

## Mitteilungsblatt der Motorfluggruppe Thurgau

4 Ausgaben pro Jahr

Nr. 125

3. Ausgabe: September/Oktober 2001

(Beilage für Mitglieder: Hangarreglement)

Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:

Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Walter Herrmann (w.herrmann@swissonline.ch)

Sascha Hardegger (sash@swissonline.ch)

Mani Holstein (maniholstein@smile.ch)

Paul Schmocker (paul.schmocker@swissonline.ch)

Rolf Neuenschwander (rneuensch@bluewin.ch)

Bobby Zarkov (bobby.zarkov@ch.pwcglobal.com)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf

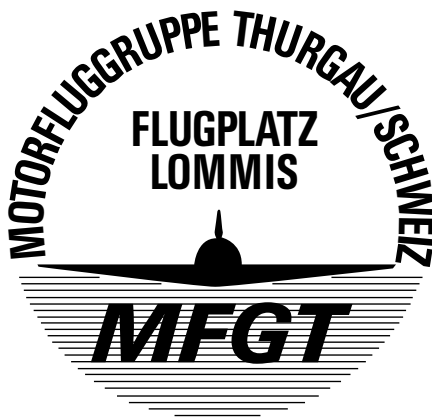
Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 9. November 2001

## Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite 3
Fliegen mit Clubflugzeugen	Seite 6
Charmantes Stelldichein der «alten Kisten»	Seite 8
Bericht aus dem Ressort Technik	Seite 15
«Longsize-Fly Away» zum Nordkap	Seite 19
Aus der Flugschule	
– Jar-Kurs 2/01/Anmeldung	Seite 27
– Privatpiloten Theorie 01–02/Anmeldung	Seite 29
– Radiotelefonie (Voice) 1/02/Anmeldung	Seite 31
– Radiotelefonie (Voice) 2/02/Anmeldung	Seite 33
– Radiotelefonie-Refresher 1/01/Anmeldung	Seite 35

# KONTRAKT

Mitteilungsblatt  
der Motorfluggruppe  
Thurgau



Nr. 125

September/Oktober 2001



**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 Fliegerkameradinnen und -kameraden

Zusammen mit diesem Kontakt erhalten Sie das neue, von der Mitgliederversammlung 2001 genehmigte Hangarreglement (inkl. Nachbearbeitung der Ziff. 6.3). Für Mitglieder, die kein eigenes Flugzeug in unseren Hangars abgestellt haben, ist vor allem die «Hangar-Betriebsordnung» (Ziff. 14 ff) von Belang. Der Vorstand bittet um Kenntnisnahme.

## Wieder einmal ein richtiger Flieger-Sommer!

Auch wenn uns der September mit einer hartnäckigen Nord/West-Strömung eine deutlich zu starke Abkühlung gebracht hat, so dürfen wir heuer sicher nicht von einem schlechten Sommer reden. Im Gegenteil: Die lang andauernde Schönwetter-Periode hat auch bei unserer Motorfluggruppe ihre Spuren hinterlassen. So wurden in den Monaten Juli/August rund 1'150 Stunden auf Clubflugzeugen erflogen, was immerhin knapp 50% des Vorjahrestotals entspricht. Dabei schlug allein der Monat Juli mit einem Rekord-Ergebnis von 640 Stunden zu Buche. Mit je 70 bis 100 Stunden pro Monat zählten unsere «Robinen» wieder einmal zu den Spitzenreitern.

## Trotz Spitzen-Auslastung: Hohe Verfügbarkeit der MFGT-Flotte

Eingeweihte wissen, dass 1'150 Flugstunden in 2 Monaten durchschnittlich 22 periodischen 50- und 100-Std.-Kontrollen im gleichen Zeitraum entsprechen. Und dass bei dieser hohen Auslastung auch im Flugbetrieb zusätzliche Mangel- und Verschleisserscheinungen auftreten können, versteht sich von alleine. Markus Moser, der Leiter unseres Unterhaltsbetriebes, hat in diesen Spitzenzeiten Aussergewöhnliches geleistet, galt es doch tagtäglich Reservationswünsche, Flugreisebuch-Eintragungen, mündlich vorgebrachte Mängel-Hinweise, Ersatzteil-Bestellungen (sowie deren oftmals verzögerte Lieferung...) und die Maintenance-Planung sorgfältig aufeinander abzustimmen. Für die dennoch sichergestellte, sehr hohe Verfügbarkeit unserer Flugzeugflotte danke ich Markus Moser im Namen aller Mitglieder an dieser Stelle ganz herzlich.

Auch Sie können mithelfen, die Verfügbarkeit unserer Flotte weiterhin hoch zu halten. Durch korrekte Reservationen (und deren rechtzeitige Absage...), durch sorgfältiges Flugzeug-Handling und durch richtiges Weiterleiten von festgestellten Mängeln und Störungen. Darüber und über die speziellen, stark gestiegenen Anforderungen an unseren Unterhaltsbetrieb berichtet in dieser Ausgabe unser Technik-Chef Karl Keiser.

## Oldie-Erlebnisse der besonderen Art...

... boten über das Wochenende vom 18./19. August unsere «Oldtimer-Flugtage». Vom Wetterglück beseelt, erlebten an diesem Wochenende gegen 10'000 junge und ältere Flugplatz-Besucher ein abwechslungsreiches, nostalgisch angehauchtes Flug- und Bodenprogramm, das sich sehen lassen durfte. Sascha Hardegger berichtet in dieser Kontakt-Ausgabe reich illustriert über den erlebnisreichen Anlass.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Wir haben für die MFGT **kein finanzielles Defizit** erwirtschaftet. Auch das gesetzte Ziel, die beiden Jubiläen «100 Jahre AeCS» und «70 Jahre AeC Ostschweiz» mit einem sympatischen, professionell organisierten Anlass würdig zu begehen, wurde gut erreicht und teilweise gar übertroffen. Das ist nicht selbstverständlich, denn «open air»-Anlässe (und Flugtage gehören bis auf Weiteres noch dazu...) sind immer mit erhöhten Durchführbarkeits- und Unfall-Risiken verbunden. Wir sind alle dankbar, dass es so gut gelaufen ist.

### **Mir bleibt an dieser Stelle ein kräftiges Dankeschön an**

- alle OK-Mitglieder, die rund 100 mitwirkenden MFGT-Helferinnen und Helfer und an die teilnehmenden Piloten (auch: Modell-Piloten) für ihr grosses Engagement und ihr diszipliniertes Mitwirken;
- die Lommiser Behördenvertreter/-in für ihren Besuch und die wohlwollende Promotion des Anlasses;
- Vorstand und Mitglieder der turnenden Vereine von Lommis für den reibungslosen Betrieb der Verpflegungsstellen und der Festwirtschaft;
- die Berufsfeuerwehr des «Unique Airport Zürich» für die tolle Fahrzeugschau und für die Pikett-Bereitstellung zuhanden eines allfälligen Ernstfall-Einsatzes;
- den Vorstand und die Mitglieder der «AAA» (Antique Airplane Association) für die tolle, kameradschaftlich-unkomplizierte Unterstützung;
- den Film- und Videoclub Neuhausen für ihre Video-Dokumentation, deren Ergebnis wir mit Spannung erwarten;
- Ruth und Paul Kürzi für die gut-nachbarschaftliche Zusammenarbeit;
- alle, die uns im Rahmen der Oldtimer-Flugtage in irgend einer Form Unterstützung geboten haben.

Meinen ganz besonderen Dank richte ich an unsere beiden professionellen «Lommis Tower»-Controller Michael Magnin und René Fankhauser. Sie wirkten an beiden Tagen als meisterhafte Dirigenten eines bisweilen sehr turbulenten Flugbetriebes. Euch beiden, Michi und René, gebührt ein grosser Anteil am Erfolg dieses eindrücklichen, unfallfreien Jubiläumsanlasses.

## Werftumbau

Mit Freude konnten Anfang August Vorstand und Baukommission das Eintreffen der BAZL-Baubewilligung für den projektierten Werftumbau entgegen nehmen. Nach intensiven Vorbereitungsarbeiten durch unsere BauKo unter der Leitung von Fritz Hagmann, werden wir am Montag, 24. September 2001 mit der Realisierung beginnen können. Weil auch in dieser Zeit der Maintenance-Betrieb – wenn auch leicht reduziert – gewährleistet sein muss, wird während der Bauphase im bisherigen «Hangar 2» ein Provisorium eingerichtet. Wir bitten alle Mitglieder um Verständnis für allfällige Unannehmlichkeiten, die dadurch entstehen können.

## Weitere Clubaktivitäten...

Neben der mittlerweile traditionellen, von unserem Wirte-Ehepaar Eberhard organisierten 1. August-Feier und den rundum gelungenen «Oldtimer-Flugtagen» wurden im Laufe dieser Sommersaison einmal mehr sehr interessante und lehrreiche Fly Aways unter der kundigen Leitung von OPS-Chef Walter Herrmann durchgeführt. Über einen ganz besonderen fliegerischen Leckerbissen – einen Flug zum Nordkap – berichten in diesem Kontakt die beiden MFGT-Jungpiloten Rico Koller und Bobby Zarkov.

### **Vorankündigung:**

Der **MFGT-Fondueplausch** findet am **Freitag, 7. Dezember 2001, ab 19.00 Uhr** im Clublokal statt. Teilnehmer sind gebeten, sich dazu rechtzeitig beim Sekretär/Finanzchef Paul Schmocker, Tel. 052 730 12 75 oder über E-Mail ([paul.schmocker@swissonline.ch](mailto:paul.schmocker@swissonline.ch)) anzumelden.

Für den Rest der laufenden Saison 2001 wünsche ich uns allen noch möglichst viele schöne, erlebnisreiche und unfallfreie Herbstflüge!

Ihr Mani Holstein, Präsident

## Fliegen mit Clubflugzeugen

Müsste ich weniger schreiben, wenn ich Privatflugzeugbesitzer wäre? Diese Frage werden sich schon viele MFGT-Mitglieder gestellt haben. Ich denke nicht, denn auch der Besitzer eines Privatflugzeuges muss über alle seine Flüge Buch führen. Zusätzlich muss er sich um Kontrollen, BAZL-Gebühren, Funklizenzen, Versicherungen und weiteres mehr kümmern.

Und wenn er nicht der Alleininhaber ist, muss er sich auch mit seinen Partnern abstimmen. Da haben wir es doch gut. Viele dieser Aufgaben werden vom Vorstand und weiteren Funktionären der MFGT für die Mitglieder erledigt. Was an Administrativem für das MFGT-Mitglied zu tun bleibt, ist einzig das Ausfüllen eines Flugrapportes.

Leider haben sich in den letzten Monaten bei verschiedenen Mitgliedern kleine Fehler oder Nachlässigkeiten eingeschlichen, die einen erheblichen Mehraufwand bedeuten.

Für das Ausfüllen **der roten Flugrapporte** für Touristikflüge rufe ich folgende Punkte wieder in Erinnerung:

1. Die korrekte Piloten-/Mitgliednummer eintragen
2. Die richtige Immatrikulation und das Datum leserlich eintragen
3. Name und Vorname gehört auch noch dazu. Sie sind für die richtige Identifikation nützlich. (Die Adresse ist nur bei Neumitgliedern oder bei Adressänderungen wichtig, im übrigen fakultativ)
4. Es können mehrere Flüge mit dem gleichen Flugzeug auf einem Rapport aufgeführt werden.
5. Flüge von über einer Stunde (100 Einheiten und mehr) Dauer und mit nur einer Landung sind rabattberechtigt, dies aber nur, wenn für jeden Flug eine neue Linie verwendet und die Flugzeit in die hinterste Kolonne eingetragen wird.
6. Wenn dann die Zeiten noch richtig eingetragen sind und mit den Eintragungen im Flugreisebuch übereinstimmen, sind die Voraussetzungen für eine einwandfreie Verrechnung vorhanden.

Das Ausfüllen von **gelben Flugrapporten** (Schulung) ist mit Ausnahme des Absatzes 5 identisch. Die Fluglehrer helfen Neumitgliedern und Flugschülern gerne bei der Platz- oder Typeneinweisung bzw. bei der Aufnahme des Flugbetriebes.

So schwierig kann das Ausfüllen der Rapporte nicht sein, denn die überwiegende Mehrheit der Rapporte erhalten wir korrekt ausgefüllt.

### Vergütung von auswärts getanktem Flugbenzin:

Die Originalbelege (keine Fotokopien) sollen das Datum, die Immatrikulation des Flugzeuges, die getankte Anzahl Liter und den Name des Piloten enthalten. Diese Belege sind für die Buchhaltung und für eine mögliche Vorsteuer-rückforderung nötig. Vergütet wird der in der Kalkulation eingesetzte MFGT-Benzinpreis.

Wenn immer möglich sollten Sie vermeiden, dass der MFGT nachträglich eine Rechnung für Landungen oder für getankter Treibstoff ins Haus fliegt. Meistens werden Gebühren von Fr. 10.– bis Fr. 15.– für die Rechnungsstellung erhoben.

Bei längeren Auslandsreisen ist die Mitnahme von Motorenöl in Bidons zu empfehlen. Ebenso könnte ein Trichter wertvoll sein. Melden Sie sich dafür vor dem Abflug bei unserem Betriebsleiter.

Haben Sie noch Fragen? Rufen sie mich einfach oder senden Sie ein E-mail. Ich hoffe mit Ihnen auf einen schönen Herbst und wünsche allen Pilotinnen und Piloten noch viel schöne Flüge.

Paul Schmocker, Sekretär und Finanzchef





## Charmantes Stelldichein der «alten Kisten»

### Oldtimer-Flugtage in Lommis begeisterten rund 10'000 Zuschauer

Der Flugplatz Lommis stand am Wochenende vom 18. und 19. August 2001 ganz im Zeichen älterer Flugzeuggenerationen. Bewusst wurde von der organisierenden Motorfluggruppe Thurgau (MFGT) auf eine Flugshow im eigentlichen Sinne verzichtet; dennoch kamen die rund 10'000 Besucherinnen und Besucher der beiden Tage bei schönstem Wetter auf ihre Kosten. 55 Jahre MFGT, 70 Jahre Aero-Club Ostschweiz und 100 Jahre Aero-Club der Schweiz hatten den Anlass zu diesem Fest gegeben.

Auch ohne eigentliche Flugshow konnten die Gastflugzeuge, die mehrheitlich in der Antique Airplane Association (AAA) organisiert sind, sowie die auf dem Flugplatz Lommis stationierten Oldtimer ausgiebig bewundert werden. Im Rahmen eines normalen Flugplatzbetriebes auf der Standard-Platzvolte demonstrierten die Piloten ihre Maschinen meisterlich bei Touch & Gos und Go-Arounds. Auf gewagte Manöver wurde bewusst verzichtet.



Die Howard DGA von Peter Zweifel



Boeing Stearman von Erwin Zurfluh

## Viel Spontanität und Flexibilität gefragt

Auf einem kleinen Graspisten-Flugplatz einen Flugbetrieb mit gegen 60 Maschinen – von der pfeilschnellen PC-7 bis hin zur dagegen schon beinahe bewegungslos in der Luft stehenden Piper Cup – zu organisieren und dabei die Sicherheit von Publikum, Piloten und Maschinen zu garantieren ist eine grosse Herausforderung. Durch vorbildliche Disziplin aller Beteiligten, insbesondere aber durch das meisterhafte Dirigieren der beiden professionellen Flugverkehrsleiter Michael Magnin und René Fankhauser konnte das Wochenende unfallfrei gestaltet werden. Obwohl der Präsentationsablauf in Baujahr- und Stärkeklassen von Chef Display und OK-Präsident Mani Holstein vorgegeben worden war, konnten auch noch unangemeldete Maschinen in den Ablauf eingebaut werden.



Cockpit der AN-2



Stearman-Stilleben

## Höhepunkte im hochstehenden Programm

Es ist schwierig, aus dem dichten Programm Höhepunkte herauszugreifen; unbestrittener Star des Anlasses war aber ganz bestimmt die in Mengen (D) stationierte Antonov AN-2, der berühmte weltgrösste Doppeldecker russischer Bauart. Pilotin Petra Mogg von Donau-Air Service konnte pro Rundflug jeweils zehn Passagieren diese wunderschöne Maschine näherbringen. Wenn der Neunzylinder-Sternmotor der Antonov auf Piste 07 die volle Leistung von rund 1000 PS erreichte, dann erstarrte der übrige Betrieb auf dem Flugplatz jeweils für einige Sekunden in ehrfürchtiger Stille. Am Samstag waren die Zuschauerinnen und Zuschauer bereits um die Mittagszeit herum durch den tiefen Überflug einer Ju-52, die sich auf dem Rückweg nach Dübendorf befand, ins Zeitalter der Luftfahrt-Veteranen zurückversetzt worden.

Ebenfalls zum Rundflugbetrieb unter der Leitung von Jack Graf angetreten war die Pilatus PC-7 der Oerlikon Contraves AG mit Pilot Peter Bosshard; sie war das einzige im Einsatz stehende Turbinenflugzeug, während die übrigen Flugzeuge von Kolbenmotoren aller Art angetrieben wurden. Noch eine Ausnahme von der Regel ist zu erwähnen; am Samstag Nachmittag gab auch noch der in



Seit 70 Jahren flugtauglich:  
Die Comte AC-4 des Swissair-Fokker-  
Teams



Überraschung am Samstag:  
Paul Ruppeiner präsentiert den  
Hunter-Doppelsitzer

Altenrhein stationierte Hunter-Doppelsitzer mit Pilot Paul Ruppeiner den Lommiser Oldtimer-Flugtagen die Ehre. Er befand sich auf dem Rückflug vom Hunter-Treffen in St. Stephan und beschloss spontan, die Zuschauerinnen und Zuschauer mit drei Überflügen am unterdessen selten gewordenen Anblick des ehemaligen Rückgrats der Schweizer Luftwaffe teilhaben zu lassen. Auch andere Maschinen, die in vergangenen Zeiten in der Luftwaffe gedient haben, waren zu bestaunen. Allen voran die eindruckliche C3603 mit ihrem Hispano-Suiza Motor, der rund 1000 PS leistet. Die 1942 gebaute Maschine im Besitz von Max Dätwyler hat eine bewegte Geschichte mit Funktionswechseln und Umbauten hinter sich. Pilot Guido Pelliccioli verstand es meisterhaft, diese im wahrsten Sinne des Wortes einmalige Maschine in mehreren Displays zu präsentieren; die C36 wurde bei ihrem allerletzten Überflug am Sonntag Nachmittag vom Publikum denn auch mit tausendfachem Winken verabschiedet.



Begrüssung von Petra Mogg, assistiert  
von zwei Zollbeamten



JU-52-Überflug am Samstagmittag



Die Kanti-Big Band



Eine AN-2 zu betanken ist nicht jedermanns Sache ...



C3603 (links) und Pilatus P-2

### Eine breite fliegerische Palette

Obwohl keine eigentlichen Staffeln antraten, konnten immer wieder Flugzeuge beim «Überflug in Serie» bewundert werden; herauszuheben ist hierbei sicher die Bucker-Formation, bei der als «Leader» auch eine Casa-Bücker Jungmann im weissen Anstrich mitflog. Die «Piper-Parade» wurde jeweils von der in Lommis stationierten L4 (HB-OXI) im grün-gelben Kleid angeführt; diese Maschine mit Baujahr 1944 ist einer der Lieblinge der Piloten der Motorfluggruppe Thurgau.

schon an diesem Wochenende wurden die üblichen Flugplatz-Betriebszeiten eingehalten, so dass während der Mittagspause die Modellflugzeug-Piloten (die meisten von der Modellfluggruppe Wil) Gelegenheit hatten, ihre Maschinen vorzustellen. Unter fachkundigem Kommentar von Armin Caspari waren Scale-Modelle, ultraschnelle Jets, Kunstflugmaschinen, Elektromodelle und am Samstag auch Helikopter zu sehen. Die beeindruckenden Vorführungen aus dem Reich der Modellbauer liessen die Mittagspause in Vergessenheit geraten und gehörten nicht nur für die jüngeren Besucherinnen und Besucher zu den Höhepunkten der Flugtage.

Pausenlos im Einsatz standen auch Mitglieder der Fallschirmsportgruppe Frauenfeld. Immer wieder wurden drei bis vier Springer aus einer Cessna 182 über dem Flugplatz abgesetzt; die Reduzierung des Flugbetriebes war jeweils ein untrügerisches Signal für bevorstehende, spektakuläre Landungen vor dem Flugplatzbeizli, der Festwirtschaft oder auch mitten auf der Piste.

## Attraktives Rahmenprogramm

Natürlich waren auch statische Ausstellungen auf dem Platz präsent; so zum Beispiel die Schweizerische Rettungsflugwacht REGA und die Berufsfeuerwehr des Unique Zurich Airport, die sich mit drei Fahrzeugen – darunter ein liebevoll gepflegter Oldie sowie ein gigantisches «SIMBA»-Pulver-Löschfahrzeug – dem Publikum präsentierte. Mit einem weiteren Universal-Löschfahrzeug stellte die



Viel Betrieb am Rundflug-Stand



Chef-Fluglehrer Rolf Neuenschwander akquiriert Pilotennachwuchs



Samstagabend: Aufstieg von 9 Heissluftballons



Festwirtschaft im Hangar 5

Berufsfeuerwehr darüber hinaus auch das Ersteinsatz-Element für einen allfälligen Ernstfall. Die Avionik-Produkte im Vertrieb der in Lommis beheimateten Kürzi Avionics AG fanden ebenso Beachtung wie der Stand des Aero-Clubs unter der fachkundigen Betreuung von MFGT-Cheffluglehrer Rolf Neuenchwander. Dieser versuchte selbstverständlich, das Interesse des potenziellen fliegerischen Nachwuchses zu wecken, was in vielen Fällen offensichtlich gelungen ist.

Für das leibliche Wohl der zahlreichen Gäste, aber auch der rund 220 im Einsatz stehenden Helferinnen und Helfer war ebenfalls bestens gesorgt; die turlenden Vereine aus Lommis führten die Festwirtschaft im östlichen Hangarteil und diverse Aussenstände. Auch die Flugplatzbeiz von Ruth und Godi Eberhard war selbstverständlich geöffnet und für den Ansturm gerüstet.

Nachdem am Samstagabend das fliegerische Programm mit dem majestätischen Aufstieg von 9 Heissluftballons seinen vorläufigen Abschluss gefunden hatte, gab die Kanti-Bigband Wattwil mit einem Open-Air-Konzert den Auftakt zum Hangarfest. Bis tief in die Nacht vergnügten sich die zahlreichen Gäste bei Musik, Tanz und gekonnten Einlagen des Verblüffungskünstlers Patric Lupé. Am Sonntagmittag unterstrich die Musikgesellschaft Affeltrangen die gemütliche Atmosphäre, die während des ganzen Festes herrschte.

## Allgemeine Informationen

Fast scheint es, als wäre die MFGT in den letzten Jahren ganz sanft von der Zukunft überholt worden. Wir dürfen jedoch den Anschluss nicht verpassen und müssen die nötigen strukturellen Anpassungen vornehmen. Die vergangenen Monate dieses Jahres waren daher durch recht grosse Aktivitäten seitens der MFGT-Technik geprägt. Die Einführung der JAR Vorschriften und die Neubauplanung des Unterhaltsbetriebes sind beachtliche nötige Schritte in die Zukunft.

Um den JAR Vorschriften zu genügen wurde zusammen mit dem Chef Luftfahrzeugunterhalt (Markus Moser) ein neues Qualitätssicherungssystem aufgebaut. Die Grundlage hierzu ist die Neufassung der Maintenance Organisation Exposition, MOE, eine gegenseitig unterzeichnete Vereinbarung zwischen der MFGT und dem BAZL, welche die gesetzesrelevanten Prozesse und Abläufe festhält. Periodische Audits durch den Leiter der Qualitätssicherung seitens der MFGT (Volker Kunz) und behördlicherseits durch das BAZL sichern die Einhaltung dieser Abmachungen.

Aufgrund besonderer Anstrengungen unseres Präsidenten wurde durch das BAZL die definitive Baubewilligung für den Neubau der Werft einige Monate im Voraus erteilt. In den kommenden Monaten wird eine rege Bautätigkeit im Hangar 1 sein. Der Unterhaltsbetrieb wird während dieser Umbauzeit in den Hangar Nr. 2 verlegt. Dieses Provisorium kann möglicherweise einschränkende Wirkung auf die Durchführung von grossen Checks an den Flugzeugen haben.

Während der vergangenen drei Monate Juni, Juli und August wurden mit den Clubflugzeugen viele Stunden geflogen. Trotz dieser erfreulich hohen Auslastung und den damit verbundenen Unterhaltsarbeiten konnte der neue Chef der Maintenance eine sehr grosse Verfügbarkeit der Flugzeuge gewährleisten. An dieser Stelle möchte ich daher, Leiter der Technik, Markus Moser einen ganz herzlichen Dank aussprechen.

## Zustand der MFGT-Clubflugzeuge

Der technische Zustand der Clubflugzeuge kann trotz der intensiven Benutzung als sehr gut bezeichnet werden. Die Zahl der aktiven Piloten steigt weiter. So teilen sich – ganz im Trend – immer mehr Piloten die Flugzeuge.

Es darf nicht vergessen werden, dass unsere Clubflugzeuge grundsätzlich nicht für kommerzielle Einsätze konzipiert sind. Aber gerade aufgrund der (erfreulich)



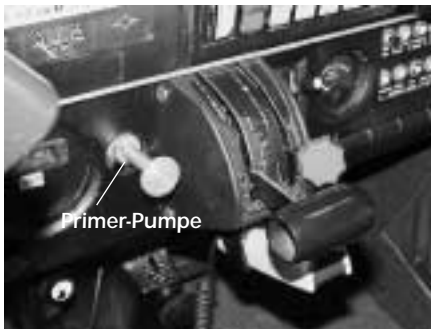
häufigen Benutzung bedarf es eines disziplinierten Verhaltens gegenüber dem nächsten Piloten. Gemeint ist die aufmerksame Kenntnisnahme allfälliger technischer Mängel an den Flugzeugen. Für den sicheren Unterhalt ist es wichtig, dass technische Mängel entweder nach Rückkehr **mit dem Bleistift in das Log Book** eingetragen und/oder **mit dem Chef des Unterhaltsbetriebes (Markus Moser) direkt besprochen** werden. Nur auf diese Weise wird das Flugzeug für den Nächsten sicher und auch rechtzeitig einsatzbereit sein.

Hierzu gehört selbstverständlich auch eine entsprechende Reinigung des Flugzeuges durch den Piloten. Wer kennt nicht die unschönen Hand- oder Fingerabdrücke auf den Scheiben, die die Sicht beeinträchtigen und kaum gutes Fotografieren zulassen.

### **Fuel Management und Empfehlung zur Verkürzung des Startvorgangs**

Es gehört bekanntlich zu den wichtigsten Elementen der Fliegerei, das Brennstoffsystem zu kennen. Die meisten Motorenhersteller haben für die Startvorgänge eine zusätzliche, sehr wirksame Installation vorgenommen. Deshalb wird nachfolgend wieder einmal die Funktionsweise des Benzinzufuhrsystems erläutert.

Kalte oder über längere Zeit nicht benutzte Motoren verlangen eine vorherige Zufuhr von Benzin zu den Verbrennungskammern.



Diese direkte Einspritzung und feine Zerstäubung zu einem optimalen Zündgemisch erfolgt **ausschliesslich über die Primer-Pumpe**. Mit der Betätigung der Primer Pump gelangt auf separaten Benzineinspritzleitungen etwas fein zerstäubtes Benzin zu den Brennkammern.

Dabei gilt es diese Primer-Pumpe langsam herauszuziehen (um die Füllung abzuwarten) und danach wieder hineinzupressen und zu sichern. Drei bis vier solche Vorgänge führen zu optimalen Startbedingungen.

Das Einschalten der Benzinpumpe hilft nur dem Druckaufbau bis zum Vergaser. Auch mehrmaliges Betätigen des Gashebels führt letztlich nur zur Bewegung der Drosselklappe im Vergaser, bzw. zur Aktivierung der Beschleunigungspumpe im Ansaugbereich des Vergasers. All diese Aktivitäten enden beim Vergaser und nicht in den Brennkammern.

Es empfiehlt sich daher bei Flugzeugen mit Vergasermotoren vor dem Motorenstart die **Primer-Pumpe** zu betätigen, um die Zeit des Startvorgangs zu verkürzen, auch wenn diese Vorgehensweise nicht in den Checklisten aufgeführt ist.

Wenn jedoch der kalte Motor mit dem Starter durchgedreht wird (ohne Primer Pumpe), kann durch 1–2 maliges langsames Vollgasgeben Benzin in die Ansaugrohre und Brennräume des Motors gebracht werden. Langdauernde Startvorgänge benötigen bekanntlich viel Energie und bedingen einen hohen Verschleiss bei Starter, bzw. des Starterritzels und Schwungradkranzes. Ebenso werden die Batterie und die Stromkabel zum Anlasser stark beansprucht.

Die anschließende Warmlaufphase sollte für die vielen Checks im Cockpit benutzt werden, bevor mit der eigentlichen Leistungsüberprüfung des Motors begonnen wird. Damit kann beim run-up das allzu lange Hochdrehen des Motors eingegrenzt werden, denn solche Run-ups beanspruchen die Struktur der Zelle recht beachtlich.

Auf jeden Fall sollte während solchen Warm up-Zeiten keine abrupten Leistungswechsel des Motors vorgenommen werden. Ein langsames Hochdrehen bis zur maximal benötigten Motordrehzahl und danach ein sanftes Zurückgehen bis zum optimalen Leerlauf garantieren gute Lebensbedingungen für den Motor.

In diesem Sinne wünscht die Technik gutes Gelingen und weiterhin eine unfallfreie Saison.

K. Keiser, Leiter Technik

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.



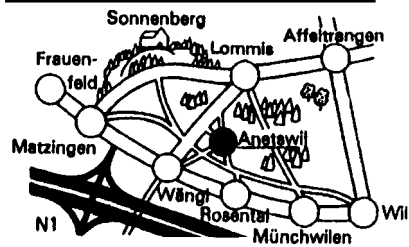
**FROHSINN**  
Anetswil

Speise-Restaurant  
**FROHSINN**  
Anetswil  
9545 Wängi  
Dorli Büchi

**Telefon 052 378 11 66**

Garten-Wirtschaft  
Kinder-Spielplatz  
Dienstag geschlossen

So finden Sie Anetswil



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

# «Longsize-Fly Away» zum Nordkap,

21. bis 29. Juli 2001

## Die Planungsphase

Nach der Ausschreibung des «Longsize-Fly Away» durch Walter Hermann war für mich (Rico Koller) klar, dass ich daran teilnehmen möchte. Schon bald konnte ich Kollege Bobby davon überzeugen, dass wir auf diesem Trip bestimmt viel lernen könnten und schon sassen wir beim ersten Info-Briefing. Es fanden sich ca. 14 Personen ein, allerdings nicht dieselben 14, die letztendlich auf der Skandinavienreise dabei waren. Die Flugzeugverteilung, inklusive zugehörige Crew, verlief problemlos; der Arrow und zwei Archer wurden für diese 9 Tage reserviert.

Die zwei möglichen Routen hiessen Skandinavien oder England. An den zwei weiteren Briefings kristallisierte sich Skandinavien als Wunschroute heraus. Ortsabwesend liess sich der Schreibende jeweils von Bobby darüber «updaten», was an den Briefings besprochen wurde. Nachdem sich der Organisator Walter ohnehin für E-Mail-Koordination entschieden hatte, war es kein Problem am Ball zu bleiben. Es musste noch einiges organisiert werden, so z.B. Dhingies für den Fall, dass wir nach England ausweichen wollten (längere Wasserüberquerung), Schwimmwesten, Karten, Bottlang, etc.. Der Abflug war für Samstag, 21. Juli 01 geplant. Als Walter einen Tag vor Abflug ein letztes Info-Mail versandte, liess mich die Liste des «Mitzunehmenden» doch etwas aufhorchen, denn einige Dinge hatte ich, bzw. unsere Crew, nicht dabei. MFGT-Kleber sollen mitgenommen werden. Wie sich das wohl anfühlen würde, einen solch edlen Kleber in der Hand zu halten, fragte ich mich, denn ich hatte kein Stück davon und jetzt sollte ich diese Dinger plötzlich haufenweise nach Skandinavien mitschleppen...

Die bestellten Boote seien auch noch nicht bei der Fa. Kürzi eingetroffen, hiess es weiter, was Bobby prompt dazu verleitete, entsprechend mehr Gepäck mitzunehmen... Und dann waren da noch diese Zollformalitäten: Bis am Freitagabend mussten die persönlichen Koordinaten jedes Piloten nach Zürich, resp. an Markus Moser gefaxt werden, wenn wir am Samstag gleich von Lommis ins Ausland fliegen wollten. In Anbetracht dessen, was ich noch alles erledigen musste, brachte diese Meldung meinen Zeitplan etwas durcheinander. Ich entschied mich dann, meinen Vater – in Sachen Fly-Away wesentlich erfahrener – anzurufen, um nachzufragen, was denn die Mooney-Crew vorhabe. Als mir mein Vater dann aber gelassen mitteilte, er habe noch nicht mal das entsprechende E-Mail von Walter gelesen, beruhigte sich mein Puls wieder etwas. Für

den Job des Piloten, der sich um 07.00 Uhr in Lommis einfinden sollte, konnten wir in unserer Crew Frühaufsteher Markus begeistern.

### **Letzte Vorbereitungen in Lommis**

Die Wetterprognose für das erste Wochenende war gut und so fanden wir uns am Samstag, 21. Juli bei besten Bedingungen in Lommis ein. Nachdem unsere Crew – irritiert durch die Brustumfänge einiger Piloten und durch grosse Gepäckstücke anderer – noch einmal überprüfen musste, ob wir uns bezüglich Gewicht noch in den zugelassenen Grenzen befinden, konnten wir uns den anderen Vorbereitungsarbeiten widmen. Von den Experten liessen wir uns erklären, wie und was alles erledigt werden musste. Während sich Bobby von Walter im Schnellstverfahren die «Flugplan-über-AMIE-eingeben»-Technik zeigen liess, suchten und markierten Markus und ich die geplante Strecke auf den Karten. Die Route führte direkt durch die CTR von Hannover. Wir wussten, dass unser Most nur knapp bis nach Sonderborg, unserem ersten Ziel (Tankstopp) reichen würde. Umwege sollten keine geflogen werden. Also nahmen wir den Tipp von Walter entgegen und versuchten uns durch die CTR Hannover «du-rezchnore». Mehr zu diesem Abenteuer folgt später...

### **Start zum Skandinavien-Trip**

#### **1. Tag: Lommis – Sonderborg DK**

Gegen 09.00.Uhr waren dann alle bereit. Wir starteten zu einem kurzen Flug nach St. Gallen-Altenrhein, um die Zollformalitäten zu erledigen und die Tanks mit zollfreiem Benzin zu füllen. Margrith und Christian erwarteten uns schon; ihre Piper Malibu war fürs Abenteuer gerüstet, ebenso der sehr kurzfristig «aufgebotene» Passagier Alex. Um 10.00 Uhr hob die erste Maschine Richtung Sonderborg (DK) ab. Für die beiden Archer war klar, dass nur Rückenwind einen weiteren Tankstopp, geplant in Kassel, verhindern konnte. Während des Fluges wurden aus der Mooney jeweils aktuelle Berechnungen geliefert, die beweisen sollten, dass die Archer Sonderborg ohne Zwischenlandung in Kassel erreichen würden. Die entsprechenden Kommentare von Walter waren etwas speziell, gaben uns aber unmissverständlich zu verstehen, dass wir lediglich über Kassel hinwegfliegen, keinesfalls aber dort landen sollten.

Schon bald näherten wir uns der Kontrollzone von Hannover und Bobby bereitete den Funkspruch vor. Wegen Jet-Verkehr sollten wir zunächst auf 5'000 ft steigen, was wir aber wegen tiefer liegenden Wolken nicht konnten und deswegen prompt über Overhead gelotst wurden. Dies entsprach überhaupt nicht der Idee einer möglichst direkten CTR-Durchquerung. Wie wir später feststellen mussten, war dieser «Overhead-Ausflug» ein grösserer Umweg, als wenn wir gleich zu Beginn nach Westen ausgewichen wären. Aber wir woll-

ten ja etwas lernen, zudem konnten wir schöne Fotos vom Flughafen Hannover schiessen. Der letzte Funkspruch des Hannover-Controllers liess uns klar spüren, dass auch er froh war, die General Aviation in seiner Kontrollzone wieder los zu sein.

Landschaftlich bot unser nördliches Nachbarland nicht sehr viel, das Bedürfnis wieder mal eine Toilette von innen zu sehen wurde auch immer grösser und so waren wir froh, nach 4:40 h Flug in Sonderborg zu landen. Unsere Kollegen mit den schnelleren Flugzeugen waren schon heftig mit der Planung des nächsten Legs beschäftigt. Dank dieser Vorarbeit konnten die am Schluss eingetroffenen Crews, nach einem kleinen Imbiss, die geplante Route in das GPS laden und die ausgedruckte Version aus dem mitgeführten Drucker nehmen. Noch schnell den Flugplan abschreiben und auftanken – die meisten Crews tauschten die Plätze innerhalb ihrer Flugzeuge – und weiter gings nach Bergen (NO).

Die Landschaft war hier schon wesentlich interessanter und schon bald stand die erste grössere Meerüberquerung bevor. Das nun ziemlich flache Gelände wurde von der DVR-Crew als Tiefflug-Übung verwendet. Was es da so Besonderes zu sehen gab, wird wohl immer ein Geheimnis bleiben... Nach weiteren 3:30 h Flug erreichten wir schliesslich Bergen, wo wir die erste Nacht verbrachten. Nachdem wir uns aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf ein Hotel in Flughafennähe geeinigt hatten, nahmen wir zu später Stunde noch eine Mahlzeit zu uns, bevor wir müde und voller schöner Eindrücke zu Bett gingen.

## **2. Tag: Bergen NOR – Svolvaer NOR**

Weil uns die Meteorologen in Bergen schlechtes Wetter für die aktuelle Region und ein Hochdruckgebiet über dem Nordkap voraussagten, bestätigte sich unser Vorhaben: So schnell wie möglich ans Nordkap! Da die Wolken in Bergen bereits sehr tief hingen und es immer wieder regnete, kam Walter beim HB-PNA für die Einweisung im Schlechtwetterfliegen gleich selber mit. Mit früheren Schlechtwettererlebnissen vergleichend, beteuerte Walter andauernd, dass dies immer noch als «gutes Wetter» durchgehe; tja, so sind eben die Ansichten verschieden... Der norwegischen Küste folgend, war ein Tiefflug aber unproblematisch. Aufgeheitert durch die laufend besser klingenden Meteo-News von Margrith und Christian aus der Malibu, erreichten wir nach 2 h Kristiansund. Das Wetter wurde jetzt immer besser. Wir montierten wieder die Sonnenbrillen und genossen die herrliche Fjordlandschaft an der Norwegischen Küste. Wir waren fasziniert von den abgelegenen Häusern, den schönen Brücken und auch von den vielen Schiffen, die es zu sehen gab. Nach einem weiteren Tankstopp in Bronnoy, erreichten wir am Abend, bei herrlichem Sonnenschein, die Lofoten (zu Norwegen gehörende Inselgruppe).

### 3.Tag: Svolvaer NOR – Hammerfest NOR (Erreichen des Nordkaps)

Am Morgen des 3. Tages brach kurzzeitig Hektik aus, da die Frühaufsteher auf 09.00 Uhr einen Bus reserviert hatten, der uns wieder zum Flugplatz Svolvaer bringen sollte. Aufgrund ungenügender Kommunikation planten andere ihr Frühstück auf diese Zeit. Die Flexibilität von allen Beteiligten löste das Problem schnell und so konnten wir – wie geplant, aber bei merklich kühleren Temperaturen – Richtung Tromsø abheben. In Einerkolonne standen die fünf Schweizer Flugzeuge zum Auftanken bereit. Einmal mehr liessen wir uns vom Tankwart klar machen, dass nur Bargeld und keine Kreditkarten akzeptiert würden. Der Tankstopp wurde genutzt, um die Route zum Nordkap mit anschließender Landung in Honningsvaeg, zu planen. Walter gab noch letzte Tipps zum Anflug auf den «Super-Flugplatz» Honningsvaeg und dann gings los. Nach ca. 1:30h erreichten wir unser Ziel, das Nordkap! Die Wolkenbasis war zwar nur auf ca. 1'200 ft, aber dies reichte um die Felsformation mit aufgesetztem Touristenparkplatz zu bestaunen.



Tag 3 – Nordkap

Nach der Photo-Mission erreichten wir den nahegelegenen Flugplatz Honningsvaeg. Am Meer liegend und umgeben von Felsformationen, hatte dieser Platz resp. dessen Anflug wirklich seinen ganz besonderen Reiz. Die befürchteten Seitenwinde waren akzeptabel und so konnten alle ihre Maschinen sicher landen.

Von Honningsvaeg flogen wir ca. 30 Min zurück in die nördlichste Stadt Europas, Hammerfest, wo wir zu dem Zeitpunkt die Tatsache geniessen konnten, dass die Sonne gar nie unterging (Sonnenbrille ganztags tragen?). Wohl deswegen sind die Vorhänge in den Hotels auch blickdicht.

#### 4. Tag: Hammerfest NOR - Rovaniemi FIN

Dieser Morgen hatte es in sich: Nach der Zielerreichung (Nordkap) waren wir wohl alle etwas unentschlossen; jedenfalls haben wir geschlagene 4 Stunden beim morgendlichen Briefing im Hotel gebraucht, um zu beschliessen wohin das nächste Leg führen wird. Alle Varianten lagen drin: Norwegen, Schweden oder eben Finnland. Jedenfalls einigten wir uns nach ausschweifenden Varianten- und Meteobeurteilungen – zu vorgerückter Stunde – den nächsten Sprung nach Rovaniemi (Finnland) zu fliegen und dort einen flugfreien Tag einzulegen. Nach dem Take-off in Hammerfest hatten wir mit einer ziemlich tiefen Basis zu kämpfen und von Schweden her war eine Front im Anzug. Weil das en route Gebiet eher flach ist und die Basis Richtung Rovaniemi zunehmend anstieg, kamen wir dennoch problemlos nach Finnland. Am flugfreien 5. Tag haben wir in Rovaniemi haben wir – bei bestem Wetter – die Natur erforscht, einen Bootausflug gemacht und schliesslich eine Rentier-Farm besucht. Abends buchten wir einen Grillabend, der sich aber als echte Touristen-Trap erwies: Wir erhielten ein vergleichsweise kärgliches Dinner serviert. Jedenfalls waren der Platz und die Häppchen nicht gerade das, was wir erwartet hatten.



Tag 6 – Stockholm overhead

#### 6. Tag: Rovaniemi FIN – Kalmar SWE

Das Tagesziel war gesetzt: Kalmar in Schweden. Die Streckenführung war dabei kein Zufall: Dagmars Eltern wohnen dort. Wir flogen deshalb die Westküste Finnlands hinunter, um dann westlich über die vorgelagerten Inseln (Tankstopp in Mariehamn) nach Schweden über zu setzen. Dabei lag Stockholm auf dem Weg. Im HB-PNA einigten wir uns, zunächst Stockholm Control aufzurufen und ein Crossing über den zentral gelegenen Stockholm-Bromma (ESSB) zu verlangen. Alternativ wäre sonst ein Umfliegen der CTR an der Küste angesagt gewesen. Doch die Controller haben uns problemlos ein «approved» gegeben, was uns ein ausgedehntes Photo-Shooting über Stockholm beschert hatte. Danach gings in südlicher Richtung nach Kalmar.





Tag 7 – Vorbereitungen Rückflug nach Altenrhein

### **7. Tag: Kalmar SWE – Bornholm DK**

Am Vormittag hatte Dagmar mit ihrem Vater einen Ausflug in eine der benachbarten Glasfabriken («Glasriket») organisiert, auf das Kuchen und Gebäck in ihrem elterlichen Hausgarten folgten. Dort schlugen wir aber bereits wieder die Karten und Bottlang auf. Wir planten via Bornholm und wollten dort nochmals einen flugfreien Tag einlegen. Da wir die Hotels telefonisch im Voraus reservieren konnten, stand dem Weiterflug nach Dänemark nichts mehr im Wege.

In Bornholm konnten wir den Sommer in vollen Zügen geniessen: Wir haben für den flugfreien Tag Motorroller und einen Mini-Van gemietet, um so die Insel besser erforschen zu können: Dörfer, Strände, Burgruinen und den Golfplatz (früherer Grasflugplatz in Bornholm). Der Nachmittag war ein schwarzer Freitag für die Swisscom und auch für einen ihrer eifrigsten Kunden (Walter), weil das Handy-Netzwerk zusammengebrochen war, aber Walter konnte via Festnetzleitungen notfallmässig die Kommunikation überbrücken...

### **9. Tag: Bornholm DK – Lommis**

Die Archer konnten die Rückreise nach St. Gallen-Altenrhein nicht in einem Stück antreten. Wir trafen uns deshalb in Erfurt zum Auftanken. Ansonsten bescherte uns das Wetter in Deutschland weitgehend ein Airliner-Feeling, da wir oft über die Wolkendecke steigen mussten (Die HB-PPC gab die Löcher jeweils durch). Vor Friedrichshafen hatten wir nach Bergen das erste Mal wieder etwas Wetterpech und umflogen ein paar Gewitterzellen, bevor wir wieder auf Schweizer Boden landen konnten.

Im HB-PNA waren Rico und ich erstmals an einem Fly Away der MFGT. Abgesehen von den USA waren wir beide sonst nie ausserhalb der Schweiz geflogen. Es war eine super Erfahrung im Verband mitzufiegen, da wir über die «Schnurri-Frequenz» immer in Kontakt waren und Christian & Margrith allen vom schnellen HB-PPC aus die Bahn meteorologisch vorspurten. Mit Markus Speich konnten wir uns zudem zu dritt auf der Reise in den administrativen, aviatischen und navigatorisch/funktechnischen Aufgaben gut abwechseln.

In diesem Sinne möchten wir Walter nochmals ganz herzlich für die Organisation und Leitung danken und jedem weiter empfehlen. Wir werden ganz sicher beim nächsten Fly Away dabei sein.

Rico Koller und Bobby Zarkov

## Das Fly away in Zahlen

<b>Distanz</b>	6'400 km (ca. 33 Stunden im Archer)
<b>Avgas 100LL</b>	ca. 5'800 l (total für alle Flugzeuge)
<b>Natel</b>	10
<b>GPS</b>	7
<b>Bottlang &amp; umfangreiches Kartenmaterial</b>	5 Sätze
<b>EDV</b>	3 Laptops / 2 Drucker / 2 GSM-Internet

	ICAO C/S		Name	Remarks	Leg time	
	DEP	ARR			Hrs	Min
21.07.2001	LSZT	LSZR	St. Gallen		0	25
21.07.2001	LSZR	EKSB	Sonderborg, DK		4	40
21.07.2001	EKSB	ENBR	Bergen, NO	Overnight	3	30
22.07.2001	ENBR	ENKB	Kristiansund, NO		2	0
22.07.2001	ENKB	ENBN	Bronnoy, NO		1	35
22.07.2001	ENBN	ENSH	Helle / Svolvaer, NO	Overnight	1	45
23.07.2001	ENSH	ENTC	Tromsø, NO		1	20
23.07.2001	ENTC	ENHV	Valan / Honningsvaeg, NO		2	0
23.07.2001	ENHV	ENHF	Hammerfest, NO	Overnight	0	35
24.07.2001	ENHF	EFRO	Rovaniemi, FIN	Overnight (2)	2	30
26.07.2001	EFRO	EFMA	Mariehamn, FIN		4	0
26.07.2001	EFMA	ESMQ	Kalmar, SWE	Overnight	2	40
27.07.2001	ESMQ	EKRN	Bornholm, DK	Overnight (2)	1	30
29.07.2001	EKRN	EDDE	Erfurt, GER		2	45
29.07.2001	EDDE	LSZR	St. Gallen		2	0
29.07.2001	LSZR	LSZT	Lommis			20
					<b>Legs</b>	<b>16</b>
					<b>Total time</b>	<b>33 hrs 35 min</b>

FORMEL  
TKB



# MEHR SPORT!

**DENN SPORT HÄLT FIT UND MACHT SPASS!** Darum treiben viele Thurgauerinnen und Thurgauer in ihrer Freizeit aktiv Sport. Zahlreiche Vereine engagieren sich für ein attraktives Sportangebot. Das unterstützen wir aus Überzeugung. Besonders am Herzen liegt uns die Nachwuchsförderung. In verschiedenen Projekten des Breitensports bietet sich den Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Talente ans Licht zu bringen. Ein wichtiger Beitrag für die Zukunft.

**MIT FORMEL TKB BIETEN WIR IHNEN MEHR!**



Thurgauer  
Kantonalbank

[www.tkb.ch](http://www.tkb.ch)

## 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

## JAR - KURS 2/2001

27

Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

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 23.11.2001 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 Kurs an** (Anmeldefrist 1. 11. 01)

**JAR 2/2001**

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

---

# 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



# 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



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## Privatpiloten Theorie 01–02

Der Theoriekurs mit abschliessender Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt findet an folgenden Wochentagen statt:

Mittwoch	28.11.2001	20.00–21.00	Kursbesprechung		
Samstag	08.12.2001	14.00–17.00	Sonntag	09.12.2001	09.00–17.00
Samstag	15.12.2001	14.00–17.00	Sonntag	16.12.2001	09.00–17.00
Samstag	05.01.2002	14.00–17.00	Sonntag	06.01.2002	09.00–17.00
Samstag	12.01.2002	14.00–17.00	Sonntag	13.01.2002	09.00–17.00
Donnerstag	17.01.2002	20.00–22.00			
Samstag	19.01.2002	14.00–17.00	Sonntag	20.01.2002	09.00–17.00
Donnerstag	24.01.2002	20.00–22.00			
Samstag	26.01.2002	14.00–17.00	Sonntag	27.01.2002	09.00–17.00
Samstag	02.02.2002	14.00–17.00	Sonntag	03.02.2002	09.00–17.00
Samstag	09.02.2002	14.00–17.00	Sonntag	17.02.2002	13.00–17.00
Samstag	23.02.2002	13.00–17.00	Prüfung durch BAZL		

Folgende Fächer werden behandelt: Luftrecht/Allgemeine Luftfahrzeugkenntnis/Flugleistungen und Flugplanung/Menschliches Leistungsvermögen/Meteorologie/Navigation/Betriebsverfahren/Grundlagen des Fluges

---

<b>Kursleiter:</b>	Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer, Tel. 052/378 14 80 Fax 052/378 32 80
<b>Kurszeiten:</b>	Samstag 14.00–17.00 Uhr, Sonntag 09.00–17.00 Uhr
<b>Theorielokal:</b>	Theorieraum Flugplatz Lommis
<b>Theoriematerial:</b>	VFR-AIP (Bestellen Tel. 031 972 42 08 / Fax 031 972 35 69) Winkelmesser oder Plotter, Schreibzeug, Rechner. Theorieunterlagen sind am ersten Abend beim Kursleiter zu beziehen
<b>Beteiligung:</b>	Minimum 8 Personen
<b>Kosten:</b>	Fr. 810.– plus Theorieunterlagen ca. Fr. 430.–

---

**Ich melde mich definitiv für den Kurs an** (Anmeldefrist 1. 11. 01)

**PP 1/01**

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

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

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

Ich bestelle die Theorieunterlagen: JA  NEIN

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

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

---

# ECHE WERTE, DIE IM PRIVATE BANKING EINMALIG VIEL WERT SIND.



Dr. André Rüegg  
Private Banking

**Wir pflegen Werte wie unternehmerische  
Unabhängigkeit, globales Finanzverständnis,  
gegenseitiges Vertrauen sowie Kultur im  
konkreten und im weitesten Sinn.**

## **PRIVATBANK IHAG ZÜRICH**

Privatbank IHAG Zürich AG  
Bleicherweg 18  
CH-8022 Zürich

Telefon + 41 1 205 11 11  
E-Mail [info@pbihag.ch](mailto:info@pbihag.ch)  
Internet [www.pbihag.ch](http://www.pbihag.ch)



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## RADIOTELEFONIE (VOICE) 1/2002

Der Radiotelefoniekurs 1/2001 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:

			Samstag	05.01.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	08.01.2002	19.00 – 21.30	Samstag	12.01.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	15.01.2002	19.00 – 21.30	Samstag	19.01.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	22.01.2002	19.00 – 21.30	Samstag	26.01.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	29.01.2002	19.00 – 21.30	Samstag	02.02.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	05.02.2002	19.00 – 21.30	Samstag	09.02.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	12.02.2002	19.00 – 21.30	Samstag	16.02.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	19.02.2002	19.00 – 21.30	Samstag	23.02.2002	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, Chef Fluglehrer, 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 (Anmeldefrist 31. 11. 01)

RT 1/2002

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



# Ihre Bauunternehmung

für alle Tiefbauarbeiten wie:

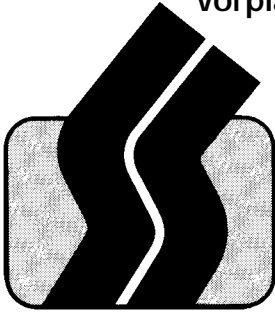
Allgemeiner Strassenbau

Kanalisationsarbeiten

Grabarbeiten für Werkleitungen

Naturstein Pflasterungen

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** seit 1897  
**rauenfeld**

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



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## RADIOTELEFONIE (VOICE) 2/2002

Der Radiotelefoniekurs 2/2002 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	19.03.2002	19.00 – 21.30	Samstag	23.03.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	26.03.2002	19.00 – 21.30	Samstag	30.03.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	02.04.2002	19.00 – 21.30	Samstag	06.04.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	09.04.2002	19.00 – 21.30	Samstag	13.04.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	16.04.2002	19.00 – 21.30	Samstag	20.04.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	23.04.2002	19.00 – 21.30	Samstag	27.04.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	30.04.2002	19.00 – 21.30	Samstag	04.05.2002	09.00 – 12.00
Dienstag	07.05.2002	19.00 – 21.30	Samstag	11.05.2002	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, Cheflehrer, 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 (Anmeldefrist 20.01.02)

RT 2/2002

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



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 AVIONICS AG**  
FLUGPLATZ 9506 LOMMIS

## AVIONIC-WORKSHOP

Freitag 19. Okt. 2001

Flugplatz Lommis

17.00 bis 20.00 Uhr

Wollen Sie sich über  
folgende Themen der  
Avionic informieren?

GPS, MAPDISPLAY  
TRANSPONDER  
DATENLINKS  
ELT's

Anmeldung unter:

[Kuerzi.avionics@bluewin.ch](mailto:Kuerzi.avionics@bluewin.ch)

Tel.: 052 376 22 27

Fax: 052 376 23 22

**GRATIS**





# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## RADIOTELEFONIE - REFRESHER 1/2001

35

Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

Der Radiotelefonie - Refresher wird von Michael Magnin, Flugverkehrsleiter in Dübendorf organisiert und durchgeführt.

In diesem Kurs werden Sie auf kompetente Art wieder auf den neuesten Stand gebracht. Der Kurs findet an folgenden Tagen statt:

Samstag 27.10.2001 09.00 – 12.00 Uhr

Mittwoch 31.10.2001 19.00 – 21.30 Uhr

Freitag 02.11.2001 19.00 – 21.30 Uhr

---

**Kursleiter:** Michael Magnin, ATC-Controller, Tel. 079 217 74 56  
**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. 120.–



**Ich melde mich definitiv für den Kurs an** (Anmeldefrist 1.10.01) **RT Refr. 1/2001**

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.

- 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
- Schneider + Steinemann AG, Strassen- + Tiefbau, Islikon
- Stäheli, Metzgerei, Frauenfeld
- Stedy, Peter Stettler, Gewürze, Märwil
- Thurgauer Kantonalbank
- UBS
- Winterthur-Versicherungen, Frauenfeld
- Privatbank IHAG, Zürich

## Wichtige Adressen

**Reservation** Flugplatz Lommis 052/366 33 33  
**Flugzeuge** Fax 052/366 33 44

**Internet** www.mfgt.ch

## MFGT-Vorstand 2001

**Präsident** Mani Holstein P 071/931 42 06  
 Rätenbergstrasse 25 G 01/316 32 60  
 9533 Kirchberg SG G Fax 01/316 29 24  
 e-mail: maniholstein@smile.ch

**Kassier/  
Sekretär** Paul Schmocker P 052/721 50 97  
 Bühlwiesenstrasse 13 MFGT 052/730 12 75  
 8500 Frauenfeld Fax 052/730 12 78  
 e-mail: paul.schmocker@swissonline.ch

**Chef Technik** Karl Keiser P 052/720 70 80  
 Thurstrasse 24 a G 01/812 76 30  
 8500 Frauenfeld e-mail: kkeiser@sairgroup.com

**OPS-Chef** Walter Herrmann P 052/672 48 40  
 Sonnenbergstrasse 6 G 052/672 15 66  
 8212 Neuhausen G Fax 052/672 48 41  
 e-mail: w.herrmann@swissonline.ch

**Flugplatzchef** Ueli Steinemann P 052/720 77 78  
 Maiholzstrasse 20 G 052/369 05 05  
 8500 Frauenfeld G Fax 052/369 05 00

**Chef Flugschule** Rolf Neuenschwander P 052/378 14 80  
**Chef-Fluglehrer** Im Wiesengrund P Fax 052/378 32 80  
 9546 Tuttwil e-mail: rneuensch@bluewin.ch

---

**Betriebsleiter** Flugplatz Lommis 052/366 33 33  
 Fax 052/366 33 44  
 Markus Moser P 079/679 64 44



Bei folgenden Flugplätzen können Sie mit der FLIGHT CARD von AIR BP bargeldlos Avgas 100LL tanken:

Genf, Basel, Zürich, Lausanne, Birrfeld, Sion, Lommis, Neuenburg, Gruyère, Schupfart, Saanen

**YOUR AVIATION PARTNER** 

**AIR BP - Bundesplatz 10 - Postfach - 6304 Zug - Telefon 041 727 08 30**