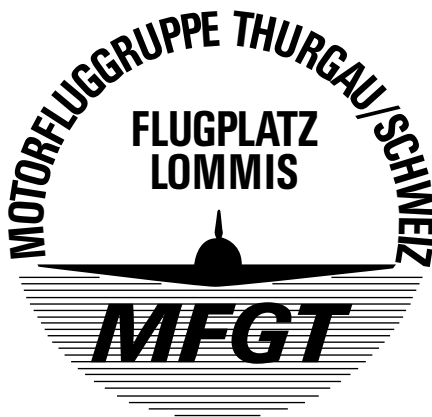


KONTRAKT

Mitteilungsblatt
der Motorfluggruppe
Thurgau



Nr. 126

Dezember 2001

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

Mitteilungsblatt der Motorfluggruppe Thurgau

4 Ausgaben pro Jahr
Nr. 126
4. Ausgabe: Dezember 2001
Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:
Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
H.R. Drack
Sascha Hardegger (sash@swissonline.ch)
Walter Herrmann (w.herrmann@swissonline.ch)
Mani Holstein (maniholstein@smile.ch)
Karl Keiser (karlkeiser@freesurf.ch)
Rolf Neuenschwander (rneuenc@bluewin.ch)
Paul Schmocker (paul.schmocker@swissonline.ch)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf
Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 25. Januar 2002

Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite 3
Aus der MFGT Finanzabteilung	Seite 7
Winterprogramm 2002	Seite 9
Voranzeige	Seite 10
Gesucht: Flugdienstleiter/in	Seite 11
Dank	Seite 13
Bericht aus der Technik	Seite 15
Zum Gedenken an Jacky Streuli	Seite 17
Schnee liegt in der Luft	Seite 20
Wichtige Erfahrungen beim Fly-Away III	Seite 23
MFGT-Akro-Sicherheitstraining	Seite 27
Aus der Flugschule	
– Radiotelefonie (Voice) 2/02 Anmeldung	Seite 29
Oldtimer-Flugtage 2001 – DER FILM	Seite 30
Dank unseren Inserenten	Seite 32



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

Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden

Noch nie haben Negativ-Schlagzeilen um die Zivilluftfahrt unser tägliches Leben so stark beeinflusst wie gerade in den vergangenen 3 Monaten. Die erschütternden Terror-Anschläge vom 11. September in USA mit mehreren Tausend Toten, das unerwartete «Swissair-Grounding» mit Tausenden von Entlassenen und – gerade eben – der neuerliche Absturz eines Crossair-Linienflugzeuges mit 24 Toten stimmen uns sehr traurig. Im Wissen, dass es auch unter unseren Mitgliedern und Freunden direkt und indirekt Betroffene dieser traumatischen Ereignisse gibt, entbiete ich allen unser tief empfundenes Mitgefühl und wünsche Ihnen viel Kraft beim Verarbeiten des Erlebten.

Schnee liegt in der Luft...

Mit dem ersten «Schnee bis in die Niederungen» anfangs November wurde es auf unserem Flugplatz wieder merklich ruhiger. Unter Beachtung besonderer Bedingungen und Regeln kann auf unserem Rasenplatz aber auch über die kalten Wintermonate sehr wohl geflogen werden. Grundvoraussetzung dazu ist in jedem Fall die rechtzeitige telefonische Kontaktaufnahme mit unserem Betriebsleiter, der Sie gerne über den Zustand von Piste, Rollweg und Abstellplatz informiert. Bei zu weichem Terrain wird aber auch die vorübergehende Schliessung des Flugplatzes – für mehrere Tage oder gar für mehrere Wochen – nicht zu verhindern sein. Wir danken schon jetzt für Ihr Verständnis. Bei Abwesenheit des Betriebsleiters orientiert Sie wie üblich das Tonband über die jeweils aktuelle Lage.

Von besonderen Vorkehrungen und Wartungsarbeiten, welche Privatflugzeugbesitzer über die Wintermonate treffen sollten, berichtet in dieser Ausgabe unser Leiter Technik, Karl Keiser. Im Sinne eines Refreshers in Motoren- und Vergaserkenntnis möge uns der Artikel «Schnee liegt in der Luft...» wieder einmal auf die speziellen Zusammenhänge von Luftdichte, -temperatur und Luftfeuchtigkeit hinweisen.

Reduzierte MFGT-Flugzeugflotte bis Ende März 2002

Wie jedes Jahr haben wir für die Zeit vom 1. November 2001 bis 31. März 2002 einen Teil der MFGT-Flotte aus Kostengründen sistiert. Dennoch stehen unseren Mitgliedern über die Wintermonate 6 Flugzeuge zur Verfügung. Es sind dies:

- | | |
|----------------------|--------------|
| 1 PA28-181/Archer II | 1 Cessna 150 |
| 1 PA28/Cherokee | 1 Piper L-4 |
| 2 DR400/Robin | |

Sehr gute Clubflugzeug-Auslastung bis Ende Oktober

Der schöne und warme Oktober brachte uns mit 264 MFGT-Stunden nochmals einen schönen Flugstunden-Zuwachs, so dass unsere Statistik bereits ein Plus von über 10% gegenüber dem Vorjahrestotal ausweist. Spitzenreiter unter den MFGT-Clubflugzeugen sind einmal mehr unsere 3 Robins mit (bisher) durchschnittlich 390 Stunden. Auf dem – bis anhin eher ungewohnten – zweiten Typen-Rang finden wir in diesem Jahr unsere Cessna 150 mit rund 310 Stunden. Dies als direkte Folge von mehreren Stundenpaket-Abnehmern, welche mit unserer «Whisky-Tante» jeweils in kurzer Zeit 20, 30 oder noch mehr Stunden erflogen haben. Mit durchschnittlich 233 Stunden auf dem 3. Typen-Rang dürfen sich schliesslich auch unsere 3 Archer II gut sehen lassen.

Gut bestandenes BAZL-Zwischenaudit

Am 5. November auditierten zwei BAZL-Inspektoren ganztags unseren Unterhaltsbetrieb nach den komplexen Vorschriften, Normen und Abläufen gemäss JAR-145. Obwohl der Unterhaltsbetrieb in dieser Zeit als Bau-Provisorium im «Hangar 2» untergebracht war, erhielten unsere Technik-Verantwortlichen durchs Band gute Noten. Herzliche Gratulation und ein besonderes Dankeschön richte ich diesbezüglich an Karl Keiser (Leiter Technik), Markus Moser (Chefmechaniker) und an Volker Kunz (Quality Manager), welche im Verlaufe dieses Jahres durch vorbildliche Teamarbeit wesentliche Fortschritte erzielt haben.

Werftumbau: Planmässiger Fortschritt

Zum Teil mehrmals pro Woche treffen sich die Mitglieder der «kleinen MFGT-Baukommission» auf dem Flugplatz, um mit Architekt und Handwerkern die bei einem Umbau-Projekt immer auftretenden Détailprobleme zu besprechen und zu regeln. Bis Ende November waren die wesentlichen Tiefbau- und Baumeisterarbeiten bereits so weit fortgeschritten, dass sich seither jeder Bau-Besucher schon sehr konkrete Vorstellungen vom definitiven Raumprogramm machen kann. Ebenfalls realisiert sind die 4 markanten Oberlichter, welche zusätzliche Belichtungs- und Belüftungsfunktion haben werden. Als weitere wesentliche Elemente folgen im Verlaufe der nächsten 2 Monate: der Einbau der Decken, des «Büro-Kubus», der Umbau der Werft-Rolltore, die Bearbeitung des Werftbodens sowie diverse weitere Installationsarbeiten. Vorstand und Baukommission sind zuversichtlich, dass der Werft-Umbau im veranschlagten Termin- und Kostenrahmen bis Ende Februar 2002 fertig gestellt werden kann. Im Namen der Motorfluggruppe Thurgau bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Beteiligten für das respektable Zwischenergebnis.

Neue Pisten-Signaturen ab 1.1.2002

Wie wir alle im Verlaufe unserer Piloten-Ausbildung mal gelernt haben, ist die in unserer geografischen Breite vorherrschende Variation keine Konstante, sondern ein sich – zwar langsam – stetig verändernder Wert. Nach der zuständigen BAZL-Stelle beträgt das aktuelle «True Bearing» der Piste 07 in Lommis nurmehr 63° 22'. Dies führt dazu, dass wir unsere Pisten-Signaturen per 1.1.2002 auf **06 / 24** ändern werden. Die entsprechenden Updates für AIP und VFR-Manual sowie für unsere internen Hinweise wurden rechtzeitig in die Wege geleitet.

Und neben den ordentlichen Tagesgeschäften...

... hat sich der Vorstand im Verlaufe der letzten Wochen und Monate intensiv mit organisatorischen Belangen (Neukonzeption Finanzen/Sekretariat ab Saisonstart 2002) sowie mit der Bewirtschaftung/Erneuerung unserer clubeigenen Flugzeug-Flotte auseinander gesetzt. Ich denke, wir sind in beiden Belangen auf gutem Weg und werden Ihnen dazu im nächsten Kontakt Konkretes präsentieren können.

Neue Mitglieder

Trotz diverser Austritte – meist infolge Alter oder Aufgabe der Fliegerei – hat die MFGT im Verlaufe der zweiten Jahreshälfte einen leichten Zuwachs auf gegenwärtig 430 Mitglieder erfahren. Im Namen des Vorstandes heisse ich «alle Neuen» in unserer Gruppe ganz herzlich willkommen und hoffe zuversichtlich, dass sie uns künftig nicht nur als «Konsumenten» begegnen, sondern sich auch «Mit-Glieder» tatkräftig für unseren Verein einsetzen werden. Eine ideale Einstiegsmöglichkeit dazu bietet der gelegentliche Einsatz als Flugdienstleiter/-in. Mehr darüber erfahren Sie in diesem Kontakt, resp. bei unserem OPS-Chef.

Unsere neuen Mitglieder:

- Ammann Hanspeter, Jhg. 1977, Mechaniker, 9620 Liechtensteig
- Berner Georg, Jhg. 1960, Geschäftsführer, 8260 Stein am Rhein
- Bétrisey Patrick, Jhg. 1971, Pilot, 8426 Lufingen
- Danuser Benno, Jhg. 1961, Eidg. dipl. Fahrlehrer, 8558 Raperswilen
- Fisch Roland, Jhg. 1971, Elektrotechniker TS, 8200 Schaffhausen
- Forrer Beat, Jhg. 1977, Chart-Editor, 8500 Frauenfeld
- Graf Silvio, Jhg. 1980, Pilot, 8636 Wald
- Heer Pascal, Jhg. 1976, Pilot, 8427 Freienstein
- Hofmann Tobias, Jhg. 1979, Student, 8200 Schaffhausen
- Hüsser Michael, Jhg. 1984, Polygraf-Lehrling, 9546 Wängli
- Kälin Martin, Jhg. 1944, Pilot, 8303 Bassersdorf
- Peter Jürg, Jhg. 1960, Kaufmann, 8488 Turbenthal

- Schmid André, Jhg. 1967, Elektroingenieur, 8546 Gundetswil
- Schmid Lukas, Jhg. 1980, Student, 9244 Niederuzwil
- Simon Hubert, Jhg. 1944, Pilot, 8260 Stein am Rhein
- Stefanini Thomas, Jhg. 1952, Pilot, 8352 Rätterschen
- Straumann Kurt, Jhg. 1942, pens. Pilot, 8185 Winkel
- Timm Karin Dr. med., Jhg. 1965, Ärztin, 9000 St. Gallen

Zum Jahresende...

... spreche ich allen unseren Mitgliedern Dank und Anerkennung für die in diesem Jahr spürbar verbesserte fliegerische Disziplin – sprich «Selbst-Disziplin» – aus. Meinen besonderen Dank richte ich hier einmal mehr an all unsere nimmermüden, rat- und tatkräftigen Aktiven und Funktionäre, welche mit ihrem vorbildlichen Einsatz mitgeholfen haben, einen sicheren Flugbetrieb, technisch einwandfreie und saubere Flugzeuge zu gewährleisten, unseren Flugplatz zu unterhalten und zu verschönern und – last but not least – eine nachhaltige Fliegerkameradschaft zu pflegen.

Ihnen allen wünsche ich frohe, besinnliche und erholsame Festtage und einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Mani Holstein, Präsident



Aus der MFGT Finanzabteilung

7

Das neue Jahrhundert/Jahrtausend begann für den Finanzchef ohne Probleme. Das von der MFGT benützte Buchhaltungs-Programm wurde schon früher für die neue Zeitepoche ausgelegt.

Von einigen Ausnahmen abgesehen, kann ich den Mitgliedern ein gutes Zeugnis in Bezug auf die Zahlungsmoral ausstellen. Für die meisten Piloten ist es selbstverständlich, dass Fliegen nicht gratis sein kann. Beispiele falscher Beurteilung und Kostenrechnung sind leider genug vorhanden.

Das Jahr war auch geprägt von sehr vielen Mutationen.

Zusätzliche Arbeit entstand auch durch die Oldtimer-Flugtage, der Abschluss des Hangarneubaus und der Beginn des Werftumbaus. So ging die Arbeit nie aus und langweilig wurde es mir nie.

An dieser Stelle danke ich besonders herzlich allen **Gönner/Innen** für die Überweisung der Beiträge für das laufende Jahr und unseren **Inserenten** für die prompte Zahlung der Rechnungen.

Paul Schmocker

Aus der MFGT Finanzabteilung

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.



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

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

Winterprogramm 2002

Die Höck-Daten:

Wir führen 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 19.30 Uhr

18. Januar 2002 **Int. Luftverkehr: Warum braucht es einen Staatsvertrag mit Deutschland? Welches sind die Auswirkungen für unseren Flugplatz.**

Referent Manfred Pfeiffer erzählt uns aus seinem beruflichen Umfeld bei der Firma «skyguide». Neue Anflugverfahren werden den Luftraum um Klotten wesentlich verändern. Sind wir davon direkt betroffen?

22. Februar 2002 **Flugunfall – finanzielle Forderungen – Schutzmöglichkeiten**

Referent Bruno Scherrer. Auch in Europa beginnt sich die Tugend durchzusetzen, dass immer höhere Forderungen gegenüber dem verantwortlichen Luftfrachtführer, und in der Folge oft gegenüber der Hinterlassenschaft, gestellt werden. Mehrere Millionen Schweizerfranken sind keine Seltenheit, wenn es um Invaliditäts- und Versorgerschäden geht. Anhand eines Beispiels soll aufgezeigt werden, was an Forderungen zu erwarten ist, wie man sich als Luftfrachtführer zum Voraus gegen die finanziellen Folgen schützen kann. Zudem seien Wege aufgezeigt, mit welchen Massnahmen nach einem Flugunfall ein finanzieller Kolaps – meistens für die Hinterbliebenen – verhindert werden kann. Ein Thema, das auch unsere Frauen interessieren wird.

Nutzen Sie die Gelegenheit zum kameradschaftlich-gemütlichen Beisammensein im geheizten Clubraum!

Voranzeige

GENERALVERSAMMLUNG 2002

Die **56. ordentliche Generalversammlung** der **MFGT** findet am **Freitag, 22. März 2002, 20.00 Uhr**, in der **Mehrzweckhalle Lommis** statt.

Die Traktandenliste wird zusammen mit der Einladung im ersten Kontakt des Jahres 2002 veröffentlicht.

Das Jahr 2002 ist ein Wahljahr. Im Vorstand sind zwei Ressorts neu zu besetzen. Notieren Sie dieses wichtige Datum schon jetzt in Ihrer Agenda.

Der Vorstand

Flugplatz-Putzete 2002

Diese wird am **Samstag, 23. März 2002**, also am Tage nach der Generalversammlung durchgeführt.

Die Osterfeiertage 2002 fallen auf das letzte Märzwochenende und so stand leider kein anderer Termin zur Verfügung.

Merken Sie sich bitte auch diesen Termin. Die Details folgen zusammen mit der Anmeldekarte im ersten Kontakt des neuen Jahres.

Die Organisatoren: U. Steinemann/P. Schmocker

GESUCHT: Flugdienstleiter/in

11

Gesucht: Flugdienstleiter/in

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 und Telefon Auskünfte zu erteilen
- wenn nötig auch durchzugreifen
- bei Unfällen den Kopf nicht zu verlieren und die Alarmierung zeitgerecht einzuleiten
- unseren Besuchern als kompetente Ansprechperson zur Seite stehen
- das Produkt «Rundflug» zu verkaufenusw. 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.

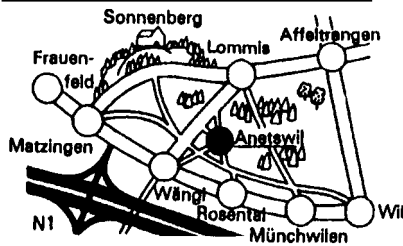


Speise-Restaurant
FROHSINN
Anetswil
9545 Wängi
Dorli Büchi

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!

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

Dank

Im Namen des Vorstandes bedanke ich mich ganz herzlich bei allen Flugdienstleitern und Rundflugpiloten für ihren engagierten Einsatz während der Flugsaison 2001. Sie haben tolle Arbeit geleistet. Auch mit den Sondereinsätzen auf dem Schmerlat in Schaffhausen und am Oldtimerflugtag haben sie bewiesen auch unter aussergewöhnlichen Umständen beste Arbeit zu leisten.

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

Bitte vormerken: FDL-/BB-Briefings 2002:

- Montag, 4. März 2002
- Mittwoch, 6. März 2002

jeweils um 19.00 Uhr auf dem Flugplatz. Einladung folgt noch.

Walter Herrmann, OPS-Chef

Ihre Bauunternehmung

für alle Tiefbauarbeiten wie:

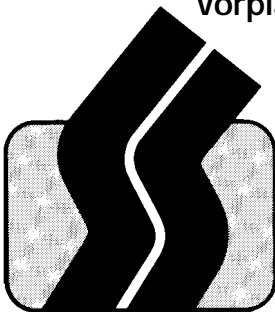
Allgemeiner Strassenbau

Kanalisationsarbeiten

Grabarbeiten für Werkleitungen

Naturstein Pflasterungen

Vorplätze in Belag oder Verbundsteinen



Schneider+
Steinemann AG

STRASSEN- UND TIEFBAU

GACHNANG · KEFIKON · WINTERTHUR · KREUZLINGEN · FRAUENFELD

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
Internet www.pbihag.ch

Winterschlaf für die Flugzeuge / Long Term Parking

Nun stehen sie meist wieder für längere Zeit in einer Ecke des Hangars, unsere fliegenden Gefährten. Die metallenen und hölzernen Vögel setzen Staub an während diesem Winterschlaf.

Obschon nun keine Leistungen mehr an die Flugzeuge gestellt werden, empfehlen die Hersteller weiterhin eine minimale Wartung. Diese Arbeiten, werterhaltende Pflege und «Kosmetik», sind teilweise recht aufwändig und werden bei den Clubflugzeugen zum Glück meistens durch den MFGT-eigenen Unterhaltsbetrieb ausgeführt. Private Besitzer von Flugzeugen sollten jedoch diese Unterhaltsarbeiten während der Wintersaison einplanen oder sich über eine mögliche fachgerechte Betreuung durch die Werkstätte der MFGT erkundigen.



Zu dieser Long-Term-Parking-Maintenance gehört unter anderem das leichte Verschieben des Flugzeuges einmal im Monat, damit sich die Radstellungen ändern. Dadurch werden die Radlager vor einseitiger Belastung geschützt und die Pneu bekommen keine «Beulen» bei den jeweiligen Walk-Segmenten. Unwuchtprobleme der Räder entfallen dadurch meistens. Ein weiterer Vorteil ist, dass allfällig durch Flugrost überzogene Bemsflächen nicht festkleben oder ein solches Festsitzen der Bremsen rechtzeitig behoben werden kann.

Aufgrund solcher Verschiebungen der Flugzeuge können auch grössere Verluste von Oel, Bremsflüssigkeit oder Treibstoff rechtzeitig erkannt werden. Dichtungsringe der Drainage Ventile des Treibstoffsystems haben bekanntlich auch ihre Lebensdauer und sollten immer wieder geprüft werden.

Während der Stilllegung eines Flugzeuges sollte einmal pro Monat der Motor mit Hilfe des Propellers durchgedreht werden (Check Ignition-off first!), um das Oel wieder zu den Gleitflächen und Lagern zu transportieren. Diese Gleitflächen sind von äusserstem Feinschliff und sind sehr anfällig für Korrosion, wenn sie nicht durch einen Oelfilm geschützt sind. Zu bemerken ist auch, dass das Oel des Motors mit zunehmender Verschmutzung auch vermehrt Feuchtigkeit aufnehmen kann. Diese, durch die Verbrennungsprozesse bedingte Ver-

schmutzung ist an der dunkler werdenden Farbe des Oels erkennbar. Temperaturwechsel und unterschiedliche Luftfeuchtigkeit führen zu weiteren Nebeneffekten. Sie bilden Kondenswasser in Hohlkörpern, im Falle der Flugzeuge im Innern des Motorenblocks und/oder der Treibstofftanks.

Auch die Lackierung der Flugzeuge haben während der Flugsaison durch Witterungseinflüsse, die vielen Insektenaufschläge und rasche Reinigungen einiges durchgemacht und die glatte Oberfläche des Lackes etwas angeraut. Besonders auf der Flugzeugunterseite tragen die Abgase, Oele etc. das ihrige dazu bei. Diese Verschmutzungen sind meist sehr hartnäckig und weisen nicht selten darunterliegende erste Korrosionen auf. Die langen Wintermonate können gut genutzt werden, um die Unterseite zu polieren und gleichzeitig auf allfällige Korrosionen zu überprüfen.



Eine perfekte Politur der Lackierung ergibt eine bis zu 10kt höhere Laufleistung. Der Benzinverbrauch kann somit auch reduziert werden und der Langzeitschutz der Lackierung wird verbessert. Die Reinigung des Flugzeuges während der nachfolgenden Flugsaison gestaltet sich danach viel einfacher, denn selbst Insekten lassen sich dann mit kaltem Wasser wieder gut entfernen.

Während solcher Reinigungs- und Pflegearbeiten werden vielfach auch kaum zu bemerkende kleinere Mängel erkennbar, die nach dem Motto «low saison – low price» rechtzeitig behoben werden können und die technische Sicherheit wieder ganz garantieren.

Nützen wir diese ruhigeren Stunden der Winterzeit für die Pflege dieser Geräte, damit sie uns wiederum sicher durch die Lüfte transportieren und Freude bereiten können.

In diesem Sinne wünscht Ihnen die Technik der MFGT schon jetzt ein gutes Take-off und einen reibungslosen technischen Verlauf der Flüge.

K. Keiser
Leiter Technik

Zum Gedenken an Jacky Streuli †

20. August 1925 – 24. September 2001



Die Nachricht vom Hinschied von Jacky Streuli erreichte mich in den ersten Oktobertagen. Obschon ich von seiner Krankheit wusste, kam sein Tod für mich doch etwas überraschend. Erst ende August hatte ich mit ihm telefoniert und er setzte grosse Hoffnung auf einen Luftröhrenschnitt, der ihm das Atmen erleichtern sollte.

Auf Wunsch des Verstorbenen fand die Urnenbeisetzung im engsten Familienkreis im Gemeinschaftsgrab auf dem Friedhof Turbenthal statt. Die Veröffentlichung von seinem Ableben sollte erst nach der Abdankung und nur mit persönlichen Karten erfolgen.

Jacky Streuli trat der MFGT am 25. September 1988 als Fluglehrer, auf die Bitte von Ueli Häusermann hin, bei. Die Flugschule brauchte noch einen Fluglehrer, der die Lücke, die Fredy Steiner damals hinterliess, schloss.

Bald lernten wir Jacky als vorbildlichen, exakten Fluglehrer kennen und schätzen. Seine Erfahrung kam in der Motorfluggruppe Thurgau voll zum tragen.

Er sprach nicht viel über seine frühere Tätigkeit als Pilot des UeG und als Fluglehrer bei der Luftwaffe. Von einigen seiner unzähligen ehemaligen Militärflugschülern und Fliegerkollegen vernahm ich im Laufe der Zeit doch Einiges. Viele angehende Militärpiloten absolvierten mit Jacky die ersten Flüge auf dem Bucker oder auf anderen, diesem legendären Schulflugzeug folgenden Typen. An der Auswahl eines modernen Schulflugzeuges für die Luftwaffe war er ebenfalls massgebend beteiligt.

Jacky war zum Fliegen geboren. Als UeG Pilot flog er sowohl den Mustang, den Vampire, wie auch Venom und Hunter. Seine fliegerische Karriere blieb nicht ohne Zwischenfall, bei einem Flug mit dem Mustang stellte sich ein Motorenproblem ein und ihm blieb nichts anderes übrig, als sich mit dem Fallschirm zu retten. Sicher gab er das Flugzeug, das für seine anfälligen Motoren bekannt war, nicht leichtfertig auf.

Als die Ju-52 aus dem Militär ausgemustert wurden und sich eine zivile Körperschaft bereit fand, die Flugzeuge für Rundflüge einzusetzen, war Jacky Streuli auch dabei. Seine Zuverlässigkeit und Erfahrung als Pilot wurde auch bei der JU-Air sehr geschätzt. Mir persönlich, der mit Jacky im administrativen Bereich zusammenarbeitete, sind viele Episoden in Erinnerung geblieben. Seine Korrektheit und Genauigkeit war nicht einfach nach einem Flug vorbei. Den Flugschülern brachte er nicht nur das Fliegen bei. Sie konnten nachher

auch das Flugreisebuch wie die Flugrapporte exakt ausfüllen, so wie er es auch für seine persönlichen Flüge tat.

Ich erinnere mich an einen schwierigen Flugschüler, ursprünglich mit einer US-Lizenz, der auf einem anderen Flugplatz die Ergänzungsausbildung für das PPL absolviert hatte und nachher der MFGT beitrug. Nach einer Platzeinweisung auf der Cessna 150 startete dieser trotz Bedenken des Cheffluglehrers an einem Spätherbstmontag zu einem Auslandflug. Das Abenteuer, das es nach den verschiedenen Telefonaten, die ich mit dem Piloten geführt hatte, wirklich war, verlief glücklicherweise ohne Unfall. Der Pilot musste aus Meteorgründen die Maschine auf verschiedenen Flugplätzen im Ausland und in der Schweiz immer wieder stehen lassen. Der Vorstand handelte rasch und konsequent. Der Pilot musste zu einem Checkflug antreten und als Fluglehrer wurde ihm Jacky Streuli zugeteilt. Am Tage nach dem Testflug rief mich Jacky an und sagte, er könne den Mann nicht fliegen lassen. Seine theoretischen Kenntnisse seien mangelhaft, er könne keine Verantwortung übernehmen und habe ihm mitgeteilt, er müsse einen Theoriekurs besuchen. Der Pilot wurde vom Vorstand schriftlich darauf hingewiesen, dass er erst nach Absolvierung einer weiteren Prüfung wieder fliegen dürfe. Alle war erleichtert als der junge Mann, notabene Student, den Austritt aus der MFGT bekannt gab.

Eine weitere Episode war die Taufe der drei neuen Robins. Alles war bestens vorbereitet in Lommis. Der Himmel strahlend blau, die Prominenz hatte sich zum Festakt angemeldet. Der gespendete Wein war kühl gestellt und die Täuflinge standen in Reih und Glied: Auf Hochglanz poliert und genau auf einer Linie ausgerichtet, das hatte ich als Organisator selber überwacht. Kurz vor dem Eintreffen der Gäste nahm mich Jacky beiseite und sagte er müsse mir noch etwas zeigen. Nun er lobte das genaue Parkieren der Flugzeuge und wies mich gleichzeitig auf einen kleinen Mangel hin. Ein Propeller der drei Maschinen war nicht ganz gleich ausgerichtet. Ich musste zugestehen, das hatte ich übersehen. Ein Beweis für Jackys Aufmerksamkeit.

Es gäbe noch viel zu schreiben, zum Beispiel wie er noch vor dem Bau des neuen Clubgebäudes, jeweils an der Flugplatzputzete, die Blumenrabatten herrichtete oder wie er die Sträucher am Pistenanfang bei der Flugplatzstrasse stutzte. Es war immer alles perfekt.

Mit 70 Jahren musste er, nach den damaligen Vorschriften des BAZL, die Tätigkeit als Fluglehrer leider aufgeben. Wir hätten gerne noch weiter auf seine Dienste gezählt. In den folgenden Jahren unternahm er regelmässig Flüge mit Freunden oder Verwandten ab Lommis und hielt so seine Lizenz aufrecht.



Noch vor einem Jahr konnte ich auf einem seiner Rapporte, die immer mit einem Gruss für mich versehen waren, lesen, er habe den wunderbaren Alpenflug genossen.

Für die GV 2001 entschuldigte er sich wegen Krankheit und kündigte gleichzeitig an, er wisse noch nicht, ob er an der Flugplatzputzete teilnehmen könne. Von der Schwere seiner plötzlich aufgetretenen Krankheit wusste ich nichts, bis ich bei einer Besichtigung des Kurhauses Dussnang auf Jacky stiess. Im Entrée sass eine Gruppe von Leuten. Erst beim zweiten Blick war ich sicher, dass der stark abgemagerte Mann Jacky war. Im gleichen Augenblick sah er auch mich. Auf meine erstaunte Frage, was er da mache, sagte er mir mit einem traurigen Blick: «Paul, ich bin auf dem Abstellgeleise.» Mich beschäftigte seine Aussage den ganzen Abend und auch nachher. Erst später am Telefon sagte er mir dann, seine Lunge arbeite nur noch reduziert und er könne nicht mehr ohne Sauerstoffzufuhr leben. Sowohl mündlich wie schriftlich gab er den Austritt aus der MFGT bekannt. Auch die Sache mit der Kaution wollte er geregelt haben.

Der vorgesehene Besuch bei ihm zuhause konnte leider nicht mehr stattfinden. Meine persönlichen Grüsse, die ich ihm mit dem letzten Kontakt zukommen liess, erreichten ihn nicht mehr. Jacky war nicht nur ein hervorragender Fluglehrer, er war ein echter Freund und ein vorbildliches Mitglied. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Paul Schmocker

Schnee liegt in der Luft...



Vereisungen an der Zelle und insbesondere im Vergaser sind in den Herbst- und Wintermonaten ein Dauerbegleiter auf vielen Flügen. Wie geht man damit um?

Eisansatz am Flugzeug oder im Vergaser ist ein Risiko, das durch gute Flugvorbereitung und durch überlegtes Handeln während des Fluges weitgehend verhindert werden kann.

Unter welchen Voraussetzungen kann sich Eis bilden? Grundsätzlich sind feuchte Luft und eine Temperatur von unter 0° Celsius notwendig. Sind diese beiden Faktoren nicht gleichzeitig vorhanden, ist auch nicht mit Eisansatz zu rechnen. An klaren Wintertagen besteht in der Regel keine Gefahr von Vereisung, denn kalte Luft kann grundsätzlich nur sehr wenig Feuchtigkeit aufnehmen.

Gefahr Vergaservereisung

Die grösste Gefahr für eine Vereisung besteht im Vergaser. 20° C warme Luft kann pro m^3 maximal 15 Gramm Wasser aufnehmen. Bei 10° C sind noch 7,8 Gramm, bei 0° noch 3,8 Gramm, und bei Minus 10° noch 1,8 Gramm möglich. Im Vergaser tritt immer eine Beschleunigung und damit eine Abkühlung der Luft ein. Diese Abkühlung beträgt je nach Luftdurchsatz 5° bis 15° C. Der

gefährliche Temperaturbereich liegt durch den relativ hohen Feuchtigkeitsgehalt bei einer Aussentemperatur von 10° bis 20° C. Das folgende Beispiel zeigt eine typische Situation:

Pilot P. Sorglos ist nach einem Alpenflug mit seiner Cessna 172 auf dem Rückweg. Gefahren gibt es bei dem schönen Herbstwetter keine, und so wird auch auf den Gebrauch der Vergaservorwärmung verzichtet. Der Anflug auf den Heimatflugplatz verläuft wie immer ohne Probleme. Doch im Endanflug rollt ein anderes Flugzeug unverhofft auf die Piste, und P. Sorglos wird zu einem Durchstartmanöver gezwungen: Also Vollgas und in den Steigflug übergehen. Doch statt volle Leistung abzugeben, stottert der Motor der Cessna, und der Pilot entscheidet sich zur Notlandung neben der Piste. Im weichen Gras kollidiert das Flugzeug mit einem Hindernis.

Was spielt sich im Vergaser ab?

Um sich klar zu werden, was da passierte, muss man sich die Vorgänge im Vergaser in Erinnerung rufen. Die Luft muss mit Benzin zu einem zündfähigen Gemisch angereichert werden. Dazu wird mit einer Verengung (Venturi) eine Beschleunigung der Luft erreicht. Der dadurch entstehende Unterdruck saugt das benötigte Benzin an, und fertig ist das Gemisch.

Bereits in der Schule haben wir gelernt, dass eine Abnahme des Drucks mit einer Abkühlung verbunden ist. Der Beweis lässt sich mit jeder Sprühdose erbringen. Sobald man auf den Knopf der Sprühdose drückt, fühlt sich die Dose kalt an, weil die Luft im Innern expandiert.



Die Abkühlung im Vergaser beträgt je nach Strömungsgeschwindigkeit der Luft zwischen 10° und 20° Celsius. Je mehr die Drosselklappe durch die Reduzierung der Leistung im Anflug geschlossen wird, desto mehr wird die Luft abgekühlt, und die in der Luft enthaltene Feuchtigkeit lagert sich rund um die Drosselklappe in Form von Eis ab.

Approach-Check vor dem Sinkflug

Wird die Vergaservorwärmung nicht bereits vor der Einleitung des Sinkfluges eingeschaltet, kann sich bis zum Endanflug eine ganze Menge Eis im Vergaser ablagern. Genau dieses Eis verhindert unter Umständen ein sicheres Durchstartmanöver, da dem Motor bei geöffneter Drosselklappe nun wärmere, mit Wassertröpfchen versetzte Luft zugeführt wird.

Die Konsequenz: Der ApproachCheck muss vor jedem Sinkflug vollständig durchgeführt werden.

Vergaservorwärmung richtig einsetzen

Eine Vereisung des Vergasers ist schon bei Temperaturen von knapp unter 20°C möglich. Bereits auf dem Weg zum Start neigen viele Flugzeugmotoren zu einer Vereisung. Auch wenn beim Runup die Vorwärmung kontrolliert wurde, ist eine zusätzliche Überprüfung vor dem Start zu empfehlen. Bei Flügen in feuchter Luft (Dunst) und bei tiefen Temperaturen ist auch im Reiseflug mit Vereisung zu rechnen. Vor allem Flugzeuge mit grossvolumigen Saugmotoren (z.B. Piper Dakota, C182) neigen aufgrund des grossen Luftdurchsatzes im Vergaser zu Vereisungen. Daher sollte in regelmässigen Abständen eine allfällige Vereisung überprüft werden. Je nach Vereisungsrisiko empfiehlt es sich, alle 5 bis 10 Minuten die Vergaservorwärmung kurz einzuschalten. Damit kann eine allfällige Vereisung entdeckt werden, bevor der Motor mit einem Leistungsabfall reagiert. Die Vorwärmung wird dazu eingeschaltet. Wenn der Motor nach rund fünf Sekunden nicht mit einem Leistungsanstieg reagiert, kann sie wieder ausgeschaltet werden.

Wichtig ist auch, dass das Gemisch im Reiseflug optimal eingestellt ist. Denn bei eingeschalteter Vorwärmung wird durch die geringere Luftdichte der vorgewärmten Luft ein zu reiches Gemisch erzielt. Dies kann, vor allem bei zu langem Einsatz der Vorwärmung, zu einem Verbleien der Zündkerzen führen.

Es ist also wichtig, das System der Vorwärmung situativ, und nicht einfach aus Prinzip, einzusetzen. Mit dem Grundwissen über die Funktion des Vergasers und unter Berücksichtigung der aktuellen Wettersituation stellt die Operation des Flugzeuges auch in der Herbst- und Winterzeit kein Problem dar.

Quelle: Safer Flying, Publikation des Motorflugverbandes der Schweiz zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik. Autor: Andy Fischer

Die Publikationen Safer Flying können beim Sekretariat des Aero-Club der Schweiz in Luzern für 2 Franken pro Exemplar bezogen werden.

Fotos: Jürg Wyss, Swiss Aviation Media, Brugg

Wichtige Erfahrungen beim Fly-Away III

Das Fly-Away III der Motorfluggruppe Thurgau vom Samstag, 1. September, war von Walter Herrmann bewusst als eintägiges «Einsteiger-Fly-Away» ausgeschrieben und geplant worden; das Wetter sah dies allerdings ein wenig anders und sorgte dafür, dass eine Reihe anspruchsvoller Entscheidungen getroffen werden musste. Go oder No-Go, Umkehren oder vorsichtiges Weiterfliegen?

Kurzfristiges Umdisponieren

Als sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des dritten Fly-Aways frühmorgens auf dem Lommiser Flugplatz trafen war die Wetterlage vorerst alles andere als klar; bald einmal kristallisierte sich aber aus den herangezogenen Meteo-Informationen (GAFOR Deutschland, Metar, Taf und auch Internet) heraus, dass die ursprünglich geplante Route in östlicher Richtung um München herum mit Ziel Vilshofen wohl buchstäblich ins Wasser fallen würde. Nach eingehender Beratung beschlossen dann schliesslich fünf Crews, einen Versuch in westlicher Richtung zu wagen und setzten sich als erstes Zwischenziel Freiburg im Breisgau, das meteorologisch durchaus in Reichweite schien.

Die eher kritische Wetterlage und das kurzfristig notwendige Umdisponieren stellte vor allem die jüngeren und unerfahreneren Piloten vor eine grosse Herausforderung; die Ratschläge von «Routiniers» wie Beat Sutter oder Walter Herrmann wurde geschätzt, wenn auch die Entscheidung über den Flug und dessen Gestaltung selbstverständlich in individuellen Ermessen liegt. ATC-Flugpläne mussten aufgegeben, Company-Flugpläne erstellt und Flugzeuge bereitgestellt werden; schliesslich konnte es losgehen. In Lommis regnete es beim Start leicht; dennoch waren die Bedingungen Richtung Basel besser als ursprünglich erwartet, wenn auch in der Region Schaffhausen der Weg ab und zu wegen der tiefen Wolkenuntergrenzen etwas gesucht werden musste. Die Sicht war aber durchaus zufriedenstellend, so dass sich keine weiteren Schwierigkeiten ergaben. Dass trotzdem eine Crew den Umkehrentscheid traf ist nachvollziehbar, waren doch die Bedingungen insbesondere für die Passagiere während dieser ersten Phase des Ausflugs nicht gerade berauschend.



was raucht denn da...



...endlich in Freiburg

Über Freiburg nach Donaueschingen

Durch den verzögerten Start wurde es dann in Freiburg bereits Zeit für das Mittagessen; die ziemlich überdimensionierten Portionen im Flugplatzrestaurant wurden nach den «Strapazen» denn auch durchaus geschätzt. Die beiden Archer, die Cherokee und die Robin waren denn auch nebst einer einsamen Cessna der einzige beobachtbare Verkehr in Freiburg (unangekündigte Segelflugzeuge und Hubschrauber ausgenommen), so dass der Mensch im Tower durchaus Zeit und Musse fand, die Schweizer Delegation auf ein Schwätzchen zu empfangen. Nach dem Kaffee wurde dann gemeinsam entschieden, nach Norden weiterzufliegen und in der Höhe von Karlsruhe in östlicher Richtung das Rheintal zu verlassen, um dann via VOR SUL (Sulz) Donaueschingen, falls möglich



...über dem Rheinflall

via VOR SUL (Sulz) Donaueschingen, falls möglich

Mengen anzufliegen. Schon ziemlich früh wurde klar, dass ein östliches Eindrehen schon vor Karlsruhe möglich sein würde, und so fanden denn auch alle vier Maschinen ihren Weg zum VOR Sulz auf einer südlicheren Route. Von da aus war es nur noch ein Katzensprung nach Donaueschingen, das denn auch sicher erreicht werden konnte. Wiederum waren die Wolkenuntergrenzen vor allem über dem Schwarzwald ziemlich tief, die Sicht aber auf der ganzen Strecke besser als es zu erwarten gewesen wäre. In Donaueschingen mussten wir dann wegen der Zoll-Bestimmungen einige Zeit im «Concorde» verstreichen lassen, ehe wir uns für den letzten Hüpfen nach Lommis bereitmachten. Dieser wurde dann ziemlich individuell gestaltet, einige flogen über Singen, andere über Konstanz. In Lommis, wo wie schon beim Start ein wenig Regen herrschte, fand man sich nach 2.5 bis 3 Flugstunden sicher und wohlbehalten wieder.

Lessons learned

Nach dieser Tour dürfen und sollen ganz bestimmt einige Erfahrungen festgehalten werden; zuerst gilt es zu bedenken, dass wie bei jeder gemeinsamen Unternehmung der endgültige Entscheid bei der jeweiligen Crew liegt. In diesem Sinne ist es lobenswert, dass beim Fly-Away III derartige «unbequeme» Entscheidungen, sei dies ein No-Go oder ein Umkehrentscheid, von einzelnen Crews auch wirklich getroffen wurden. Wer sich doch zum Start entschloss und ein wenig kontrollierte Hartnäckigkeit – die nichts mit Erzwingen zu tun hat –



Tower-Stilleben...

an den Tag legte, der wurde dafür auch mit guten Sichtweiten und schliesslich dem Erreichen eines (wenn auch auf Grund der Wetterlage reduzierten) Ziels belohnt. Durch das kurzfristige Umplanen der Route und die erhöhten organisatorischen Anforderungen eines Auslandsfluges konnten weitere wichtige Erfahrungen gesammelt werden. Ich glaube, dass ich für alle beteiligten Piloten spreche, wenn ich sage, dass Walter Herrmanns Angebot dieses «Einsteiger-Fly-Aways» sehr gerne in Anspruch genommen wurde. In diesem Sinne darf gehofft werden, dass sich der eine oder andere auch für die längeren Fly-Aways begeistern kann. Beat Sutter fasste in einem «Auswertungs-Mail» an die Teilnehmer den Erfolg des Tages folgendermassen zusammen: «Wenn der eine oder andere Pilot in Zukunft auch bei etwas mehr Wolken am Himmel nicht gleich zum Telefon greift und die Buchung streichen lässt, sondern Flexibilität zeigt und eine sichere, gleichzeitig aber anspruchsvollere Route wählt und dabei erst noch Spass und ein gutes Gefühl hat, so hat dieses Fly-Away seinen Zweck mehr als erreicht.»

Sascha Hardegger (sh)



SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

Für höchste Ansprüche



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

MFGT-Akro-Sicherheitstraining

Persönliche Eindrücke von H.R. Drack

Am Freitagabend, 14. September fanden sich acht MFGT-Piloten in unserem Theorielokal in Lommis zur obligatorischen Theorie ein. Meine Motivation, mich trotz oder wegen meiner geringen Flugpraxis zu diesem Kurs anzumelden, war der Sicherheitsaspekt. Bei anderen Kursteilnehmern mag dies aber eher bei der Akro gelegen haben. Nachdem uns Cheffluglehrer Rolf Neuenschwander über die neuste Wettervorhersage, die uns für Samstag zuversichtlich stimmte, informierte, warteten wir alle gespannt auf die kommende Theorielektion von Akrofluglehrer Roland Müller.

In wohltuend unkomplizierter Art referierte er über «loads and limits» für Mensch und Maschine, über Stall, Anstellwinkel, Spin und natürlich dazugehörend über Spin-Recovery in kompetenter Art und Weise. Danach stellte er uns das morgige Programm im Detail vor, das sich wie folgt präsentierte:

1. Power off stall 2. Power on stall 3. Roll 4. Looping 5. Spin/Recovery

Zu allen Themen wurden saubere, gut verständliche Unterlagen abgegeben, in welche ich mich zuhause nochmals vertiefte.

Am Samstag galt es das Gelernte praktisch mit der für Akro zugelassenen Maschine «Robin R2160» in Begleitung von Roland durchzuführen. Mit etwas gemischten Gefühlen, trotz reichhaltigem Frühstück (aber keine Spaghetti), traf ich knapp eine Stunde vor meinem Termin in Lommis ein. Es war gut so, denn wir hatten Vorsprung auf den Zeitplan, sodass ich mich schon bald vom Assistenten Richard Heini den Fallschirm erklären und anschnallen lassen musste. Dies allerdings erst, nachdem ich das Kursgeld bar bezahlt hatte! Wiederum völlig unkompliziert und hilfsbereit unterstützte mich der Akrofluglehrer bei den doch etwas ungewohnten Verhältnissen im Cockpit. (Neues Interieur, zusätzliche Instrumente, andere Bedienungshebel, keine Checkliste, etc.)

Nach dem Start stiegen wir auf 6000 fts, wobei wir feststellen konnten, wie genau sich die Wolkenschichten an die gestrige Vorhersage hielten. Ich flog das vorbesprochene Programm unter kundiger Überwachung von Roland. Die Rolle und den Looping flog ich beinahe problemlos, wobei bei letzterem sich die 3,5 G schon leicht in der Magengegend bemerkbar machten. Hingegen misslang mir das Recovery aus dem Spin, so dass ich es ein zweitesmal versuchte. Diesmal gelang es mir vorzüglich, setzte aber meinem Magen weiter zu. Die Frage des Fluglehrers, ob ich noch weitere Figuren fliegen möchte,

musste ich leider verneinen. Nach ca. 20-minütigem Flug setzte ich befriedigt und einwenig stolz, dies geschafft zu haben, zur Landung an. Als ich dann im Clubhaus die Gelegenheit wahrnehmen konnte, mich im Spiegel zu betrachten, musste ich feststellen, dass mein sonst gesunder, brauner Frührentner-Teint sich in einen graugrünlichen After-Akro-Look verwandelt hatte. Die Erfahrungen aus diesem Anlass sind für mich sehr eindrücklich und positiv, gibt es doch einem vermehrte Sicherheit und Vertrauen bei der Führung eines Flugzeuges. Ich kann diesen Kurs allen MFGT-Mitgliedern bestens weiterempfehlen.

Ich danke – sicher auch im Namen aller Kursteilnehmer ...

- dem Cheffluglehrer Rolf Neuenschwander
- dem Akro-Fluglehrer Roland Müller
- dem Assistenten Richard Heini

für die gute Organisation und die reibungslose Durchführung dieses Anlasses.

H.R. Drack

Kürzi



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:

Es hat noch freie Plätze

			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, 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 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

OLDTIMER-FLUGTAGE 2001 – DER FILM

Am Helferabend konnte der Videofilm über unseren Flugtag «uraufgeführt» werden. Wir wollen auch Ihnen nicht vorenthalten, was unsere Flimequipe an den beiden Tagen alles an Eindrücken eingefangen hat.



Life dabei sein beim Absprung über Lommis.



Den Sound eines Warbirds genießen...



der erste «SWISSAIR-LINER», Nostalgie aufkommen lassen...



Riesenmodelle am Boden und in der Luft.



Interviews...



Den Rauch der AN2 reinziehen...

OLDTIMER-FLUGTAGE 2001 – DER FILM

Das alles können sie nun bequem zuhause geniessen.

Das ideale Geschenk! Die Schaffhauser Film- und Videoamateure, mit 8 Leuten und 4 Kameras dabei, haben aus insgesamt 6h 40 Min. Film die besten 580 Szenen ausgewählt, um Ihnen «Fliegen pur» zu vermitteln. 39 Minuten Aktion, Interviews, Schnappschüsse, Sound und viele – mehr oder weniger – gelungene Landungen

für nur Fr. 35.–, incl. Porto und Verpackung,
(auch als DVD erhältlich, Fr. 80.–)

Bestellen sie darum heute noch den Film zum Flugtag!

Bestelltalon für Video «Oldtimer-Flugtage 2001»

Bitte einsenden an:

Albert Grolimund
Eichenstrasse 6
8200 Schaffhausen

Ich bestelle _____ Videofilm(e) Oldtimer-Flugtage 2001

_____ **VHS Band** **Fr. 35.–, inkl. Porto und Verpackung**

_____ **DVD Compact Disc** **Fr. 80.–, inkl. Porto und Verpackung**

Ort: _____ Datum: _____

Name, Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ, Wohnort: _____

Unterschrift: _____

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



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

E-Mail service@stedy.ch - Peter Stettler, 9562 Märwil



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