realität: Hugo Roost, unser langjähriger, treuer Betriebsleiter und Chefmechaniker, absolviert auf dem Flugplatz Lommis seinen letzten Arbeitstag. Selbstverständlich haben wir «unseren Hugo» und seine Frau Anni bei dieser Gelegenheit im vertrauten Kreis würdig verabschiedet. Die offizielle Verabschiedung wird hingegen anlässlich der nächsten GV, am Freitag, 23. März 2001, in der Lommiser Mehrzweckhalle stattfinden. Der besondere, Hugo Roost gewidmete Artikel in dieser Ausgabe soll uns alle daran erinnern, wie viel wir ihm zu verdanken haben.

### Winter-Fliegen in Lommis – ja, aber ...

Mit dem Einzug der vorwiegend nass-kalten Novembertage haben auch die Flugbewegungen auf dem Flugplatz Lommis deutlich abgenommen. Dabei aber gleich vom «Einstellen des Flugbetriebes» zu sprechen, wäre übertrieben. Auch an schönen Spätherbst- und Wintertagen kann auf unserem Rasenplatz – unter Beachtung besonderer Bedingungen – sehr wohl geflogen werden. Allerdings lohnt es sich in der Zeit von Anfang November bis Ende März **in jedem Fall**, kurz vor einem beabsichtigten Flug den Betriebsleiter telefonisch zu kontaktieren. Es könnte nämlich sein, dass der Flugplatz kurzfristig – wegen zu weichem Terrain – geschlossen werden musste. Unser Platzchef Ueli Steine-  
mann gibt in diesem Kontakt einige hilfreiche Anweisungen. Eine Bitte hab ich noch: Sollten Sie neben dem Flugplatz-Tonband, das von «geschlossenem Flugplatz» spricht, weder den Betriebsleiter noch den Flugplatzchef telefonisch erreichen können, dann **glauben Sie dem Tonband!** Auch ich als Präsident werde Ihnen dann garantiert keine bessere Auskunft erteilen können ...

### Reduzierte Flugzeugflotte bis Ende März 2001

Aus Kostengründen haben wir in der Zeit vom 1. November 00 bis 31. März 01 einen Teil unserer Flugzeuge sistiert. Dennoch steht unseren Mitgliedern über die Wintermonate eine respektable Flotte von 5 Flugzeugen zur Verfügung. Es sind dies: ein Archer (PGM), die Cherokee (OYN), zwei Robin sowie die C150 (CWT).

### Anhaltend positive Trends

In diesem Jahr haben wir auf unseren Clubflugzeugen bis und mit Ende November gegen 2'400 Flugstunden etabliert. Daraus ergibt sich ein Plus von

**BP**

rund 160 Stunden (ca. 7%) gegenüber dem Vorjahr. Der Löwenanteil dieser positiven (vorläufigen) Bilanz geht dabei auf das Konto unserer Flugschule, welche in der zu ende gehenden Saison 2000 ihre «Flug-Aktivitäten» gegenüber dem Vorjahr um rund 25% zu steigern vermochte.

### **Neubau/Umbau Maintenance: Konzeptphase abgeschlossen!**

Im Laufe der vergangenen 4 Monate haben die Mitglieder von Vorstand und Baukommission viele Stunden in die Vorbereitung, Durchführung und Bewertung eines Projektwettbewerbs gesteckt. Ausgehend von einer soliden, gemeinsam erarbeiteten und getragenen konzeptionellen Grundlage konnten wir am Samstag, 25. November 2000 ein eindeutiges «Sieger-Projekt» eruieren, das wir Ihnen – in ein paar Detailpunkten überarbeitet – bereits an der GV im März zum Entscheid vorlegen werden. «Pro memoria» sei hier nochmals erwähnt, dass wir unseren nach JAR-145 lizenzierten Maintenance-Betrieb ultimativ im Jahre 2001 umbauen müssen, weil andernfalls dessen Schliessung durch das BAZL droht. Ich bin aber jetzt schon davon überzeugt, dass das von Vorstand und Baukommission – ebenso von einer unabhängigen Fachjury – einhellig favorisierte Projekt an der nächsten GV auch Ihre Zustimmung finden wird, so dass wir «das brennende Problem» schon innert Jahresfrist vom Tisch haben werden. Selbstverständlich werden wir Sie rechtzeitig und umfassend darüber orientieren.

### **Zum Jahresausklang ...**

... verbleibt mir ein grosses Dankeschön an Sie alle, die Sie auch in diesem Jahr wieder mitgeholfen haben, einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, unseren Flugplatz zu pflegen und zu verschönern und damit letztlich dazu beigetragen haben, die Motorfluggruppe Thurgau wieder ein Stück weiter zu bringen.

Ich wünsche Ihnen allen frohe, besinnliche und erholsame Festtage sowie einen glücklichen Rutsch ins 2001!

Euer Mani Holstein

## Aus dem Vorstand

### Flugplatzbetrieb im Winter

Nachfolgend ruft der Vorstand folgende Regeln, speziell zur Platzbenützung im Winter, in Erinnerung.

1. Wenn der Platz, resp. die Piste infolge Nässe, Schnee usw. gesperrt werden muss, ist diese Sperrung von allen Nutzern einzuhalten.
2. Die Weisung ist in allen der MFGT verfügbaren Medien wie Internet, Telefon-Beantworter etc. publik.
3. Ausnahmen für dringend notwendige Werksflüge (oder Flüge aus sonstigen wichtigen Gründen) der MFGT sowie der Firma Kürzi werden ausschliesslich durch folgende Personen erteilt:

Hugo Roost	Betriebsleiter bis 31.12.2000 (bis 24.12.2000)
Markus Moser	Betriebsleiter ab 1.1.2001 (ab 24.12.2000)
Ueli Steinemann	Platzchef

Der Vorstand bittet um Einsicht für diese Massnahmen, die schliesslich zum Wohle aller MFGT-Piloten und zur Betriebssicherheit des Platzes dienen. Eine Bewilligung entbindet den PIC allerdings niemals von der Eigenverantwortung auf einem AFIS-Platz wie Lommis.

Für den Vorstand  
U. Steineman, Platzchef

### Maintenance-Info

Die Flugsaison 2000 ist soweit beendet. Es wird wieder ruhiger auf und um den Flugplatz. Auch in der Maintenance ist die Hochsaison abgeschlossen und weist dadurch wieder **freie Kapazität** auf.

Wir starten deshalb einen **Aufruf an alle Besitzer** stationierter Flugzeuge auf dem Flugplatz Lommis, sollte bei ihrer Maschine der 50/100/500/1000-Stunden- oder Jahresservice fällig sein, diesen in unserer Maintenance bei Hugo Roost (noch bis Ende Jahr) und bei Markus Moser, ausführen zu lassen.

Für eine Terminvereinbarung kontaktieren Sie bitte René Hauser Telefon Geschäft 052/245 03 33 oder Privat 052/376 23 42.

Markus Moser hat sich bereits optimal in unserem Betrieb eingearbeitet und ist nun bereit, den «Laden» per 1. 1. 2001 alleine zu «schmeißen».

An dieser Stelle möchte ich mich bei Hugo Roost für die Zusammenarbeit und das Vertrauen bedanken ebenso wünsche ich ihm für die künftige (baldige) Pensionierung alles Gute, gute Gesundheit und keine Langeweile.

René Hauser, Chef Technik

### **Der Finanzchef dankt – und hofft**

Mitgliedern, welche im zu ende gehenden Jahr die Rechnungen immer pünktlich bezahlt haben, danke ich herzlich. Mir bleibt so zusätzliche Arbeit und der MFGT Kosten erspart.

Den Gönner/Innen danke ich im Namen des Vorstandes für die Unterstützung, die wir im Laufe des Jahres 2000 entgegen nehmen konnten.

Ich hoffe, dass alle die beim Lesen dieser Zeilen merken, dass gegenüber der MFGT noch überfällige Rechnungen offen sind, und diese noch vor Jahresende beglichen werden.

Ich wünsche allen Fliederfreunden besinnliche Feiertage und einen guten Start ins 2001.

Paul Schmocker

## **VORANZEIGE**

### **Generalversammlung 2001**

#### **55. ordentliche Generalversammlung der MFGT**

**Freitag, 23. März 2001, 20.00 Uhr, in der Mehrzweckhalle Lommis**

Die Traktrandenliste wird zusammen mit der Einladung zur GV in ersten «Kontakt» des Jahres 2001 veröffentlicht.

### **Flugplatzputzete 2001**

Die traditionelle Flugplatzputzete wurde durch den Vorstand auf, **Samstag, 31. März 2001** festgelegt.

Wir bitten Sie, diese beiden Daten bereits zu reservieren.

Der Vorstand

## Tschau Hugo, bis bald wieder ...!

Noch kurz vor Weihnachten absolviert Hugo Roost, unser langjähriger Betriebsleiter und Chefmechaniker, seinen letzten Arbeitstag auf dem Flugplatz Lommis. Obwohl «offiziell» noch bis Ende Februar 2001 bei der MFGT angestellt, sei ihm der aus der Kompensation von Ferien und Überzeit erwachsene, etwas frühere Übertritt in den Ruhestand von ganzem Herzen gegönnt. Seinen Nachfolger Markus Moser hat er bereits seit Oktober sorgsam in die komplexe Doppelfunktion eingearbeitet.



Hugo Roost geht. – Dieser noch vor wenigen Monaten undenkbare Moment ist gekommen und gibt uns Gelegenheit, für einen Augenblick Rückschau zu halten, seine großen Verdienste um unseren Flugplatz und unsere Flotte zu würdigen, und ihm – schlicht und einfach – ein tief empfundenes «Danke schön» zu sagen.

In Dübendorf und Buochs als Sohn eines technischen Angestellten des BAMF (damals noch DMP) aufgewachsen, absolvierte Hugo ab Mai 1953 eine 4jährige Mechanikerlehre bei den Mechanischen Werkstätten des BAMF auf dem Militärflugplatz Buochs. Eine eigentliche Flugzeugmechaniker-Lehre gab es damals noch nicht. Aber selbstverständlich machte der 20jährige Hugo Roost anschließend eine Flieger-Rekrutenschule in Payerne, wo er zum Venom-Triebwerkmechaniker ausgebildet wurde. In der Romandie hat es ihm offenbar so gut gefallen, dass er sich gleich anschließend für ein paar wenige Jahre als Mechaniker bei der TRANSAIR auf dem Flugplatz Colombier bei Neuenburg verpflichtete.

Als weiterer Arbeitgeber folgte im Frühjahr 1960 der Technische Betrieb der BALAIR auf dem Flughafen Basel-Mulhouse. In dieser Zeit kam Hugo Roost als Wartungsmechaniker für BALAIR-Flugzeuge, die für Internationale Organisationen eingesetzt waren, auch des öftern nach Afrika und konnte schließlich – nach vielen Weiterbildungskursen – die Kategorie II-Berechtigung als «richtiger» Flugzeugmechaniker (heutige M-Lizenz) erwerben.



Auf seinem «langen Umweg» nach Lommis machte Hugo vom 1.12.1963 bis 31.3.1968 noch einen Abstecher zur ALPAR auf dem Berner Belpmoos. Eine wichtige Station in Hugo Roosts Leben, denn in diese Zeit fiel auch die Begründung seiner glücklichen Ehe mit der uns allen als hilfreiche «Flugplatz-Fee» bestens bekannten Anni.

Angeregt durch ein Inserat, das «eine abwechslungsreiche Aufgabe in einem kleinen Team» versprach, trat er schließlich am 1. April 1968 in die Dienste der THURFLUG AG auf dem Flugplatz Lommis, wo er in der Folge insbesondere die Flugzeuge der Motorfluggruppe Thurgau sowie diejenigen der privaten Hangarmierter auf dem Flugplatz technisch betreute. Bereits 1969 konnte die junge Familie in Zezikon ein Bauernhaus erwerben, das in der Folge emsig um- und ausgebaut wurde. In diese Zeit fiel auch der Erwerb der Kategorie I-Berechtigung als «Flugzeugmechaniker und Prüfer» (heutige C-Lizenz).

Nach fast 10jähriger Tätigkeit im Lauchetal wurde sein vermeintlich sicherer Arbeitsplatz im Rahmen heftiger Turbulenzen um den Flugplatz Lommis noch kurz vor Weihnachten 1977 gekündigt. Aufgrund der sehr guten Erfahrungen, welche die MFGT mit der technischen Betreuung der gruppeneigenen Flugzeuge durch Hugo Roost gemacht hatte, entschloss sich der damalige Vorstand kurzerhand, Hugo Roost «in eigener Regie» – als Chefmechaniker und Betriebsleiter – ab 1.1.1978 bei der MFGT fest anzustellen. Ein für die damaligen Verhältnisse der Motorfluggruppe sehr mutiger Entscheid, denn die Zukunft des Flugplatzes war alles andere als gesichert, zudem verfügte die Motorfluggruppe noch nicht über eine eigene Werft und den Finanzchef plagten ohnehin größere Schuldenberge.

Um daher die erste Zeit – vor dem eigentlichen Saisonbeginn 1978 – finanziell zu überbrücken, arbeitete Hugo Roost vorerst zeitweise bei der Air Electric in Zürich-Kloten, darüber hinaus gründeten ein paar Vorstandsmitglieder den «Fairchild-Club». Die Idee war, mit gleichmäßigem finanziellem Engagement einiger weniger, das nur noch in Trümmern und Einzelteilen vorhandene ehemalige Gruppenflugzeug «HB-ERO» bei der Firma Model in Weinfelden unter der technischen Aufsicht und Leitung durch Hugo Roost (Metall-, Holz- **und** Tucharbeiten) wieder herzurichten. Eine glänzende Idee, die unserem Flugplatz schließlich nicht nur die weitere Mitarbeit von Hugo Roost sichern konnte, sondern darüber hinaus einen hervorragend restaurierten «Fairchild»-Oldtimer zum Ergebnis hatte.

Gerne erinnert sich Hugo noch heute an den tollen Moment im Frühjahr 1978, als die «Fairchild-Kollegen» mit dem voluminösen Flugzeugrumpf, den sie im Morgengrauen per Straßentransport von Weinfelden überführten, bei der Familie Roost einen Zmorge-Zwischenhalt einschalteten.



Wen wundert's, wenn Hugo Roost heute «seine Fairchild» im Rückblick als etwas wie einen «persönlichen Glücksbringer» sieht, und insbesondere einen tollen Englandflug mit der HB-ERO (Pilot: Karl Sängler) als einen der schönsten Momente im Verlaufe der letzten 20 Jahre bezeichnet?

Seit dem Saisonbeginn 1978 – in der Zwischenzeit war auch die im Hangar 1 behelfsmäßig eingerichtete Werft bezugsbereit – war Hugo Roost als unser einziger Festangestellter ununterbrochen zum Wohle der Motorfluggruppe Thurgau tätig, sowohl als Flugplatz-Betriebsleiter und als Leiter des MFGT-Unterhaltsbetriebes.

Dass Hugo Roost im Laufe von über 30 Jahren auf dem Flugplatz Lommis nicht nur «Highlights» in Erinnerung hat, versteht sich von selbst. Besondere, nachhaltig schmerzende Erlebnisse verbindet er mit dem plötzlichen Tod von Fliegerkameraden. Speziell belastend auch dann, wenn ein in «seiner Werkstatt» gewartetes Flugzeug mit im Spiel war. Wie wir alle wissen, war in keinem einzigen dieser Fälle auch nur der Hauch einer technischen Unregelmäßigkeit mit von der Partie. Im Gegenteil. Jeder MFGT-Pilot wusste und weiß auch heute noch: Mit einem von Hugo Roost gewarteten Flugzeug komme ich jederzeit sicher ans Ziel – wenn... ich selber keine Fehler mache!

Obwohl ihm die Motorfluggruppe für beide Funktionen jeweils nur behelfsmäßige, quasi provisorische Räumlichkeiten zur Verfügung stellen konnte (wer erinnert sich noch an den schönen Büro-Container?), brillierte Hugo Roost bis zum heutigen Tag durch höchste Professionalität, jederzeit tadellose Leistungen, durch die sprichwörtliche Zuverlässigkeit einer Schweizer Uhr, durch großes Engagement und durch eine feine Kameradschaft.

Quasi «mit Haut und Haaren» (inklusive Ehefrau Anni) hat sich Hugo in den Dienst der Motorfluggruppe gestellt. Des öfters brauchten wir seinen Rat und seine Tat auch zu Unzeiten; egal, ob die dringende Bereitstellung eines Gruppenflugzeuges noch Nacharbeit bis Mitternacht erfordert, egal ob ein «MFGT-Hobbypilot» an einem schönen Sonntagnachmittag um 3 Uhr die Flugzeugbatterie «leergeorgelt» hat: Mit Hugo war immer zu rechnen. Über 20 Jahre

lang verzichtete er auch freiwillig auf den Bezug von Sommerferien, weil der Flugplatz Lommis im Sommer schließlich Hochsaison hat!

Man darf sich wirklich fragen, wie Hugo darüber hinaus noch Zeit fand, seinen vielen Hobbies zu frönen, nämlich Fischen, Motorbootfahren, Hochtouren-Skifahren und Bergwandern. Nur wenige wissen, dass Hugo Roost als Aktivmitglied der SAC-Sektion Thurgau rund 19 Jahre lang – vorzugsweise über Wochenenden – als Hüttenchef der Etlzhütte amtierte (2050 m, Nähe Chrüzli-pass, am Weg vom Urner Maderanertal ins Bündnerland). Dass er daneben als sorgsamer Vater auch noch seine Ehefrau bei der Erziehung von 2 Töchtern und einem Sohn aktiv assistieren konnte und sich schon seit längerer Zeit in seiner Großvater-Rolle gefällt, grenzt schon fast an ein Wunder!

Lieber Hugo, im Namen des Vorstandes und aller Mitglieder danken wir Dir für Deine Treue, Deinen tollen Einsatz und Deine außerordentlichen Leistungen zum Wohle der Motorfluggruppe Thurgau, für den Flugplatz Lommis und seine Flugzeugflotte, die sich dank Deiner professionellen Sorge jederzeit in einem technisch einwandfreien Zustand zeigte. Mit Freude und Dankbarkeit quittieren wir auch Deine generelle Zusage, unserem MFGT-Unterhaltsbetrieb – bei Spitzenbelastungen – weiterhin «auf Abruf» zur Verfügung zu stehen.

Wir wünschen Dir für den «dritten Lebensabschnitt» weiterhin viel Erfolg, alles denkbar Gute und beste Gesundheit. Tschau Hugo, bis bald wieder ...!

Mani Holstein



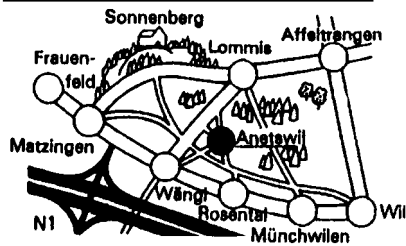
Wo Sie auch  
sind.  
Die UBS VISA  
Karte lässt Sie  
nicht hängen.

Auf die meistakzeptierte Kreditkarte der Welt ist Verlass. Bei über 15 Millionen guten Adressen sind Sie als Gast und Kunde willkommen. Und beim UBS KeyClub ernten Sie wertvolle Bonuspunkte, die

Sie gegen attraktive Prämien tauschen können. Was Ihnen die UBS VISA Classic Karte an weiteren Vorteilen bietet, verraten wir Ihnen gerne. Rufen Sie doch an. Telefon 0800 881 881.



So finden Sie Anetswil



Speise-Restaurant  
FROHSINN  
Anetswil  
9545 Wängi  
Dorli Büchi

Telefon 052 378 11 66

Garten-Wirtschaft  
Kinder-Spielplatz  
Dienstag geschlossen

Eine reichhaltige  
Speisekarte, viele  
gluschtige Desserts  
und auserlesene  
Weine erwarten Sie!

# Aus der Flugschule

## Merkblatt für die Verlängerung (Revalidation) und Erneuerung (Reneval) von Klassenberechtigungen (Class Ratings)

Über 95% unserer Mitglieder haben den Eintrag **SEP** (Single Engine Piston) auf deutsch «Einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren». Zur Verlängerung oder Erneuerung müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

### 1. Verlängerung (Revalidation) 12 Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit

Die Lizenz, die Klassenberechtigung und das Medical müssen noch gültig sein. Der Kandidat muss innerhalb der letzten 12 Monate, vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, mindestens 12 Stunden in der Klasse nachweisen; darin müssen 6 Stunden als verantwortlicher Pilot und 12 Starts und 12 Landungen enthalten sein.

Inbegriffen:

1 Übungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Einweisungsberechtigten oder Fluglehrer.

### 2. Sind die 12 Stunden nicht nachweisbar

Die Lizenz, die Klassenberechtigung und das Medical müssen noch gültig sein. Innerhalb von **3 Monaten**, vor Ablauf der Gültigkeit, muss ein Proficiency Check durchgeführt werden. Berechtigt dazu sind Experten und Fluglehrer.

### 3. Erneuerung (Reneval) eines abgelaufenen Klassenberechtigung

Zwingend ist ein Skill Test (Flugprüfung) mit Experte (vom BAZL werden die entsprechenden Gebühren erhoben)

### 4. Gültigkeit der Klassenberechtigung:

Sind die Voraussetzungen unter 1 oder 2 erfüllt, gilt:

Neue Gültigkeit = altes Datum + 2 Jahre

### 5. JAR-Lizenz

Die wenigsten Privatpiloten werden eine JAR-Lizenz benötigen. Diese bringt einzig den Vorteil, dass in irgendeinem anderen JAR-Staat ein nicht HB immatrikulierte Flugzeug geflogen werden darf.

Rolf Neuenschwander  
Cheffluglehrer

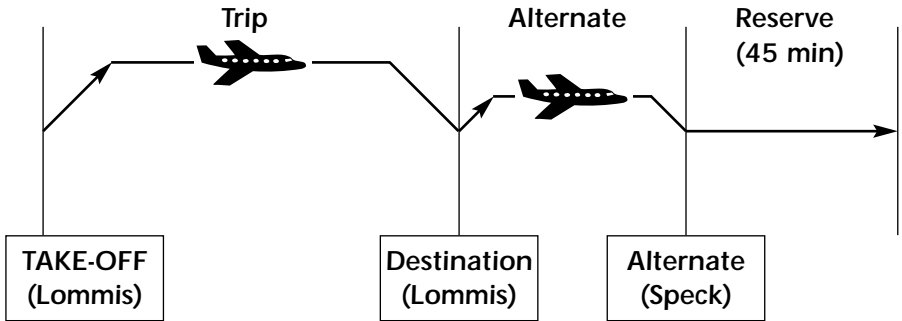
# Aus der Flugschule

## Treibstoffberechnung für einen Flug

Verschiedene Vorkommnisse in den letzten 2 Jahren bezüglich Fuel-Management veranlassen mich dazu, einige Erklärungen abzugeben.

Es ist von vitaler Bedeutung, dass der Pilot genau weiß, wie viel Treibstoff sich vor dem Flug in den Tanks befindet und wie lange damit geflogen werden kann.

Die Treibstoffberechnung für unsere Clubflugzeuge erfolgt nach folgenden Kriterien (**Beispiel**):



Auch bei noch so kurzen Flügen sind Sie verpflichtet, eine Brennstoffberechnung zu machen.

**Beispiel:** Für einen 30 Min. Flug mit einem Robin, müssen Sie folgende Brennstoffmenge tanken:

FUEL CALCULATION	FUEL FLOW	TIME	FUEL
TRIP	28 ltr/Std	00 : 30	14
ALTERNATE (Speck)	25 ltr/Std	00 : 13	6
RESERVE	25 ltr/Std	00 : 45	19
NOT USABLE FUEL			10
MINIMUM BLOCK		01 : 28	49
ADDITIONAL			
ACTUAL BLOCK			

→ = 35 Liter

**Minimum Block ist die Treibstoffmenge, die beim Start zwingend vorhanden sein muss.**

Minimum Brennstoff an Board nach der Landung in Lommis ist im Normalfall = 35 ltr (Robin)

**Während des Fluges muss der Pilot regelmäßig überprüfen, ob...**

- der Treibstoffvorrat mit dem Verbrauch und der geflogenen Flugzeit übereinstimmt, wobei zu beachten ist, dass die Anzeigen in den meisten Flugzeugen ungenau sind.
- der Tankwählschalter richtig bedient und die Tanks gleichmäßig (nach Flughandbuch) benützt werden.
- die Teil-Flugzeiten mit der Planung übereinstimmen und der Treibstoffvorrat für den noch verbleibenden Flug inklusive Alternate und Reserve genügen.
- Bei Unregelmäßigkeiten oder Unsicherheiten sollte der Flug abgebrochen werden.

Nun wünsche ich Ihnen eine schöne Flugsaison 2001 und immer genügend Fuel on Board!

Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer

**OPEL** 

## ***Murg-Garage AG Wängi***

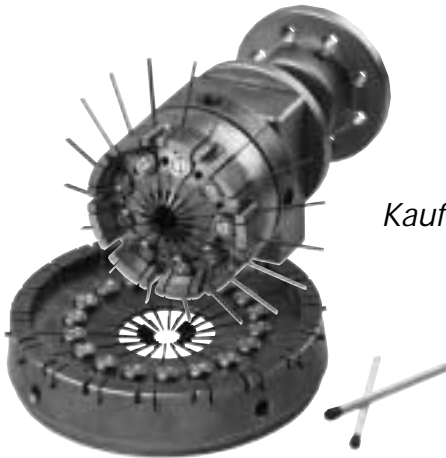


Frauenfelderstrasse 29, 9545 Wängi, Tel. 052/378 14 25, Fax 052/378 19 83  
e-mail: [murg-garage@bluewin.ch](mailto:murg-garage@bluewin.ch)

# **Jossi**

*Denken in Prozessen – präzis fertigen mit System.*

## Profis in verschiedenen Berufen sind begeistert am Werk



*Polymechaniker  
Konstrukteur  
Automatiker  
Kaufmännische Angestellte  
Büroangestellte*

*Wir bilden Lehrlinge und Anlehrlinge aus.*



*Jossi AG, Präzisionsmechanik  
Alte Landstrasse 54, CH-8546 Islikon  
Tel. 052 369 00 00, Fax 052 369 00 10  
info@jossi.ch [www.jossi.ch](http://www.jossi.ch)*





# Hängt im Herbst der Deckel tief, gehts auch mit den Krähen schief!



Kollision mit einer Krähe nach der Landung, anlässlich eines Schulfluges!



# FIAT

## *Nutzfahrzeuge*



Zertifikat Nr. 9264

Ihr Nutzfahrzeug-Spezialist

## **ALFAG WEINFELDEN AG**

Nutzfahrzeug-Center · Offizielle MAN-Regionalvertretung

8570 Weinfelden, Amriswilerstrasse 108

Tel. 071/622 62 62 Fax 071/622 24 41

## Freiwillige MFGT- «Götti-Piloten» gesucht:

### Young Eagles of Switzerland Y E S to Aviation

Mit obigem Slogan startet der Aero-Club der Schweiz eine besondere Aktion zur Jugendförderung in der Fliegerei. An den verschiedensten Anlässen zum Jubiläumsjahr «100 Jahre AeCS» werden Prospekte an Jugendliche verteilt mit der Aufforderung, die Faszination des Fliegens selber zu entdecken. Interessierte Jugendliche füllen dabei einen entsprechenden Coupon aus und senden ihn an den AeCS.

Die Adressen der an der Fliegerei interessierten Jugendlichen werden so vom AeCS gesammelt und schliesslich an den Regionalverband, respektive an die Motorfluggruppe, welche in der Nähe des Wohnorts der interessierten Jugendlichen liegt, weiter geleitet.

Nun werden aber auf der anderen Seite, auch auf der Seite der Motorfluggruppe Thurgau, **freiwillige Piloten** gesucht, welche den angemeldeten Jugendlichen «vor Ort» Fragen beantworten, Flugplatz, Anlagen und Flugzeuge zeigen und diese schliesslich zu einem rund halbstündigen Flug einladen können.

Der Aufwand pro «Götti-Pilot» dürfte sich auf ca. 3 bis (maximal) 4 Stunden «Flugplatz-Präsenz» (inklusive Flug, auf eigene Kosten...) beschränken.

Für alle MFGT-Piloten, welche sich auf diese tolle Art in den Dienst der AeCS-Jugendförderung stellen wollen, übernimmt der MFGT-Präsident die Koordination, resp. die Zuteilung interessierter Jugendlicher. Vorab sind Sie aber gebeten, Ihr Interesse unter Angabe des Stichwortes **YES** schriftlich (auch per E-Mail) beim Präsidenten zu melden:



Mani Holstein  
Rätenbergstrasse 25  
9533 Kirchberg  
E-Mail: maniholstein@smile.ch

## «Wasser-Flugplatz Lommis» in der Tagesschau ...

Foto-Impressionen: Ruth und Gody Eberhard

Ein rund 5stündiger Dauerregen in den Morgenstunden des 21. September 2000 hat unserem Flugplatz eine ungeahnte Medienpräsenz verschafft. Um ca. 11.30 Uhr erreichte das sonst so träge Lauche-Flüsschen seinen Höchststand mit ca. 70 cm unter der Dammkrone. Und trotzdem, obwohl die Lauche schön in ihrem Bett verblieben war, war das Vorfeld unseres Flugplatzes wieder mit 10 bis 20 cm überschwemmt. Woher kommt das? Ganz einfach: Alle unsere im Laufe der letzten 15 Jahre erstellten Drainage-Leitungen führen ihr Wasser in die Lauche, und zwar etwa auf der halben Höhe des Lauchegrabens. Unsere Drainage-Leitungen konnten somit über ein paar Stunden kein Wasser mehr abführen, es kam zu einem Rückstau.

Diverse Fernseheteams machten sich in der Folge auf die Socken, um dramatische Bilder aus dem «überschwemmten Thurgau» einzufangen. So gelangten schließlich ein paar Filmsequenzen über den «Wasser-Flugplatz Lommis» gar in die Tagesschau des Schweizer Fernsehens. Diese Ausstrahlung führte auch dazu, dass einige unserer Mitglieder noch eine Woche später gar nicht erst zum MFGT-Reservationstelefon griffen, weil sie glaubten, der Flugplatz sei ohnehin noch geschlossen.

Weit gefehlt: Nachdem sich bereits am gleichen Nachmittag die Sonne wieder gezeigt, die Lauche wieder ihren Normalstand erreicht und die Drainage-Rohre ihre volle Abfluss-Leistungen erbracht hatten, war der Flugplatz schon am nächsten Tag wieder betriebsstüchtig wie eh und je.

Und die Moral von der Geschichte: Glaub jeder TV-Reportage nicht! Erkundige Dich lieber telefonisch beim Betriebsleiter ...

Mani Holstein





## ZLIN Aerosports GmbH

Morgentalstrasse 44 CH-8355 Aadorf  
Ihre Schweizer Generalvertretung!



### ZLIN Z-143L

Der leise, sportliche Allrounder der neuen Generation

- 4-plätziges Reiseflugzeug, 127 kts IAS, Lärmklasse D
- robust, wartungsfreundlich, ideale Rundschau
- Lycoming 235 PS, Steigrate 1500 ft/min, sparsam
- limitierter Kunstflug, Schulung, Segelflugzeugschlepp

**ZLIN Z-242L:** Der zweiseitige Kunstflugtrainer

- Lycoming 200 PS, +6/-3.5 g
- präzise ansprechende Ruder, einfach zu operieren

Rufen Sie uns unverbindlich an!

Tel. 052/366 20 74

Fax 052/365 17 30

## Warum die Piper Kopf stehen muss ...

Bilder: Archiv Bernhard Ehrat, Sascha Hardegger

**Im nächsten Jahr wird die Motorfluggruppe Thurgau 55 Jahre alt; diese Geschichte ist gut dokumentiert. Was sich allerdings unmittelbar vor und nach der Vereinsgründung in fliegerischer Hinsicht rund um Frauenfeld getan hat, davon wissen nur noch wenige. Bernhard Ehrat ist einer derjenigen, die dabei waren; ein Augenzeugenbericht aus schwierigen, aber umso interessanteren und anspruchsvolleren Zeiten.**

Bernhard Ehrat, Ehrenmitglied der MFGT, nahm die Einladung (und zugleich Herausforderung) an, am Themenhöck vom 8. November ein Referat zu diesen Anfangszeiten zu halten; dabei gelang es ihm vor den rund 20 Anwesenden, die schwierige Gratwanderung zwischen romantischer Verklärung und trockenem Chronistentum humorvoll zu meistern. Ehrat, 1922 geboren, richtete seine Worte nicht zuletzt auch an die leider weniger zahlreich vertretenen Piloten der jüngeren und jüngsten Generation, im Wissen, dass die Kenntnis der Vergangenheit auch in der Gegenwart nicht schaden kann.

### **Jugendlicher Optimismus bei «Flugsport Muhl und Schmitt»**

Sein packender Bericht beginnt mit Hans «Hasi» Muhl und Bruno Schmitt – nebenamtlich Segelflieger und Militärpiloten, vor allem aber Studenten ohne viel Geld – und dem Kauf der damaligen HB-URI, wohlverstanden vorerst «auf Pump». Die beiden sind dabei so umsichtig, dass sie «nicht nur das Flugzeug, sondern gleich auch die Papiertüten für dessen Betrieb» besorgen, so Ehrat. Diese Coudron «Frégatte» eignet sich jedoch nicht als Schulflugzeug; hierfür kommen viel eher die nach dem Krieg massenhaft von den Amerikanern ausgemusterten Piper L4 in Frage.

Dies bringt Ehrat ins Spiel, der bis anhin mit der Fliegerei nichts zu tun hatte (ja noch gar nie geflogen ist), aber von seinen Studienkollegen zur Mitarbeit in der Firma «Flugsport Muhl und Schmitt» motiviert wird. Eine Frage drängt sich auf: «Wie überzeuge ich meine Eltern?» Nachdem auch dieser Schritt geklärt und die Lebensversicherung mit 6000 Franken, dem benötigten Startkapital, belehnt werden kann, steht dem Weg zur Fliegerei vorerst nichts mehr im Weg. In Dübendorf wird die benötigte Piper L4, die spätere HB-OEX, gekauft und zur Überholung nach Stein am Rhein geflogen. Am 17. Juli gibt schließlich das Luftamt grünes Licht, und Ehrat kann mit seiner Ausbildung unter dem Fluglehrer-Aspiranten Schmitt beginnen. Bereits am ersten Tag wird auf dem Rückflug von Altenrhein nach Frauenfeld eine Gewitterfront durchquert, in der



Bernhard Ehrat (links) vermochte dem Publikum einen interessanten Einblick in die Gründungszeit der MFGT zu vermitteln; hier im Gespräch mit «Moderator» Walter Herrmann.



sich die Piper «wie ein Blatt im Wind» verhält; diese erste heikle Situation, in die «wir uns nach unserem heutigen Wissensstand wohl nie wieder freiwillig begeben würden», so Ehrat, wird gemeistert. Nachdem Schmitt als Fluglehrer zugelassen ist, kann anstelle von Dübendorf auch in Frauenfeld geschult werden. In diese Zeit fällt die Gründung der MFGT, die gemäss Ehrat von Hasi Muhl «souverän durchgesetzt» wird. Obwohl die finanzielle Basis schmal ist, werden die Flugbegeisterten von ihrem «jugendlichen» Optimismus getragen. Während der Verlust der «Frégatte» im Untersee das Aus für die noch junge Firma bedeutet, besteht der Verein bis heute. Bereits nach kurzer Zeit wird der Platz im Hangar in Frauenfeld knapp, da bereits weitere Privatflugzeuge dazugekommen sind. Auch für diese Not wird eine Lösung gefunden. Einige Piper werden ganz einfach sozusagen «auf die Nase gestellt», sprich nach vorne gekippt, bis sie mit dem Propeller am Boden anstehen. Unter dem in die Höhe ragenden Heckteil wird auf diese Weise Platz geschaffen ...

### **Anekdoten und die «andere Seite»**

Es versteht sich, dass Bernhard Ehrat manche Anekdote auf Lager hat, die zum Schmunzeln Anlass gibt. So beispielsweise die abenteuerliche Verkehrssituation; zwangsläufig werden damals riesige Distanzen – nicht nur von den Flugenthusiasten – per Velo zurückgelegt. Hin und wieder steht aber auch ein «Adler», ein Occasions-Automobil, welches «schon ab und zu einmal ein Vorderrad verlor», zur Verfügung. Ebenfalls mit einem Rad hat eine andere Geschichte zu tun, welche sich in Wängi ereignet. Die Piper muss nach einem Zwischenfall zu einer Reparatur in die Werkstatt; also werden kurzerhand die



Die Coudron «Frégatte» HB-URI bildete den eigentlichen Ausgangspunkt; sie wurde auch in der MFGT eingesetzt, ging dann aber im Untersee verloren.





Die Piper L4 «HB-OEX» wurde in Dübendorf erstanden; noch heute sind diese robusten ehemaligen Schulflugzeuge der amerikanischen Luftstreitkräfte weitverbreitet, so auch in Lommis, wo die «HB-OXI» bei der MFGT immatrikuliert ist.

Flügel abmontiert und das Flugzeug mit dem Heck an ein Auto angehängt. Dieses Unterfangen geht solange gut, bis ein Rad des Hauptfahrwerks platzt.

Bernhard Ehrat kann sich wohl zurecht als einzigen Piloten bezeichnen, der jemals «in Wängi am Dorfbrunnen das Rad eines Flugzeugs flickte»!

Bei derartig abenteuerlich und humoristisch anmutenden Geschichten wird die «andere Seite» nur allzu gern vergessen; nicht so von Bernhard Ehrat. Er verstand es an diesem Abend, auch diskret darauf hinzuweisen, dass es nicht immer einfach war, so kurz nach dem Aktivdienst die Versäumnisse des Studiums aufzuholen, für die Flugtage von Dorf zu Dorf zu ziehen, die halbe Ostschweiz per Velo zu durchqueren, günstigen Flugsprit zu besorgen und sowohl gegen finanzielle Nöte als auch administrative Hürden zu kämpfen. Der schon angesprochene jugendliche Optimismus scheint Berge versetzen zu können.

Und was ist aus den «jungen Wilden» geworden? Während Hasi Muhl nach Australien auswanderte, wandte sich Bruno Schmitt der Verkehrsfliegerei zu. Bernhard Ehrat selber ist auch heute noch, als rüstiger 78-Jähriger, der Fliegerei verbunden. Auch wenn sich die Fliegerei heute in einem grundsätzlich anderen Kleid präsentiert, so kann den Ausführungen von Bernhard Ehrat doch eines mit Bestimmtheit entnommen werden: Engagement und ab und zu ein wenig Mut können Früchte tragen.

Sascha Hardegger

## Fly a way I

### 23.–25. Juni 2000 ... Richtung Süden

Diesmal führte uns das Fly a way einmal Richtung Süden und nicht nach Norden. Gerona in Spanien hiess die Destination. Der Ausflug wurde von Manuel Sanchez und Jack Graf organisiert. Das Interesse war so gross, dass sich 9 Flugzeuge mit total 27 Teilnehmern anmeldeten.

Doch am Freitag morgen gab es erst einmal lange Gesichter. Es regnete in Strömen und die Sicht war schlecht. Trotzdem wurden die Flugzeuge bereitgestellt und die Flugplanung in Angriff genommen. Unsere Crew bestehend aus Manuel Sanchez, Jack und Juanita Graf. Wir wählten Ecuwillens als Zoll- und Auftankflugplatz. Um 11.00 Uhr hellte der Himmel doch sehr schnell auf. Unserem Start stand also nichts mehr im Wege. Nach einer Stunde Flug erreichten wir Ecuwillens. Die Zollabfertigung sowie das Auftanken verlief speditiv. Andere Zollflugplätze wie Grenchen, Genf, Les Eplatures wurden von den anderen Teilnehmern bei der Flugplanung ausgewählt. Unser nächstens Ziel war Gerona. Das Wetter hat sich inzwischen zu einem idealen Flugwetter entwickelt und wir genossen einen angenehmen und ruhigen Flug das Rhonetal entlang Richtung Süden. Nach ca. 2 Stunden Flug sichteten wir bereits das Meer zwischen Montpellier und Perpignan und flogen der Küste entlang nach Gerona, wo wir nach 3 Stunden sicher landeten. Wir waren als erste am Flugplatz und bestätigten im nahegelegenen Hotel VJLOBI die bereits vorbestellten Zimmer. Dieses Hotel ist übrigens für Night-Stops in Gerona sehr geeignet, da dieses zu Fuss hinter dem Flugplatz erreichbar ist. Nach und nach erreichten auch die anderen Crews Gerona und wurden von uns in Empfang genommen und ins Hotel gewiesen.



Beim Apéro warten aufs Nachtessen ...



Sangria, das spanische Getränk wird genossen.



En Guete bei der Lammkeule ...

Nach einem gemütlichen Apero an der Bar des Hotels gab es endlich, wie das im Süden so ist, erst um 22.00 Uhr das Nachtessen. Es gab zwei Menüs zur Auswahl, Fisch und Lammkeule. Der Fisch war nicht so ein Hit aber die Lammkeule wurde mit Appetit vertilgt. Einige fühlten sich fast wie «Kanibalen».

Auch eine Musik spielte zum Tanz auf, was unsere vollen Bäuche wieder etwas schlanker machten. Doch leider gab es in unserer Gruppe nur wenig Frauen, so dass ein und dieselbe Dame fast den ganzen Abend auf der Tanzfläche verbrachte.



Fitnessstanz bei Twist, Cha Cha ... bis zum Schwitzen.

Am nächsten Morgen stand ein Car bereit, der uns nach Montserrat, Barcelona und wieder zurück nach Gerona führen wird. Manuel betätigte sich als Dolmetscher zwischen Chauffeur und der Reisegruppe. Der Ausflug führte uns zuerst nach Montserrat. Mit einer Seilbahn erreichte wir die Bergfestung mit dem Kloster von Montserrat. Montserrat ist seit Jahrhundert die mit Abstand wichtigste Pilgerstätte Kataloniens, wenn auch die Mehrheit der Besucher heutzutage nicht unbedingt aus religiösen Gründen diese Bergfestung aufsucht. Hauptgrund für die mystische Anziehungskraft des Klosters, gegründet im 11. Jahrhundert und in Folge mehrfach erweitert, ist die schwarze Madonna, Schutzpatronin von Katalonien. Vor dem Schrank, in dem die Holzstatue aufbewahrt ist, bilden sich auch heute noch Schlangen. Das Innere des Klosters ist ebenso spektakulär wie die unvergleichliche Lage, hoch auf einem Bergmassiv, das die Landschaft dominiert. Die Gegend um Montserrat ist ein Naturpark mit vielen Wanderwegen und Möglichkeiten zum Bergsteigen. Inzwischen hat auch unser Car-Chauffeur mit dem Bus das Kloster erreicht und wir fahren weiter nach Barcelona.

Die Hauptstadt Kataloniens bewahrt eindrucksvolle Zeugnisse aller Phasen ihrer Entwicklung, von den Römern bis zur ultramodernen katalanischen Architektur. Das historische Zentrum, mit seinen unzähligen unregelmässigen Strassen und Gassen, ist noch grösstenteils in seiner ursprünglichen Ausdehnung erhalten.



Hafenanlage Barcelona.

Die Altstadt, mit ihren gotischen Prachtbauten und den unübersichtlichen engen Gassen, steht logischerweise auch im Zentrum des Interesses der Touristen. Die Altstadt ist aber keinesfalls eine Art Open-Air-Museum, sondern hier schlägt nach wie vor das Herz Barcelonas. Der neuere Teil der Stadt, das Eixample, bildet mit seinen breiten, rechtwinkligen Strassenzügen und herrschaftlichen Bürgerhäusern einen starken Kontrast zur Altstadt. Weltbekannt ist das Eixample wegen des eigenartigen katalanischen Architekturstils, dem Modernisme. Das grösste Aushängeschild ist Antoni Gaudi, dessen unvollendeter Tempel, La Sagrada Familia, allgemein als Wahrzeichen der Stadt herhalten muss. Den ungestörten Blick auf das Meisterwerk behindern derzeit die Baukräne, denn in Barcelona ist man nach wie vor von der Idee besessen, den halbfertigen Tempel, dessen Bau 1882 begonnen wurde, zu vollenden. Dumm ist nur, dass Gaudi bei seinem Tod 1926 (der Architekt wurde von einer Strassenbahn überfahren) keine genauen Baupläne hinterliess. Lange Zeit hatten die Einwohner Barcelonas fast gar nichts von der beneidenswerten Lage der Stadt am Mittelmeer. Bis Ende der 80er Jahre war die Innenstadt vom Wasser durch einen beinahe unüberwindbaren Gürtel von Industrieanlagen, Containerhäfen und Eisenbahnlinien getrennt. Das hat sich alles geändert, dank der gewaltigen städtebaulichen Reformen, die im Zusammenhang mit der Olympiade 1992 getätigt wurden. Barcelona hat heute seine Strände wieder-

gewonnen. Im alten Industriehafen (Port Vell) dümpeln jetzt Jachten, die teurer sind als Einfamilienhäuser oder Kleinflugzeuge. Einige der alten Abfertigungsgebäude wurden restauriert und in Freizeiteinrichtungen umfunktioniert. Die Planer setzten auf Entertainment total und so steht nun im Mittelpunkt des Hafens das Maremagnum. Ein riesiges Vergnügungszentrum mit Restaurants, Geschäften, Bars, Diskotheken und einem Multiplex-Kino, über dessen Aesthetik man durchaus streiten kann. Die Berge im Nordwesten und das Mittelmeer im Südosten haben zwar die urbane Entwicklung Barcelonas stark eingeschränkt. Den heutigen Bewohnern der Stadt bieten sie dafür aber unvergleichliche Naherholungsgebiete unweit des Zentrums. Den Parc de Montjuic, auf dem gleichnamigen Hügel gelegen, dürfte so ziemlich jeder kennen. Hier fanden die olympischen Spiele 1992 statt. Direkt nebenan kann man die übrigen Anlagen der Olympiade besichtigen. Nicht weniger bekannt ist der Parc Güell, gestaltet vom unverzichtbaren Antoni Gaudi. Der Architekt der Sagrada Familia hat den natürlichen Anstieg des Parks, am Fusse des Gebirgszugs im Nordwesten Barcelonas, mit unregelmässigen Terrassen aus Natursteinen versehen und allerlei Fabeltiere aus bunten Mosaiksteinen in die Landschaft gezaubert. Auch von hier aus geniesst man einen beeindruckenden Blick auf die Stadt und den Hafen. In einem der Gartenhäuschen, in dem Gaudi selbst für ein paar Jahre lebte, ist nun ein ihm gewidmetes Museum untergebracht.

Inzwischen ist es bereits abend geworden und die Rückfahrt nach Gerona wurde unter die Räder genommen. Nach gut einer Stunde Fahrt erreichten wir das Hotel. Nach kurzem Aufenthalt führte uns der Buschauffeur noch nach Gerona. Auch diese Stadt hat eine interessante Altstadt. Leider hatten wir für eine Besichtigung keine Zeit mehr und unsere Bäuche verlangten auch nach Nachschub. Manuel führte uns in ein gutes spanisches Restaurant, wo wir nochmals die spanische Küche voll geniessen konnten.

Am nächsten Morgen war die Rückreise geplant. Auch diese gestaltete sich problemlos. Einige Restwolken hingen noch über Gerona und Ampuriabrava, aber die Meteo versprach uns ideales Flugwetter bis in die Schweiz. Die Flugzeuge, eine stattliche Zahl mit Schweizer Kreuzen, wurden bereit gestellt, aufgetankt und den Flugplan aufgegeben. Der Kontroller von Gerona war fast überfordert, so viele Flugzeuge zu bedienen. In Gerona ist meistens die Ground, Tower, Approach-Frequenz ein und dieselbe Person. Unsere Flugroute führte uns wieder der Küste entlang bis nach Montpellier, dann das Rhonetal entlang bis nach Genf und weiter nach Ecuwillens, wo wir die Zollabfertigung erledigten. Nach einer kurzen Erfrischung flogen wir weiter nach Lommis. In Lommis waren alle Flugzeuge noch vor 19.00 h eingetroffen. Es war ein schönes und kameradschaftliches Fly a way. Dabei hat die Meteo sicher viel beigetragen.



Hier spielt nicht der OPS – Chef die erste Geige.



Ausblick von Montserrat.

Ω  
OMEGA

*Significant Moments*

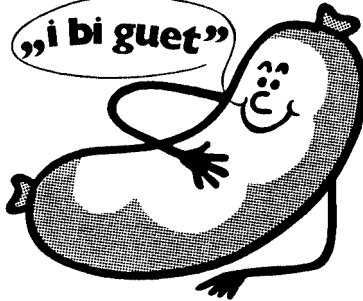


SEAMASTER  
MULTIFUNCTION  
ab Fr. 980,-

**Spörri**

Uhren-Bijouterie  
Zürcherstrasse 169  
8500 Frauenfeld

„i bi guet“



...i bi halt vom

**Stäheli**

Metzgerei Frauenfeld  
Tel. 052/721 22 75



# Winterprogramm 2000/2001

## Die Höck-Daten

Wir führen über diesen Winter an den folgenden Daten Themenabende mit gemütlichem Beisammensein durch. An diesen Abenden ist das Wirte-Ehepaar Eberhard anwesend und sorgt fürs leibliche Wohl.

**Beginn: jeweils Freitagabend, ab 19.00 Uhr**

### 12. Januar 2001 **Amateur Flugzeugbau**

Referent Fridolin Galatti erzählt uns von seinen Erlebnissen als Flugzeug-Selbstbauer. Er hat selber eine «Kit Fox» gebaut und wird uns über Probleme und Freuden, vom Beginn bis zum Erstflug, erzählen.

### 23. Februar 2001 **Charly Kistler, Chefpilot der Edelweiss**

Er führt zur Zeit bei Edelweiss den neuen Airbus ein und weiss uns darüber viel Interessantes zu berichten.

### 2. März 2001 **Film-/Foto-Termin zu FLY AWAY und FUN FLY, mit Standortbestimmung...**

Teilnehmer und Interessierte treffen sich im Theoriesaal der MFGT. Wer hat, nimmt Fotos und Filme von früheren Ausflügen mit. Anschliessend werden wir gemeinsam, anhand positiver und negativer Erfahrungen, die künftige Ausrichtung dieser beiden Veranstaltungen eruieren (Pinwandmoderation).

Die ersten beiden Themen könnten sich noch untereinander abtauschen, je nach Einsatzplanung von Herrn Kistler. Änderungen werden rechtzeitig im Internet [www.mfgt.ch](http://www.mfgt.ch) publiziert. Wer sich für den clubinternen Bereich auf unserer HomePage noch nicht angemeldet hat, kann sich das Passwort per e-mail zustellen lassen und wird künftig persönlich informiert.

Wer noch nicht über dieses Medium verfügt, erfährt in der Vorwoche das Thema über Telefon 052-672 48 40.

**Nutzen Sie die Gelegenheit zum kameradschaftlichgemütlichen Beisammensein im geheizten Clubraum!**

# Ihre Bauunternehmung

für alle Tiefbauarbeiten wie:  
Allgemeiner Strassenbau  
Kanalisationsarbeiten  
Grabarbeiten für Werkleitungen  
Naturstein Pflästerungen  
Vorplätze in Belag oder Verbundsteinen



**Schneider+**  
**Steinemann** AG  
STRASSEN- UND TIEFBAU

GACHNANG · KEFIKON · WINTERTHUR · KREUZLINGEN · FRAUENFELD



SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

## Für höchste Ansprüche

**Müller**  
**Fenster**  
**rauenfeld** seit 1807

Wespenstrasse 7 Tel. 052 720 37 37  
8500 Frauenfeld Fax 052 720 38 08

## **Die ideale Flugdienstleiterin, der ideale Flugdienstleiter**

**Wenn Sie bereit sind, an 3 bis 4 Wochenenden pro Jahr (evtl. auch gesplittet) ...**

- die Managementaufgaben des Betriebsleiters zu übernehmen
- für Ruhe und Ordnung auf dem Flugplatz zu sorgen
- die Reservationen zu koordinieren
- die Startliste zu führen
- am Funk Auskünfte zu erteilen
- wenn nötig auch durchzugreifen
- bei Unfällen den Kopf nicht zu verlieren und die Alarmierung zeitgerecht einzuleiten
- unser Produkt «Rundflug» zu verkaufen
- unseren Besuchern als kompetente Ansprechperson zur Seite stehen
- usw. usw. usw. ...

**... dann sind Sie unsere Frau respektive unser Mann.**

**Für weitere Auskünfte und Anmeldung: OPS-Chef Walter Herrmann, Tel. 052-672 15 66 oder e-mail: w.herrmann@swissonline.ch. Jack Graf, unser Chef FDL/BB, wird zusammen mit dem OPS-Chef einen Informationsabend für Interessierte durchführen.**

---

## **Dank**

Im Namen des Vorstandes bedanke mich ganz herzlich bei allen Flugdienstleitern und BB-Piloten für Ihren engagierten Einsatz während der Flugsaison 2000. Sie haben tolle Arbeit geleistet. Es sind uns keinerlei negative Reaktionen zu Gehör gekommen.

Dazu beigetragen hat vor allem unser Chef FDL/BB Jack Graf mit seiner angenehmen vermittelnden Art. Auch Dir Jack unser allerbesten Dank.

**Für die FDL-/BB-Briefings 2001 wurden folgende Daten festgelegt:**

- Mittwoch, 14. März 2001
- Montag, 19. März 2001

jeweils um 19.00 Uhr in der Einsatzzentrale der REGA auf dem Zürich Airport.

Walter Herrmann, OPS-Chef



Meisterhaft würzen - Raffiniert zubereiten

# Feines kommt vom Stedy

## Der Rund- & Höhenflug für jeden Gourmet

Die besten Grillmarinaden, Küchenkräuter, Würzmischungen, Pasta, und Saucen aus Italien und und und ...

Erhältlich in jedem Metzgerei-Fachgeschäft  
oder via Internet [www.stedy.ch](http://www.stedy.ch)  
E-Mail [service@stedy.ch](mailto:service@stedy.ch) - Peter Stettler, 9562 Märwil

**KUERZI**



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## JAR-KURS 1/2001

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.

Für Mitglieder die eine JAR-Lizenz erwerben möchten bietet die MFGT einen Abendkurs an. Der Kurs findet statt.

**Freitag, 19.01.2001, 19.30–21.30 Uhr**

---

**Kursleiter:** Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer  
Tel. 052 378 14 80, Fax 052 378 32 80

**Theorielokal:** Theorieraum Flugplatz Lommis

**Beteiligung:** Minimum 5, maximum 12 Personen

**Kosten:** Fr. 50.– (Am Kursabend zu bezahlen)



**Ich melde mich definitiv für den JAR-Kurs an**  
Anmeldefrist 5.01.2001

**JAR 1/2001**

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

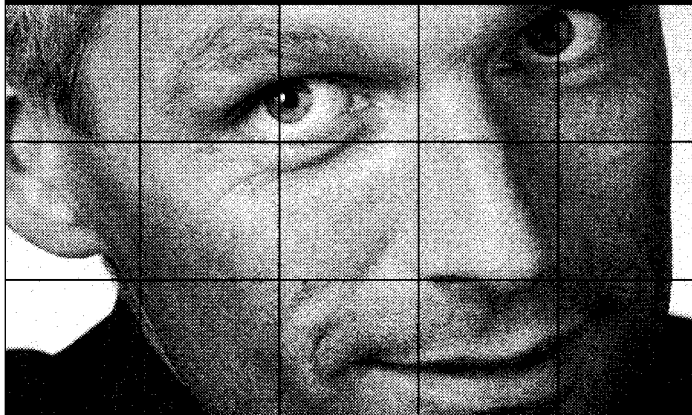
Strasse: \_\_\_\_\_ PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Tel. P: \_\_\_\_\_ Tel. G: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Zurück an: Motorfluggruppe Thurgau, Sekretariat Flugschule,  
Bühlwiesenstrasse 13, 8500 Frauenfeld, Tel. 052/730 12 75, Fax 052/730 12 78

# MÜDE MONETEN?...



**FORMEL  
TKB  
BRINGT  
IHR  
GELD IN  
FORM!**



 Thurgauer  
Kantonalbank

**Keller** Treuhand und  
Unternehmensberatung

- Unternehmensberatung
- Revisionen
- Abschlussberatung / Buchhaltung
- Steuerberatung
- Unternehmensbewertung und -Vermittlung

Christian Keller, dipl. Wirtschaftsprüfer/dipl. Buchhalter  
Hohlberg / Niederwil, 8500 Frauenfeld

Telefon 052 / 722 40 30  
Telefax 052 / 720 34 65



Mitglied der Treuhand-Kammer



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## Radiotelefonie (Voice) 2/2001

Der Radiotelefoniekurs 2/2001 wird von professionellen Flugverkehrsleitern organisiert und durchgeführt.

Voraussetzung für den Besuch sind gute Englischkenntnisse und die Bereitschaft, sich gründlich mit der Materie auseinander zu setzen.

Der Kurs findet an folgenden Tagen statt:

Dienstag	20.03.2001	19.00–21.30	Samstag	24.03.2001	09.00–12.00
Dienstag	27.03.2001	19.00–21.30	Samstag	31.03.2001	09.00–12.00
Dienstag	03.04.2001	19.00–21.30	Samstag	07.04.2001	09.00–12.00
Dienstag	10.04.2001	19.00–21.30	Samstag	14.04.2001	09.00–12.00
Dienstag	17.04.2001	19.00–21.30	Samstag	21.04.2001	09.00–12.00
Dienstag	24.04.2001	19.00–21.30	Samstag	28.04.2001	09.00–12.00
Dienstag	01.05.2001	19.00–21.30	Samstag	05.05.2001	09.00–12.00
Dienstag	08.05.2001	19.00–21.30	Samstag	12.05.2001	Reserve

- 
- Kursleiter:** Michael Magnin, ATC-Controller, Tel. 079/217 74 56  
**Kurszeiten:** Dienstags 19.00–21.30 Uhr, Samstags 09.00–12.00 Uhr  
**Theorielokal:** Theorieraum Flugplatz Lommis  
**Theoriematerial:** Calling Tower (Walter Roos)  
AIP, Schreibzeug, Notizpapier  
**Weitere Auskünfte:** Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer, Tel. 052/378 14 80  
**Beteiligung:** Minimum 5, maximum 8 Personen  
**Kosten:** Fr. 695.– plus Prüfungskosten Fr. 115.–



Ich melde mich definitiv für den Kurs an

RT 2/2001

Anmeldefrist 20.01.2001

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Tel. P: \_\_\_\_\_

Tel. G: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Ich bestelle Calling Tower: \_\_\_\_\_

JA

NEIN

Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Zurück an:

Motorfluggruppe Thurgau, Sekretariat Flugschule,  
Bühlwiesenstrasse 13, 8500 Frauenfeld, Tel. 052/730 12 75, Fax 052/730 12 78

## Dank unseren Inserenten

An dieser Stelle möchten wir uns bei den Inserenten, die es u.a. ermöglichen den Kontakt aufrecht zu erhalten, ganz herzlich bedanken. Ebenso danken wir den LeserInnen, die die nachstehenden Firmen bei ihren Einkäufen berücksichtigen.

- ALFAG Weinfelden AG, Nutzfahrzeug-Center
- BP Schweiz
- Crédit Suisse
- Jossi AG, Präzisionsmechanik, Islikon
- Keller Treuhand und Unternehmensberatung, Frauenfeld
- Kürzi Avionics AG, Flugplatz Lommis
- Müller Fenster, Frauenfeld
- Murg-Garage AG, Wängi
- Rest. Frohsinn, Anetswil/Wängi
- Spörri, Uhren-Bijouterie, Frauenfeld
- Schneider + Steinemann AG, Strassen-+Tiefbau, Islikon
- Stäheli, Metzgerei, Frauenfeld
- Stedy, Peter Stettler, Gewürze, Märwil
- Thurgauer Kantonalbank
- UBS
- Winterthur-Versicherungen, Frauenfeld
- ZLIN Aerosports GmbH, Aadorf

Wir wünschen Ihnen allen besinnliche Festtage und eine guten Rutsch ins 2001.