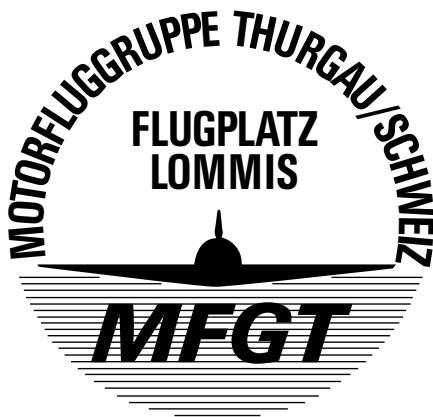


# KONTRAKT

Mitteilungsblatt  
der Motorfluggruppe  
Thurgau



Nr. 129

September/Oktober 2002

## Adressen Vorstand und Funktionäre

Präsident	Mani Holstein Rätenbergstr. 25, 9533 Kirchberg e-mail P: maniholstein@smile.ch e-mail G: mani.holstein@ocag.ch	Mobile P G G Fax	079/300 47 38 071/931 42 06 01/316 32 60 01/316 29 24
Finanzchef/ Aktuar	Hanspeter Krenmayr Tönler 15, 9548 Matzingen e-mail: hp.krenmayr@bluewin.ch	Mobile P	079/280 11 73 052/376 39 46
Leiter Technik	Karl Keiser Münchwilerstr. 19, 9546 Tuttwil e-mail P: karlkeiser@freesurf.ch e-mail G: kkeiser@sairgroup.com	Mobile P G	079/671 11 33 052/366 44 00 01/812 76 30
Leiter Flugschule/ Cheffluglehrer	Rolf Neuenschwander Im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil e-mail: rneuensc@bluewin.ch	Mobile P G P Fax	079/205 62 44 052/378 14 80 052/366 33 33 052/378 32 80
Leiter OPS	Peter Schafferer Langenstr. 10, 8542 Wiesendangen e-mail P: peter@schafferer.ch e-mail G: peter.schafferer@itelpro.com	Mobile P G G Fax	079/404 06 14 052/337 32 42 01/882 48 88 01/882 48 89
Leiter Infra- struktur/Unterhalt	Ueli Steinemann Maiholzstr. 20, 8500 Frauenfeld e-mail: schneider.steinemann@bluewin.ch	Mobile P G P Fax G Fax	079/601 91 13 052/720 77 78 052/369 05 05 052/720 77 05 052/369 05 00
Anschriften:			
MFGT-Vorstand/ Flugplatz Lommis	Motorfluggruppe Thurgau Sekretariat/zHd./Funktion Flugplatz, 9506 Lommis	Tel. Fax	052/366 33 33 052/366 33 44
Betriebsleiter/ Chefmechaniker	Markus Moser Mittelbisauweg 4, 9410 Heiden e-mail: mark.moser@bluewin.ch	Mobile G Fax	079/679 64 44 052/366 33 33 052/366 33 44
Sekretär/ Reservationen (auf dem Flugplatz)	Jack Graf Brunnenwiesstr. 4, 8542 Wiesendangen e-mail: jackgraf@bluewin.ch	Mobile G Fax	079/442 05 92 052/366 33 33 052/366 33 44

## Mitteilungsblatt der Motorfluggruppe Thurgau

4 Ausgaben pro Jahr

Nr. 129

3. Ausgabe: September/Oktober 2002

Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:

Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

- Walter Herrmann
- Mani Holstein
- Hanspeter Krenmayr
- Rolf Neuenschwander
- Markus Speich
- Matthias Stöckli
- Beat Sutter

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf

Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 15. Nov. 2002

## Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite 3
Aus dem Vorstand	Seite 9
Erlebnisbericht – Savoyer-Alpen	Seite 10
«Autorisation site» und «Qualification Montagne»	Seite 15
FLY AWAY II	Seite 19
FLY AWAY III	Seite 32
Aus der Flugschule	
– Privatpiloten Theorie 1–02/Anmeldung	Seite 35
– Jar-Kurs 1/02/Anmeldung	Seite 37
– Radiotelefonie-Refresher 1/02/Anmeldung	Seite 39
– Radiotelefonie (Voice) 1/03/Anmeldung	Seite 41
Dies und das...	Seite 42
Dank unseren Inserenten	Seite 44



**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

Positive «Zwischenbilanz», aber...

Gegen Ende September hat unsere fliegerische Hauptsaison 2002 ihren Zenit bereits wieder überschritten. Auch wenn wir unser stolzes Ziel von 3'000 Clubflugzeug-Stunden in diesem Jahr wohl (noch) nicht erreichen werden, so liegen wir bezüglich Stundenleistungen gegenüber dem Vorjahr nach wie vor im Plus. Und dies, obschon wir – wie weiter unten «mit Wermutstropfen» dargelegt – in den vergangenen Monaten mit diversen (technischen) Pannen und Unzulänglichkeiten zu kämpfen hatten.

Zum trotzdem erfreulichen Ergebnis haben insbesondere die beiden erfolgreich abgeschlossenen FVS-Kurse unserer Flugschule, mehrere individuelle Europa-Flugreisen unserer Mitglieder sowie das von Walter Herrmann organisierte «Longsize-Flyaway» beigetragen, von dem unsere 3 Reiseflugzeuge am Abend des 4. August mit je gegen 30 Stunden wohlbehalten zurückgekehrt sind. Über diese besondere Flugreise berichten die Teilnehmer in dieser Kontakt-Ausgabe.

Dass eine seriöse Flugvorbereitung auch einen gewissen Spielraum für Improvisation bietet, beweist unser Mitglied Matthias Stöckli, der über seine Erlebnisse vom ganz persönlichen «Flyaway Nr. III/02» berichtet.

Ein Sommer-Flugerlebnis «der ganz besonderen Art» präsentiert uns in dieser Ausgabe mit spannendem Text und guten Bildern unser Mitglied Beat Sutter, der sich in Frankreich auf diverse Altiports in der Montblanc-Gegend einweisen liess. Eine für Lommiser Piloten neue fliegerische Disziplin, die schon bald Schule machen könnte.

... mit Wermutstropfen

- Diverse aussergewöhnliche technische Defekte und Reparaturen verursachten in den vergangenen Monaten etwelche Umtriebe, sowohl für unsere Maintenance als auch für die Mitglieder:
  - Fremdflugzeug HB-PHB: Die durch grössere Verzögerungen beim Werft-Umbau stark verspätet begonnene Tragflächen- und Rumpf-Reparatur des Flugzeuges der Fluggruppe Pro Altenrhein konnte Anfang August beendet werden. Im Rahmen der betrieblichen Gewährleistungspflicht mussten wir dem Kunden jedoch über rund 2 Monate unseren Archer HB-OQW per Subcharter-Vertrag zur Verfügung stellen. Die Maschine, welche in der glei-

chen Zeit auch von MFGT-Piloten ab Altenrhein genutzt werden konnte, steht seit dem 1. August wieder auf dem Heimatflugplatz Lommis. Wir sind froh darüber, dass diese «Übung», die uns alle viel Zeit und Nerven gekostet hat, schliesslich glimpflich und zur umfassenden Zufriedenheit des Kunden beendet werden konnte.

- Piper L-4/HB-OXI: Trotz ungezählter Mahnungen wurden die dringend benötigten Brems-Ersatzteile vom Lieferanten in USA erst mit 4 Monaten Verzögerung (!) geliefert, so dass unser Oldie erst Mitte Juli wieder einsatzbereit war.
- Robin HB-KFW: Unmittelbar vor dem 2. FVS-Kurs zeigte sich beim fabrikneuen Flugzeug ein undichter Haupttank, was zu einer komplizierten Reparatur und damit zu einer 2wöchigen Stilllegung mitten in der Hauptsaison führte. Dass die Firma Robin in Dijon in der gleichen Zeit Betriebsferien machte, war für die Behebung des Schadens auch nicht gerade hilfreich.
- Cessna HB-CWT: Bei der ordentlichen 50h-Kontrolle Mitte August zeigten sich überraschend Metallspäne im Oelsumpf, was zu einer sofortigen, vorgezogenen Motoren-Totalrevision führen musste. Bis Ende September steht den Mitgliedern ersatzweise die Cessna F-150 HB-CBX von unserem Mitglied Thomas Spahni zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung.
- Archer HB-PGM: Über mehrere Wochen musste dieses Flugzeug wegen «Jimmy»-Problemen und wegen eines defekten Spinner-Frontframes ohne Bugrad-Ver-schalung und ohne Spinner im Clubbetrieb eingesetzt werden. Dies, weil auch hier der Ersatzteil-Lieferant (TAG) bis zu 8 Wochen Lieferfrist geltend machte.



- Reservationsdisziplin: Gleich mehrfach mussten wir in den letzten 3 Monaten feststellen, dass Mitglieder ihre vorher getätigte Reservation – ohne auch nur den Schimmer einer rechtzeitigen Absage oder Entschuldigung! – nicht eingelöst haben. Die Folge davon: Clubflugzeuge, die bei optimalen Meteo-Bedingungen am Boden stehen und ringsum verärgerte Piloten, die gerne geflogen wären, wenn...

Daher – einmal mehr – mein Appell an Ihre unabdingbare (Anstands-) Pflicht als MFGT-Mitglied: Eine einmal getätigte Reservation ist rechtzeitig anzutreten oder aber im Verhinderungsfalle so frühzeitig wie möglich abzusagen.

Und dies in jedem Fall, egal, wie sich das Wetter an ihrem Wohnort gerade zeigt. Von einer allfälligen Absage muss in jedem Falle unser Sekretär Jack Graf (1.), Betriebsleiter Markus Moser (2.) oder der Flugdienstleiter (3.) nachweisbar Kenntnis haben. Der Vorstand behält sich vor, unentschuldigtes Nichtantreten von Reservationen mit finanziellen Sanktionen zu ahnden.

### Flugplatz und Umgebung

Dank dem kontinuierlich pflegenden Einsatz aller Verantwortlichen präsentiert sich unsere Flugplatz-Infrastruktur – insbesondere auch Piste, Rollwege und Abstellplätze – in einem vorzüglichen Zustand.

Beim mehrheitlich abgeschlossenen Werft-Umbau sind zurzeit noch diverse Nachbesserungs- und Mängelbehebungsarbeiten von Handwerksbetrieben im Gange. Seit Anfang August kann unser Unterhaltsbetrieb in den neuen Räumlichkeiten endlich wieder «normal» arbeiten, was unserem Betriebsleiter und Chefmechaniker Markus Moser nach der entbehrungsreichen Zeit nun wirklich zu gönnen ist.

Seit Mitte August verfügen wir zudem über eine neue Rundflug-Informationstafel. Dafür suchen wir in den nächsten Monaten noch «Firmen-Sponsoren», die darauf zu einem fairen Preis ihre Werbung anbringen können. Interessenten melden sich bitte beim Finanzchef Hp. Krenmayr oder beim Präsidenten.



### Anlässe

Neben den bereits erwähnten fliegerischen Aktivitäten bot unser Flugplatz in den Sommermonaten auch wieder Gelegenheit für diverse Sonderanlässe:

- 1. August-Feier auf dem Flugplatz: Der Einladung unserer Kiosk-Pächter Ruth und Gody Eberhard folgten gegen 30 MFGT-Mitglieder mit weiteren Angehörigen. Neben einem gemütlichen Znacht im Clublokal gab es dabei ein ganz besonderes Spektakel zu bewundern: Um punkt 22.30 Uhr zündete Gody Eberhard ein viertelstündiges Feuerwerk, das allen Seenachtsfest-Organisatoren zur Ehre gereicht hätte. Gewöhnlich gut unterrichtete Kreise behaupten, unser Wirte-Ehepaar habe dafür über Fr. 2'000.– springen lassen...
- Am Samstag, 7. September fand auf unserem Flugplatz die bereits zur Tradition gewordene Lommiser Jungbürger-Feier statt. Eingeladen vom Gemein-



derat trafen sich 7 JungbürgerInnen um 11.00 Uhr auf dem Flugplatz zum Apéro mit Behörden. Anschliessend liessen sich alle durch Paul Schmocker und den Schreibenden im Theorieraum und bei einem Flugplatz-Rundgang über die MFGT, den Flugplatz und über die Fliegerei im Besonderen orientieren. Nach einem mehrgängigen Mittagessen im festlich geschmückten Clublokal erinnerte Gemeinderätin Marianne Henner die jungen Erwachsenen anhand von Textpassagen aus Saint-Exupéry's «Petit Prince» an ihre Verantwortung, ihre Rechte und Pflichten als vollwertige Bürger. Eine besondere Überraschung bildete schliesslich die von der Politischen Gemeinde ausgesprochene Einladung zu einem halbstündigen Rundflug, der alle JungbürgerInnen am gleichen Nachmittag gerne Folge geleistet haben.

- Akro-Sicherheitstraining: Nicht weniger als 12 wagemutige MFGT-Mitglieder liessen sich am 7. und 14. September durch Akro-Fluglehrer (und AeCS-Zentralpräsident) Dr. Roland Müller bei Theorie und Praxis in die Grundlagen der Flugakrobatik und ins sichere Retablieren aus gefährlichen Fluglagen (Trudeln, Vrillen, ...) einführen. Der unter dem Patronat unserer Flugschule durchgeführte Anlass darf wiederum als voller Erfolg gewertet werden. Allen Beteiligten daher ein herzliches Dankeschön. Entsprechende Terminabsprachen für die Saison 2003 sind bereits im Gange.

#### TMA Zürich

Wie wir alle aus der Presse erfahren haben, wird Ende Oktober 2002 der bestehende Staatsvertrag mit Deutschland auslaufen und – wenn das Parlament nicht noch einen Rückzieher macht – in ein vorerst vertragsloses, noch nicht im Detail bekanntes Anflug-Régime für den Flughafen Zürich-Kloten übergehen.



Unique als Flughafen-Betreiberin, Skyguide und BAZL haben zwischenzeitlich – im Schnellgang – eine Übergangsregelung entwickelt, welche – vorerst nur für den Wochenendbetrieb – eine deutliche Zunahme von Ost- und Südost-Anflügen auf die Pisten 28 und 34 vorsieht. Im Rahmen einer ausserordentlichen Vernehmlassung von Aéro Suisse und Schweizerischem Flugplatzverein konnten wir dazu Stellung beziehen und mit einem eigenen Vorstoss zumindest erreichen, dass die Untergrenzen der unseren Flugplatz betreffenden, inzwischen weit nach Osten verlagerten TMA-Sektoren um 1000 ft auf 5'500 ft angehoben werden. Die nahe Zukunft wird zeigen, was dieser kurzfristige Erfolg wert ist.

### CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe

Nach dem vom Parlament verabschiedeten CO<sub>2</sub>-Gesetz können ab 2004 alle Verbraucher von fossilen Brenn- und Treibstoffen mit einer Lenkungsabgabe von bis zu 50 Rappen pro Liter belegt werden. Sie können sich alle selber ausrechnen, welche Auswirkungen ein solcher Zuschlag auf unsere Flugzeug-Charterpreise und auf die MFGT-Aktivitäten ganz allgemein hätte. Im Rahmen der Aéro Suisse, des AeCS und in Zusammenarbeit mit der «Energie-Agentur der Wirtschaft» (EnAW) suchen wir nach Mittel und Möglichkeiten, wie wir – gesetzeskonform – von einer solchen Lenkungsabgabe befreit werden oder zumindest von einer erheblichen Rückerstattung profitieren könnten. Wir bleiben auch hier «am Ball».

### Herzlich willkommen!

Per Mitte September 2002 weist unsere Motorfluggruppe 438 Mitglieder aus. Neben fast gleich vielen Austritten (meist infolge Alter oder Aufgabe der Fliegerei) sind unserer Gruppe im Verlaufe der vergangenen 3 Monate 22 Neumitglieder beigetreten. Im Namen des Vorstandes heisse ich alle Neumitglieder in unserem Kreise herzlich willkommen:

- Ammann Michael, Jhg. 1980, Elektromonteur, 9100 Herisau
- Bächtold Rolf, Jhg. 1938, pens. Linienpilot, 8155 Niederhasli
- Bahjat Aws, Jhg. 1973, Student, 8404 Winterthur
- Banerjee Amar, Jhg. 1974, Student, 9008 St. Gallen
- Christen Beat, Jhg. 1966, Pilot, 8444 Henggart
- Diethelm Christoph, Jhg. 1983, El.-Monteur Lehrling, 9533 Kirchberg
- Haueter René, Jhg. 1947, pens. Linienpilot, 8500 Frauenfeld
- Huessy John, Jhg. 1946, Linienpilot, 6314 Unterägeri
- Hugentobler Pius, Jhg. 1984, Maturand, 8247 Flurlingen
- Kullmann Stephan, Jhg. 1969, dipl. Augenoptiker, 9500 Wil
- Läderach Beat, Jhg. 1949, pens. Linienpilot, 8542 Wiesendangen

- Landolt Pius, Jhg. 1973, Product Mgr., 8306 Brütten
- Locher Markus, Jhg. 1978, Student, 8500 Frauenfeld
- Moser Sepp, Jhg. 1946, Journalist, 8185 Winkel
- Neumann Günther, Jhg. 1968, Zahnarzt, 8200 Schaffhausen
- Plüer Oliver jun., Jhg. 1977, Student, 8302 Kloten
- Rothe Viktor, Jhg. 1940, Dipl. Ing., D-82266 Inning
- Schönenberger Thomas, Jhg. 1977, Flugverkehrsleiter, 8404 Winterthur
- Strömbäck Lars, Jhg. 1935, pens. Linienspilot, 8304 Wallisellen
- Ulrich Rolf, Jhg. 1938, Pilot, 9534 Gähwil
- Walliser Jürg, Jhg. 1958, Linienspilot, 9507 Stettfurt
- Zwicky Kay, Jhg. 1965, Account Mgr., 9555 Tobel

Zuguterletzt...

... wünsche ich uns allen einen schönen, erlebnisreichen und unfallfreien Flieger-Herbst!

Ihr

Mani Holstein, Präsident

# Keller

## Treuhand und Unternehmensberatung

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

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

Telefon 052 / 722 40 30

Telefax 052 / 720 34 65



Mitglied der Treuhand-Kammer

# Aus dem Vorstand

Administration, etwas leichter gemacht...

Liebe Fliegerkolleginnen und -kollegen

An der letzten Jahresversammlung haben Sie mir Ihr Vertrauen ausgesprochen, die finanziellen Belange unseres Vereines zu besorgen. Damit ist eine Menge administrativer Aufgaben verbunden, die alle in meiner Freizeit erledigt sein wollen... Mit Ihrer Mithilfe lässt sich dieser Aufwand etwas verringern. Sie können dazu folgende Beiträge leisten, die Ich Ihnen hiermit gerne ans Herzen legen möchte:

Startlisten und Flugrapporte

Eine richtig und vollständig ausgefüllte Starliste, welche im C-Büro aufliegt, sowie lesbar (in Blockschrift) beschriebene Flugrapporte verringern lästige Rückfragen/Abklärungen und erleichtern die korrekte Rechnungsstellung ungenügend. Haben Sie diesbezügliche Fragen, so wenden Sie sich an einen Fluglehrer oder an das Sekretariat.

Treibstoffbezüge für MFGT-Flugzeuge auswärts:

Wenn Sie AVGAS auswärts tanken müssen, haben Sie Anrecht auf eine Gutschrift der Anzahl Liter nach dem jeweils gültigen Preis, den Ihnen die MFGT für Bezüge in Lommis in Rechnung stellen würde. Es ist deshalb unerlässlich, dass Sie an der Ausgabestelle des Treibstoffes eine Quittung verlangen, die folgende Angaben enthält:

- Tankstellenort und Betreiber, • Anzahl bezogene Treibstoffmenge (Liter) und Art des Treibstoffes (AVGAS 100), • Literpreis und Gesamtbetrag, • Ort und Datum, • Unterschrift und Firmenstempel des Tankstellenbetreibers.

Das Original der Quittung heften Sie sodann an den entsprechenden Flugrapport. Auf dem Flugrapport machen Sie unter «Bemerkungen» den Hinweis: Treibstoffbezug auswärts, gem. beiliegender Quittung.

Rechnungsbegleichung:

Sie erhalten jeden Monat eine Rechnung über die gemäss Rapport «verflogenen» Einheiten und Landungen. Den Rechnungsbetrag wollen Sie bitte – ohne Abzüge – innert 30 Tagen begleichen. Allfällige Unstimmigkeiten bei der Rechnungsstellung melden Sie bitte umgehend (innert Wochenfrist) dem Sekretariat auf dem Flugplatz. Ich wünsche Ihnen allen weiterhin noch einen flugfreudigen, unfallfreien Herbst und eine jederzeit gute Landung.

Ihr Kassier Hp. Krenmayr

# «Vol Relief» – Ein Erlebnisbericht aus den Savoyer-Alpen

Text: Beat Sutter

Fotos: Marcus Schmid, Frauenfeld



Mit der Robin HB-KFW im Final auf Courchevel

Sechs Jahre vergingen seit dem Entschluss von Walter Hermann und mir, bis unsere Vision Wirklichkeit wurde. Den ersten Termin anfangs Mai mussten wir wegen Schneefall in den Savoyeralpen streichen. Beim zweiten Anlauf hat es geklappt. Nach einer kurzen telefonischen Bestätigung mit der Administration in Mégève sitzen wir im Auto. Nach einer vierstündigen Anfahrt stehen wir bei prächtigem Wetter auf dem Vorplatz des Altiport Mégève auf 4823 ft und besprechen mit unserem Fluglehrer Vincent Labrousse den Ablauf unserer Einweisung.

10 Minuten später sitze ich bereits in der Jodel D 140 «Mousquetaire» und suche die im Panel verstreuten Schalter für die Checks. Gleichzeitig gewöhne ich mich an die französische «Conversation» im Cockpit.



HB-KFW im Anflug auf Mégève

Vincent gibt einige Erklärungen zur Maschine ab. «En passant» weist er auf die von der Dichtehöhe eh schon geschwächten 140 PS hin, die zudem auf einen Reise-Propeller wirken. Auflinieren, Vollgas 2250 RPM und nach etwa 25 Metern senkt sich die 400m-Piste mit 9° ab. Erstaunlich schnell holt die mit 110lt vollgetankte Maschine Fahrt auf und nach etwa 200m wird bei 100km/h rotiert. Vx 140km/h und 4m/s steigen, Schwenk nach rechts

(auch in Frankreich ist Lärminderung ein Thema), Climb check und mit 150km/h steigen wir auf die Ausgangshöhe von 9500ft. Die «En vol-Frequenz» 130.00 informiert uns über Kollegen in der Nähe.

Vincent erklärt mir die Topographie und den bevorstehenden «Vol Relief». Über Chamonix haben wir unsere Flughöhe erreicht. Wir kreuzen das Tal gegen Süden und mit 180 km/h fliegen wir über den mächtigsten Gletscher des Mont-Blanc Massivs, das Mer de Glace.

Ich fliege häufig in unseren Schweizer Alpen und das Mont-Blanc Gebiet ist mir fliegerisch und zu Fuss bekannt. Aber so nahe am Gelände wie mit Vincent bin ich noch nie geflogen. Mit knappen Sätzen kommen die Aufträge: Plus proche – pas tirer – à droit – à gauche – regarde l'horizon – tu tombe...!

Nach einigen Minuten Angewöhnung auf 9500 ft mit Gipfeln, die sich weitere 1000-1500m erheben, Fels- und Eiswände als Horizont und den Gletscher dicht unter mir, kenne ich bereits die vielfältigen optischen Täuschungen und wie ich ihnen begegne. Vincent übernimmt kurz das Steuer und erfliegt einen Felszacken. Schaffen wirs drüber oder müssen wir ihn umfliegen? Und schon bin ich dran mit dem nächsten Hindernis. Bei diesen Übungen geht es darum, das Gelände unmittelbar vor der Maschine schnell und eindeutig interpretieren zu lernen.



Hohe Konzentration ist nötig, um die Ausgangshöhe von 9500 ft bei allen Manövern sauber zu halten. Weder

Overhead Mégève in 400 ft AGL



Anflug in 7800ft auf Courchevel

sinken noch steigen sind erlaubt. Vincent lenkt mich mit Erklärungen zur Topographie ständig ab. Nun deckt er mir auch noch die Instrumente ab – Rechtskurve und schon steige ich wieder. Die DR300/140 reagiert sofort auf die geringsten Steuer-ausschläge und die Lage ist in wenigen Sekunden korrigiert. Horizontale und vertikale Distanzen schätzen und schon öffnet sich das Tal wieder. Sinkflug Richtung Norden auf 7500ft, Le Brévent und Überflug von braungrünen Hängen in minimaler Höhe.

Es bleiben einige Minuten Zeit um das soeben Erlebte zu verarbeiten. Bei diesem Training (Vol Relief) geht es darum, allfällig vorhandene Ängste abzubauen, das Fliegen in ungewohnter Umgebung und mit geringen Geländeabständen zu üben, Täuschungen rechtzeitig zu erkennen und die Risiken abzuschätzen. Gleichzeitig wird etwas Stress aufgebaut, um die Reaktion des Piloten zu beurteilen.

Vincent erklärt mir Volte und Situation des Flugplatzes Sallanches. Ein Ausweichflugplatz für den Fall, dass es «oben nicht mehr geht». Ein steiler Anflug wegen den hohen Bäumen unmittelbar vor der Piste, und schon sind wir unten. Nach zwei weiteren Anflügen gehts wieder in die Höhe. Es folgt ein kurzer Formationsflug der sehr engen Art mit einem Fluglehrerkollegen von Vincent, und schon sind wir wieder im Anflug auf Mégeve.

Das Landetraining gestaltet sich auf den Altiports immer nach dem gleichen Muster:

Anflug über Pflichtmeldepunkt vorne im Tal, Absinken im Anflug auf den Platz auf ca. 500 ft AGL, Signalplatz, Piste und Vorplatz beobachten und genaue Positionsmeldung «Horizontale», Gegenanflug und Absinken auf die Base mit anschließendem «Level Off», Eindrehen in den Final im Horizontalflug, letzter Check (Freie Piste, Höhe, Horizontalflug) und nun gehts ohne Option für einen Durchstart der Piste entgegen. Man lässt bis über der Piste etwas Leistung stehen, dann «Power Off» und Nase fein aber zügig dem Pistenwinkel anpassen. Nach dem «Touch Down» sofort Bugrad absenken wegen der besseren Stabilität bei Böen und vorsichtig auf die Plattform rollen, Absichtsmeldung «Line Up Check» und nach zweihundert Metern hebt man bereits wieder ab.



Take-off Briefing in Mégève, vor dem Heimflug

Auch mit einem langsamen Flugzeug geht der geringen Distanzen wegen alles sehr schnell vor sich. Wichtig beim Anflug ist die permanente Beobachtung der Windverhältnisse, so dass der Anflug im ungünstigen Fall rechtzeitig abgebrochen werden kann.

Am Nachmittag ist Walter an der Reihe. Auch er kommt nicht nur wegen der kräftig scheinenden Sonne ins Schwitzen. Zu dritt fliegen wir nach Courchevel. Fluglehrer Vincent will's immer wieder wissen. So zeigt er uns als Supplement Gemsen und Steinböcke (um sie nicht vorzeitig zu verscheuchen, geht man auch mal in den stillen Gleitflug über) sowie Seil-

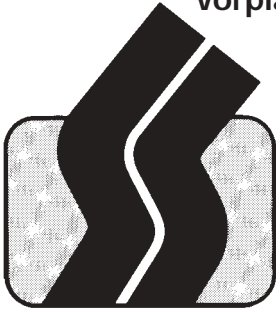
Konstruktionen, mit deren Hilfe im Winter Sprengladungen zur Pistensicherung abgeworfen werden.

Bald haben wir die kurze, steile Piste von Courchevel unter uns. Wir sind alleine und so geht es weiter in den Endanflug. Auf allen Altiports, speziell aber in Courchevel muss man im Short Final mit Abwinden rechnen. Wie eine Wand liegt die Piste vor uns und mit einem Winkel von über  $20^\circ$  setzen wir auf und geben sofort wieder Gas um die Steigung bewältigen zu können. «Line Up Check» und los gehts. Sobald sich die Piste absenkt, muss gefühlvoll nachgedrückt werden, sonst hebt man zu früh ab – und das wäre auf dieser Piste katastrophal. Im langen Gegenanflug erfliegen wir den Stall (schliesslich haben wir über 1000m Höhe über dem Tal), drehen im Horizontalflug in den Final ein und konzentriert gehts wieder der Piste entgegen. Die Windverhältnisse sind ruhig und konstant.

Selbst für Routiniers ist diese Art Fliegerei etwas Neues – sehr spannend, anspruchsvoll und alles findet inmitten einer fantastischen Bergwelt statt. Abends üben Walter und ich die notwendige Phraseologie in Französisch – ein Muss für den Eintrag im Flugbuch! Am zweiten Ausbildungstag wird intensiv geübt und mit den Alleinflügen abgeschlossen. Begeistert und zufrieden nehmen wir am Abend den Rückweg unter die Räder.

# 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



## Für höchste Ansprüche

**Müller**  
**Fenster** seit 1897  
**rauenfeld**

SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

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



# «Autorisation site» und «Qualification Montagne»

Text: Beat Sutter

Fotos: Marcus Schmid, Frauenfeld

## Hochsaison auf über 100 Gebirgsflugplätzen

Heute gibt es in den Französischen Alpen immer noch über 100 Gebirgsflugplätze, die auf Höhen ab ca. 1200 m bis über 3000 m/M liegen. Der Begriff Flugplatz ist mindestens aus Sicht des Normalfliegers interpretationsbedürftig. In den meisten Fällen handelt es sich nämlich um schneebedeckte Plätze die ausschliesslich im Winter mit entsprechender Ausrüstung (hydraulisch absenkbare Skis) benutzt werden können. Saison für diese Art Fliegerei ist das Winterhalbjahr, weil auf diesen Höhen der Winter oft über Monate für stabile, aber auch für anspruchsvolle Pisten- und Wetterverhältnisse sorgt. Im Sommerhalbjahr sind viele Plätze aus Terraingründen beschränkt oder gar nicht benutzbar.

## Von der Alpweide bis zum Altiport

Unter den Begriff Gebirgsflugplatz fällt in Frankreich so ziemlich alles, was zwischen einer «Altisurface» (Schotterpiste, Pisten mit Alpweide) und einem voll ausgerüsteten «Altiport» mit Tower, Terminal, Feuerwehr, Hangar mit Maintenance und Rundflugangebot liegt. Etwas haben alle Plätze ausnahmslos gemeinsam: Sie dürfen nur mit einer entsprechenden Qualifikation oder Autorisation angefliegen werden. Die spezielle Lage dieser Plätze im Gelände sowie deren Kürze von 300-500m bringt es mit sich, dass immer hangaufwärts gelandet und talwärts gestartet wird – egal woher der Wind bläst. Eine Durchstartmöglichkeit gibt es schlicht und einfach nicht, und ein Startabbruch bei starkem Gefälle geht mit Sicherheit ins Auge!

Trotzdem gibt es jedes Jahr Hasardeure, die diese Plätze meist nur einmal anfliegen. Die hintersten Hangarwinkel auf den Altiports inspiziert man besser erst nach erfolgreicher Absolvierung der Ausbildung. Eingeweihte wissen warum!

## Ausbildungsmöglichkeiten

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen Fliegen – oder besser gesagt: Landen und Starten – auf trockenen und befestigten Pisten und auf schneebedeckten Pisten. Dabei spielt es keine Rolle, ob unter dem Schnee ein Hartbelag liegt. Es handelt sich in einem solchen Fall um eine Schneepiste, weil die Oberfläche so beschaffen ist, dass diese auch mit Skibestückten Maschinen angefliegen werden kann. Entsprechend kann die «Qualification Montagne Sèche» (auf trockenen Pisten) oder «Neige» (auf Schnee) erworben werden.



Courchevel Tower und Feuerwehr – im Sommer nicht besetzt

Dazu sind in der Regel je mindestens eine Woche bis 10 Tage Flugausbildung einzuplanen. Hat man die Ausbildung bestanden, so ist die Qualifikation lebenslang gültig.

Eine interessante Alternative und ein idealer Einstieg in die anspruchsvolle Gebirgsfliegerei ist das Erlangen einer «Autorisation Site». Hier handelt es sich um eine ausführliche Platzeinweisung, bei der man mit der speziellen Situation meist eines einzigen Altiports vertraut gemacht wird. Eine «Autorisation Site» muss binnen 6 Monaten durch mindestens eine Landung als PIC verlängert werden, und dies auf jedem eingewiesenen Gelände. Schafft man dies nicht, so muss die verfallene Einweisung wieder neu erlangt werden.

#### «Communication en français»

Im Verlaufe der Ausbildung wird geprüft, ob man die Positions- und Absichtsmeldungen in Französisch beherrscht und versteht. Altiports haben ihre eigene Frequenz. 123.50 MHz wird auf allen Plätzen zur Absetzung der Standard-Phraseologie angewendet, die über keine eigene Frequenz verfügen. Ist man «en vol» so wird auf 130.00 MHz mitgehört bzw. eine Positionsmeldung abgegeben.

#### Nicht jede Maschine ist geeignet

Die Einweisungen werden auf französisch immatrikulierten Maschinen der jeweiligen Flugschule geflogen. Geeignet für diese kurzen Plätze sind Flugzeuge mit kurzem Flair-out-Verhalten welche präzise gesteuert bzw. gelandet werden können und hervorragende Sichtverhältnisse bieten. In Mégève sind dies die Jodel D 140 «Musquetaire», die Robin-Linie, Cessnas und zweisitzige Piper. Die meisten Maschinen bleiben auch im Sommer mit absenkbaaren Skiern ausgerüstet. Hat

man die Einweisung eingetragen, so liegt es in der eigenen Verantwortung, für die Anflüge erst mal mit einem gut geeigneten Flugzeug zu erscheinen.

### 7-Tage-Woche für Fluglehrer

Wenn von Saison gesprochen wird, so ist in aller Regel der Winter gemeint, wo auch die Mehrheit der Flugbewegungen stattfinden. Auf dem Flugplatz Mégève zum Beispiel gilt für die festangestellten Fluglehrer und Rundflugpiloten im Winterhalbjahr die 7-Tage-Woche. Im Frühling und z.T. bis in den Sommer beziehen die Piloten alternierend nach 7 Tagen Arbeit eine Woche Ferien bzw. Kompensation, bis die Arbeitszeit entsprechend ausgeglichen ist. Kaum zu glauben, aber unser Fluglehrer Vincent war am Freitag und Samstag je während über 8 Stunden in der Luft! Mit einem «Uff» bemerkt er beiläufig, dass er bis Ende Mai fast 1'000 Stunden geflogen sei.

### Interessante Mitgliedschaft

In Mégève besteht die Möglichkeit ohne grosse Administration, die Aktivmitgliedschaft jeweils für ein Jahr zu erwerben. Als Aktivmitglied profitiert man von 30% günstigeren Mietтарifen für die Clubmaschinen und – es lässt sich vermuten weshalb – der Tarif mit oder ohne Fluglehrer ist immer gleich.

Interessierten Piloten geben Walter Hermann und Beat Sutter gerne ergänzende Auskünfte zu dieser faszinierenden Art der Fliegerei.

**FORMEL TKB**

# MEHR SPORT!

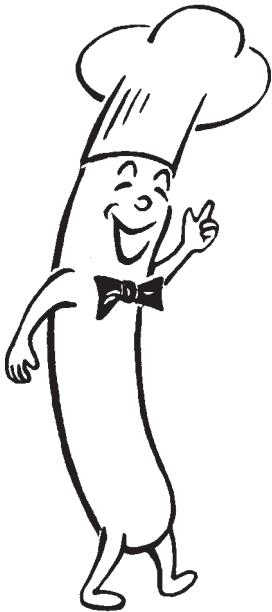
**DENN SPORT HÄLT FIT UND MACHT SPASS!** Darum treiben viele Thurgauerinnen und Thurgauer in ihrer Freizeit aktiv Sport. Zahlreiche Vereine engagieren sich für ein attraktives Sportangebot. Das unterstützen wir aus Überzeugung. Besonders am Herzen liegt uns die Nachwuchsförderung. In verschiedenen Projekten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

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

 **Thurgauer  
Kantonalbank**

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

# Kürzi



**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**

## «Tatsachenbericht»

vom diesjährigen Longsize FLY AWAY, Ziel: Irland – Schottland

Ein Gemeinschaftswerk von Markus Speich, Walter Herrmann (Text), Bobby Zarkov (Statistik), Eugen Huber und Rico Koller (Fotos)



Fly Away II/02: On-top-Begegnung über der Nordsee

Sonnenklar war der Samstagmorgen in Lommis und in Altenrhein und ebenso der Entscheid, den Ausflug wie geplant nach Südengland zu starten. PIN, PGM und PNA starteten via Les Eplatures und dann entweder direkt nach Bournemouth oder via Le Touquet, wie gesagt meteorologisch problemlos, ausser Harry und Cornel, denen ich auf der Approachfrequenz von unserem Destinationsflugplatz noch einige Tips gab, um unter den bei ihnen herrschenden dichten Wolkendeckel zu kommen. Was wir nicht wussten, war das elektrische Problem, das bei der PIV langsam aufkam.

Und da das Wetter an unserem eigentlichen Zielort – Lands End – für VFR nicht eben komfortabel war, fiel die Entscheidung nicht schwer, in Bournemouth zu nächtigen. Wir freuten uns auf einen ersten gemütlichen Abend bei gutem Essen und auf einen Pub-Besuch, doch da bahnte sich ein Fiasko an. Als wir uns endlich alle vor dem Flughafengebäude trafen, beschlossen wir uns in zwei Gruppen aufzuteilen, da nur ein einziges Taxi vorhanden war: Die erste Gruppe fährt voraus in die Stadt um ein Hotel zu suchen, die zweite folgt dann

mit dem gleichen Taxi nach. Trotz der Meldung der ersten Gruppe, dass in der Stadt keine Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden seien und Gruppe 2 die Suche auf das Landesinnere ausrichten sollte, überredete sie der clevere Taxifahrer auch in die Stadt zu fahren.

Trotz seiner Versicherung, es gebe genügend Unterkunftsöglichkeiten, überall dasselbe: «No vacancies» ist die lapidare Auskunft an den Türen und Fenstern der vielen «Bed & Breakfast»-Häuser, Pensionen und Hotels. Nach 1 Stunde Suche und in dauerndem Kontakt zu der anderen Gruppe, treffen wir uns vor einem Restaurant, um zu beratschlagen. Walter schlägt wieder vor, nach Norden aufs platte Land zu fahren und es dort zu versuchen. Gordon, der Taxifahrer, sagt, es habe keinen Zweck. Er hatte bereits unterwegs den Wohnwagen in seinem Garten angeboten. Der Wagen sei 35 Fuss lang, müsse aber von Gerümpel befreit werden, um Platz für neun Leute zu schaffen, Strom sei aber vorhanden.

Walter lehnt das Wohnmobil ab und auch die meisten andern wollen nichts davon wissen. Aber auch der Versuch, im mit dem Zug erreichbaren Southampton eine Schlafgelegenheit zu finden musste – nach über 30 telefonischen Absagen – aufgegeben werden.



Unser Wohncontainer: Endlich ausgeräumt!

Wir haben uns schliesslich – von der Ausweglosigkeit unseres Unterfangens überzeugt – entschlossen, Gordons Angebot anzunehmen und schauten uns den Wohnwagen an. Gordon wohnt in unmittelbarer Nähe des Flughafens im Grünen. Der Wohnwagen übertraf schon von aussen alle Befürchtungen. Man sah dem Caravan an, dass er über Jahre nicht bewohnt worden war. Nachdem wir die erste Tür geöffnet haben, schauten wir auf eine wahre Müllkippe. Ein Fahrrad, eine Registrierkasse, Töpfe, Eimer, Kartonschachteln, Elektrogeräte, Kabel, Werkzeug und sonstiger Hausrat, der eigentlich in die Abfuhr gehört, alles wild durcheinander gestapelt, es «gräuelet» fürchterlich und die Mäuse hatten sich bereits der Polster angenommen.

Walter und seine Gruppe hatten den Wohnwagen soweit ausgeräumt, dass jeder einen Schlafplatz auf den eingebauten Sitzen und Bänken und auf dem



So haben wir uns die erste Nacht nicht vorgestellt!

Boden finden konnte. Auch Gordons beide Autos dienten uns als Schlafgemächer. Nachdem zuvor noch Telefone und GPS-Geräte an die Steckdosen angeschlossen worden waren kehrte endlich die Nachtruhe ein. Gordon hatte uns noch empfohlen, bei Bedarf an einen der zahlreichen Bäume zu «schiffen», da es seine Frau nicht schätzen würde, wenn sie uns mitten in der Nacht im Haus begegnen würde.

Nachdem uns Gordon am anderen Morgen wieder auf den Flugplatz gebracht und für seine Dienste fürstlich kassiert hatte, mussten zwei Probleme gelöst werden: Das eine betraf das Wetter und seine weitere Entwicklung, das andere die elektrische Anlage der PIV. Bei Letzterer waren alle Messungen positiv, nichts wurde gefunden, also machten wir uns alle bei noch bestem Wetter auf den Weg, via Swansea in Wales, zwischen Liverpool und Manchester hindurch, nach Newcastle. Wir waren von der Landschaft begeistert, sie erinnerte schon etwas an das wilde Schottland.



Imposante Westküste von Südwales

Bei der PIV meldeten sich allerdings die elektischen Probleme wieder. Eine Funkverbindung war nur noch über das Handfunkgerät möglich, aber der Anflug und die Landung in Newcastle klappten bestens. Am Montagmorgen wieder die gleichen Probleme wie am Vortag: Die Wettersituation und die PIV. Am Nachmittag hob sich der Deckel langsam gegen 1500 Fuss, so dass es die Crews der PNA mit Bobby, Rico und Markus, sowie der PIN mit Eugen und mir nicht mehr länger in Newcastle zurückhalten konnte: Wir flogen in nur 20 Minuten nach Carlisle im Westen. Andy und Andreas wollten mit der PGM noch den nächsten Tag abwarten und die PIV-Crew musste Daumdrehen. Aber dann wars für zwei Tage aus mit Fliegen.



Hochwasser in Newcastle

Wetterbedingt starteten wir Landausflüge: einmal auf einer alten Bahnstrecke über Hügel und Viadukte im Lake District, einmal an den von den Römern errichteten Hadrianwall, der die Römer vor den bösen Schotten (Pikten) schützen sollte. Auch ein Helikopterpilot, der für die Navy über dem Atlantik einen Auftrag ausführen sollte, war trotz IFR Ausrüstung erst am Donnerstag wieder flügge und startete, wie wir, der Westküste entlang Richtung Oban. Dort erlebten wir einen super schönen Sonnenuntergang und bedauerten, dass wir nicht noch einen Tag anhängen konnten. Natürlich hatten wir auch ständig Kontakt mit den beiden Crews in Newcastle. Die eine konnte nicht fliegen wegen dem Wetter, die andere zusätzlich wegen der elektischen Probleme.

Markus wurde von mir immer wieder zur Wetterberatung abdetachiert. Es ist nun an der Zeit, dass er sich zur allgemeinen Wetterproblematik äussert:





Stimmung im Anflug auf Newcastle



Andi und Markus bei der Wetterbeurteilung

#### Wetter:

##### Vorhersage und Wirklichkeit.

Die Beobachtung der Wettervorhersagen in der Woche vor dem Fly Away zeigten eigentlich gute Ansätze für das Gelingen unseres Vorhabens. Beim Start sollten auf dem Weg durch Frankreich nach Englands Süden und Irland ideale Flugverhältnisse herrschen. Der Norden Irlands und Schottlands sollte zu diesem Zeitpunkt von einer Front gestreift werden, die sich nach Nordosten verziehen würde. Soweit die längerfristige Vorhersage.

Am Morgen vor dem Start sah es auch noch so aus, wie wenn alles stimmen würde, einschränkend vielleicht etwas Fog an der englischen Küste. Und unter diesen recht guten Bedingungen gelangten wir auch nach Bournemouth. In der Zwischenzeit hatte das Wetter es sich aber anders überlegt. Die Front blieb

über ganz Irland hängen und drohte auch die englisch Westküste zu beeinflussen. Also zurück nach Osten! Und nun spielte das Wetter ganz verrückt. Die Front legte sich quer West-Ost, mit leichten Bewegungen Nord-Süd und zurück.

Mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln wurde in Newcastle versucht, einen Ausweg aus dieser wolkenverhangenen Situation zu finden. METAR und TAF wurden regelmässig abgefragt. [www.wetteronline.de](http://www.wetteronline.de) und [www.phd.nl/aviation/wx](http://www.phd.nl/aviation/wx) liefen abwechslungsweise und lieferten viele Interpretationsmöglichkeiten. Dazu kamen direkte Telefonanfragen in London und an verschiedene Flugplätze in der näheren und weiteren Umgebung. Eine Entscheidung zu fällen, war, nicht zuletzt wegen der Fülle der vorhandenen Daten, schwierig. So entschied schliesslich eine Gruppe wieder nach Westen aufzubrechen und die «Nordroute» anzupeilen, während die andere Gruppe den Entscheid der Routenwahl auf den nächsten Tag verschob und der «gegründeten» PIV-Crew Gesellschaft leistete. Die Verhältnisse für den kurzen Flug nach Carlisle waren recht gut.



«Turning Final» in Oban an der Schottischen Westküste

Am nächsten Tag dasselbe Spiel, nur konnte jetzt auch noch Walters «deutsches Wetterprogramm» als zusätzliche Datenquelle benutzt werden, und Bobby setzte sein Jeppesen-Wetterprogramm ein. Nach langem Ringen der Entscheid, eine Kulturpause einzuschalten. Und am nächsten Tag dasselbe. Am dritten Tag ein Schimmer Hoffnung, also auf zum Flugplatz. Wieder wurden alle möglichen Informationsquellen zugezogen, sogar eine Verbindung zu Meteo Zürich konnte über viele Umwege erstellt werden. Nach langem Abwägen der Entscheid: Auf nach Norden! Die kleinen Flugplätze Oban und Plockton meldeten beste Flugverhältnisse, von unserem Standort aus kaum zu glauben. Aber nach kurzem Flug waren wir im schönsten Wetter und konnten die schottische Westküste geniessen. Und dann dieser Sonnenuntergang in Oban. Wie im Bilderbuch.

Die Wetterauskünfte am nächsten Tag waren vielversprechend. Die Frage war eigentlich nur: Was heisst «few», «scattered» und «broken» wirklich? Eine Frage, die wir uns auch später immer wieder stellten, wenn wir vor Ort die neusten ATIS-Informationen abhörten und sahen, was wirklich um uns herum los war. Der Flug nach den Shetland-Inseln sollte jedoch problemlos unten- und oben- durch möglich sein. Es war dann nicht ganz so.

Wieder aus der Sicht des Praktikers Walter: Aufgrund der geschilderten Wetterlage sagte mir mein untrüglicher Instinkt, die Flucht nach Norden, hintenrum die Fronten überlisten, war angesagt. Ab sofort war das Wort «Point of no return» das Wichtigste bei der Planung. Während die Arrow mehr als genug Sprit und eine entsprechende Endurance von fast 7 Stunden hat, liegen wir bei der Archer unter 5 Stunden wesentlich ungünstiger. Beim Weiterflug war mit zum Teil kräftigem Gegenwind zu rechnen. Die fünf an der Strecke liegenden Alternates waren zum Teil wegen Wetter nur schwierig anzufliegen, während Plockton über kein AVGAS verfügt. Einzig Stornoway war mit 1100 Feet overcast und 10 Kilometer Sicht wahrscheinlich von der See her anzufliegen. Bei Wick war sicher nichts zu machen, die Ceiling war nie höher als 400 Feet und die Sicht nicht über 2000 Meter. Der letzte Flugplatz vor unserer Destination Sumburgh, Kirkwall auf den Orkneyinseln, war ebenfalls den ganzen Tag mit Overcast und zeitweilig broken in 1100 Feet bedeckt, bei über 10 Kilometer Sicht.

Ich kommunizierte noch mit einer Saab 2000, die auf dem Flug dorthin vom nur 10 Minuten entfernten Wick für kurze Zeit über dem Deckel auftauchte. Nach seiner Meldung lag der Top um 1600 Feet, also eine äusserst dünne Decke. So erklärte sich der Controller bereit, uns bei einer allenfalls notwendigen Landung behilflich zu sein. Das war aber nicht nötig, da die weitere 50



Die von HB-PIN und HB-PNA geflogene Strecke

Minuten entfernte Destination mit «few» in 800 und 1100 Feet und einer Sicht von 8 Kilometern kein Problem für eine sichere Landung war. Nun sind wir seit dem nordwestlichen Kap Schottlands, via dem nordöstlichen, permanent on Top auf 3500 Feet geflogen. Wir haben uns halbstündlich die Metars von Stornoway auf den Hebriden, Kirkwall auf den Orkneys sowie Sumburgh geben lassen. Beruhigend war, dass wir Dinghis dabei hatten, waren wir doch heute mehrheitlich über Wasser unterwegs.

Der Flug nach den Shetlands kam mir so vor, wie wenn ich über ein grosses weisses Tuch fliegen würde, in dessen Mitte sich ein kleines Loch befindet, dort wo sich unsere Destination befindet. 15 Meilen vor der Landung konnten wir auf 1000 Feet runter, um so vorschriftsgemäss in die CTR einfliegen zu können. Von der Insel, die sich im Norden des Flugplatzes anschliesst, sah ich nichts, da diese wieder von Wolken bedeckt war. 33 Knoten Wind aus 60° war für die Piste 09 gar nicht übel. Das merkte auch die Archer, die kurzerhand den Helstrip 06 beanspruchte. Eine gute Vorbereitung erforderte der Überflug nach Norwegen. Wir haben sogar die Wetterstationen von Bergen und Stavanger telefonisch kontaktiert. Stavanger wurde ausgewählt, Bergen und Sum-

burgh als Alternate vorgesehen. Erst in FL 85 und dann wegen der Bewölkung in FL 55 wurde die Nordsee sicher überquert. Gegen 10 Bohrinseln haben wir überflogen, auch einige einsame Schiffe.

Nach etwa 100 der über 200 zurückzulegenden Meilen haben wir mit der Arrow die Archer überholt, beide, da GPS genau auf Kurs mit Sichtkontakt. Beide waren im Absinken begriffen, unter Radarüberwachung natürlich, mit genauen Distanz- und Positionsangaben Die Controller haben ganze Arbeit geleistet. Ein eindrücklicher Anflug über die Fjorde Stavangers schlossen zwei interessante Flugetappen ab. Als pikantes Detail sei erwähnt, dass beide Flugzeuge haargenau 89 Liter Sprit für den Überflug Sumburgh-Stavanger verbrauchten Und wie war das Wetter am nächsten Tag? Fragen wir wiederum den Meteomeister Markus:

Am nächsten Tag Regen. Soll jetzt anstelle eines Fluges eine Schifffahrt eingeschaltet werden? Wieder wurden alle Informationsquellen ausgeschöpft, denn es musste nun ja auch das Fernziel Schweiz miteinbezogen werden. Klare Aussagen: Nach Norden ausweichen, dann ostwärts und schliesslich so weit wie möglich nach Süden. Die Prognosen trafen diesmal voll zu, sogar der TAF für Göteborg. Aber die Frage blieb: Was wird die Front von England über Frankreich nach Norddeutschland und Dänemark wohl bis zum Morgen anstellen?

Am Sonntag zeigten alle Prognosen einen dünnen Regengürtel Nord-Süd, von der Schweiz bis nach Dänemark, der sich nach Osten verschiebt und sich teilweise auflöst. Und so war es dann auch. Leichte Bewölkung im Norden, Regen im Süden, aber alles bei besten Sichtverhältnissen. Und vor der Landung in Lommis ein paar wunderschöne Regenbogen.

Nun aber die Details von Walter: Der Abflug von Stavanger nach Norden, entlang an der schön gelegenen Stadt, den Hafenanlagen, den Werften, über Brücken und Inseln sowie Fjordausläufern darf als einmalig bezeichnet werden. Unser Ziel Torp, liegt südwestlich der Stadt Oslo und ist der einzige Zollplatz in dieser Gegend, der am Wochenende offen hat. Allerdings machen die um 18.00 Uhr Lokal dicht. Die Flugzeit der Archer, mit 1h 40 berechnet, trieb uns zur Eile, aber wo steckt den nun der Tankwart? Endlich, nach fünfmaligem Stürmen über die Towerfrequenz erschien er und begann mit der Füllung der PNA, die dann, das hat der auf dem Tower «geschnallt» bevorzugt und speditiv um 15.20 Uhr in die Luft «gejagt» wurde. Wir von der PIN erledigten das administrative und folgten um 15.30 Uhr zuerst nordwärts der Küste und Wolkenbasis entlang, bis sich diese nach 20 Minuten anhob und den Weg

gegen Osten zum Hardanger-Gletscher freimachte. Frühestens hier konnten wir das Gebirge überqueren.

Der Anblick der Eismassen war überwältigend. Vom Flugplatz Dagali, von früheren FLY AWAYS bestens bekannt, konnten wir direkt auf unseren Zielflugplatz Torp zusteuern. Geschätzte Ankunftszeit 17.55 Uhr. Nicht gerade viel Reserve, denn man hat uns unmissverständlich klargemacht, dass wir nach 18.00 Uhr keine Sonderlandeerlaubnis haben und deshalb mangels anderer Alternates wieder den ganzen Weg nach Stavanger oder Bergen zurückfliegen müssten. Das nervte mich und irgenwann kam in mir der Gedanke auf, den Flug nach Schweden fortzusetzen. Schüchterne Anfrage an Oslo-Info, positive Antwort. Also Streckenwetter, TAF und METAR anfordern. Auch diese waren positiv. Nach hinten kriechen, Schwedenkarten sowie den Jeppesen aus dem Gepäck an-  
geln.

Bei diesem Manöver muss ich irgendwie dem Eugen mit meinem Allerwertesten das Steuer nach vorne gedrückt haben. Die Arrow machte einen «Sinken». Das musste ich alles rückwärtsfliegend ertragen. Ich weiss noch heute nicht, wie ich das Mittagessen bei mir behalten konnte. Wieder in Sitzposition, begann ich mit der Flugplanung und gab meine Pläne der PNA Besatzung weiter. Mangels Kartenmaterial für die Reststrecke über Schweden warf Bobby seinen Laptop an und rief alle nötigen Unterlagen ab. Flugplan per Funk übermitteln, weiterfliegen nach Göteborg, ein Schritt weiter Richtung Heimat.



Vejrø. Der Flugplatz, den es eigentlich gar nicht gibt!

Im Wissen, dass wir am anderen Tag über 6 Stunden fliegen müssen, entschlossen wir uns, nicht in die Stadt zu fahren, sondern im Flugplatz-Hotel zu nächtigen. Dort steht den Gästen eine Internetstation zur Verfügung, die wir für die letzte grosse Etappe nutzten. In der Gegend der Ostseeküste erreichten wir dann die schon von Markus beschriebene Regenfront, die uns nicht daran hindern konnte, Lübeck zu erreichen. Auf diesem Leg war Rico Koller am Doppelsteuer der PIN und hatte Gelegenheit auf einem Flugplatz, den es eigentlich gar nicht gibt einen Landeanflug mit go-around zu üben. Vejrö heisst die Insel (55°10.00'N / 11° 22.00'E). Hier hat einer einmal begonnen, die Steine wegzuschaffen, bis er ein Landefeld hatte, das von Insidern, und so einer bin ich halt, für ein Plauschflügli benutzt werden kann. Grillrost, Badestrand und feine Brombeeren neben der Piste.



Über Norddeutschland. SMS an Markus Moser: die Arrow wird heute Abend zurück sein...

Fliegen bedeutet immer auch Stress, der nicht sein müsste. Im Raume Karlsruhe und nördlich Basel war mit heftigen Schauern zu rechnen, und der Direktflug nach Lommis wäre frei gewesen. Bürokratismus zwang uns nach Fricktal-Schupfart zu fliegen, weil wir dort eine schnellere Abwicklung der Zollformalitäten erwarten konnten als in Altenrhein. Die Arrowbesatzung erledigte diese auch für die nachfolgende PNA und bezahlte 35 Liter Benzin zum voraus. Mit vollem Einsatz aller, konnte dann die PNA nach nur 15-minütigem Aufenthalt um 19.58, 2 Minuten vor Schluss, gegen Lommis starten.



Tolle Stimmung über dem Rhein beim Heimflug.

Und wie es denn PGM und PIV ergangen? Ganz so gut trafen es die in Newcastle wartenden Crews nicht. Nachdem die elektrischen Probleme endlich gelöst waren zeigte auch das Wetter Einsicht und erlaubte am Samstag einen Flug bis nach Southhamton. Am Sonntag war dann bei mieser Sicht wieder Ende in Le Mans. Aber am Montag waren alle Flugzeuge wieder sicher in der Schweiz, resp. die PIN bereits wieder unterwegs auf einem Flug nach



Schupfart. Die Heimat hat uns wieder.





Anflug auf Zürich-Ost.

Zum Schluss noch die Details von Bobby, unserem Statistiker....

Die Ausrüstung kann sich sehen lassen, ob sie in diesem Umfange immer unbedingt notwendig war, bleibt dem geneigten Leser überlassen.

	PNA	PIN
Distanz in NM	2706	2809
Flugzeit	26h 50 Min	22h 40 Min
Bottlangs, Karten,	ca. 9 KG	Ca. 9 Kg
GPS	2	3
Natel	2	2
Laptops	2	1
Drucker	0	2
Wetterdienste	von Jeppesen	von pc-met
Internet Anschlüsse	1	1
Westen	3	2
Dinghis	1	1

Es will einfach nicht gelingen. Irland konnte wieder nicht erreicht werden. Positiv daran, wir haben erneut einen Grund, nach Westen zu fliegen. Wer weiss, vielleicht sogar bis Faerör oder Island. Für MFGT'ler kein unüberwindbares Ziel!....

....Schluss

## FLY AWAY III

Das eintägige Fly Away wurde am Montag 26.8.02 mit dem Briefing eröffnet. Walter Herrmann als Organisator – aber natürlich nicht als verantwortlicher Touroperator – setzte neue Masstäbe mit einer Flugplanung direkt ab Labtop auf die Leinwand projiziert. Gemeinsam wurden zwei Flugstrecken bestimmt, wobei eine Variante Richtung Frankreich nach Chambéry führte und die andere Variante Vilshofen/D an der tschechischen Grenze zum Ziel hatte. Es war geplant, den Ausflug mit 6 Clubflugzeugen und einer Privatmaschine unter die Flügel zu nehmen, nächster Treffpunkt am folgenden Samstag um 8:00 Uhr auf dem Flugplatz.

Samstagmorgen:

Mein erster Blick nach dem Aufstehen zeigte mir nur einen grauen Vorhang in Richtung Säntis. Der Himmel war aber nicht vollständig bedeckt und es zeigten sich sogar blaue Elemente. Ich hoffte, das Internet würde Klarheit schaffen. Auf den einschlägigen Wetterseiten im Internet präsentierten sich unterschiedliche Situationen – die Meteorologen schienen ziemlich gefordert zu sein. Aus Richtung Alpstein war sogar noch ein Donnernrollen durch die Wolken zu vernehmen. Mit KOSIF, Radarbildern, Wetterprognosen usw. «bewaffnet» machte ich mich auf den Weg zum Flugplatz.

Die Hoffnung auf eine Wetterbesserung blieb auch auf meiner Fahrt von Flawil nach Lommis bestehen. Der Nebel oder die Wolken waren zumindest nicht so dicht wie am Vortag.

Die meisten FlyAway-Teilnehmer fanden sich zum vereinbarten Zeitpunkt auf dem Flugplatz ein. Um meteorologische Klarheit zu schaffen, wurden diverse Wetterseiten, TAFs und Radarbilder im Internet konsultiert und eine freundliche



Meteovorbereitung

weibliche Stimme beriet uns telefonisch zu unserem Vorhaben. Es zeigte sich schnell, dass beide vorbereiteten Flüge in voller Länge kaum durchzuführen waren und im Moment abwarten angesagt war. Wenn sich die Möglichkeit zum Start ergab, wollte ich auch ohne blauen Himmel einen Flug machen. Vielleicht eine verkürzte Variante in die Westschweiz oder in den nahen süddeutschen Raum. Walter riet von letzterer Absicht eher



Anflug auf Lausanne

ab, da die notwendigen Anflüge auf Zollflugplätze zu geringerer Flexibilität führen würden...

Hugo Beyeler nutzte die Zeit, im Rahmen einer Unterweisung einige Volten zu fliegen. Die meisten Crews bereiteten sich nun für einen Flug Richtung Westschweiz vor, mit Ziel Yverdon oder Ecuwillens. Ich richtete meine Planung nach Ecuwillens und evtl. Lausanne als weitere Destination aus. Da auf meinem Copilotensitz ein

Nichtpilot sass, war bei unserer «Crew» klar, wer welche Strecken fliegen würde. Um 10:47 Uhr hob ich als Erster mit der Piper Archer Richtung ZUE und TRA ab. Die Sicht verschlechterte sich zusehends, ca. 7 NM nach ZUE war ein sicherer VFR-Flug nicht mehr gewährleistet und ich drehte um. Kurze Zeit später kam mir schon die HB-PIN entgegen, sie flog aber deutlich höher. Später hörte ich, dass diese Crew ebenfalls umkehrte.

Da in Lommis die Sicht ja nicht schlecht war, wollte ich zumindest noch einen Ausflug Richtung Greifensee wagen und, siehe da, dort war es besser. Ich musste mich um einige tiefe Wolken schlängeln, doch die Sicht wurde rasch besser. So erreichten wir Ecuwillens zwar nicht unter wolkenlosem Himmel, aber zum Mittagessen hat sich die Sonne dennoch eingefunden. Nach dem Essen ging es weiter nach Lausanne, wo ich meine Premiere auf der neuen Hartbelagpiste feiern konnte. Etwas charmelos sieht der neue Flugplatz schon aus. Eine rasch näher kommende «schwarze Wand» trieb uns dann schneller als geplant wieder ins Flugzeug zurück. Beim Start fiel schon der erste Regen, doch einige Minuten später hatten wir die garstige Zone bereits hinter uns gelassen und erreichten schönsten Expo02-Wetter. Bei viel Sonne und 40 km Sicht waren die Arteplages von Weitem sichtbar. Bei Grenchen war es allerdings mit dem Sonnenschein wieder vorbei und die Sicht fiel wieder auf 10-15 km. Zwischen Birrfeld und TRA begegneten wir noch der Kitfox HB-YGM, welche kurz nach uns in Lommis landete. Leider war unserem Fly Away III in diesem Jahr nicht bestes Wetter beschieden, so dass die meisten Crews entweder am Boden blieben oder später im Raum Ostschweiz Flüge unternahmen. So hoffe ich, dass es nächstes Jahr wieder besser klappen wird.

Im Namen aller Teilnehmer danke ich Walter Hermann vielmals für die Organisation und hoffe, dass er auch nächstes Jahr seine unermüdliche Initiative fortsetzt.

Matthias Stöckli

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.



„i bi guet“



...i bi halt vom

*Stäheli*

Metzgerei Frauenfeld  
Tel. 052/721 22 75



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

## Flugplatz Lommis

### Privatpiloten Theorie PP 1/02

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

Mittwoch	27.11.2002	20.00–21.00	Kursbesprechung		
Samstag	07.12.2002	14.00–17.00	Sonntag	08.12.2002	09.00–17.00
Samstag	14.12.2002	14.00–17.00	Sonntag	15.12.2002	09.00–17.00
Samstag	04.01.2003	14.00–17.00	Sonntag	05.01.2003	09.00–17.00
Samstag	11.01.2003	14.00–17.00	Sonntag	12.01.2003	09.00–17.00
Donnerstag	16.01.2003	20.00–22.00			
Samstag	18.01.2003	14.00–17.00	Sonntag	19.01.2003	09.00–17.00
Donnerstag	23.01.2003	20.00–22.00			
Samstag	25.01.2003	14.00–17.00	Sonntag	26.01.2003	09.00–17.00
Samstag	01.02.2003	14.00–17.00	Sonntag	02.02.2003	09.00–17.00
Samstag	08.02.2003	14.00–17.00	Sonntag	16.02.2003	13.00–17.00
Freitag	21.02.2003	13.00–17.00	Prüfung durch BAZL		

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

- Kursleiter:** Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer, Tel. 052 378 14 80  
Fax 052 378 32 80
- Kurszeiten:** Samstag 14.00–17.00 Uhr, Sonntag 09.00–17.00 Uhr
- Theorielokal:** Theorieraum Flugplatz Lommis
- Theoriematerial:** VFR-Manual (Bestellen Tel. 031 914 04 80 / Fax 031 914 04 81)  
Winkelmesser oder Plotter, Schreibzeug, Rechner und Theorieunterlagen sind am ersten Abend beim Kursleiter zu beziehen
- Beteiligung:** Minimum 8 Personen
- Kosten:** Fr. 850.– plus Theorieunterlagen ca. Fr. 430.–

Ich melde mich definitiv für den Kurs an (Anmeldefrist 1.11.02)

PP 1/02

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

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

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

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

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

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

Ich bestelle die Theorieunterlagen: \_\_\_\_\_

JA

NEIN

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

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

Zurück an:

Rolf Neuenschwander

Im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil, Tel. 052 378 14 80, Fax 052 378 32 80

# 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

Das neue Astra Cabrio.

Für alle, die lieber  
ein Sonnendasein führen.



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



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

## Flugplatz Lommis

### JAR - KURS 1/2002

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

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

**Freitag 22.11.2002 19.30 – 21.30 Uhr**

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

**Theorielokal:** Theorieraum Flugplatz Lommis

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

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



**Ich melde mich definitiv für den Kurs an** (Anmeldefrist 1.11.02)

**JAR 1/2002**

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

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

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

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

Zurück an: Rolf Neuenschwander  
Im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil, Tel. 052 378 14 80, Fax 052 378 32 80

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



Dr. André Rüegg  
Private Banking

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

## **PRIVATBANK IHAG ZÜRICH**

Privatbank IHAG Zürich AG  
Bleicherweg 18  
CH-8022 Zürich

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





# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## RADIOTELEFONIE - REFRESHER 1/2002

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

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

Samstag 16.11.2002 09.00 – 12.00 Uhr

Montag 18.11.2002 19.00 – 21.30 Uhr

Mittwoch 20.11.2002 19.00 – 21.30 Uhr

---

**Kursleiter:** Michael Magnin, ATC-Controller, Tel. 079 217 74 56  
**Theorielokal:** Theorieraum Flugplatz Lommis  
**Theoriematerial:** Calling Tower (Walter Roos)  
AIP, Schreibzeug, Notizpapier  
**Weitere Auskünfte:** Rolf Neuenschwander, Cheffluglehrer, Tel. 052 378 14 80  
**Beteiligung:** Minimum 5, maximum 8 Personen  
**Kosten:** Fr. 120.–



**Ich melde mich definitiv für den Kurs an** (Anmeldefrist 1.11.02)

**RT Refr. 1/2002**

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

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

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

Ich bestelle Calling Tower: \_\_\_\_\_ JA  NEIN

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

Zurück an:

Rolf Neuenschwander  
Im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil, Tel. 052 378 14 80, Fax 052 378 32 80

# FROHSINN

Anetswil

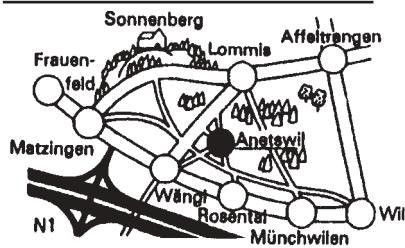


Speise-Restaurant  
FROHSINN  
Anetswil  
9545 Wängi  
Dorli Büchi

**Telefon 052 378 11 66**

Garten-Wirtschaft  
Kinder-Spielplatz  
Dienstag geschlossen

So finden Sie Anetswil



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



Meisterhaft würzen - Raffiniert zubereiten

## Feines kommt vom Stedy

### Der Rund- & Höhenflug für jeden Gourmet

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

Erhältlich in jedem Metzgerei-Fachgeschäft  
oder via Internet [www.stedy.ch](http://www.stedy.ch)

E-Mail [service@stedy.ch](mailto:service@stedy.ch) – Peter Stettler, 9562 Märwil



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## RADIOTELEFONIE (VOICE) 1/2003

Der Radiotelefoniekurs 1/2003 wird von professionellen Flugverkehrsleitern organisiert und durchgeführt.

Voraussetzung für den Besuch sind gute Englischkenntnisse und die Bereitschaft, sich gründlich mit der Materie auseinander zu setzen. Der Kurs findet an folgenden Tagen statt:

Dienstag	18.03.2003	19.00 – 21.30	Samstag	22.03.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	25.03.2003	19.00 – 21.30	Samstag	29.03.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	01.04.2003	19.00 – 21.30	Samstag	05.04.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	08.04.2003	19.00 – 21.30	Samstag	12.04.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	15.04.2003	19.00 – 21.30	Samstag	19.04.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	22.04.2003	19.00 – 21.30	Samstag	26.04.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	29.04.2003	19.00 – 21.30	Samstag	03.05.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	06.05.2003	19.00 – 21.30	Samstag	10.05.2003	Reserve

---

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



Ich melde mich definitiv für den Kurs an (Anmeldefrist 20.01.03)

RT 1/2003

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

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

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

Ich bestelle Calling Tower: \_\_\_\_\_ JA  NEIN

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

Zurück an: Rolf Neuenschwander  
Im Wiesengrund 2, 9546 Tuttwil, Tel. 052 378 14 80, Fax 052 378 32 80

---

## Dies und das...



«Was isch denn das für en Töff?»...

...mögen sich viele gefragt haben, welche diesen eigenartigen Hochdecker mit der Immatrikulation HB-SPM Anfang Juni 2002 auf unserem Flugplatz gesehen haben. Hier die Antwort: Es handelt sich dabei um die von Zahntechniker Guido Hug aus Wil SG in Tausenden von Arbeitsstunden neu aufgebaute 2-plätzig «Potez 60» mit einem 3-Zylinder-Sternmotor von 65 PS.





MFGT-Ehrenmitglied mit Fallschirm...

Einmal wollte er dabei sein, wenn Fallschirmspringer aus 3'000 m/Grund aus dem Flugzeug springen. Am 30.6.02 war es dann soweit: Dafür musste Passagier Hugo Roost selber auch einen Fallschirm tragen, in dessen (eventuell notfallmässigen) Ge-

brauch er vor dem Start noch eingewiesen werden musste. Den halbstündigen Flug verbrachte unser pensionierter Betriebsleiter und Chefmechaniker hinter dem Pilotensitz – auf den Knien!

E-Mails, die uns freuen...

- Danke für die Gastfreundschaft!

«Vielen Dank für die Gastfreundschaft gestern für mich und meinen Flieger HB-PNR auf Eurem Flugplatz. Ich war echt froh, dass die Piper den Sturm in eurem Hangar überstehen durfte und auch sonst war es bei Euch super freundlich, was man nicht von allen Plätzen behaupten kann. Der Rückflug war, abgesehen von einer Schauerzelle in Kägiswil, recht problemlos. Bis bald mal wieder!»

Christian Markoff, Emmetten (17.7.02)

- Ein unvergesslicher Tag!

«Glückwunsch und Kompliment für die ansprechend, übersichtlich und sehr informative homepage Ihres Vereins. Gelungen. Sowas ist nicht selbstverständlich. Gute Arbeit.»

«Habe heute meinen ersten Flug mit der MFGT erlebt – mit Ihrem Herrn Kunz – einfach herrlich. Obwohl bewölkt, war es ein einmaliges Erlebnis. Ich hatte einen gehbehinderten ältern Herrn, der an Parkinson leidet, mit, für den der Flug gedacht war. Die Hilfsbereitschaft, die Geduld und das Einfühlungsvermögen von Herrn Kunz waren wirklich mustergültig. Ohne seine Hilfe hätten wir den Ein- u. Ausstieg nicht geschafft. Übermitteln Sie ihm bitte nochmals unsern herzlichen Dank. Wir sind ein wenig eilig aufgebrochen, da der Herr im Pflegeheim zum Znacht erwartet wurde, so versäumte ich, mich richtig zu bedanken. (...) Es sieht aus, als käme ich bald wieder. Dieser Tag war ein Glückstag für mich. Mit freundlichem Gruss.»

Gerhard Fleischer, Winterthur (25.5.02)

## 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



air bp



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**

# typodruck

bosshart ag



gestaltet,  
setzt und druckt  
für Sie

CH-8355 Aadorf TG  
Wittenwilerstrasse 6  
Telefon 052 365 12 07  
Telefax 052 365 12 18  
ISDN 052 365 0140  
E-Mail [typo@bluewin.ch](mailto:typo@bluewin.ch)