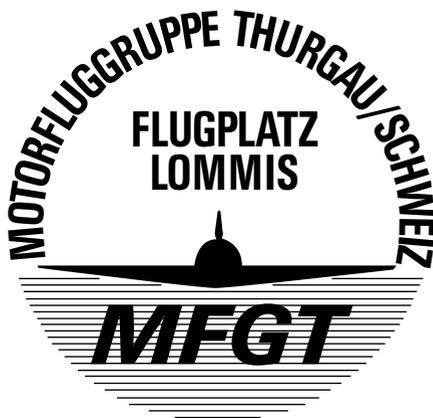


# KONTRAKT

Mitteilungsblatt  
der Motorfluggruppe  
Thurgau



Nr. 131  
März 2003

# Adressen Vorstand und Funktionäre

<b>Präsident</b>	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
<b>Finanzchef/ Aktuar</b>	Hanspeter Krenmayr Dammühlstrasse 13, 9545 Wängi e-mail: hp.krenmayr@bluewin.ch	Mobile P	079/280 11 73 052/376 39 46
<b>Leiter Technik</b>	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
<b>Leiter Flugschule/ Cheffluglehrer</b>	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
<b>Leiter OPS</b>	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
<b>Leiter Infra- struktur/Unterhalt</b>	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
<b>Anschriften:</b>			
<b>MFGT-Vorstand/ Flugplatz Lommis</b>	Motorfluggruppe Thurgau Sekretariat/zHd./Funktion Flugplatz, 9506 Lommis	Tel. Fax	052/366 33 33 052/366 33 44
<b>Betriebsleiter/ Chefmechaniker</b>	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
<b>Sekretär/ Reservationen (auf dem Flugplatz)</b>	Jack Graf Brunnenwiesstr. 4, 8542 Wiesendangen e-mail: sekretariat@mfgt.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. 131  
1. Ausgabe: März 2003  
Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:  
Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
– Mani Holstein (maniholstein@smile.ch)  
– Karl Keiser (karlkeiser@freesurf.ch)  
– Hanspeter Krenmayr (hp.krenmayr@bluewin.ch)  
– Rolf Neuenschwander (rneuensch@bluewin.ch)  
– Peter Schafferer (peter@schafferer.ch)  
– Paul Schmocker (paul.schmocker@swissonline.ch)  
– Ueli Steinemann (schneider.steinemann@bluewin.ch)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf  
Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 16. Mai 2003

## Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite 3
Einladung zur 57. ordentlichen GV	Seite 15
Projekt Hartbelag	Seite 17
Aus dem Vorstand:	
Flugplatz-Putzete 2003	Seite 24
Pilotenrefresher am 5. April 2003	Seite 25
Kontrollflüge 2003	Seite 27
Flyaway's 2003	Seite 29
Zum Gedenken an Max Künzli	Seite 30
Offene Türen beim MFGT-Unterhaltsbetrieb	Seite 32



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

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

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

**winterthur**

## Liebe Fliegerkolleginnen und -kollegen

Mit dieser Kontakt-Ausgabe erhalten Sie gleichzeitig die Rechnung für den Jahresbeitrag (nur Mitglieder) sowie die Einladung zur ordentlichen Mitgliederversammlung vom 28. März 2003 mit der Traktandenliste und weiteren Informationen für die GV. Ich empfehle Ihnen, diese Kontakt-Ausgabe an die GV mitzunehmen. Wie üblich bitten wir Sie, sich für die GV vorgängig mit der beiliegenden Karte beim Sekretariat anzumelden.

### 1. MFGT-Kennzahlen 2002 in Kürze

- Dank guter Disziplin keine Unfälle oder gefährliche Vorkommnisse;
- Mit 425 Aktiven (per 31.12.02) hält sich der Mitgliederbestand auf dem Vorjahresniveau;
- Mit total rund 2'700 Stunden wurden unsere Clubflugzeuge fast auf die Stunde gleich stark ausgelastet wie im Vorjahr;
- Im Rahmen der MFGT-Flugschule wurden 1'090 Flugstunden absolviert, was gegenüber dem Vorjahr eine erfreuliche Steigerung von +34% (+280 Std.) ausmacht;
- Auf unserem Flugplatz wurden im Berichtsjahr total 11'781 Bewegungen (2001: 8'729) gezählt, davon entfallen 5'185 auf Voltenflüge (2001: 3'680).

### 2. Schwergewichte im Vereinsjahr 2002

Der Gesamtvorstand traf sich im vergangenen Jahr zu 12 ordentlichen (monatlichen) Sitzungen sowie zu diversen ausserordentlichen Besprechungen und Anlässen. Über die wesentlichen Aktivitäten haben wir Sie in vier «Kontakt»-Ausgaben laufend orientiert. Die folgenden Aufgaben bildeten Schwergewichte im Vereinsjahr 2002:

- MFGT-Flugzeugflotte;
- Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Unterhaltsbetriebes im Sommer 2002;
- Etablierung/Einrichtung des Flugplatz-Sekretariates im Rahmen eines neuen Konzeptes;
- Vertiefung der Kontakte zur Öffentlichkeit, zu Nachbarn, Behörden und Ämtern;
- Neufassung diverser Reglemente, inkl. BAZL-Genehmigung;
- Fliegerische Umwelt;
- Abklärungen im Projekt «Hartbelag».

Darüber hinaus war dem Vorstand die Sicherstellung eines unfallfreien, sicheren und statutenkonformen Betriebes jederzeit wichtigster Leitsatz. Wir dürfen auch für das Jahr 2002 von einer effizienten, kameradschaftlichen Zusammenarbeit im Vorstand sowie von einer guten Zielerreichung in allen wesentlichen Belangen berichten. Zu den einzelnen Punkten orientiere ich wie folgt:

## 2.1 MFGT-Flugzeugflotte

Dank ausserordentlichem Wetterglück im ersten Semester 2002 konnten wir unsere Clubflugzeug-Stundenleistung mit 2'700 Std. auf dem beachtlichen Vorjahresniveau halten. Und dies, trotz einem verregneten Juli und einem miserablen, nassen Herbst, der uns ab Mitte Oktober bis heute eine (zu) lange dauernde «Flügel-lähmung» beschert hat.

«Zug um Zug» konnten wir im Verlaufe des Frühjahrs 2002 unsere beiden zehnjährigen Robin DR400 (KDG/KDH, mit je über 7'000 Flugstunden) durch zwei neue vom gleichen Typ (KFV/KFW, Jahrgang 2002!) und mit identischer Ausstattung ersetzen. Der wesentliche Punkt aus dem Ihnen an der GV 2002 vorgestellten Strategie-Papier «Flottenpolitik» konnte damit erledigt werden. Die «Basis-Flotte» unserer Flugschule präsentiert sich damit wieder in einem erfreulichen, tadellosen Zustand. Nachdem es uns trotz einigen Versuchen nicht gelungen ist, unseren «Hochstünder»-Archer OQW zu einem vernünftigen Marktpreis zu verkaufen, hat sich der Vorstand zu einer umfassenden Generalüberholung im eigenen Unterhaltsbetrieb entschieden. Die OQW wird daher ab Saisonbeginn 2003 wieder «in alter Frische» zur Verfügung stehen.

Im Zuge der seit Monaten anhaltenden Wirren in der allgemeinen Luftfahrt haben in jüngster Zeit auch auf der Seite unserer langjährigen Lieferanten neue Konzentrationen, Firmenschliessungen und Konkurse stattgefunden, die uns das Leben schwer machen. So steht z.B. die Robin-Herstellerfirma Apex seit Monaten unter der Aufsicht des Konkursrichters, langjährige Piper- und Cessna-Landesvertretungen haben ihre Lieferbereitschaft für Kleinflugzeug-Ersatzteile drastisch reduziert oder gar komplett aufgegeben. Solche Umstände führten im vergangenen Jahr dazu, dass sich unser Chefmechaniker bei der Reparatur, bzw. beim zwingend notwendigen Ersatz von Teilen wie Randbögen, Radverschalungen, Bremsteilen, einer elektrischen Anzeige oder einer Spinner-Halterung mit Lieferfristen von 12, 18 oder gar 24 Wochen (!) konfrontiert sah. Dass er dabei auch nach Alternativen gesucht und die Lieferanten mehrmals schriftlich gemahnt hatte, versteht sich von selber.

Das ist auch der Hauptgrund für einzelne überdurchschnittlich lange «Groundings» von Clubflugzeugen im letzten Jahr. Und die Lösung des Problems? – Wir suchen weiterhin fieberhaft nach besseren Lieferkanälen (wir haben sie z.T. auch bereits gefunden) und bitten Sie alle einmal mehr um möglichst sorgfältigem Umgang mit unseren Clubflugzeugen – in der Luft und am Boden!

## 2.2 Fertigstellung des Projektes «Werft-Umbau»

Sie erinnern sich: Anlässlich der GV 2001 bewilligten die MFGT-Mitglieder einen Rahmenkredit von CHF 760'000.– zur Realisierung des in einem Architekturwettbewerb obsiegenden Werft-Umbauprojektes «Mosquito» von Architekt André Liggenstorfer. Nach zügigem Bewilligungsverfahren und der Einrichtung eines Werft-Provisoriums im Hangar 1 konnten wir im Spätherbst 2001 mit der Realisierung beginnen. Dank engagierter Steuerung und Überwachung durch unsere Baukommission konnten auch die im Laufe eines Umbau-Projektes unvermeidlich auftre-

tenden Probleme und Verzögerungen kompetent gelöst oder umschifft werden. Im Rahmen einer kleinen aber würdigen Feier haben wir den leider noch nicht ganz fertigen Neubau Ende Mai seiner Bestimmung übergeben. Grössere terminliche Verzögerungen haben schliesslich bei allen Beteiligten viel Nerven und Schweisstropfen gekostet und dazu geführt, dass der eigentliche Werftbetrieb erst Mitte August starten konnte. Angesichts der mittlerweile fertig gestellten, gut präsentierenden, zweckmässigen Baute ist aber das Meiste davon längst wieder Vergangenheit.

Auch «unter dem Strich» treffen wir schliesslich eine erfreuliche Situation an: Die Endabrechnung für dieses wegweisende MFGT-Projekt schliesst mit Totalkosten von CHF 720'000.– ab, was einer Unterschreitung des bewilligten Kreditrahmens (von CHF 760'000.–) um CHF 40'000.– oder 5,26% entspricht. Wir bedanken uns an dieser Stelle nochmals ganz herzlich bei allen Mitgliedern unserer Baukommission, insbesondere bei deren Leiter Fritz Hagmann, für die jederzeit offene und engagierte Zusammenarbeit zum Wohle unserer Fluggruppe.

### **2.3 Etablierung des Flugplatz-Sekretariates**

Die Einrichtung des neuen MFGT-Geschäftssekretariat – als Teilzeitstelle mit saisonal angepasster Präsenz auf dem Flugplatz – hat sich soweit gut bewährt. Trotz Verzögerungen beim Baufortschritt der Werft und damit auch bei der Etablierung eines funktionstüchtigen Sekretariates, konnte Jack Graf an allen Ecken und Enden tatkräftig zupacken und dabei Betriebsleiter und Aktuar auch in schwierigen Zeiten stark entlasten. Wir haben seine Zuverlässigkeit, seine hohe Allrounder-Kompetenz und auch seine Genauigkeit beim Führen von Listen und Statistiken ausserordentlich schätzen gelernt.

Es hat sich aber auch gezeigt, dass Jack Graf – vorwiegend aus organisatorischen, ablauftechnischen Gründen – keine wesentliche Stütze für buchhalterische Belange bieten und auch keine durchgehende Vormittagspräsenz (für Telefonate, Reservationen in der Zeit 08.00-12.00h) sicherstellen kann. Ab Saisonbeginn 2003 werden wir diese zusätzliche Aufgabe daher einer neuen Teilzeit-Aushilfskraft übertragen, die wir Ihnen schon bald persönlich vorstellen können.

### **2.4 Nachbarschaft und Umwelt / Öffentlichkeitsarbeit**

Bei mehreren Anlässen im Verlaufe der Sommer- und Herbstmonate konnten wir als Motorfluggruppe Thurgau wieder viel «fliegerischen Goodwill» verbreiten. So betreuten wir z.B. Anfang Mai im Rahmen einer Projektwoche «Fliegen» über 2 Tage eine Klasse der Oberstufe Tobel-Affeltrangen. Ende Mai besuchten uns während 2 1/2 Stunden zweihundert (200!) Schüler/innen und Lehrkräfte der Sekundarschule Kirchberg. Und im August durften wir einmal mehr der Lommiser Jungbürgerfeier auf unserem Flugplatz Gastrecht bieten. Wir dürfen mit Freude und Genugtuung feststellen, dass unser Flugplatz mit solchen und weiteren, ähnlichen Aktionen eine spürbare Verbesserung der Akzeptanz in der engeren und weiteren Region erlebt.

Diverse offene, informelle und freundschaftliche Gespräche pflegten wir im vergangenen Geschäftsjahr auch mit Vertretern der Gemeindebehörden von Lommis

# Ihre Bauunternehmung

für alle Tiefbauarbeiten wie:

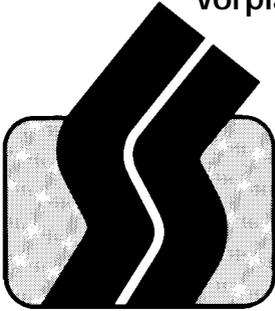
Allgemeiner Strassenbau

Kanalisationsarbeiten

Grabarbeiten für Werkleitungen

Naturstein Pflasterungen

Vorplätze in Belag oder Verbundsteinen



**Schneider+**  
**Steinemann** AG

STRASSEN- UND TIEFBAU

GACHNANG · KEFIKON · WINTERTHUR · KREUZLINGEN · FRAUENFELD



SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

## Für höchste Ansprüche

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

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

und Affeltrangen, mit der Lauchetal AG und den Kollegen im paritätisch beschickten «Aufsichtsrat für Lärmbelange» (ARL), mit Vertretern der Lommiser Vereine und – last but not least – auch mit dem lokalen Gewerbe, das mit überwiegendem Anteil am Projekt «Werft-Umbau» beteiligt war. Ich denke wir dürfen davon ausgehen, dass uns «die engere Umgebung» grossmehrheitlich vertrauensvolles Wohlwollen entgegen bringt. Dieses spürbare Vertrauen weiter zu festigen und nicht zu enttäuschen, ist unser erklärtes Ziel. Durch Ihr rücksichtsvolles Verhalten am Boden (Flugplatz und Umgebung) und in der Luft (An- und Abflüge, Voltengenauigkeit) tragen Sie alle aktiv dazu bei. Bitte weiter so!

## 2.5 Neufassung/Überarbeitung diverser Reglemente

Der administrative «Papier-Anteil» unserer Vorstandsaufgaben nahm im vergangenen Jahr bisweilen erschreckende Ausmasse an:

So haben wir das Flugplatz-Betriebsreglement (Organisation, Betriebszeiten, VAL-Karte) ohne inhaltliche Änderungen den neuen formellen Erfordernissen angepasst. Nach einigen Briefwechseln, Telefonaten und nach einem kontroversen Gespräch in Bern wurde uns schliesslich auch die Betriebskonzession vom BAZL erneuert.

Unter Federführung von Peter Schafferer wurden die beiden Reglemente «der Flugdienstleiter» sowie «FOM» (Flight Operations Manual) total revidiert, vom BAZL bewilligt und in neuer Form herausgegeben.

Ebenfalls überarbeitet und den neuen JAR/FCL-Erfordernissen angepasst haben wir das «Flugschulreglement», begleitet vom Umstand, dass wir – wie alle anderen Flugschulen auch – eine komplette Neubewerbung für die künftige Durchführung von FVS-Kursen (neu: «SPHAIR») einreichen mussten.

Wie Sie wissen, sieht das neue Hangarreglement eine flächenbezogene Hangar-miete vor. Der Vorstand hat sich nach längerem Studium diverser Varianten einstimmig für eine moderate Anpassung der lange Zeit unveränderten Hangarmieten nach dem Schema «bisherige Monatspauschale plus –.50 Rp. pro m<sup>2</sup> Flugzeugfläche (LxB)» ausgesprochen. Diese Regelung soll ab 2003 gelten.

## 2.6 Fliegerische Umwelt (TMA, Zoll, CO<sub>2</sub>-Abgabe)

Anlässlich eines Vernehmlassungsmeetings des Schweiz. Flugplatzvereins mit Vertretern von BAZL, Unique, Skyguide und betroffenen Flugplatz-Haltern im Mai 02 konnten wir mit unserer Initiative gerade noch rechtzeitig darauf hinwirken, dass die im Rahmen des «provisorischen» LSZH-Betriebsreglementes neu festzulegende TMA-Untergrenze im E/NE-Sektor auf 5'500 ft ASL (statt 4'500 ft) angehoben wurde.

Auch unser «Zoll-Status» bleibt weiterhin ein Thema: Im Rahmen einer von Aéro-suisse, BAZL und Eidg. Zollverwaltung gemeinsam organisierten Veranstaltung konnten wir dominant darauf hinweisen, dass es bei unserem Ein- und Ausflugzoll-Begehren «nur» um den Personenverkehr – und nicht auch um Warenabfertigung – geht. Aufgrund der klaren Voten von BAZL und Zolldirektion scheint nun eine baldige Lockerung der bisher sturen Haltung in Aussicht. Wir werden sehen!

Wie Sie wissen, soll voraussichtlich ab 2005 die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf allen fossilen Energieträgern eingeführt werden. Die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe, welche aus heutiger Sicht pro Liter Treibstoff ca. 25 Rp. ausmachen wird, ist vom Endverbraucher zu bezahlen. Zusammen mit einigen anderen Kleinflugplätzen haben wir

uns in Zusammenarbeit mit der EnAW (Energie-Agentur der Wirtschaft) einer «Benchmark-Gruppe» angeschlossen mit dem Ziel, von der drohenden Lenkungsabgabe befreit zu werden.

## **2.7 Abklärungen im Projekt «Hartbelag»**

Natürlich war der Vorstand im vergangenen Jahr auch mit Abklärungen für den von der GV 2002 erteilten Auftrag beschäftigt. Sie finden die dazu detaillierte Informationen unter dem Titel «Projekt Hartbelag» in dieser Kontakt-Ausgabe.

## **3. Berichte aus den Ressorts**

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

Die Fertigstellung des Werft-Neubaus war das dominierende Ereignis auf dem Flugplatz. Ergänzungen an der Aussenbeleuchtung, insbesondere entlang den Kies-Parkplätzen zwischen Lauche und Hangar, haben die Parkiersituation bei Dunkelheit markant verbessert. Eine bessere Entlüftung im Kioskteil des Clubgebäudes wurde provisorisch montiert; sie wird im Frühjahr 2003 definitiv eingebaut.

Der Unterhalt von Rasenmäher und sonstigen Geräten konnte mit normalem Aufwand abgewickelt werden. Besonders erwähnenswert ist hier die sorgfältige Pflege und Wartung durch Bruno Berchtold und Franz Schädler.

Glücklicherweise blieben wir auch im vergangenen Jahr von der Unbill eines Hochwassers verschont. Nach wie vor ist aber zu berücksichtigen, dass ab einem gewissen Lauche-Hochwasserpegel die Drainage-Leitungen nicht mehr ablaufen können und der dadurch entstehende Wasserrückstau über die Schächte eine Überschwemmung von Vorplatz und Hangar zur Folge haben kann. Im vergangenen Jahr wurde diese Höhe einmal leicht überschritten, was aber weder Schäden noch grössere Reinigungsarbeiten zur Folge hatte.

Piste und Rollweg befinden sich weiterhin in einem erfreulichen Zustand. Dank guter Pflege durch das Pisten-/Rasenmäher-Team konnte der Grasbewuchs auf gutem Niveau gehalten werden. Ab Mitte Oktober musste der Flugplatz infolge nasser Witterung / aufgeweichtem Terrain praktisch durchgehend geschlossen bleiben.

Zusammenfassend kann von einer guten Verfassung der gesamten Platz-Infrastruktur gesprochen werden. Die Werterhaltung kann jedoch nur durch einen konstanten Unterhalt gewährleistet werden. Ein spezieller Dank gilt all unseren langjährigen Helferinnen und Helfern, die sich immer wieder für eine gepflegte Flugplatz-Anlage einsetzen.

### **3.2 Flugschule (Leiter: Rolf Neuenschwander)**

Unsere Ziele, die Saison unfallfrei zu überstehen sowie einheitlich auszubilden, die wir uns für das Jahr 2002 gesetzt hatten, wurden weitgehend erreicht. Wir sind in

der glücklichen Lage, keine besonderen Vorkommnisse, Unfälle oder Schäden melden zu müssen. Für den engagierten Einsatz möchte ich allen Fluglehrerkollegen und Einweisungsberechtigten recht herzlich danken.

Nach den Flugstunden beurteilt war das Flugschuljahr 2002 sehr gut, wurden doch 1'090 Flugstunden absolviert, was einer Steigerung von 280 Stunden oder 34 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

In 5 Theoriekursen wurden 52 Schüler aus- und weitergebildet. Von den 24 Teilnehmern, welche den PPL-Theoriekurs besuchten, haben erfreulicherweise 20 die Abschlussprüfung bestanden. Am Radiotelefoniekurs nahmen in diesem Jahr 12 Schüler teil, am Radiotelefonie-Refresherkurs deren 7. Der JAR-Kurs wurde mit 9 Teilnehmern durchgeführt. Alle 6 Schüler, welche die praktische Prüfung absolviert haben, haben diese mit Erfolg bestanden. Leider haben in der vergangenen Saison zwei Schüler ihre Ausbildung abgebrochen.

Auch dieses Jahr wurde wieder ein Akro-Sicherheitstraining unter der kundigen Leitung von Roland Müller durchgeführt. 14 Piloten machten von diesem Angebot Gebrauch. Besten Dank an Richard Heini jun., er hat an zwei Tagen den Einsatz der Piloten organisiert. Im Jahr 2003 ist wieder ein Kurs geplant.

Im Flugschulkader kam es im vergangenen Jahr zu Mutationen. Pascal Wegmann hat mit Erfolg den Fluglehrerkurs bestanden. Er hat sich bereits mit grossem Einsatz an der Ausbildung beteiligt. Karl Sängler hat aus eigener Initiative einen Kurs als «CRI» (Class Rating Instructor) besucht und diesen mit Erfolg abgeschlossen. Er wird uns ab 2003 als CRI zu Verfügung stehen. Herzliche Gratulation! Hansueli Plüer, seit drei Jahren pensionierter Flugkapitän, wurde neu ins Fluglehrerkader aufgenommen. Wir wünschen allen Beteiligten viel Freude und Erfolg in ihrer anspruchsvollen Aufgabe.

Im Sommer wurden 2 FVS-Kurse mit je 8 Jugendlichen durchgeführt. Leider haben drei Kandidaten den Kurs aus persönlichen Motiven frühzeitig verlassen. Alle Inspektionen wurden mit Erfolg abgeschlossen, unser Image ist sehr gut.

Die Kontroll- und Revalidationsflüge wurden von den meisten Mitgliedern problemlos bewältigt. Für die kommende Saison müssen wieder einige Piloten vom Flugbetrieb gesperrt werden, bis sie ihren versäumten Kontrollflug nachgeholt haben.

### **3.3 OPS / Mitgliederaktivitäten** (Leiter: Peter Schafferer)

Die FDL-/Rundflug-Crew erfüllte auch im vergangenen Jahr unter der Führung von Jack Graf ihre Aufgaben mit Bravour. Mit den FDL-/BB-Briefings im Frühling wurde die Saison gestartet. Eine Saison, in der es keine wesentlichen Zwischenfälle gab und der Betrieb problemlos verlief. Wir danken den Flugdienstleitern und Rundflugpiloten ganz herzlich für ihren Einsatz im vergangenen Jahr. Für die neue Saison 2003 werden uns 10 neue FDL unterstützen, die auch bereits an einem Einführungsabend teilgenommen haben.

Was in der kommenden Saison weiterhin verbessert werden muss, ist die Reservationsdisziplin. Annulationen von Flugzeug-Reservierungen kurz vor Flugantritt kosten uns Flugstunden und Geld. Noch krasser ist es, wenn ein reservierter Flug ohne Annulation gar nicht angetreten wird. Solches Verhalten kann nicht akzeptiert werden und darf in unserer Fluggruppe keinen Platz finden.

Die Fly-Aways, organisiert von Walter Herrmann, führten uns im vergangenen Jahr wieder in die verschiedensten Ecken Europas. So besuchten unsere Mitglieder England, Norwegen, Schweden, Dänemark, das Expo-Land Schweiz, usw.. Ausführliche Reiseberichte finden Sie in allen Kontakt-Ausgaben des vergangenen Jahres (auch im Internet-Archiv abrufbar). Die Fly-Aways bieten immer wieder Gelegenheit, zusammen mit Gleichgesinnten interessante Flüge ins nahe oder ferne Ausland zu unternehmen. Nutzen Sie die Gelegenheit, von Know-how anderer zu profitieren und ihr Wissen einzubringen. Wir danken ganz herzlich unserem Walter Herrmann für die tolle Organisation und die Vorbereitungsarbeiten zu den Fly-Aways.

Im Bereich OPS bilden zwei Manuals die Grundlage für die Aufgaben der FDL und der Rundflugpiloten. Diese wurden im vergangenen Jahr komplett überarbeitet und den (neuen) Anforderungen des BAZL angepasst. Sie werden ab Saisonbeginn 2003 zur Verfügung stehen.

Das Online-Team unter der Leitung von Jan Sas hat den Internet-Auftritt der MFGT weiter verbessert und die Inhalte aktualisiert. Im Verlaufe des vergangenen Herbstes wechselten wir den Hosting Provider, was uns mehr Leistung und Funktionalität für den Internet-Auftritt gebracht hat. Unter vielem anderen wurde ein neues Forum in Betrieb genommen (Nutzen Sie diese Plattform für einen aktiven Informationsaustausch!), die Meteo-Seite stark erweitert und ein einfacher RNAV-Trainer zur Verfügung gestellt. Die MFGT-Site wurde 2002 rund 15% besser frequentiert als im Vorjahr. Dem ganzen Team gebührt ein grosses Dankeschön für die geleistete Arbeit.

Das Jahr wurde beendet mit unserem traditionellen Fondue-Essen. Ruth und Gody Eberhard verwöhnten uns diesmal nicht im Clublokal. Wegen der sehr guten Beteiligung durften wir kurzfristig den Hangar der Firma Kürzi beziehen. Besten Dank an die Familie Kürzi für das spontane Entgegenkommen sowie an Ruth und Gody Eberhard für den tollen Einsatz.

Für die neue Saison 2003 stehen vielfältige Herausforderungen an: Das FOM (Flight Operation Manual) wird komplett überarbeitet und für den Rundflugbetrieb wollen wir einen detaillierten Prospekt gestalten. Die Fly-Aways werden auch in der neuen Saison an schöne Orte führen.

### **3.4 Technik** (Leiter: Karl Keiser)

#### Unterhaltsbetrieb

Die Produktion unseres Unterhaltsbetriebes war noch bis in den Spätsommer 2002 durch den Werft-Umbau beeinflusst. Von Oktober 2001 bis Anfang Juni 2002 konnten in dem im Hangar 1 eingerichteten Werft-Provisorium nur gerade die notwän-

digsten Arbeiten zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes durchgeführt werden. Erst im Sommer konnte die Werft schrittweise bezogen und eingerichtet werden.

Dennoch konnten im vergangenen Geschäftsjahr an Club- und Kundenflugzeugen erhebliche Unterhaltsleistungen erbracht werden. Insgesamt sind

28	50 h	Kontrollen
24	100 h	Kontrollen
7	500 h	Kontrollen und
2	1000 h	Inspektionen

gemacht worden.

Speziell zu erwähnen sind die Motor-Grundüberholung sowie die 1000h-Inspektion der Flugzeugzelle beim Archer PNA, die 500h-Kontrollen sowie die Abgabearbeiten an den beiden verkauften Robin KDG und KDH. Ebenso zählen dazu die Übernahmekontrollen der beiden neuen Robin KFV und KFW, verbunden mit zusätzlichen Nachrüstarbeiten für deren gewerbsmässigen Einsatz.

Einige grössere Reparaturen mögen hier auch noch Erwähnung finden, so z.B. der Aus- und Wiedereinbau des undichten Benzintanks der KFW in Garantie, der Austausch der Bremsen beim OXI und diverse Arbeiten am vorderen Fahrwerk des Archer PGM infolge Bugradflatterns. Auch das BAZL hat 2002 einige Zustandsprüfungen an Flugzeugen vorgenommen. An 3 Kundenflugzeugen wurden Jahreskontrollen durchgeführt.

Ein komplexer, aufwendiger Wiederaufbau mit grosser Überholung eines in St. Gallen-Altenrhein verunglückten Kundenflugzeuges wurde durch Verspätungen beim Werftumbau stark verzögert. Nach nervenaufreibendem Einsatz mehrerer MFGT-Funktionäre und einer befristeten Sub-Vercharterung des Archer OQW konnte das Flugzeug schliesslich am 12. August zur besten Zufriedenheit des Kunden abgeliefert werden.

#### BAZL-Audit

Trotz des erst «im Anlauf» begriffenen Werftbetriebes bestätigte ein Ende Oktober erfolgter JAR145-Audit, dass die betrieblichen Abläufe und Prozesse zur guten Zufriedenheit des BAZL eingehalten werden, bzw. den behördlichen Auflagen entsprechen.

Wir sind auf dem richtigen Weg. Unsere höchste Aufmerksamkeit galt und gilt nach wie vor der Flug- und Betriebssicherheit. Trotz einiger Unbill konnten wir unsere Stellung im Markt als «MFGT-Unterhaltsbetrieb» und als JAR145-Unternehmen markant festigen. An dieser Stelle sei insbesondere unserem Technik-Personal der allerbeste Dank auszusprechen.

### **3.5 Finanzen, Aktuariat** (Leiter: Hanspeter Krenmayr)

Werftumbau-Verzögerungen brachten auch den Terminhaushalt bezüglich der Übernahme der Finanzgeschäfte sowie des Aktuariates durch Hanspeter Krenmayr

# Kürzi



**Metzgerei  
Party-Service  
zum Ochsen AG  
8546 Islikon  
Tel. 052/375 1108  
Fax 052/375 1118**

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

in Verzug. Weil das ehemalige Betriebsleiter-Büro im Clubhaus erst im Spätsommer bezogen werden konnte, zog sich auch die Einarbeitung des neuen Finanzchefs in die mit Paul Schmocker historisch gewachsenen Abläufe dahin. Dadurch mussten auch einzelne Transaktionen etwas länger als gewohnt auf ihre Erledigung warten. An «Aussergewöhnlichem» sind dabei zu erwähnen: Die Ersatzbeschaffung von 2 Robin-Flugzeugen (Kauf/Verkauf), die laufenden Werft-Bauabrechnungen, komplexe Kundenaufträge und sich mehrende Schwierigkeiten bei der Ersatzteil-Beschaffung im Unterhaltsbetrieb.

Trotz der widrigen Umstände und insbesondere dank der tatkräftigen Unterstützung durch Paul Schmocker und Jack Graf konnten unsere Rechnungen jeweils rechtzeitig gestellt, bzw. bezahlt werden. Auch die Zahlungsmoral unserer Mitglieder darf im Allgemeinen als «zufriedenstellend bis gut» beurteilt werden.

#### 4. Dank

Zum Schluss meines Jahresberichtes bleibt mir einmal mehr ein grosses «Danke!» an all jene, die sich mit Fachkenntnis, selbstlosem Engagement und harter Knochenarbeit auch im vergangenen Jahr wieder für unsere Motorfluggruppe, unseren Flugplatz, unsere Flugzeuge und für unsere Belange eingesetzt haben. Im Wissen, dass die Aufzählung von Dankesadressen nie vollständig sein kann, richte ich an dieser Stelle wiederum mein spezielles Dankeschön an:

- die Kollegen vom Vorstand (Karl Keiser, Hanspeter Krenmayr, Rolf Neuenschwander, Peter Schaffner und Ueli Steinemann);
- unseren Betriebsleiter / Chefmechaniker Markus Moser;
- unseren «Flugplatz-Sekretär» und «Chef FDL/BB» Jack Graf;
- Paul Schmocker, der uns – (fast) ohne mit der Wimper zu zucken – in finanziellen und administrativen Belangen weiterhin tatkräftig unterstützt hat;
- die Kollegen von der MFGT-Baukommission (Fritz Hagmann, Roman Giuliani und Geby Hübscher) sowie Architekt André Liggerstorfer;
- unseren Qualitäts-Auditor Volker Kunz und alle «Technik-Aushilfen» unseres Unterhaltsbetriebes;
- alle Flugdienstleiter/innen und Rundflugpiloten;
- alle Instrukturen der MFGT-Flugschule;
- alle Helferinnen und Helfer vom Flugplatzunterhalts- und Rasenpflege-Team;
- Jan Sas und das Internet-Team;
- alle Verfasser/innen von «Kontakt»-Beiträgen;
- Beat Sutter und die Flugschulkommission;
- Ruth und Gody Eberhardt für die allzeit bereite Verpflegung inklusive dazu präsentem Kerzen-, Dekorations- und Feuerwerk (1. August!, Fondueplausch!);
- Ruth und Paul Kürzi für die jederzeit spontane Unterstützung und die gute Nachbarschaft;

... und an Sie alle für Ihre Unterstützung 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.



„i bi guet“



...i bi halt vom

*Stäheli*

Metzgerei Frauenfeld  
Tel. 052/721 22 75

# Einladung zur 57. ordentlichen Generalversammlung

15

Einladung zur 57. ordentlichen GV

**Datum:** Freitag, 28. März 2003  
**Zeit:** 20.00 Uhr (Beginn)  
**Ort:** Mehrzweckhalle Lommis (Schulhaus Matzingerstrasse)

Parkplätze: Schulhausareal, Werkareal Vetter (Einweisung)

## Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der GV 2002
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Jahresrechnung 2002
6. Revisorenbericht
7. Budget 2003 / Festsetzung der Jahresbeiträge 2004
8. Déchargeerteilung an Vorstand und Revisoren
9. Wahl der Revisoren (keine Rücktritte)
10. Antrag Vorstand im Auftrag der GV 2002: Projekt «Hartbelag»
11. Allfällige Mitgliederanträge
12. Informationen
13. 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.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung mit der beiliegenden Karte per Post oder per Fax (052 – 366 33 44) bis spätestens Freitag, 22. März 2003. Die weiteren Unterlagen für die GV erhalten Sie nach der Anmeldung per Post zugestellt.

MOTORFLUGGRUPPE THURGAU  
Für den Vorstand

Mani Holstein  
Präsident

Hanspeter Krenmayr  
Aktuar

## Wahl der Revisoren (Trakt. 9)

Es sind keine Rücktritte zu verzeichnen.

Die bisherigen Revisoren

- Hannes Arbenz
- Christian Keller und
- Rolf Lienert

stellen sich der Wiederwahl.

## Mitgliederanträge (Trakt. 11)

Gemäss MFGT-Statuten, Art. 16 sind Anträge der Mitglieder zu Händen der ordentlichen Generalversammlung bis zum 15. Januar (Poststempel genügt zur Fristwahrung) schriftlich an den Präsidenten einzureichen.

Innert der erwähnten Frist sind keine Mitgliederanträge eingegangen.

# 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

## Projekt «Hartbelag» (Trakt. 10)

Liebe Mitglieder

Bevor wir im Folgenden auf das von vielen unter Ihnen mit Spannung erwartete «Haupttraktandum» der GV 2003 eintreten, gestatten Sie uns vorab eine kurze

### 1. Rückschau:

Anlässlich der ordentlichen MFGT-GV im Frühjahr 2000 wurde der Vorstand durch einen aus dem Kreis der Versammlung eingebrachten Antrag mit deutlichem Mehr beauftragt, eine «Kommission Hartbelag» zu begründen, welche

- die Machbarkeit einer Pistenbefestigung studieren soll betr. Geologie, Ausmasse und anzuwendender Technik;
- die anwertschaftlichen Kosten evaluieren und;
- der GV 2002 über die Ergebnisse Bericht erstatten soll.

Unter der Leitung von Vorstandsmitglied Ueli Steinemann wurde in der Folge ein Team gebildet, das sich über 1½ Jahre mit dem obigen Auftrag intensiv auseinandergesetzt hat. Wir haben Ihnen die Ergebnisse dieser Teamarbeit an der MFGT-GV vom 22. März 2002 ausführlich dargelegt. Das Team kam – hier kurz zusammengefasst – zu folgenden Feststellungen und Erkenntnissen:

- Die Lommiser Rasenpiste ist «über alles» in einem guten Zustand. Sie verfügt über eine ausreichend gute Drainage (rascher Wasser-Abfluss) und ist während der 6-monatigen «Hauptsaison» Mai bis Oktober meist gut benützbar (nur wenige Ausfalltage). Sie ist jedoch im «Winterhalbjahr» (November bis April) kaum, bzw. nur sehr schlecht benützbar.
- Die MFGT müsste daran interessiert sein, ihre limitierten Bewegungszahlen besser aufs ganze Jahr zu verteilen (Nutzung der Wintermonate). Eine Pistenbefestigung müsste daher auch einen raschen Wasserabfluss sowie eine allfällige Schneeräumung zulassen.
- Eine Pistenbefestigung führt zwangsläufig zu kürzeren Startstrecken, was gleichzeitig eine Lärmverminderung für die Umgebung bedeutet.
- Die instabile Geologie – insbesondere im westlichen Pistendrittel – bietet problematische Verhältnisse, welche nur mittels «hydrogeologischem Gutachten» durch ein Ingenieurbüro abgeklärt werden können.
- Die zweckmässigen Ausmasse einer Pistenbefestigung betragen 600 x 18m.
- Die im Rahmen des Auftrages studierten Alternativen zu einer Hartbelag-Befestigung, z.B. Verlegung von Stahlgitter- oder Kunststoffplatten, würden deutlich weniger kosten (30 – 50% einer Variante Hartbelag) und könnten ohne aufwendiges Baugesuchs-Verfahren realisiert werden. Je nach Ausmass notwendiger, vorbereitender Erdarbeiten müsste für eine Alternativ-Befestigung mit Kosten in der Höhe von Fr. 450'000.– bis Fr. 700'000.– gerechnet werden. Zu berücksichtigen sind dabei allerdings auch einige Minuspunkte, nämlich: 1. Ein Rasen-

# Jossi

Denken in Prozessen – präzis fertigen mit System.

Profis in verschiedenen Berufen  
sind begeistert am Werk

Polymechaniker  
Konstrukteur  
Automatiker  
Kaufmännische Angestellte  
Büroangestellte

Wir bilden Lehrlinge und  
Anlehrlinge aus.



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



# OPEL

## Murg-Garage AG Wängi



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

Unterhalt für die Piste wäre weiterhin notwendig. 2. Ein rascherer Wasserabfluss ist nicht gewährleistet. 3. Bei durchnässtem, weichem, eher instabilem Terrain ist mit Verwerfungen zu rechnen (intensivierter Unterhalt). 4. Eine allf. Schneeräumung ist wegen Verletzungs-/Verwerfungsfahrer kaum zu bewerkstelligen. 5. Das Ausmass einer Startstrecken-Vermindeung ist deutlich geringer als bei «Hartbelag». 6. Es gibt kaum, resp. sehr wenig Erfahrungen mit Alternativ-Befestigungen ganzer Pisten.

- Eine «Hartbelag»-Befestigung wäre dem gegenüber in bekannter, weit verbreiteter, aber entsprechend aufwendiger Technik zu erstellen. Sie würde einen problemlosen Wasserabfluss in Nässe-Perioden sowie auch einen Winterbetrieb inkl. Schneeräumung zulassen. Im Unterhalt käme eine Variante «Hartbelag» deutlich günstiger zu stehen, als Alternativ-Befestigungen. «Hartbelag» verlangt hingegen nach einer umfangreichen Fundation und kostet entsprechend deutlich mehr. Es ist mit Gesamt-Erstellungskosten im Betrage von ca. Fr. 1,4 Mio. zu rechnen.

Aufgrund der ausführlichen Untersuchungsergebnisse, plädierte die «Kommission Pistenbefestigung» im Einvernehmen mit dem Vorstand dafür, dass aus heutiger Sicht für den Flugplatz Lommis – wenn überhaupt! – eine Variante «Hartbelag» klar zu bevorzugen sei. Dies insbesondere deshalb, weil die dargelegten Vor- und Nachteile einer Alternativ-Befestigung zu nahe bei den bisherigen Verhältnissen (so weit guter Zustand der Rasenpiste, Drainage) liegen. Die dargelegten Ergebnisse wurden von den GV-Teilnehmern in der Folge mit grossem Applaus bedacht.

Nach intensiv benützter Diskussion stimmten die Teilnehmer/innen der 56. ord. GV der Motorfluggruppe Thurgau am 22. März 2002 einstimmig (bei wenigen Enthaltungen) folgendem Antrag zu:

Der Vorstand sei zu beauftragen,

- die Geologie im vorderen Pistendrittel 06 mittels Sondierbohrungen zu überprüfen;
- der GV innert Jahresfrist ein eingabereifes Projekt, inklusive Finanzierungskonzept vorzulegen;
- Dafür sei ein Rahmenkredit von Fr. 30'000.– zu bewilligen.

Der Vorstand hat den von der GV 2002 erhaltenen Auftrag «innert Jahresfrist» komplett ausgeführt. Und um es vorweg zu nehmen: Wir haben dafür nicht den bewilligten Kreditrahmen von Fr. 30'000.– benötigt, sondern  $\frac{1}{3}$  davon, nämlich knapp Fr. 10'000.–.

## 2. Informelle Abklärungen für ein «Projekt Hartbelag»

Um möglichst Niemanden in unserem engeren und weiteren Umfeld «vor den Kopf zu stossen» haben wir unsere Hauptaufgabe vorerst einmal in der offenen, breiten Vorabinformation / Orientierung gesehen. So haben wir im Verlaufe der vergangenen 12 Monate unsere Partner vom «Aufsichtsrat für Lärmbelange» (ARL), den VR-Präsidenten der Lauchetal AG, die Gemeindepräsidenten (z.T. auch die Gemeinde-räte) von Lommis und Affeltrangen, Vertreter der «pro natura Thurgau», das Amt für

Raumplanung des Kantons Thurgau und – last but not least – auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt über unseren Auftrag und die entsprechenden Abklärungen informiert.

Wir haben bei all diesen Kontakten darauf hingewiesen, wie es zu diesen Projekt-Abklärungen gekommen ist, welche Absichten dahinter stehen und welche nicht. Wir haben auch immer – in aller Klarheit – darauf hingewiesen, dass die MFGT auch weiterhin klar zu den früher getroffenen Vereinbarungen (Betriebszeiten, Bewegungslimiten, Voltenplan, ...) steht. Die MFGT hat im Verlaufe von rund 20 Jahren gut bewiesen, dass sie das vereinbarte Régime einhalten und – wenn auch da und dort noch einzelne Wünsche anzubringen wären – damit gut leben kann. Ab Mitte März 2003 finden auch für den Flugplatz Lommis sog. SIL-Koordinationsgespräche statt. Bei diesen vom Amt für Raumplanung/TG, in Zusammenarbeit mit BAZL, BUWAL und Gemeindevertretern von Lommis und Affeltrangen durchgeführten Gesprächen werden die Entwicklungsabsichten des Flugplatz Lommis erstmals offiziell diskutiert. Wir werden dabei auch das «Eventual-Projekt Hartbelag» einbringen und Sie an der GV vom 28. März 2003 über unsere weiteren Eindrücke orientieren.

Im Verlaufe aller dieser in offenen, sachlicher Art geführten Gespräche erlebten wir grosses Verständnis für unser Anliegen. «Verständnis» darf aber in diesem Zusammenhang auf gar keinen Fall mit «Einverständnis» gleichgesetzt werden. Wir erlebten sehr wohl grossmehrheitlich Zustimmung – aber nicht nur! Für den Fall, dass die Mitglieder der Weiterverfolgung eines «Projekt Hartbelag» zustimmen, gibt es in diesem Bereich noch viel zu tun.

### 3. Technische Abklärungen im «Projekt Hartbelag»

Nachdem der nasse Herbst 2002 keine weiteren Untergrund-Abklärungen mehr zulies, wurden unter Federführung von Vorstandskollege Ueli Steinemann in Zusammenarbeit mit dem Geologie-/Ingenieurbüro Büchi & Müller AG, Frauenfeld am 10. Januar 2003 entlang der Piste mehrere «Sondierschlitz» bis in eine Tiefe von 2,3 m gezogen. Ohne Sie mit den geologischen Détails zu langweilen, sei hier kurz erwähnt, welche Art von Bodenschichtung die Geologen vorgefunden haben (Zitat):

– Schicht 1:	Humus	Mächtigkeit: 0,15 – 0,25m
– Schicht 2:	beiger Lehm	Mächtigkeit: 0,90 – 1,50m
– Schicht 3:	Torf	Mächtigkeit: 0,10 – 1,10m
– Schicht 4:	grauer Lehm/Feinsand	Mächtigkeit: > 0,6m

Der Boden wird als sehr weich, «federig» und setzungsempfindlich beschrieben. Gegen Nordosten werden die Verhältnisse etwas besser, indem die Mächtigkeit der Torfschicht abnimmt.

Die Ingenieure/Geologen beurteilen einen allfälligen Hartbelag-Pistenbau als machbar. Dabei müsste der Humus flächig abgetragen werden. Das «Planum» würde im beigen Lehm (Schicht 2) erstellt, welcher den Torf (Schicht 3) durchgehend bedeckt.

Der Unterbau müsste gegen den Untergrund mit einem Vlies bzw. einem Geotextil-Gewebe abgetrennt werden. Unterbau und Kieskoffer würden der Piste wohl die nötige Steifigkeit verleihen, doch müsste trotz befestigter Piste mit kleineren Setzungen gerechnet werden.

Beim Bau müsste darauf geachtet werden, dass die Struktur des Bodens nicht zerstört werden darf. Es ist darauf zu achten, dass der Unterbau nur statisch und nicht dynamisch verdichtet wird (schonender Einbau, Befahrung nur mit Raupenfahrzeugen). Gegebenenfalls sollte der Unterbau stabilisiert werden (Zement- oder Kalk-Stabilisation, je nach Materialwahl). (Zitatende)

Versehen mit diesem (über alles: positiven) Bericht wurde das Ingenieur- und Planungsbüro Bernhard, Herrmann und Arnold (BHAtteam Ingenieure AG), Frauenfeld – gemäss GV-Auftrag – vom Vorstand mit der Ausarbeitung eines «eingabereifen» Projektes mit detailliertem Kostenvoranschlag beauftragt. Dasselbe Ingenieurbüro ist gleichzeitig auch mit der Ortsplanung von Lommis betraut.

Im ausführlichen «Technischen Bericht» vom 4. Februar 2003 wird wie folgt erwähnt (Zitat):

Die Belastung der Piste durch Leichtflugzeuge ist nicht sehr stark und kann mit einer Hauptstrasse bei leichtem bis mittlerem Verkehr verglichen werden. Hauptschwierigkeit ist jedoch, bei dem schlechten Baugrund überhaupt einen stabilen Unterbau für eine Belagspiste erstellen zu können. Da eine normale Verdichtung eines Koffers durch den weichen Untergrund nicht möglich ist, wird zuerst auf einer Geotextilmatte bzw. einem Geotextilgitter eine Verteilschicht aus 25cm gebrochenem Schotter eingebracht und mit einer zweiten Matte abgedeckt. Darauf folgt eine weitere Schicht von 25 cm mit gebrochenem Recyclingmaterial. Auf diesen Aufbau wird ein einschichtiger Belag von 7cm HMT 16 L eingebracht. Ein Deckbelag ist nicht vorgesehen.

Die Höhenlage der Piste wurde so festgelegt, dass der Aushub und Auftrag möglichst ausgeglichen wird und die Piste frei über den Rand entwässert werden kann.

Auf der Nordseite ist die Anpassung an das bestehende Terrain ca. 0 – 20cm und mit Humus möglich. Auf der Südseite ist der Pistenrand ca. 20 – 40 cm höher als heute und wird mit max. 5% Neigung ausgeglichen.

Entwässerung: Das Meteorwasser wird über die Schulter entwässert. Auf der ganzen Länge sind drei bestehende Sickerleitungen, eine in der Pistenaxe und die zwei anderen ca. 17 – 19 m links und rechts der Axe. Die Sickerleitungen sind funktions-tüchtig. Im Rahmen der Bauarbeiten werden sie durchgespült.

Das Ausbauprojekt entspricht der geltenden Zonenordnung und der geltenden Betriebsbewilligung des BAZL. Mit dem vorgeschlagenen Bauprojekt kann trotz der sehr schlechten Baugrundverhältnisse eine stabile Hartbelagpiste erstellt werden. (Ende Zitat)

**Technische Daten:**

Pistenmasse: 600m x 18m («Länge» bestehend. «Breite» wie Wangen-Lachen)  
 Wendebereiche: 30m x 28,7m («Pistenschwellen» wie heutige Situation)  
 Längsgefälle: 0,5% (3m Höhendifferenz «über alles»)  
 Dachgefälle: 1,5% (beidseitig, für Abfluss Meteorwasser)  
 Entwässerung: über die Schulter, resp. über bestehende Sickerleitungen

**4. Gesamtkosten eines «Projektes Hartbelag»**

Das beauftragte Ingenieurbüro BHAtteam, Ingenieure AG rechnet in seinem detaillierten Voranschlag mit «Gesamtkosten über alles» im Betrage von SFr. 1,5 Mio. Nach Studium sämtlicher Unterlagen wird dieser Betrag vom Vorstand als vorsichtig gerechneter «oberster Grenzwert» beurteilt, der auch Reserven beinhaltet.

**5. Konzept zur Finanzierung eines «Projektes Hartbelag»**

Auf der Suche nach der Finanzierbarkeit eines Investitionsvolumens von Fr. 1,5 Mio. hat sich der Vorstand von einem Finanzexperten und einem Juristen beraten lassen. Das Ziel bestand darin, ein realisierbares, mit möglichst wenig Risiken behaftetes Konzept zu entwickeln, das der heutigen Finanzlage der MFGT Rechnung trägt, den notwendigen Spielraum für spätere Investitionen (z.B. eine Flugzeug-Ersatzbeschaffung) nicht allzu sehr einschränkt und den laufenden Betrieb inkl. Unterhalt wie bisher gewährleisten kann.

Dazu haben wir das folgende Konzept entwickelt:

- 5.1 Ohne den laufenden Betrieb zu gefährden, wäre die MFGT aus heutiger Sicht in der Lage Fr. 600'000.– aus verfügbaren Vereinsmitteln zu finanzieren. Voraussetzung dazu ist, dass sich der MFGT-Mitgliederbestand auf absehbare Zeit auf dem heutigen Niveau halten kann, resp. sich nicht um mehr als 20% reduziert.
- 5.2 Das für eine Investition von 1,5 Mio Fr. benötigte weitere Kapital von rund Fr. 900'000.– müsste durch die MFGT möglichst kostengünstig beschafft werden, da die laufende Betriebsrechnung eine ordentliche Verzinsung und Amortisation für die komplette Restfinanzierung zu Marktkonditionen kaum zu gewährleisten vermag.

Die dafür notwendige Kapitalbeschaffung sieht der Vorstand wie folgt:

- 5.2.1 Aufnahme einer neuen Hypothek im Umfang von Fr. 300'000.– (bis maximal Fr. 500'000.–) zu einem voraussichtlichen Zinssatz von ca. 5% und
- 5.2.2 Inanspruchnahme unverzinslicher oder niedrig verzinslicher, langfristiger Darlehen von Mitgliedern und/oder anderen interessierten Kreisen im Umfang von mindestens Fr. 400'000.– (Zielgrösse: Fr. 600'000.–).

Dieses Konzept beinhaltet gleichzeitig eine spürbare Anpassung aller von der MFGT erhobenen Dienstleistungspreise.

## 6. Abstimmung und weiteres Vorgehen im «Projekt Hartbelag»

Der Vorstand geht davon aus, dass sich möglichst alle Mitglieder ernsthaft und sachorientiert mit dem vorliegenden Projekt auseinandersetzen und erwartet eine entsprechend lebhaft diskussierende Runde an der GV vom 28. März 2003.

Ganz im Gegensatz zum «Projekt Werft-Umbau», dem Sie vor 2 Jahren Ihre Zustimmung gegeben haben, sähe der Vorstand bei einem JA Ihrerseits zum Projekt «Hartbelag» vorerst noch keine Veranlassung zu einer möglichst baldigen Baueingabe.

Dies aus folgenden Gründen:

- 6.1 Wir haben – wie dargelegt – unsere Umgebung so offen und so weit wie möglich über den Eventualfall eines Hartbelagpiste-Entscheidung durch die MFGT-GV 2003 orientiert. Über eine Eventualität zu reden ist eines, Tatsachen zu vertreten hingegen eine andere. Der Vorstand pflegt und schätzt das heutige gute Einvernehmen mit der näheren und weiteren Flugplatz-Umgebung und wird weiterhin alles unternehmen, dass dies so bleibt, resp. er wird alles unterlassen, was das gute Einvernehmen gefährdet. Die eigentliche Aufklärungsarbeit würde bei einem JA erst richtig beginnen und voraussichtlich Monate, wenn nicht gar Jahre, in Anspruch nehmen.
- 6.2 Auf ein «Unternehmen Hartbelagpiste» würde sich der Vorstand frühestens dann einlassen, wenn auch dessen Finanzierung ohne grösseres Risiko für die MFGT und ihren Flugplatz Lommis gewährleistet ist. Bei einem JA würde der Vorstand wohl recht bald eine breit angelegte, schriftliche Darlehens- und Spenden-Anfrage bei Mitgliedern, Organisationen und weiteren interessierten Kreisen starten (siehe Finanzierungskonzept, Ziff. 2.2). Ohne die Sicherstellung einer gesunden Finanzierungs- und Amortisationsmöglichkeit, bei der die MFGT ihre Autonomie und den nötigen Handlungsspielraum behalten kann, wird der von Ihnen gewählte Vorstand keine Baueingabe für eine Hartbelagpiste machen.
- 6.3 Zur Realisierung des «Projektes Hartbelag» ist – bei mehrheitlich günstigen Witterungsbedingungen! – mit einer Bauzeit von 4 bis 6 Monaten zu rechnen. Der Flugplatz müsste in dieser Zeit jeglichen Flächenflugzeugbetrieb einstellen. Daraus ergibt sich ganz natürlich, dass das Projekt nur während der Wintermonate realisiert werden kann. Bei günstigen Voraussetzungen auf allen Ebenen könnte somit eine Baueingabe im Winter 2003/2004 und «der Spatenstich» frühestens im Oktober 2004 erfolgen.

Wir freuen uns auf eine sachorientierte, lebhaft diskussierende Runde!

Für den Vorstand:

Mani Holstein, Präsident

## Flugplatz-Putzete 2003

Wegen der Oster-Feiertage findet die traditionelle Flugplatz-Putzete bereits am Samstag nach unserer GV statt, nämlich:

**Datum:** Samstag, 29. März 2003

**Beginn:** 08.30 Uhr

### Ausrüstung:

Arbeitskleider, gutes Schuhwerk, Regenschutz

Pausengetränke und Mittagessen gehen zu Lasten der Vereinskasse.

### Anmeldung:

Bitte mit der beiliegenden **GV-Anmeldekarte** oder direkt beim Flugplatz-Sekretariat, Jack Graf, **bis spätestens Freitag, 22. März 2003.**

Wir erwarten wiederum zahlreiche Helfer/innen und danken im Voraus für Ihren Einsatz!

Für die Organisatoren:  
U. Steinemann

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**



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

## Piloten-Refresher am 5. April 2003

Nach einer längeren Pause führen wir dieses Jahr wieder einen **Refresher-Tag für Piloten** durch. Es zeigt sich immer wieder, dass das einmal erworbene Wissen gelegentlich wieder erneuert werden muss. Dies gilt insbesondere für die Fliegerei. Nutzen Sie die Gelegenheit und profitieren Sie von unseren erfahrenen Fluglehrern. Das folgende Programm erwartet uns:

- Flugleistung:** – Einfluss von Temperatur und Druck auf die Leistung eines Motorflugzeuges  
– Praktische Beispiele
- Betriebsverfahren:** – Meteorologische Gefahrensituationen  
– Flugtaktik im Gebirge  
– Systempannen
- Flugplanung:** – Auswertung von Meteomeldungen (METAR, TAF, Radarbilder usw.)  
– Planen eines Auslandfluges anhand eines praktischen Beispiels (inkl. ATC-Flugplan, Notam, KOSIF, ZOLL)
- Luftraumstruktur:** – Luftraumstruktur Schweiz  
– Funkverfahren  
– Anfliegen eines auswärtigen Flugplatzes

Die vier Unterrichtsblöcke werden aktiv gestaltet. Ihre Fragen sind willkommen und können an diesem Tag beantwortet werden.

Zeitraum: Samstag, 5.4.2003, 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Örtlichkeiten: Primarschulhaus Lommis

Mittagessen: Restaurant Löwen, Affeltrangen

Kosten: CHF 50.- (inkl. Dokumentation, Pausenkaffee und Mittagessen, wird am Anlass eingezogen)



**Anmeldung** (bitte bis spätestens 14.3.2003 zustellen)

Per E-Mail peter@schafferer.ch

Per Post: Sekretariat Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis

Ich melde mich für den **Pilotenrefresher vom 5.4.2003** an:

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

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

Tel.: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

MFGT-Mitgl. Nr.: \_\_\_\_\_ Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_

# FROHSINN

Anetswil

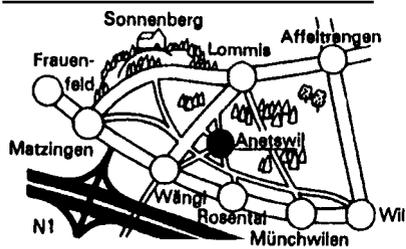


Speise-Restaurant  
FROHSINN  
Anetswil  
9545 Wängi  
Dorli Büchi

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

### Kontrollflüge 2003

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

Lommis, Februar 2003

Liebes MFGT-Mitglied,

Für den alle 2 Jahre stattfindenden gruppeninternen Kontrollflug werden Sie seit letztem Jahr 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 2003 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, N. 079 205 62 44  
E-Mail rneuensc@bluewin.ch

Geniessen Sie Ihren Flug.  
Inzwischen bleiben wir für Sie  
auf dem Boden der Tatsachen.



Dr. André Rüegg  
Private Banking

 **ROTHSCHILD**

Rothschild Bank AG, Zollikerstrasse 181, 8034 Zürich  
Telefon +41 (0)1 384 71 11, Telefax +41 (0)1 384 72 22  
contat@rothschildbank.com, www.rothschildbank.com



# Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

## Flugplatz Lommis

### Fly Away's 2003

Wir werden die Saison am 3. Mai starten mit einem **1-tägigen Einführungs-Fly Away**, in die Region Westschweiz. Es richtet sich vor allem an Jungpilotinnen und -piloten. Die Vorbereitungen werden gemeinsam mit Fluglehrer Oliver Bär durchgeführt, der uns auch auf dem Flug begleiten wird.

**Die mehrtägigen Fly Away's** (16. – 18. Mai und 7 Tage Ende Juli – Anfangs August) lassen uns in die Ferne fliegen. Unter der kundigen Leitung von Walter Herrmann werden diese Fly Away's an einem Abend bestimmt und vorbereitet. Vor allem das 3-tägige Flyaway kann auch weniger erfahrenen Pilotinnen und Piloten empfohlen werden. Die aktuellen Daten werden, sobald definitiv festgelegt, im Internet und im nächsten Kontakt publiziert. Nutzen Sie die Gelegenheit, gemeinsam interessante und lehrreiche fliegerische Höhepunkte zu erleben.

Ihr Leiter OPS  
Peter Schafferer



**Anmeldung als Fly Away-Interessent** (bitte spätestens 14.3.2003 absenden) für die Zustellung der spezifischen Einladungen und Informationen

Per E-Mail    peter@schafferer.ch

Per Post:     Sekretariat Motorfluggruppe Thurgau  
                  Flugplatz  
                  9506 Lommis

Ich interessiere mich für das Flyaway

- |                            |                     |   |   |                      |
|----------------------------|---------------------|---|---|----------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | Einführungs-Flyaway | <input type="checkbox"/> Funktion Pilot | <input type="checkbox"/> Funktion Passagier | Total Personen: ____ |
| <input type="checkbox"/> 2 | 3-Tage Flyaway      | <input type="checkbox"/> Funktion Pilot | <input type="checkbox"/> Funktion Passagier | Total Personen: ____ |
| <input type="checkbox"/> 3 | 7-Tage Flyaway      | <input type="checkbox"/> Funktion Pilot | <input type="checkbox"/> Funktion Passagier | Total Personen: ____ |

Gewünschter Flugzeugtyp: \_\_\_\_\_

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

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

Tel.: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

MFGT-Mitgl. Nr.: \_\_\_\_\_ Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_



**Zum Gedenken:**

## **Ehrenmitglied Max Künzli**

Dezember 1917 – Februar 2003

Wenn die Kraft zu Ende geht  
Ist es kein Sterben  
Es ist Erlösung

Das waren die Worte auf der Danksagung im Winterthurer Landboten vom 11. Februar 2003. Auf Wunsch des Verstorbenen wurde im engsten Freundeskreise von Max Künzli Abschied genommen. Darum erreichte mich die Nachricht, dass unser Ehrenmitglied in den ersten Februartagen 2003 verstorben ist, auf Umwegen.

Max Künzli, Militärpilot der alten Schule im Range eines Oberleutnants, trat Ende 1949 in die MFGT ein. Über seine Aktivitäten in der MFGT aus früheren Jahren ist uns wenig bekannt. Er war einer der wenigen verbliebenen Mitglieder aus der Frühzeit der MFGT. Beruflich war Max Künzli viele Jahre als Inhaber einer Handelsfirma, die spanabhebende Werkzeuge verkaufte, tätig. Seine Erfolge hingte er nicht an die grosse Glocke, aber man wusste, dass er sehr gut arbeitete.

In Lommis kannte man ihn als Mitglied einer Haltergemeinschaft und später als Alleininhaber des Flugzeuges, Piper Cherokee HB-OYN. Seine markante Stimme war im Funk unüberhörbar, wenn er beim Anflug nach Lommis meldete: HB-OYN, Position November for landing – Over – so wie er es einmal gelernt hatte. Als die Streitigkeiten des MFGT Vorstandes mit den damaligen Flugplatzgegnern auf dem Höhepunkt angelangt waren, schaltete sich Max Künzli ein. Er wollte den Flugplatz retten und suchte das Gespräch mit den Leuten der Lauchetal AG. Es war zum grossen Teil sein Verdienst, dass sich die Fronten aufweichten und man dann im Oktober 1984 einen Basisvertrag, der zu einer Einschränkung des Flugbetriebes führte, aber auch den Fortbestand des Flugplatzes Lommis und damit der MFGT sicherstellte. Im Vertrag war die Gründung eines Paritätischen Aufsichtsrates für Lärmbelange verankert. Es war es naheliegend, dass einer der beiden MFGT Mitglieder des ARL Max Künzli sein sollte. Er wurde dann auch an der Generalversammlung einstimmig gewählt.

Mit seinem ganzen Prestige setzte er sich an diesen ARL Sitzungen für die MFGT ein. Seine prägnanten Worte an die Mitglieder anlässlich der Generalversammlungen, bleiben mir unvergesslich. Es war ihm ein Anliegen, dass alle Piloten die Flugbetriebszeiten und die Volten genau einhielten. Mit Sündern ging er hart zu Gericht und der jeweilige Vorstand musste auf seine Meldungen hin, etliche Verwarnungen aussprechen.

Ausserhalb des ARL suchte er mit den vom Fluglärm betroffenen Nachbarn immer wieder das Gespräch. Er trug damit viel zur Entspannung und zur Schaffung gut-nachbarlichen Beziehungen bei. Die grossen Verdienste von Max Künzli zur Erhal-

tung des Flugplatzes Lommis wurden denn auch mit der Ernennung zum Ehrenmitglied belohnt. Diese Ehrung war für ihn nicht mit dem Rückzug aufs Altenteil verbunden. Wenn ihm ein Vorstandsentscheid nicht passte oder wenn er der Meinung war, der Vorstand habe die Zügel zu stark gelockert, verlas er den Funktionären auch die Leviten. Ich erinnere mich noch gut daran, als er nach dem Kauf des Piper Arrow in eine Vorstandssitzung platzte und uns alle abkanzelte, weil wir nicht vor dem Kauf des Flugzeuges mit ihm Rücksprache genommen hatten. Wir sassen wie begossene Pudel da. Nach seiner Standpauke schlug er wieder versöhnliche Töne an.

Nach seinem Rücktritt aus dem ARL wollte er nicht mehr an den Generalversammlungen teilnehmen. Er verfolgte aber das Clubleben immer noch aufmerksam. Vor jeder GV rief er mich an, entschuldigte sich für seine Abwesenheit. Gleichzeitig trug er mir auf, wachsam zu sein und allfällige Expansionsgelüste des Vorstandes oder der Mitglieder zu bekämpfen.

Bis vor einigen Jahren sah man ihn regelmässig mit seiner Gattin Lilo in Lommis. Er genoss den Spezialexpress von Hugo Roost sichtlich, der ihm das Flugzeug immer bereitstellte. Fast wie in den guten alten Zeiten, als er noch Militärmaschinen pilotierte. Einmal war ich auf dem Flugplatz als Max Künzli fliegen wollte. Als er nach Hugo Roost fragte, musste ich ihm sagen, dass dieser krankheitshalber fehle. Dann half ich ihm sein Flugzeug bereitzustellen. Danach bot er mir das «Du» an und beschenkte mich mit einer Flasche Wein. Bis zu diesem Zeitpunkt verkehrten wir miteinander mit Respekt und einer gewissen Distanz. Von einem Vorstandskollegen liess ich mir einmal sagen, dass ich im Verdacht stehe ein «Falke», dh. ein Anhänger eines uneingeschränkten Flugbetriebes zu sein. Warum, er das glaubte, fragte ich nie und wir sprachen auch später nie darüber.

Eines Tages rief mich Max an und teilte mir mit, er habe seine Pilotenlizenz freiwillig zurückgegeben. Seine grosse Sorge war sein Flugzeug. Er wünschte, seine HB-OYN könne in Lommis bleiben und fragte nach den Möglichkeiten. Zum Schluss fragte er, ob nicht die MFGT die Cherokee kaufen wolle. Wir trafen uns darauf zu einer guten Flasche Wein und redeten über den Preis. Der Vorstand war dem Angebot positiv gesinnt und bestimmte die Limite für einen möglichen Kauf. Mit diesen Vollmachten ausgerüstet, konnte ich bei einem weiteren Treffen, einen für die MFGT günstigen Preis aushandeln. Nach Abschluss der Eigentumsübertragung war Max froh, dass die HB-OYN weiterhin in Lommis beheimatet war. Bei gelegentlichen Telefongesprächen fragte er mich immer, ob das Flugzeug wirklich noch in Lommis sei. In der letzten Zeit wurde es stiller um ihn. Die Nachricht von seinem Hinschied kam trotzdem überraschend.

Max Künzli, wird bei allen die ihn kannten, als ehrlicher und geradliniger Freund oder Kollege in guter Erinnerung bleiben.

Paul Schmocker

## «Offene Türen» beim MFGT-Unterhaltsbetrieb

Der erste Pilotenabend in diesem Jahr fand am 31. Januar 2003 statt und war unserem eigenen MFGT-Unterhaltsbetrieb gewidmet. Markus Moser, unser Flugzeugmechaniker, führte die über 30 Personen grosse Zuhörerschaft durch die Werft.

Anhand von interessanten Beispielen machte er uns vertraut mit den Abläufen und Prozessen, die hinter dem Unterhaltsbetrieb stehen. So konnten wir Einblick in die verschiedenen Ersatzteil-Magazine nehmen. Wir lernten, warum die Ersatzteilbeschaffung so komplex geworden ist und nach welchen Regeln ein Flugzeug gewartet werden muss.

Nach dem Rundgang zeigte uns Markus Moser im Clublokal, wie umfangreich die Ansprüche an die Dokumentation von Reparatur- und Inspektionsvorgängen geworden sind und wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Kontrolle über die Unterhaltsbetriebe wahrnimmt. Nach der Beantwortung einiger Fragen liessen wir ab 21.30 Uhr bei Speis und Trank den ausserordentlich interessanten Abend diskussionsreich ausklingen. Besten Dank an unseren Betriebsleiter und Chefmechaniker Markus Moser für die kompetenten, aufschlussreichen Ausführungen.

Peter Schafferer



Messgeräte müssen regelmässig geprüft und neu kalibriert werden ...



Stauende Gesichter vor dem «Chemikalien-Schrank» ...



Jede Inspektion oder Reparatur verlangt heute nach einem Vielfachen an Administration ...



Technologie wie vor 50 Jahren: Warum ein Flugzeugmotor heute mehr als «3 Leben» hat ...



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)