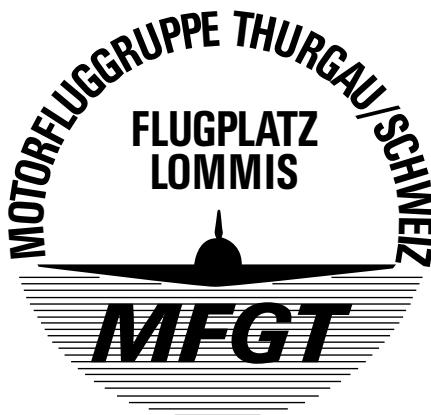


KONTRAKT

Mitteilungsblatt
der Motorfluggruppe
Thurgau



Nr. 127
Februar 2002

Wichtige Adressen

Reservation	Flugplatz Lommis		052/366 33 33
Flugzeuge		Fax	052/366 33 44
Internet	www.mfgt.ch		

MFGT-Vorstand 2002

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 Chef-Fluglehrer	Rolf Neuenschwander	P	052/378 14 80
	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. 127
1. Ausgabe: Februar 2002
Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:
Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Bruno Güntner
Ruedi Gut
Walter Herrmann (w.herrmann@swissonline.ch)
Mani Holstein (maniholstein@smile.ch)
Karl Keiser (karlkeiser@freesurf.ch)
Rolf Neuenschwander (rneuensch@bluewin.ch)
Paul Schmocker (paul.schmocker@swissonline.ch)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf
Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 24. Mai 2002

Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	
– Jahresbericht 2001	Seite 3
Einladung 56. Generalversammlung	Seite 15
GV 2002 – Wahlen / Vorwort	Seite 16
Wahlen – Vorstellung Finanzchef	Seite 19
Wahlen – Vorstellung Peter Schafferer	Seite 21
Flugplatzputzete	Seite 22
MFGT-Flugschule, Kontrollflug	Seite 23
Fly Away-Daten	Seite 24
Mittelmeerflug 2001, von Bruno Güntner	Seite 25



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 Fliegerkolleginnen und -kollegen

Mit dieser Kontakt-Ausgabe erhalten Sie gleichzeitig die Einladung zur ordentlichen Mitgliederversammlung vom 22. März 2002 sowie Traktandenliste und weitere Unterlagen für die GV. Ich empfehle Ihnen, diesen Kontakt mit Beilagen an die GV mitzunehmen und sich dafür vorgängig mit der beiliegenden Karte beim Sekretariat anzumelden.

Jahresbericht des Präsidenten

1. MFGT-Kennzahlen 2001 in Kürze

- Keine Unfälle, dank weitgehend guter Disziplin.
- Mit total 2'704 Stunden wurden unsere Clubflugzeuge um 304 Stunden (+12,6%) besser ausgelastet als im Vorjahr 2000. Daran partizipierte die Flugschule mit 807 Flugstunden (Anteil rund 30%).
- Auf unserem Flugplatz wurden total 8'729 Bewegungen (2000: 11'055) gezählt, davon entfallen 3'618 auf Voltenflüge (2000: 4'736).

2. Schwergewichte im Vereinsjahr 2001

Der Gesamtvorstand traf sich im vergangenen Jahr zu 12 ordentlichen (monatlichen) Sitzungen sowie zu diversen weiteren ausserordentlichen Sitzungen und Anlässen, über deren wesentliche Ergebnisse wir in 4 Kontakt-Ausgaben laufend berichtet haben.

An der letztjährigen Mitgliederversammlung habe ich Ihnen die Schwergewichtsziele für das Jahr 2001 vorgestellt. Es waren dies:

- Realisierung des Werft-Umbaus im Verlaufe des Winters 01/02;
- Regelung der personellen und organisatorischen Nachfolge für den zurücktretenden Paul Schmocker im Rahmen eines neuen Konzeptes «Sekretariat/Finanzen» ab Frühjahr 2002;
- Professionelle Durchführung des AeCS-Jubiläumsanlasses «Oldtimer-Flugtage»;
- Erarbeitung einer mittelfristigen Flottenpolitik;
- Machbarkeitsstudie «Pistenbefestigung»

Darüber hinaus war für den Vorstand die Sicherstellung eines sicheren, möglichst unfallfreien und statutenkonformen Flug- und Geschäftsbetriebes jederzeit oberste Maxime. Ich denke, wir dürfen diesbezüglich für das Jahr 2001 von einer sehr guten Zielerreichung in sämtlichen Belangen berichten. Zu den einzelnen Punkten orientiere ich im Wesentlichen wie folgt:

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

2.1 Werft-Umbau

Nach komplexen Vorbereitungsarbeiten erhielten wir in den ersten Augusttagen 2001 die definitive BAZL-Baubewilligung. In guter, einvernehmlicher Zusammenarbeit zwischen Vorstand, Baukommission, dem Architekten André Ligenstorfer und den beauftragten Unternehmen gestaltete sich der Projektverlauf bis heute (Ende Januar 2002) in terminlicher, qualitativer und in finanzieller Hinsicht gemäss Plan. Das heisst: Die MFGT-Maintenance wird die neue Werft, inklusive aller Nebenräume, rechtzeitig zu Beginn der Saison 2002 in Betrieb nehmen können. Obwohl die Schlussabrechnung noch nicht vorliegt, ist jetzt schon klar, dass wir auch in finanzieller Hinsicht keine negativen Überraschungen erleben werden. An dieser Stelle danke ich bereits heute schon ganz herzlich allen Beteiligten aus Vorstand und Baukommission für die speditive, zielgerichtete Zusammenarbeit und – insbesondere – Markus Moser, unserem Chefmechaniker, der in der bitterkalten Zwischenzeit im unbeheizten Hangar 1 ein JAR-konformes Werkstatt-Provisorium einrichten und darin trotzdem die wichtigsten technischen Unterhaltsarbeiten sicherstellen konnte.

2.2 Organisatorische Neuausrichtung, Konzept «Sekretariat/Finanzen»

Im Verlaufe diverser Gespräche sowie im Rahmen eines 2-tägigen Workshops am 18./19. Mai 2001 befasste sich der Vorstand mit der Überprüfung der internen Organisation, mit der Erstellung von Stellenbeschreibungen für sämtliche Vorstandsfunktionen sowie mit der Sicherstellung der Nachfolge für die beiden per GV 2002 abtretenden, langjährigen Vorstandsmitglieder Walter Herrmann und Paul Schmocker.

Eine besondere Knacknuss bildete dabei die Nachfolgeregelung im Umfeld der Funktionen Aktuar/Sekretariat und Finanzchef, welche bisher in Personalunion von Paul Schmocker wahrgenommen wurden. Die vom Vorstand einstimmig getragene neue Ausrichtung verteilt den bisherigen Aufgabenbereich von Paul Schmocker auf die Schultern von zwei Funktionären, deren Verantwortungsbereiche und Tätigkeiten in detaillierten Funktionsbeschreibungen klar geregelt sind.

Der eine Teil – **Finanzchef/Aktuar** – soll weiterhin als Vorstandsfunktion im Ehrenamt ausgeführt werden können. Für die Wahl in diese verantwortungsvolle Funktion schlagen wir Ihnen unser Mitglied Hanspeter Krenmayr vor, der als Veranlagungsbeamter der Steuerverwaltung des Kantons Thurgau gute Voraussetzungen mitbringt, und der sich im vergangenen Jahr als Kassier im OK unserer «Oldtimer-Flugtage» mit Erfolg einer ersten Bewährungsprobe unterzogen hat. Wir stellen Ihnen Hanspeter Krenmayr in dieser Kontakt-Ausgabe noch im Detail vor.

Der andere Teil – **das MFGT-Geschäfts-Sekretariat** – soll künftig als Teilzeitstelle (ca. 40%) ausserhalb des Vorstandes und **mit saisonal angepasster Präsenz auf dem Flugplatz** installiert werden. Die dafür benötigten Raumbedürfnisse werden durch das im Frühjahr 2002 freiwerdende Betriebsleiterbüro gut abgedeckt. Neben der ordentlichen Weiterführung der Tagesgeschäfte **im bisherigen Kostenrahmen** verspricht sich der Vorstand von dieser Lösung darüber hinaus...

- eine intensive Unterstützung des Finanzchefs/Aktuars sowie des Betriebsleiters in administrativen/buchhalterischen Belangen;
- eine erhöhte persönliche und telefonische Präsenz auf dem Flugplatz;
- eine verbesserte Informationstriage;
- eine Optimierung des bisherigen Reservationssystems und
- eine Intensivierung des gewerbsmässigen Rundflugbetriebes.

Wir sind stolz darauf, für diese neue Sekretariats-Funktion unseren altbewährten, treuen Jack Graf gewonnen zu haben. Jack Graf wird uns ab April 2002 als «Geschäftssekretär» und darüber hinaus auch weiterhin als CRI (class rating instructor) sowie als Chef FDL/BB zur Verfügung stehen. Die offizielle Anschrift des MFGT-Sekretariates heisst daher neu «Flugplatz, 9506 Lommis».

2.3 «Oldtimer-Flugtage»

Im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten «100 Jahre AeCS» haben wir auf unserem Flugplatz über das Wochenende vom 18./19. August 2001 einen tollen fliegerischen Grossanlass organisiert und durchgeführt, auf den wir stolz sein können. Rund 10'000 Flugplatzbesucher erlebten hautnah über 50 Oldtimer-Flugzeuge und diverse weitere Attraktionen am Boden und in der Luft. Eine gute Vorbereitung, sonnig-trockene Witterung und gegen 200 z.T. sehr professionelle Helferinnen und Helfer waren hier die Garanten zur Erreichung unserer Primärziele, nämlich: «eine unfallfreie, würdige Durchführung» und «möglichst kein Defizit». Alle diese Ziele haben wir erreicht. Auch nach der Ausrichtung eines besonderen Helfer-Anlasses im Herbst brachten uns die «Oldtimer-Flugtage» finanziell schliesslich sogar noch einen Ertrag von rund 3'000.– Franken. Noch einmal: Herzlichen Dank an alle Beteiligten!

2.4 Erarbeitung einer mittelfristigen «Flottenpolitik»

Über die Ausrichtung der MFGT-eigenen Flugzeugflotte darf sich der Vorstand nicht erst dann Gedanken machen, wenn ein Flugzeug definitiv ausfällt oder wenn überhohe Reparatur-Aufwändungen anstehen. Im Verlaufe mehrerer Sitzungen und Gespräche hat sich der Vorstand im vergangenen Jahr mit dieser Thematik auseinandergesetzt. Im Sinne eines «Wegweisers» für die nächsten 4–5 Jahre verabschiedete der Vorstand einstimmig «Kernaussagen zur Flottenpolitik», von denen ich die wesentlichen vier wie folgt kurz zusammen fasse:

1. Wir wollen bei Neu- oder Ersatzbeschaffungen **keine Experimente** (Kunststoff, Exotentyp, Motor, Treibstoff) eingehen und daher bei bewährten, weit verbreiteten Typen (Piper, Robin, Cessna) bleiben.
2. Unsere Robin-Schulflugzeuge haben sich sehr gut bewährt. Wir wollen die beiden «Hochstünder» (KDG, KDH) sehr bald durch zwei Neuflugzeuge gleichen Typs und gleicher Ausstattung ersetzen.
3. Unsere Archer II-Reiseflugzeuge haben sich sehr gut bewährt. Wir wollen den «Hochstünder» (OOQW) bald durch ein gutes Occasions-Flugzeug (möglichst gleichen Typs und Ausstattung, aber mit deutlich weniger Stunden) ersetzen.
4. Wir wollen die «Arrow IV» (PIN) bei sich bietender günstiger Gelegenheit durch ein leistungsstärkeres Occasions-Flugzeug (mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk) ersetzen (kein Turbolader, kein T-Leitwerk).

2.5 Nachbarschaft und Umwelt / Öffentlichkeitsarbeit

Bei mehreren Anlässen im Verlaufe der Sommer- und Herbstmonate konnten wir als Motorfluggruppe Thurgau viel «fliegerischen Goodwill» verbreiten. So besuchten uns Anfang Juli rund 30 interessierte Kinder und Jugendliche im Rahmen der Aktion «Hinterthurgauer Ferien(s)pass». Je ca. 20–30 Erwachsene durften wir im Rahmen von separaten Veranstaltungen der Lehrerschaft Oberstufe Affeltrangen, Schulrat und Lehrerschaft Wängi sowie der FDP/Wil-Alttothenburg auf dem Flugplatz empfangen. Das entsprechende Feedback, zum Teil in Tageszeitungen nachzulesen, darf überall als sehr gut bezeichnet werden.

Die Kontakte zu den Behörden unserer Standortgemeinde Lommis konnten weiter gepflegt und intensiviert werden. Im Rahmen des «Aufsichtsrates für Lärmbelange» (ARL) führten wir auch weitere Gespräche mit der Lauchetal AG, deren Exponenten unsere offene, gut-nachbarschaftliche Information sehr schätzen.

2.6 Machbarkeitsstudie «Pistenbefestigung»

Im Verlaufe mehrerer Sitzungen und Besprechungen hat sich die «Kommission Hartbelag» im vergangenen Jahr intensiv mit der Thematik auseinander gesetzt, Varianten studiert und – im Sinne eines «generellen Projektes» – eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet, welche wir Ihnen an der nächsten GV detailliert vorstellen möchten. Bisher hat diese durch das Team, bestehend aus Fridolin Gallati, Ernst Herzog, Ivo Huser und Vorstandskollege Ueli Steinemann (Leitung), geleistete Arbeit unsere Motorfluggruppe nichts gekostet. Weitergehende, seriöse Abklärungen – insbesondere (hydro-) geologischer Art – würden nun aber einen respektablen finanziellen Aufwand bedingen, weshalb wir

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

Ihnen das weitere Vorgehen an der GV im Sinne eines Antrages unterbreiten werden. Im vollen Bewusstsein um die «politische Brisanz» sei vorab festgehalten, dass es dabei **nicht** um eine Abstimmung «Pistenbefestigung: Ja oder Nein» gehen wird.

2.7 Hangarreglement

Anlässlich der letztjährigen GV haben die Mitglieder das vom Vorstand vorgelegte Hangarreglement mit der Auflage verabschiedet, dass die Ziffer 6.3 (juristische Personen) vor dessen Inkraftsetzung nochmals zu überprüfen sei. Unter verdankenswerter Mitarbeit unseres Mitglieds Dr. iur. Thomas Spahni konnte diese Pendeuz noch vor den Sommerferien zügig erledigt werden. Das neue Hangarreglement wurde in Kraft gesetzt und an alle Mitglieder verteilt. In verfahrenstechnischer Hinsicht (z.B. Hangarplatz-Warteliste) entfaltet es seine Wirkung seit dem 1. Januar 2002.

3. Berichte aus den Ressorts

3.1 Flugplatz-Infrastruktur und Unterhalt (Leiter: Ueli Steinemann)

Das Jahr 2001 verschonte uns glücklicherweise vor Überschwemmungen. Das Entwässerungssystem funktionierte einwandfrei und dem entsprechend präsentieren sich die Grünflächen in einem guten Zustand. Neben witterungsbedingten Einschränkungen während der «Schlechtwetter-Monate» April und September musste die Piste zu keinem weiteren Zeitpunkt geschlossen werden.

Das Clubgebäude bewährt sich weiterhin in seiner Zweckmässigkeit. Die im Hochsommer vor allem im Küchenbereich vorherrschenden hohen Temperaturen erfordern für die anstehende Saison den Einbau eines Lüftungssystems. Die Ausführung der Arbeiten sollte noch im Frühjahr 2002 möglich sein. Zur Substanzerhaltung werden zudem kleinere Malerarbeiten an Türen und Fensterfronten des Clubgebäudes angegangen.

Sanierungsbedürftig sind auch die Rolltore der mittleren 3 Hangars. Nach Abschluss des Wertumbaus sollen diese daher – wie beim neu erstellten «Hangar 5» – neu beplankt werden.

Für Transport- und Einsatzaufgaben auf dem Flugplatz wurde im vergangenen Jahr ein Platzfahrzeug «Opel Caravan» mit Anhängerkupplung beschafft. Das Occasionsfahrzeug wurde uns von der Swissair-Technics zur Verfügung gestellt und vor der Inbetriebnahme durch unser Mitglied Richard Heini umfassend gecheckt und gewartet.

Am grossen Rasenmäher wurde eine umfassende Revision durchgeführt. Es ist heute schon absehbar, dass im Verlaufe der nächsten 3–6 Jahre eine Ersatzbeschaffung ins Auge gefasst werden muss.

3.2 Flugschule (Leiter: Rolf Neuenschwander)

- Ziele weitgehend erreicht!

Die Ziele, welche sich die Flugschule für das Jahr 2001 gesetzt hatte – Unfallfreie Saison / Einheitliche Ausbildung / Zufriedene Kunden wurden weitgehend erreicht.

- Die Flugschule in Zahlen

- Im Rahmen der Flugschule wurden im vergangenen Jahr 807 Flugstunden absolviert, was einer Steigerung von etwas über 10% gegenüber 2000 entspricht.
- In 6 Theoriekursen wurden 81 Schüler/innen aus- und weitergebildet: 1PPL-Theoriekurs (14 Schüler), 1 Radiotelefoniekurs (8 Schüler), 3 JAR-Kurse (51 Teilnehmer) und 1 RTF-Refresherkurs (8 Teilnehmer).
- 11 Schüler/innen haben die theoretische Prüfung und 7 Schüler/innen die praktische PPL-Prüfung mit Erfolg bestanden.
- 9 Mitglieder machten vom neuerlichen Angebot des Akro-Sicherheitstrainings Gebrauch. Für das Jahr 2002 ist wieder ein Kurs geplant.
- Im Sommer 2001 wurden 2 FVS-Kurse mit je 8 Jugendlichen durchgeführt. Alle Inspektionen wurden mit Erfolg bestanden. Unser Image ist sehr gut.

- Kontrollflüge

Die Kontrollflüge wurden von den meisten Mitgliedern problemlos bewältigt. Für den kommenden Saisonstart müssen hingegen wieder einige Mitglieder vom Flugbetrieb gesperrt werden, weil sie im vergangenen Jahr ihren Kontrollflug trotz mehrerer Aufforderungen versäumt hatten. Die Sperre wird nach Absolvierung des nachgeholtten Kontrollfluges wieder aufgehoben. Mit der Einführung der JAR-FCL-Vorschriften muss jeder Pilot vor Ablauf seiner Berechtigung, das heisst alle 2 Jahre, von Amtes wegen einen Kontrollflug absolvieren. Unsere internen Kontrollflüge werden in diesen Flug integriert.

- Mutationen im Fluglehrerkader

Im Flugschulkader kam es im vergangenen Jahr zu Mutationen: Hugo Beyerler hat mit Erfolg den Fluglehrerkurs bestanden. Herzliche Gratulation! Er hat sich bereits mit grossem Einsatz an der Ausbildung beteiligt. Unsere SR-Piloten standen uns auch dieses Jahr wieder für sehr wenig Zeit als Fluglehrer zur Verfügung, weil ihre Einsatzpläne intensiver gestaltet worden sind.

3.3 OPS / Mitgliederaktivitäten (Leiter: Walter Herrmann)

– Wochenendbetrieb

Unter der Leitung von Jack Graf erledigten unsere Flugdienstleiter und Rundflugpiloten ihre Arbeit zur Zufriedenheit aller. Die FDL/BB Refresherkurse wurden im Frühjahr 2001 in Verbindung mit einem Besuch der REGA-Basis in Klotten durchgeführt. Zur sicheren und regelkonformen Durchführung des Flugbetriebes insbesondere über die Wochenenden sind wir dringend auf neue FDL-Anwärter angewiesen, um die meist altersbedingten Abgänge zu kompensieren.

– Reservation

Die Reservationsdisziplin gab im vergangenen Jahr kaum Anlass zu Klagen, anfängliche Schwierigkeiten zu Beginn der Saison konnten eliminiert werden. Des öfters wurden die z.T. langen Wartezeiten beklagt, bis Telefonanrufe entgegen genommen werden. Dieser Mangel ist auf das auf dem Flugplatz installierte ISDN-Netz zurückzuführen. Wird nämlich ein Anruf mit dem schnurlosen Apparat in der Werft entgegen genommen, kann die zweite Nummer, die ohne Besetzzeichen weiter läutet, nicht sofort gehört und abgenommen werden. Das Problem dürfte aber mit der Einführung des neuen Sekretariatskonzeptes schon bald der Vergangenheit angehören.

– Fly-Aways

Im vergangenen Jahr konnten 3 Ausflüge erfolgreich durchgeführt werden. Der erste Ausflug führte uns nach Norddeutschland zu den Ostfriesischen Inseln. Die «Longsize-Reise» hatte das Nordkap zum Ziel, während das eintägige Fly-Away den Schwarzwald umrundete. Bei all diesen Ausflügen, von denen jeweils im «Kontakt» berichtet worden ist, nahmen auch neue Teilnehmer teil, so dass der «harte Kern» etwas aufgefrischt werden konnte.

– Aeroclub Ostschweiz

Von Amtes wegen nahm der OPS-Chef an allen Sitzungen dieses Regionalverbandes teil. Momentan warten wir gespannt auf den Entscheid des Bundesrates über die Regelung des Grenzverkehrs zwischen den kleinen Flugplätzen.

– Ausblick

Nach über 15jähriger Tätigkeit im MFGT-Vorstand tritt OPS-Chef Walter Herrmann ins zweite Glied zurück. Er wird in Absprache mit seinem Nachfolger noch weiterhin bei der Organisation von Fly-Aways behilflich sein.

3.4 Technik (Leiter: Karl Keiser)

– MFGT- Flugzeuge

Durch den MFGT-Unterhaltsbetrieb wurden im Jahre 2001 an den Clubflugzeugen erhebliche Unterhaltsleistungen erbracht. Neben den ordentlichen Jahreskontrollen sind aufgrund der guten Flottenauslastung total

25 50h-Kontrollen

26 100h-Kontrollen

5 200h-Kontrollen

2 1'000h-Kontrollen

durchgeführt worden. Hinzu kam ein Motorenwechsel. Auch eine beachtliche Anzahl unplanbarer Störungen konnte behoben werden. Die Flugzeuge wiesen trotzdem eine hohe Verfügbarkeit aus. An weiteren 6 Kundenflugzeugen wurden Jahreskontrollen, inklusive der 50h- und 100h-Kontrollen durchgeführt.

– MOE

Das neu in Angriff genommene, JAR-145 konforme Betriebsreglement der MFGT-Maintenance (MOE: Maintenance Organisation Exposition) wurde im vergangenen Jahr total revidiert, vom BAZL genehmigt und konnte noch vor Jahresende verabschiedet werden.

4. Dank

Zum Schluss meines Jahresberichtes bleibt mir ein grosses «Dankeschön!» an all jene, die sich mit Fachkenntnis, Engagement und harter Knochenarbeit auch im vergangenen Jahr wieder für unsere Motorfluggruppe, unseren Flugplatz, unsere Flugzeuge und für unsere Belange eingesetzt haben. Obschon ich weiss, dass die Aufzählung von Dankesadressen nie vollständig sein kann, richte ich an dieser Stelle meinen ganz speziellen Dank an:

– unseren Betriebsleiter / Chefmechaniker Markus Moser

– die Kollegen vom Vorstand (Walter Herrmann, Karl Keiser, Rolf Neuenchwander, Paul Schmocker und Ueli Steinemann)

– die Kollegen von der MFGT-Baukommission (Fritz Hagmann, Roman Giuliani, Geby Hübscher und Matthias Meyer)

– Jack Graf sowie an alle Flugdienstleiter/innen und Rundflugpiloten

– alle Instruktoeren der MFGT-Flugschule

– alle Helferinnen und Helfer vom Flugplatzunterhalts- und Rasenpflege-Team

– alle Helferinnen und Helfer bei unseren erfolgreichen «Oldtimer-Flugtagen»

– alle Mitglieder der «Kommission Hartbelag»

– alle «Technik-Aushilfen» unseres Unterhaltsbetriebes

- Peter Schaffner und das Internet-Team
- Beat Sutter und die Flugschulskommission
- Ruth und Gody Eberhardt für die allzeit bereite Verpflegung
- Ruth und Paul Kürzi für die gute Nachbarschaft

... und an Sie alle für Ihre Unterstützung, Ihre fliegerische Disziplin und Ihr Vertrauen!

Ihr Mani Holstein, Präsident MFGT

**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

Einladung zur 56. ordentlichen Generalversammlung

Datum: Freitag, 22. März 2002

Zeit: 20.00 Uhr (Beginn)

Ort: Mehrzweckhalle Lommis (Schulhaus Matzingerstrasse)

Parkplätze: Schulhausareal, Werkareal Vetter AG

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der GV 2001
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Jahresrechnung 2001
6. Bericht der Kontrollstelle
7. Budget 2002/Festsetzung der Jahresbeiträge 2003
8. Déchargeerteilung an Vorstand und Revisoren
9. Wahlen:
 - 9.1 Präsident
 - 9.2 Finanzchef (Rücktritt Paul Schmocker)
 - 9.3 Übrige Vorstandsmitglieder (Rücktritt Walter Hermann)
 - 9.4 Wahl der Kontrollstelle
10. Machbarkeitsstudie «Pistenbefestigung»: Bericht und Antrag
11. Allfällige Mitgliederanträge
12. Ehrungen
13. Informationen, Verschiedenes und Umfrage

Zur Teilnahme an der GV sind die Mitglieder aller Kategorien herzlich eingeladen, stimmberechtigt sind hingegen nur Aktivmitglieder. Im Anschluss an die GV offeriert die MFGT einen Apéro und einen kleinen Imbiss. Wenn es die Zeitverhältnisse erlauben, gelangt das Video «Oldtimer-Flugtage Lommis» zur Aufführung.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung mit der beiliegenden Karte per Post oder per Fax (052 730 12 78) bis spätestens 15. März 2002. Die Unterlagen für die GV erhalten Sie nach der Anmeldung per Post zugestellt.

MOTORFLUGGRUPPE THURGAU

Für den Vorstand:

Mani Holstein
Präsident

Paul Schmocker
Sekretär

GV 2002, vom 22.3.2002

Wahlen

Sehr geehrte Mitglieder

Auf die Mitgliederversammlung vom 22. März 2002 haben die beiden langjährigen, verdienten Vorstandsmitglieder Walter Herrmann (OPS-Chef) und Paul Schmocker (Finanzchef / Aktuar / Sekretär) – z.T. schon vor vielen Monaten – ihren Rücktritt aus dem Vorstand bekannt gegeben.

Im Namen des Vorstandes danke ich den beiden scheidenden Kollegen ganz herzlich für ihren langjährigen, engagierten Einsatz zum Wohle der Motorfluggruppe Thurgau und für die gute, jederzeit kollegiale Zusammenarbeit im Vorstand. Eine spezielle Würdigung der besonderen Verdienste von Walter Herrmann und Paul Schmocker wird anlässlich der GV vom 22. März 2002 vorgenommen.

Die übrigen Mitglieder des Vorstandes stellen sich für eine Wiederwahl zur Verfügung.

Im meinem Jahresbericht (Ziff. 2.2) habe ich erwähnt, dass sich der Vorstand im vergangenen Jahr grundsätzliche Gedanken zur Weiterführung der Funktionen Leiter Finanzen, Aktuar und Sekretariat (bisher in Personalunion bei Paul Schmocker) gemacht hat und diese Aufgaben künftig auf 2 Personen verteilen möchte.

Währenddem wir für das – im Anstellungsverhältnis und im bisherigen Kostenrahmen zu bezahlende – Sekretariat unser langjähriges Mitglied Jack Graf (früheres Vorstandsmitglied, Hilfsinstruktor und Chef FDL/BB) gewinnen konnten, der diese Funktion künftig auf dem Flugplatz und mit saisonal angepasster Präsenzzeit erfüllen wird, schlägt Ihnen der Vorstand für die ehrenamtlich wahrzunehmende Vorstandsfunktion als

neuer Finanzchef / Aktuar: Hanspeter Krenmayr

zur Wahl vor. Weil die Übernahme dieser Vorstandsfunktion zwangsläufig eine komplexe Einarbeitungszeit bedingt, hat der Vorstand Hanspeter Krenmayr seit Dezember des vergangenen Jahres zu seinen ordentlichen Sitzungen eingeladen, für die er seither bereits sehr kompetent das Protokoll erstellt. Im Rahmen der Nominationsabklärung haben auch bereits diverse Besprechungen zwi-

schen ihm, dem Präsidenten, dem Finanzchef und dem künftigen Betriebssekretär stattgefunden.

Für die Nachfolge des zurücktretenden Vorstandskollegen Walter Herrmann schlägt Ihnen der Vorstand als

neuen OPS-Chef: Peter Schafferer

seit einigen Jahren als FDL und als Leiter des MFGT-Online-Teams bekannt, zur Wahl vor. Die beiden Fliegerkameraden stellen wir im Folgenden kurz vor.

Für den Vorstand



Mani Holstein, Präsident





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

KUERZI

Kurzvorstellung von Hanspeter Krenmayr (nominiert als Finanzchef / Aktuar)

Personalien

Name	Krenmayr
Vorname	Hanspeter
Adresse	Tönler 15, 9548 Matzingen
Telefon	052 376 38 37
Natel	079 280 11 73
Geburtsdatum	28. Oktober 1966
Heimatorte	Renan/BE und Müllheim/TG
Zivilstand	geschieden
Militär	Kpl, Militärpolizei Bat 1
Sprachen	deutsch (Muttersprache), sehr gute Kenntnisse in Englisch und Französisch



Schul- und Berufsausbildung

1973-1979	6 Jahre Primarschule, Müllheim
1979-1983	3 ½ Jahre Kantonsschule, Frauenfeld
1983-1984	1 Jahr Handels- und Verwaltungsschule, Winterthur

Beruflicher Werdegang

seit 1994	Veranlagungsbeamter Steuerverwaltung des Kantons Thurgau
1992-1994	Credit Officer bei der Clariden Bank, Zürich
1991-1992	Personalberater bei der Firma Persys AG, Zürich
1984-1991	in verschiedenen Funktionen bei Schweiz. Bankgesellschaft, Zürich

Weiterbildung

seit 1984	diverse Aus- und Weiterbildungskurse, auch in Büro-Informatik
1991	First Certificate in English, nach 7 Monaten Aufenthalt in Sydney/A

Freizeit

seit 1995	Aktivmitglied der Motorfluggruppe Thurgau, PPL
seit 1995	aktiver Faustballer beim KTV Frauenfeld
seit 1998	Kassier des Faustballvereins / KTV Frauenfeld

Ihre Bauunternehmung

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



Schneider+
Steinemann AG
STRASSEN- UND TIEFBAU

GACHNANG · KEFIKON · WINTERTHUR · KREUZLINGEN · FRAUENFELD



SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

Für höchste Ansprüche

Müller
Fenster seit 1897
rauenfeld

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

Kurzvorstellung von Peter Schafferer (nominiert als Vorstandsmitglied)



Ich wurde am 18. September 1958 in Winterthur geboren, wo ich auch alle Grundschulen besuchte. Anschliessend absolvierte ich auf dem Militärflugplatz Dübendorf die Lehre als Elektroniker. Nach dem Militärdienst besuchte ich das Technikum in Winterthur, das ich 1983 mit dem Diplom der Fachrichtung Elektrotechnik (Steuer- und Regelungstechnik) abschloss. 1987 ergänzte ich diese Ausbildung durch ein Nachdiplom in Betriebswirtschaft beim STV. Momentan besuche ich nebenberuflich an der HSG in St. Gallen den Diplomkurs MBA Richtung Business Engineering.

Meine berufliche Tätigkeit war immer verbunden mit der Telekommunikation. Ich arbeitete in verschiedenen Funktionen sowohl in grösseren als auch in kleineren Unternehmen, was mir zu einem breiten Erfahrungsschatz verhalf. Seit 1998 führe ich mit meinem Partner eine Projektierungs- und Beratungsfirma für Telekommunikationsanbieter, die in der Schweiz und in Deutschland tätig ist. Seit 2001 führe ich noch eine zweite Firma, die ITELPRO Solutions AG, die Telefon und Unified Messaging Lösungen für Grossfirmen plant und realisiert.

Ich lebe seit 1984 in Wiesendangen und bin verheiratet mit Silvia. Wir haben zwei Töchter im Alter von 10 und 14 Jahren, die uns viel Freude bereiten.

Während der Lehre kam ich zum erstenmal mit der Fliegerei in näheren Kontakt und durfte die FVS in Altenrhein «durchstehen». Nach der Lehre und dem Militärdienst beendete ich die PP Ausbildung am 24. Juli 1980 mit der Prüfung in Grenchen. Meine fliegerische Weiterbildung (CVFR, Schlepp, Akro) absolvierte ich ebenfalls in Grenchen und fand meine fliegerisch tollsten Momente während der Kunstflug-Ausbildung auf dem Bucker Jungmann. Nach einem Abstecher zu Speck-Fehraltorf führte mich Jack Graf am 2. Juni 1987 in den Flugplatz Lommis ein. Ich war begeistert vom Platz und den Leuten und beschloss, Lommis und die MFGT zu meiner fliegerischen Heimat zu machen. In verschiedenen Funktionen (Rasenmäher Team, FDL, Leiter MFGT Online Team) lernte ich unsere Fluggruppe immer besser kennen und schätzen.

Ich würde mich freuen, für die MFGT im Vorstand meine persönliche und berufliche Erfahrung, sowie die Freude am Fliegen einbringen zu dürfen.

Flugplatz-Putzete

Wegen der Osterfeiertage findet die traditionelle Flugplatz-Putzete bereits am Samstag nach unserer GV statt

Datum: Samstag, 23. März 2002

Beginn: 08.30 Uhr

Ausrüstung: Arbeitskleider
(gutes Schuhwerk, Regenschutz)

**Pausengetränke
und Mittagessen:** Zu Lasten der Clubkasse.

Anmeldung: Mit der beiliegenden **GV-Anmeldekarte**, beim Platzchef Ueli Steinemann oder beim Betriebsleiter Markus Moser bis spätestens **Montag, 18. März 2002**.

Wir erwarten wiederum zahlreiche Helfer/Innen.

Die Organisatoren: U. Steinemann / P. Schmocker

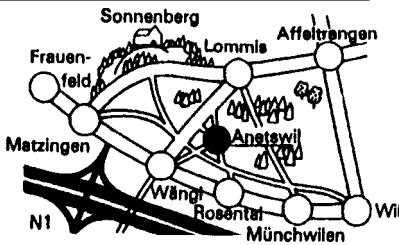


Speise-Restaurant
FROHSINN
Anetswil
9545 Wängi
Dorli Büchi

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!



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

Flugplatz Lommis

Kontrollflüge 2002

23

MFGT-Flugschule, Kontrollflug

Cheffluglehrer Rolf Neuenschwander
Im Wiesengrund 2
9546 Tuttwil
Telefon 052 378 14 80
Telefax 052 378 32 80
Email rneuensc@bluewin.ch

Lommis, Januar 2002

Liebes MFGT-Mitglied,

Für den alle 2 Jahre stattfindenden gruppeninternen Kontrollflug werden Sie von diesem Jahr an nicht mehr aufgeboten. Sie müssen sich jetzt selber melden.

Für die Verlängerung (Revalidation) Ihrer Klassenberechtigung müssen Sie nach JAR-FCL in den letzten 12 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit folgende Bedingungen erfüllen:

Mind.12 h in der jeweiligen Klasse, davon 6 h als verantwortlicher Pilot sowie 12 Starts und 12 Landungen.

Darin enthalten:

1 Übungsflug von mind. 1 h mit einem Einweisungsberechtigten oder Fluglehrer. Dieser Übungsflug wird auch als interner Kontrollflug anerkannt, allerdings nur dann, wenn Sie diesen in Lommis mit einem Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten der MFGT absolviert haben.

Sollte Ihnen also im Jahr 2002 die Berechtigung ablaufen, bitte ich Sie, mir dies so früh wie möglich mit Angabe des Verfalldatums mitzuteilen. Ich werde Ihnen dann einen Instruktor zuweisen.

Zum Voraus besten Dank für Ihre Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüssen
Rolf Neuenschwander

Anmeldung für Kontrollflug (Revalidation)

Name, Vorname: _____

Datum: _____

Tel. P: _____

Tel. G: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Verfalldatum: _____

Zurück an:

Rolf Neuenschwander, im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil
Tel. 052 378 14 80 Fax 052 378 32 80 Natel 079 205 62 44
E-Mail rneuensc@bluewin.ch

FLY AWAY Daten für das Jahr 2002

FLY AWAY I Freitag 14. Juni bis Sonntag 16. Juni
mögliche Ziele sind Österreich, Deutschland oder Frankreich.

FLY AWAY II Samstag 28. Juli bis Sonntag 4. August
mögliche Ziele sind Irland, Schottland oder Shetland-Inseln

FLY AWAY III Samstag 31. August
mögliche Ziele sind Tour de Suisse oder grenznaher Raum Deutschland, Frankreich

Interesse, Anmeldung.

Bitte senden Sie mir baldmöglichst einen kurzen Fax, ein E-Mail oder ein Telefonat mit Ihrem unverbindlichen FLY AWAY-Wunsch. Sie erhalten dann rechtzeitig eine definitive Anmeldung mit detailliertem Programm oder werden zu einem Briefing eingeladen.

Interessent/innen melden sich per Fax 052 672 48 41,
E-Mail w.herrmann@swissonline.ch oder Tel. 052 672 15 66



**Metzgerei
Party-Service
zum Ochsen AG
8546 Islikon
Tel. 052/375 11 08
Fax 052/375 11 18**

**Fragen Sie mich – ich
berate Sie gerne**

Kreuzflug übers Mittelmeer (14.–26.8.2001)

Ein Erlebnisbericht von Bruno Güntner und Ruedi Gut

25



Kreuzflug übers Mittelmeer

Nach dem letztjährigen Flug um die Iberische Halbinsel wollten wir (Ruedi Gut und ich) auch dieses Jahr wieder etwas in dieser Richtung unternehmen.

Der Mittelmeerraum im Sommer ist sehr prädestiniert für VFR-Flüge. Ich war mit dem Flugzeug noch nie in Italien – und die italienische Küche und der Wein schmecken doch vorzüglich! Beim Studieren der Mittelmeerkarten sprangen mir die Inseln Malta, Lampedusa und Pantelleria förmlich ins Auge. Mit Hilfe des Internet konnte ich mir noch genauere Angaben über diese kleinen Eilande einholen. Ich war jetzt schon überzeugt, dass dies eine Reise wert sein musste! Die Inseln Sizilien, Sardinien und Korsika liegen zudem auf dem Rückweg in die Schweiz. Diesmal waren grössere Strecken übers Meer zu fliegen, deshalb wählte ich wieder unsere «alte» 20-jährige Arrow IV HP-PIN mit Einziehfahrwerk aus.

14.8.2001

Um 7.30 Uhr auf dem Flugplatz Lommis angelangt, war unser Betriebsleiter und Chefmechaniker Hr. Moser, schon mit dem Aushangarieren der HB-PIN beschäftigt (was für ein Service!). Er erklärte mir, dass noch ca. 90 Liter Benzin in den Tanks wären. 3 Liter Motorenöl, Scheibenreiniger und Verankerungspflöcke lagen ebenso bereit. Unser weniges Reisegepäck war bald eingeladen und die Flugplanung hatte ich schon zu Hause erledigt. Der erste Flug von ca. 16 min. führte uns nach St.Gallen-Altenrhein mit direct Approach RWY 10, wo wir noch 200 Liter Zollfrei-Benzin tanken durften.

Unsere heutige Reise sollte uns über die Bündneralpen, Bolzano, Trento, Vicenza, Rimini, Ancona nach Pescara führen. Wie hatten wir nur dieses Traumwetter verdient! Auf ca. 2700 Meter über Meer flogen wir über den Nationalpark

(Ofenpass) ins Südtirol. Nach 1¾ h war schon die Adriaküste in Sicht. Auf 300 Meter Höhe glitten wir der Küste entlang gen Süden. Nach ca. drei Flugstunden war unser erstes Etappenziel erreicht. Dank eines freundlichen Schweizerpiloten erhielten wir auf diesem Flugplatz bei einem Schwarzhändler noch Benzin (ohne Quittung, versteht sich...). Maximal 100 Liter wollte er uns verkaufen; unsere Tanks waren danach jedoch wieder fast voll. Passkontrolle und Zollabfertigung brauchten danach viel Nerven und Geduld! Ein Hotel war trotz der immer noch andauernden Hochsaison in Italien bald gefunden. Das Nachtessen in einem meeresnahen Restaurant, natürlich Meeresfrüchte, schmeckte vorzüglich.

15.8.2001

Den Flugplan nach Malta hatten wir schon am Vortag aufgegeben, aber nochmals musste mit der italienischen Zoll- und Polizeibürokratie gekämpft werden. Schlussendlich waren wir gegen 9.00 Uhr wieder in der Luft, wieder der Adriaküste südwärts entlang. Die Route führte über Foggia, Bari, Tarranto nach Kalabrien. Die Strasse von Messina überquerten wir um die Mittagszeit. Zuerst war ein Lunchhalt in Reggio di Calabria eingeplant, nach den gestrigen Erfahrungen mit den Behörden wollten wir Malta aber eigentlich noch heute erreichen, was zur Folge hatte, dass wir den Magen noch etwas knurren lassen mussten. Der feuerspeiende Aetna war fast in greifbarer Nähe, jedoch türmten sich um ihn herum riesige Cumulus-wolken, wodurch er nicht sichtbar war. Als der Südostzipfel Sizilliens in Sicht kam, hiess es, unsere Rettungsschwimmwesten anzulegen, GPS-Kurs und VOR-Funkpeilung auf Gozo einzustellen. Die Inselgruppe von Malta besteht aus der Hauptinsel Malta, Gozo und der kleinen dazwischen



Im Anflug auf Malta

liegenden Insel Comino. Nach ca. 25 Minuten flogen wir der felsigen Nordküste Gozo entlang zum Flughafen Luqa. Der Endanflug auf Piste 14 war wirklich beeindruckend, tausende von weissen Häuschen unter uns, unser Propeller zerhackte noch ein paar Dutzend Regentropfen, es waren die ersten und letzten unserer Reise. Auf Malta weht ständig ein starker Wind, so verzurrten wir unsere Arrow mit drei Spannssets an Betonsockeln. Als wir unser Gepäck ausgeladen hatten, kam sogleich ein Kleinbus angefahren, der uns zum ca. 1 km entfernten Flughafenterminal fuhr. Die Zollformalitäten waren eine Sache von fünf Minuten und ein freundlicher Flughafenagent organisierte uns ein Hotel in der gewünschten Preisklasse in La Valetta sowie den Taxitransfer ins Hotel. Es war wirklich heiss in Malta, 36–38 Grad, trotzdem ging es «per pedes» durch die Altstadt. Den Znacht hatten wir heute verdient, es waren wieder Fische und Muscheln!

16.8.2001

«Eine Seefahrt, die ist lustig...» hatten wir zum heutigen Tagesmotto gewählt. Um neun Uhr waren wir am Pier, wo die unzähligen Touristenschiffe warteten. Jeder Unternehmer warb für die besseren Angebote. Wir wählten ein kleineres Boot (vielleicht 60–80 Plätze) für einen Tagesausflug nach Comino und zur «Blauen Lagune». Zehn Minuten nach Ablegen meinten wir auf einem Discoschiff zu sein. Lautstarke Sommerhits und Oldies plärrten aus Lautsprechern in unsere fluglärmbelasteten Ohren. Auf der Fahrt machte unser Kapitän mehrere Halts an wirklich schönen Felsgrotten und Buchten, wo die Fotokameras auf Hochbetrieb schnarrten und surrten. Um die Mittagszeit erreichten wir die berühmte «Blaue Lagune», unser Boot war jedoch nicht das einzige. Unzählige Jachten und andere schwimmbare Untersätze ankerten und dümpelten hier herum. Als besondere Attraktion wurde eine Speedboatfahrt um das kleine Eiland mit Grottenbesuchen angeboten, von welchem wir auch begeistert wurden. Weil wir noch nicht genug von Muscheln und «Meeresungetier» hatten, bestellten wir zum Nachtessen wieder unser Leibspeise.

17.8.2001

Heute war unser Tagesmotto «Fliegen», hatte ich doch gestern mehr als genug Sonne auf meinen Schultern und Beinen. Der Superservice unserer Agenten auf dem Flugplatz war nicht ganz billig, jedoch den Preis wert. Der Wetterbericht für unsere nächste geplante Reiseroute nach Lampedusa war super. Leider waren wir enttäuscht, als wir unseren Flugplan einreichen wollten. Die kleine italienische Insel darf von Malta nicht direkt angefliegen werden, man muss zuerst den «geliebten» Zöllner und die Polizei in Palermo oder Catania besuchen. Zähneknirschend füllte ich das Flugplanpapier nach Palermo aus mit der Vorahnung «nette» und langwierige Bekanntschaften mit den sizilianischen Behör-

den zu pflegen. 200 Liter Flugbenzin wurden noch getankt und ab ging es, auf die ca. zweistündige Reise nach Palermo. Wieder ca. 40 Minuten Flug übers Wasser und anschliessend quer über die sizilianische Insel in das nördlich gelegene Palermo. Wie vermutet startete die Geduldssprobe schon auf dem Flugfeld. «Passaporti» wollte man von uns und keine Identitätskarten. Endlich war nach ca. 1½ Stunden alles erledigt. Die Übung mit Lampedusa liessen wir fallen, hätten wir doch den ganzen Weg nach Malta und weiter wieder zurücklegen müssen. Der Flugplan nach Pantelleria wurde eingereicht. Unsere Benzin-tanks wurden wieder randvoll gemacht, weil man auf Pantelleria keinen Tropfen Flugbenzin bekommt. Ich glaube, es war hier noch heisser als in Malta, denn als wir auf der Piste aufliierten, schimmerte über der 3½ km langen Piste eine Fatamorgana, ich meinte an einem See zu starten! Schon bald kreuzten wir wieder südwärts und die Temperaturen im Cockpit wurden wieder erträglich. Die Flugsicht war hervorragend, auch über dem Meer 20 bis 30 km, darum wählte ich eine Reishöhe von nur 1000 Fuss (300m.ü.M.).

Der Flugplatz Pantelleria liegt auf einem Hochplateau, 600 Fuss über Meer. Unser Flugkurs betrug 210 Grad; der Towercontoller wies uns auf die kürzere Piste 21, so musste ich für die Landung weder eine Kurskorrektur noch gross Höhe abbauen. Kurz nach uns landete ein zweistrahliger Jet von Sizilien auf der grösseren, rechtwinklig angeordneten Piste. So waren momentan nur gerade zwei Flugzeuge auf dieser kleinen Insel. Ruedi verzurrte mit gekonnten Knoten unser Fluggefährt wenigstens am Heck. Ein älteres freundliches Ehepaar erwartete uns im C-Büro, und als wir nach Hotels fragten, schüttelten diese nur mit einem mitleidigen Lächeln den Kopf. Trotzdem bemühten sich die Beiden mit einem halben Dutzend Telefonaten, an wahrscheinlich alle Hotels auf dieser Insel. Die nette ältere Dame machte den Vorschlag, sie habe eine Freundin, welche Privatunterkünfte vermietet. Ca. 20 Minuten später sassen wir in einem ziemlich verlotterten Peugeot in Richtung Berge. Errera, unsere künftige Hausherrin, steuerte uns in langsamem aber etwas unsicherem Fahrstil zu unserer nächsten Bleibe. Ein herziges kleines Vierzimmer-Ferienhäuschen, weit weg jeglicher Zivilisation. Sie verlangte von uns 420'000 Lire (330 SFr.) für drei Tage im Voraus. Vermutlich genug bezahlt, aber wir hatten wieder eine Bleibe. Wir deponierten unser Gepäck im Häuschen und achteten darauf, dass



Wilde Küste auf Pantelleria

uns Errera nicht in dieser Wildnis entwischen konnte. Sie nehme uns wieder mit in die Stadt (Städtchen), meinte Sie freundlich. Dort angekommen, den ersten Durst gestillt (die NATEL Nr. von Errera hatte ich sicherheitshalber im Sack), wollten wir uns nach Transportmöglichkeiten erkundigen. Die hübsche Kellnerin erklärte uns den Weg zu einem «Töfflivermieter». – Gott sei Dank hatte er noch zwei dieser «Piaggio Ciao» an Lager. Auch hier wurden wir, so glauben wir, wieder übers Ohr gehauen. Aber besser so, als drei Stunden den Berg hoch marschieren. Wir waren mobil, die Helme waren für unsere «Kürbisse» etwas zu klein, aber was solls. Die halbe Insel wurde an diesem Nachmittag noch umrundet... (Für Interessierte siehe <http://www.gastronomiaeweek-end.ch/Pantelleria1.html>) Ihr könnt es kaum glauben, zum Znacht gab es Spaghetti mit Muscheln und einem «toten» Fisch! Die nächtliche Heimfahrt mit dem Töffli war wirklich abenteuerlich, die vielen Schlaglöcher waren um einiges gefährlicher als das Fliegen!

18.8.2001

Um drei Uhr Morgens waren wir bereits hellwach. Das Hundegebell erlaubte keinen tiefen Schlaf mehr. Als wir um ca. sieben Uhr unsere Haustüre öffneten, begrüßten uns die zwei wedelnden «Kläffer». Leider hatten wir noch nicht eingekauft, konnten unsere künftigen Hausgenossen also nicht verköstigen. Heimlich klaute Ruedi etwas Trauben neben unserem Häuschen, na ja, Bauer klaut bei Bauer... Der Negozio (Laden wie früher bei Bartesaghi) war mit dem Töffli in einer Minute erreicht, wir wussten nicht, wie weit es sein würde, es wäre einfacher gewesen, zu Fuss zu gehen, als mit den prall vollen Tragtaschen auf dem Töffli zurückzufahren... Als Tagesmotto war heute «Töfffahren» angesagt. Wir mussten zuerst tanken gehen, brauchten doch diese kleinen «Süffel» fast soviel wie unser Flugzeug! Der höchste Punkt der Insel liegt auf ca. 900 m.ü.M., diesen mussten wir unbedingt erklimmen. Die armen Motörchen taten uns leid, wir pedaltan die steilsten Stücke deshalb mit! Das Vulkantal beanspruchte unsere «Hinterteile» sehr stark, nur noch Feldwege. Wir hofften, dass unsere Töfflipneus diese Strapaze ertrugen. Wieder «zu Hause» angekommen, mussten wir wirklich sagen, dass diese kleine Insel ein Geheimtipp ist, keine McDonalds und Ballermann-6, nur wunderschöne Landschaften.

19.8.2001

Es war Sonntag und unsere «Hintern» schmerzten von der gestrigen «Töffli-tour». Zum Zmorge gabs Salami, trockenes Brot, gestohlene Trauben, Käse und Coca Cola. Unsere lieben Vierbeinerfreunde warteten draussen. Wieder schwangen wir uns auf die «Ciaos», den kleinen Bergsee wollten wir noch besuchen, fanden diesen lange nicht. Leider müssen wir uns belehren lassen, dass dieser in den Sommermonaten völlig ausgetrocknet sei. Nachdem wir um

17 Uhr die Töfflis zurückgebracht hatten, karrte uns unsere liebe Errera wieder in unsere «Alphütte» zurück. Am späteren Abend hatten wir noch Gelegenheit, die Flugkünste von vielen Fledermäusen um unsere Behausung herum zu bewundern.

20.8.2001

Pünktlich wie abgemacht holte uns Errera um 9.00 Uhr ab. Sie inspizierte nur kurz ihr Miethäuschen. Sie meinte nur «tutto a posto». Sie wünschte uns am Flughafen noch eine gute Reise und ihr Häuschen stehe auch in Zukunft immer zur Verfügung. Die Wettervorhersagen waren gut für unser nächstes Etappenziel Alghero, es hatte jedoch vereinzelt Wolkenbänke auf 1500 bis 2500 Fuss über Meer. Wir demontierten noch die Motorhaube unserer Arrow und nahmen uns Zeit alles nochmals visuell zu überprüfen. Keine Oelleckagen, Kabel, Keilriemen und Bowdenzüge o.k. Rettungswesten auf Mann und schon ging es wieder ab. Mein GPS bestätigte mir die Flugdistanz bis Carbonara: 180 nautische Meilen (330 km). Auf 3500 Fuss war es absolut ruhig.

Ein mässiger Schirocco im Rücken verhalf uns zu einer Reisegeschwindigkeit von 135 bis 140 Knoten. Die Sicht war relativ schlecht (kein sichtbarer Horizont), trotzdem blauer Himmel und azurblaues Wasser unter uns. Ab und zu, weit weg pflügte ein Frachtschiff seinen Weg durchs Wasser. Automatisch war die Stimmung etwas angespannt im Cockpit. Viel sprachen wir nicht, der monotone Ton der auf 2200 RPM laufenden Arrow ermüdete fast. Ab und zu ein Routinefunkspruch, zuerst mit Trapani Control, dann mit Cagliari... Mein Copilot meinte, Land zu sichten, das GPS zeigte jedoch noch 55 Meilen bis zur Insel. Das vermeintliche Land war nur eine grössere Wolkenbank, die wir bald überquerten. Wir waren zuerst etwas enttäuscht als uns der Fluglotse erklärte, wir dürften wegen Parkplatzmangel in Alghero nur zum Tanken landen. Ich bestätigte mit «Standby», was heisst, wir müssten überlegen. Unsere Reiseplanung wurde umdisponiert. Ruedi hatte die glänzende Idee: Olbia, an der Costa Smeralda müsste auch sicher schön sein. Problemlos leitete der Fluglotse unseren Flugplan weiter nach Olbia um, wo wir um die Mittagszeit landeten. Absolut problemlos und professionell war die Abfertigung hier auf Sardinien. Nach ein paar Telefonaten mit diversen Hotels fanden wir auch hier unser Nachtlager.

21.8.2001

Mit zwei gemieteten 125ccm Rollern erkundeten wir den ganzen Tag die etwas nördlich von Olbia gelegene Costa Smeralda und das bergige Hinterland. An den in den zahlreichen Buchten verankerten Luxusjachten bemerkten wir bald, dass hier die «Creme de la creme» zu Hause ist. Auch die Preise in den meernahen Restaurants hatten ein stattliches Niveau erreicht. Auch hier schmeckten uns die Muscheln zum Nachtessen vorzüglich.



Stausee auf Sardinien



Fruchtbares Vulkantal

22.8.2001

Heute wollten wir die südliche Küstenregion von Olbia erkunden. Bald bemerkten wir, dass die gestrige Gegend einiges attraktiver war als diese. Ich schlug vor, weiter ins Land hinein zu fahren und eine Passfahrt nach der anderen liess die Zeit wie im Fluge vergehen. Gut ausgebaute, verkehrsarme Strassen waren ein richtiges Vergnügen und mit diesen Rollern ging es ganz flott voran. Wir hatten keine Strassenkarten bei uns und die Flugkarte, die auch nützliche Dienste erbracht hätte, war ebenso wenig dabei. So tat der Sonnenstand seine Funktion als grobe Richtungsangabe. Mit wieder schmerzenden, «nicht Töffsattel gewohnten Hintern» erreichten wir wieder die wunderschöne Küste. Am späteren Nachmittag brachten wir unsere Töffs wieder zurück und fanden in der Altstadt ein nettes und günstiges Restaurant für den Znacht.

23.8.2001

Die Flugplanaufgabe nach Calvi (Korsika) und das Einholen der Meteo erfolgten problemlos und rationell. Wieder ein traumhaft schöner Tag, wir wollten auf dem Flug nach Norden noch ein paar Flugaufnahmen der wunderbaren Küste machen, der Towercontroller jedoch verbot uns dieses Vorhaben (Flugbeschränkungsgebiet). Vermutlich wollen die «Schönen und die Reichen» nicht mit Fluglärm auf ihren Yachten belästigt werden. Die Westküste Korsikas war nach wenigen Minuten erreicht, auch hier felsige und azurblaue Küstenregionen. Ich war schon vor einigen Jahren in Calvi, das gleiche Hotel wie damals neben der Citadelle hatte noch relativ günstige Zimmer frei. Von Calvi führt eine relativ vergammelte Eisenbahnstrecke nordwärts der Küste entlang nach Bastia. Wir lösten zwei Billets nach Ille Rousse (Die rote Insel). Mit einem ebenfalls verlotterten Schienenbus erreichten wir nach $\frac{3}{4}$ Stunden dieses Hafenstädtchen mit dem Leuchtturm auf der roten Halbinsel. Per pides bei nachmittäglicher Gluthitze erklimmen wir diesen Leuchtturmfelsen. Eine faszinierende Aussicht belohnte uns für diese Strapazen.

24.8.2001

Beide sind wir eigentlich keine «Strandhasen» und in der Sonne zu brutzeln ist auch nicht gerade unser Ding, deshalb wäre ein Töff (zu Land oder zu Wasser) genau das Richtige für uns gewesen, war jedoch alles ausverkauft. Also bestiegen wir unseren Lufttöff und machten einen Abstecher nach Propriano, ca. 100 km südlich von Calvi. Ein kleiner Flugplatz mit 900 Meter Betonpiste liegt direkt am Sandstrand. Wir beobachteten die Fallschirmspringer und die kleinen Ultraleichtflieger, welche sich hier vergnügten. Auf dem Rückflug nach Calvi wollten wir die korsische Bergwelt erkunden, mächtige und hohe Cumuluswolken verhinderten aber dieses Vorhaben. Auch in Calvi übte sich die französische Fremdenlegion im Fallschirmspringen. Aus riesigen Transportmaschinen stürzten sich die Männer in die Tiefe.

25.8.2001

Es ging langsam aber sicher dem Ferienende zu. Zum letzten Mal Rettungswesten anziehen, denn der heutige Tag führte uns 200 km übers Meer, Richtung Cannes. Diesmal war die Fernsicht hervorragend, und aus 300 Metern über Wasser konnte ich linkerhand eine Herde Delfine beobachten. Die Funkpeilanlage St. Tropez war bald erreicht und wir begannen unseren kontinuierlichen Steigflug in Richtung Savoyer Alpen. In weiter Ferne war schon der Mont Blanc mit seiner weissen Spitze erkennbar. Nach zwei Stunden landeten wir auf dem kleinen Flugplatz «Le Versoud» in der Nähe von Grenoble. Ein freundlicher Fliegerkollege bot uns den Transport in die Stadt an. Eine kleine Seilbahn führte uns hier auf das etwa 200 m über der Stadt liegende Kastell. Was für ein Zufall, hier trafen wir Gebr. Dicht aus Lommis an, was natürlich «gefeiert» werden musste

26.8.2001

Wegen Zollformalitäten mussten wir in Annemasse (Nähe Genf) und Bern noch zwischenlanden. Nach gut 20 Flugstunden bemühe ich mich, den kurzen Grasstreifen in Lommis nach 4400 km mit einer mustergültigen Landung zu «tupfen» Ausser ein paar Geduldproben mit italienischen Behörden war die ganze «Übung» ein voller Erfolg geworden.

Wiedermal gebührt unser herzlicher Dank unseren Frauen Donzillia und Doris, welche uns auch dieses Jahr wieder entfliegen liessen und natürlich auch unserem Chefmechaniker Hr. Moser für die einwandfrei gewartete Maschine.

Bruno Güntner und Ruedi Gut



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