

Mitteilungsblatt der Motorfluggruppe Thurgau

4 Ausgaben pro Jahr

Nr. 134

4. Ausgabe / Dezember 2003

Beilage für Mitglieder:

Flugschulreglement (Neufassung Oktober 2003)

Auflage: 600 Exemplare

Redaktion:

Vorstand MFGT, Flugplatz, 9506 Lommis

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

- Maximilian Brand
- Bruno Güntner (bruno.guentner@hispeed.ch)
- Mani Holstein (maniholstein@smile.ch)
- Karl Keiser (karlkeiser@bluewin.ch)
- Esther Lüthi (sekretariat@mfgt.ch)
- Rolf Neuenschwander (rneuensch@bluewin.ch)
- Thomas Rutishauser
- Peter Schafferer (peter@schafferer.ch)

Druckerei: Typodruck Bosshart AG, Aadorf

Nächster Redaktionsschluss: Freitag, 23. Januar 2004

Heute im Kontakt

Das Wort des Präsidenten	Seite 3
Aus dem Vorstand	
– Zum Abschied von Paul Kürzi	Seite 6
– Pilotenabend 2004	Seite 11
– Flugvorbereitung im Winter	Seite 11
– Flugdienstleiter und Rundflugpiloten	Seite 12
Briefing 2004	
– «Flugplatz Lommis, Lüthi – Grüezi!»	Seite 13
Auf Odysseus Spuren	Seite 15
Akro-Sicherheitstraining 2003	Seite 28
Aufgefrischt und «up to date»...	Seite 30
Aus der Flugschule	
– Radiotelefonie (Voice) 1–04/Anmeldung	Seite 33
– Radiotelefonie-Refresher 1–04/Anmeldung	Seite 35



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

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

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

winterthur

Das Wort des Präsidenten

Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden

Eine grosse Trauergemeinde hat anlässlich der Beerdigung am 25. November 2003 unseren verstorbenen MFGT-Kameraden, Flugplatz-Nachbarn und Technik-Partner Paul Kürzi auf seinem letzten Weg begleitet. Wir vermissen ihn und entbieten der Trauerfamilie Kürzi auch an dieser Stelle unsere herzliche Anteilnahme.

Rekord-Sommer brachte auch Rekord-Auslastung

Ein wettermässig aussergewöhnliches und ereignisreiches Jahr neigt sich seinem Ende entgegen. Dank einer über Monate anhaltenden Schönwetterperiode sowie aufgrund pro-aktiver Flugzeugdispositionen durch unser Sekretariat konnten wir bezüglich Clubflugzeug-Stunden die respektable Leistung des Vorjahres um über 160 Stunden oder 6% übertreffen. Ein schönes Ergebnis, das umso mehr freut, weil wir unseren Mitglieder-Pilotinnen und -Piloten auch bezüglich fliegerischer Disziplin ein gutes Zeugnis ausstellen dürfen.

Fliegen über die Wintermonate

Wie üblich haben wir über die Wintermonate aus Kostengründen wieder einen Teil unserer Clubflugzeugflotte sistiert. Für die Zeit bis 31. März 2004 stehen Ihnen folgende MFGT-Flugzeuge zur Verfügung:

1 Robin DR400	*)
1 Piper Archer II	*)
1 Piper Cherokee	HB-OYN
1 Piper L-4	HB-OXI

*) Das jeweils aktivierte Flugzeug wird vom Betriebsleiter bezeichnet.

Über die speziellen Bedingungen des «Fliegens im Winterhalbjahr» haben wir Sie bereits im Internet (www.mfgt.ch) sowie auf einem speziellen, auf dem Flugplatz aufliegenden Merkblatt aufmerksam gemacht. Hier zur Erinnerung:

- Telefonische Reservation
beim Sekretariat (J. Graf / E. Lüthi: 052-366 33 33) oder
beim Betriebsleiter (M. Moser: 052-366 33 33 / 079-679 64 44)
- Zustand von Piste und Rollwegen frühzeitig erfragen
beim Betriebsleiter (s. oben) oder beim Leiter Infrastruktur/Unterhalt (U. Steinemann: 052-720 77 78 / 079-601 91 13). Halten Sie sich bitte in jedem Fall an die Anweisungen auf der Tonband-Ansage.
- Vorbereitet sein auf Besonderheiten:
z.B. Vergaserbrand, Vergaservereisung, weiches Terrain (Zuladung!), Meteo (Nebelbildung, Tag-/Nacht-Grenze, ...).

- Nach erfolgtem Flug:

Flugzeug reinigen, hangarieren, die Hangars schliessen und den Schlüssel wieder im C-Büro deponieren. Anschliessend Flugrapport ausfüllen und Flug in die Startliste eintragen. Am Abend: Im Clubgebäude alle Lichter löschen und die automatische Schliessung aktivieren.

Fliegen – als Erlebnisberichte und auch virtuell...

Damit uns über die nass-kalten Wintertage die Lust auf unsere «schönste Nebensache» nicht ganz abhanden kommt, berichten in dieser Kontakt-Ausgabe wieder einzelne MFGT-Mitglieder über ihre besonderen Flugerlebnisse in diesem Jahr: In gekonnt-lockerer Manier erzählt uns Mitglied Bruno Güntner von seinem diesjährigen, respektablen Fernflug mit unserer Arrow IV/HB-PIN zum Kykladen-Archipel in der griechischen Ägäis. Lust auf Looping, Vrillen, Rollen, ...? MFGT-Mitglieder haben jedes Jahr die Möglichkeit, an einem speziellen Akro-Sicherheitstraining teilzunehmen. Im September 2003, ein Jahr nach Erlangung seines PPL, war unser Mitglied Thomas Rutishauser «mit von der Partie». Seinen spannenden Bericht finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Wer auch im Winterhalbjahr mal schnell mit seiner C172, mit seiner Beech «Baron» oder gar mit seiner MD-11 die Ägäis, die Kanaren oder das Nordkap ansteuern will, der kann das heute – bei jeder Wetterlage und zu jeder Tages- und Nachtzeit! – mit Hilfe eines kostengünstigen Flugsimulator-Programmes am eigenen PC selber bewerkstelligen. Wie einfach das geht, und wie auch «richtige Piloten» davon profitieren können, erfahren Sie von Simulator-Spezialisten am MFGT-Pilotenhöck vom Freitag, 30. Januar 2004 aus erster Hand.

Flugschulreglement neu überarbeitet

Als Beilage zu diesem Kontakt erhalten alle Mitglieder die als Folge von JAR-Anpassungen notwendig gewordene Neufassung unseres Flugschulreglementes. Materiell hat sich darin gegenüber der bisherigen Fassung aus dem Jahre 1998 so gut wie nichts geändert. Und wenn Sie sich dabei fragen, was darin wohl die vielen englischen Ausdrücke und Abkürzungen zu suchen haben, dann gibt es darauf nur eine Antwort: Das ist die neue, von unserer «JAA» (Joint Aviation Authority, auch BAZL genannt...) ausdrücklich gewünschte Terminologie. Offensichtlich hat unser Reglement sogar Vorzeige- und Pilot-Charakter: Innerhalb von 4 Wochen nach erfolgter BAZL-Genehmigung haben sich nicht weniger als 3 Leiter von Schweizer Flugschulen bei uns erkundigt, ob sie das Reglement von uns übernehmen dürfen.

Nachfolge Flugplatz-Kioskwirtschaft

In der letzten Kontakt-Ausgabe haben wir Sie darüber orientiert, dass unsere langjährigen Kiosk-Pächter per Ende 2003 gekündigt haben. Der Vorstand hat sich in der Folge umgehend mit der Überarbeitung des Pachtvertrages sowie mit der Ausschreibung eines neuen Pachtverhältnisses befasst. Der momentane Zwischenstand: Nachdem sich innert 3 Wochen gegen 80 Interessenten telefonisch und schriftlich erkundigt haben, verfügten wir per Ende November 2003 über rund 40 ernsthafte schriftliche Bewerbungen. Trotz der sich abzeichnenden, sehr aufwändigen «Qual der Wahl» sind wir zuversichtlich, dass wir rechtzeitig zu Saisonbeginn eine/n neue/n Kioskpächter/in begrüssen können...

Zum Jahresausklang...

«Flugsicherheit» und «Unfallfreiheit» sind übergeordnete Zielsetzungen, welche für die Funktions- und Aufgabenerfüllung des MFGT-Vorstandes in jedem Jahr an allererster Stelle stehen, so auch im Jahre 2003. Trotz zusätzlicher Antreibungen – u.a. durch einen ganztägigen Piloten-Refreshers im Frühjahr 2003 – wurde diese Maxime leider durch den tragischen Unfall vom 8. August jäh überschattet, bei dem unser Fliegerkamerad Urs Lüthi und seine Passagierin den Tod gefunden haben.

«Accidents don't just happen – they are caused!» (Unfälle passieren nicht «einfach so», sie werden verursacht!). Mit diesem Satz vor Augen fragen wir uns im Vorstand immer wieder (und dies nicht erst seit dem 8. August!), ob und wie wir diesbezüglich punkto Technik, Verfahrens- und Verhaltensanweisungen das Richtige tun. Das ist die eine Seite.

Die andere Seite betrifft uns alle ganz persönlich als Pilotinnen und Piloten. Wir müssen erkennen, dass unser schönes Hobby massgeblich mitgestaltet wird durch unsere Persönlichkeit, unseren Charakter, durch die (nie endende) Selbsterfahrung und – insbesondere – durch unser besonders hohes Mass an Eigenverantwortung und Selbstdisziplin.

In vielen Gesprächen mit Kollegen von anderen Flugplätzen durfte ich speziell in den vergangenen Monaten feststellen, dass sich der Lommiser «Way of Flying» zeigen darf und sich bewährt hat. Wir machen weiter auf diesem Pfad und danken Ihnen für Ihr bisheriges und künftiges Mittun.

Herzlichen Dank!

In diesem Jahr ganz besonders gefordert waren Betriebsleiter/Chefmechaniker Markus Moser sowie Esther Lüthi und Jack Graf im Sekretariat. Sie haben auch in zuweilen hektischen Zeiten immer die Ruhe bewahrt und für technisch wie administrativ einwandfreie Abläufe gesorgt. Ganz herzlichen Dank an unsere «Flugplatz-Funktionäre»!

Im Namen des Vorstandes richte ich an dieser Stelle auch einen ganz besonderen Dank an alle Kolleginnen und Kollegen, die auch in diesem Jahr wieder tatkräftig mitgeholfen haben, einen geordneten und sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, unseren Flugplatz zu pflegen und zu verschönern, und damit unsere Motorfluggruppe wieder ein Stück weiter zu bringen.

Ich wünsche Ihnen allen frohe, besinnliche und erholsame Festtage sowie einen glücklichen Rutsch ins Neue Jahr!

Ihr Mani Holstein, Präsident

Zum Abschied von

Paul Kürzi

(9. Februar 1941–19. November 2003)



Eine grosse Trauergemeinde nahm am 25. November 2003 in der kath. Kirche von Lommis Abschied von Paul Kürzi, dem in in- und ausländischen Fliegerkreisen bestbekannten Gründer und Leiter der Kürzi Avionics AG. Als Folge einer schweren Krebserkrankung ist er am Mittwoch, 19. November 2003 in den Armen seiner Ehefrau Ruth im Kantonsspital St. Gallen sanft entschlafen.

Mit Paul Kürzi verliert die Motorfluggruppe Thurgau einen Freund, ein langjähriges Mitglied, einen engagierten Flugplatz-Nachbarn und einen kompetenten Technik-Partner, dem wir zu grosser Dankbarkeit verpflichtet sind. Wir vermissen ihn sehr und entbieten der Trauerfamilie unser aufrichtiges, tief empfundenes Beileid.

Paul Kürzi wurde am 9. Februar 1941 in Kirchberg SG geboren, wo er zusammen mit 3 Geschwistern auf dem elterlichen Landwirtschaftsbetrieb aufwuchs und die Schulzeit verbrachte. Nach der Sekundarschule absolvierte er in Wil SG eine Lehre als Radio- und Fernsehetelektriker. Zusätzlich zu seinem ersten Arbeitseinsatz beim Swissair-Engineering besuchte er das Abendtechnikum Zürich und erwarb dort das Diplom zum El. Ing. HTL.

Als junger Ingenieur wanderte er im Frühjahr 1968 nach Kanada aus, wo er in Toronto eine Anstellung bei «Air Canada» fand. Im Herbst des gleichen Jahres heiratete er Ruth Blöchlinger, eine Bäckerstochter aus Bronschhofen, mit welcher er in der Folge bis 1970 in Toronto wohnte. Diese Zeit nutzten die jungen Eheleute intensiv, um den nordamerikanischen Kontinent zu bereisen.

1970 wieder in die Schweiz zurückgekehrt, setzte Paul seine berufliche Laufbahn als Spezialist für Flugzeugelektronik bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans NW fort. In dieser Zeit wurden die beiden Söhne Ralf und Marcel geboren. Weil Paul nach einiger Zeit wieder zur Swissair zurückkehrte, zog die junge Familie nach Felben TG. Danach arbeitete er auch noch für die Jet Aviation in Basel, bis er im

Jahre 1978 – zusammen mit seiner Frau Ruth – die Kürzi Avionics AG gründete. Das junge Unternehmen startete seine Aktivitäten im Hause der Schwiegereltern, in den Räumlichkeiten der ehemaligen Backstube im «Adler», Bronschhofen. 1983 bot sich die Gelegenheit, das Wohnhaus mit Werkstatt auf dem Flugplatz Lommis von der «Thurflug AG» käuflich zu erwerben, wo die Familie seither wohnt und wo die Firma bis heute ihren Sitz hat.

Im Verlaufe seiner abwechslungsreichen beruflichen Laufbahn konnte Paul Kürzi die Entwicklung der Flugzeug-Elektronik von Beginn an miterleben und sich dabei ein enormes Fachwissen aneignen. Das kam auch der Motorfluggruppe Thurgau zugute, der er jederzeit als fairer Technik-Partner mit kompetentem Rat und ebensolcher Arbeit zur Seite stand. Er fühlte sich im Berufsleben sehr wohl und fand in seiner Arbeit grosse Befriedigung. Mit grossem Engagement setzte er sich auch für den Flugplatz und für seine Wohngemeinde Lommis ein, für die er in den Jahren 1996 bis 2001 sogar als Gemeinderat tätig war.

Den beiden Söhnen ermöglichten die Eltern ein Ingenieur- (Ralf) und ein Veterinärmedizin-Studium (Marcel). Im September 2002 wurde Paul auch noch Grossvater. Von seiner Krankheit bereits schwer gezeichnet, bekamen seine Augen immer einen ganz besonderen Glanz, wenn er seine Enkelin Louisa in die Arme nehmen konnte.

60 Lebensjahre lang blieb Paul von grösseren Krankheiten verschont, bis die Ärzte im November 2001 einen hartnäckigen Bauchspeicheldrüsen-Tumor diagnostizierten. Nach einer vorerst erfolgreichen Operation wurde Paul anschliessend mit mehreren Dosen von Chemotherapie behandelt, die ihn jeweils sehr geschwächt haben. Am 11. November 2003 musste Paul Kürzi erneut ins Kantonsspital St. Gallen eingeliefert werden, wo man ihm und seiner ihn begleitenden Ehefrau Ruth mit grosser Hingabe beigestanden hat. In den Armen seiner Frau ist Paul am 19. November 2003 sanft entschlafen.

«Ich bin dankbar, dass ich so lange leben durfte», sagte Paul unter Tränen zu seiner Frau, als er kurz vor seinem Tod die notfallmässige Einlieferung eines Kleinkindes beobachten musste.

Auch wir danken Paul für all die Jahre, die wir mit ihm verbringen durften. Wir werden ihm jederzeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Mani Holstein
(in Anlehnung an den Lebenslauf der Trauerfamilie)

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

Voranzeige

MFGT-GENERALVERSAMMLUNG 2004

Die **58. ordentliche Generalversammlung** der **MFGT** findet am **Freitag, 26. März 2004, 20.00 Uhr**, in der **Mehrzweckhalle Lommis** statt.

Die Traktandenliste wird zusammen mit der Einladung im ersten Kontakt des Jahres 2004 veröffentlicht.

Das Jahr 2004 ist wiederum ein Wahljahr. Bitte notieren Sie dieses wichtige Datum schon jetzt in Ihrer Agenda.

Der Vorstand

Voranzeige

«Flugplatz-Putzete 2004»

Die eigentliche Saison-Eröffnung unseres Flugplatzes, die traditionelle «Flugplatz-Putzete» wird am **Samstag, 3. April 2004** durchgeführt.

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

Der Vorstand

Gesucht:

Welches MFGT-Mitglied mit ausgewiesenen Kenntnissen / Erfahrungen in den Bereichen Finanz- und/oder Betriebswirtschaft hat Lust und Interesse, den Vorstand in finanziellen Belangen zu beraten und zu unterstützen?

Interessiert?

Bitte melden Sie sich beim Präsidenten:

Mani Holstein

Tel. 071-931 42 06

079-300 47 38

01-316 32 60

Privat

mobil

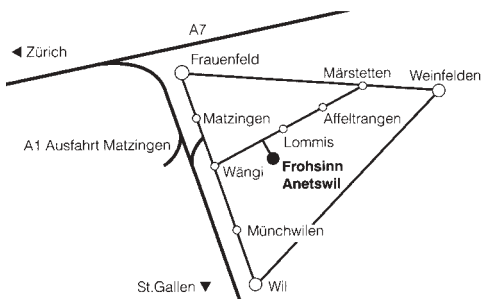
Geschäft



Speise-Restaurant **FROHSINN**

Anetswil

9545 Anetswil/Wängi TG
Tel. 052 378 11 66, Fax 052 378 22 80
rest_frohsinn@bluewin.ch
Kein Ruhetag



- **Mosti-Bar**
- Speiserestaurant «à la carte»
- Alp-Stübli bis 15 Personen
- Heuboden-Saal bis ca. 90 Personen
- Grosse Gartenwirtschaft
- Kinderspielplatz
- Einstellplätze für Pferde
- Grosser Parkplatz



Meisterhaft würzen - Raffiniert zubereiten

Feines kommt vom Stedy

Der Rund- & Höhenflug für jeden Gourmet

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

Erhältlich in jedem Metzgerei-Fachgeschäft
oder via Internet www.stedy.ch

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

Pilotenabend 2004

Wir freuen uns, Euch auch im Jahre 2004 zu einem interessanten Pilotenabend einladen zu dürfen

Microsoft Flugsimulator

Freitag, **30. Januar 2004**, 19.00 Uhr auf dem Flugplatz

Unser Mitglied Richard Ehrensperger wird uns an diesem Abend in den neuen Microsoft Flugsimulator einführen. Wir zeigen die Möglichkeiten und Limiten eines solchen Programms. Lasst euch überraschen von der vielfältigen Einsatzweise und der Realitätsnähe der Simulation. Nur: Das Fliegen ersetzt es uns nie! Aber es kann eine gute Trainingsergänzung sein, die Spass macht und sehr geduldig ist.

Ebenfalls anwesend an diesem Abend ist Herr Brander (Firma Mailsoft, Pfäffikon, www.mailsoft.com). Er wird uns das neuste Material von der Einsteiger- bis zur Profi-Ausrüstung live vorführen. Die Firma Mailsoft ist seit Jahren spezialisiert für Flugsimulatoren (Hard- und Software) u.a. die absolut neue Switzerland Szenerie, die unter dem hauseigenen Label FLYLOGIC erstellt wird. Ausserdem ist Mailsoft Vertriebspartner in der Schweiz für aerosoft Deutschland.

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme!

Flugvorbereitung im Winter

Die Flugvorbereitung im Winter verlangt vom Piloten erhöhte Um- und Vorsicht. Das Wetter ist äusserst komplex zu beurteilen. In Lommis, mit dem bekannten Kaltluftsee können die Wetterverhältnisse in sehr kurzer Zeit ändern und ein Nebelmeer zwingt zum Ausweichen auf einen anderen Flugplatz. Deshalb sollte die Verhaltensweise für die Flugvorbereitung, insbesondere auch für solche meist kurzen Flüge entsprechend angepasst werden.

Nehmen Sie sich bereits zu Hause entsprechende Zeit für die Planung, denn auch der Preflight-Check am Flugzeug verlangt mehr Zeit und muss sehr sorgfältig durchgeführt werden. Der Startvorgang mit tiefgekühltem Motorenöl und der reduzierten Leistung der Batterie hat bekanntlich seine Tücken. Nützen Sie die Warmlaufzeit zur gründlichen Überprüfung der Instrumente und leiten Sie von Anfang an die Heizwärme zu den Frontscheiben. Damit verhindern Sie das gefährliche Anlaufen der Scheiben.

Wir möchten Sie auch wieder um Beachtung der auf dem Flugplatz publizierten Vorgehensweise für die Inbetriebnahme eines Flugzeuges während der kalten Jahreszeit bitten.

Die Technik der MFGT wünscht Ihnen allen frohe Festtage und viele tolle Flüge im neuen Jahr.

K. Keiser, Leiter Technik

Flugdienstleiter und Rundflugpiloten Briefing 2004

Wir danken allen Flugdienstleitern(innen) und Rundflugpiloten(innen), die im Jahre 2003 für die Motorfluggruppe im Einsatz standen und so für einen reibungslosen Betrieb sorgten. Um für die neue Saison wieder gerüstet zu sein führen wir auch im nächsten Jahr ein obligatorisches Saisonbriefing durch. Dieses findet an den folgenden 2 Abenden statt:

16. Februar 2004 und am 3. März 2004

Bitte tragt euch eines der Daten bereits heute in die Agenda ein. Eine persönliche Einladung mit den Themen und dem Zeitpunkt wird Anfangs 2004 versendet.

Wir freuen uns auf ein interessantes Briefing!

Jack Graf (Chef FDL / BB) und Peter Schafferer (Leiter OPS)

Keller Treuhand und Unternehmensberatung

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

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

Telefon 052 / 722 40 30
Telefax 052 / 720 34 65



Mitglied der Treuhand-Kammer

«Flugplatz Lommis, Lüthi – Grüezi!»

Diese Begrüssung haben Sie im Verlaufe der Saison 2003 wohl des öftern gehört.



Die ersten Wochen im April waren für mich mit vielen bisher unbekanntem Begriffen wie «Archer», «Piper», «Robin» und «Hotel-Bravo-Papa-Golf-Mike» usw. ausserordentlich intensiv. Oft ist es auch vorgekommen, dass alle Telefone gleichzeitig geklingelt haben. Aber ich konnte mich immer auf Ihre Geduld sowie auf Jack Graf und Herrn Moser verlassen. Die beiden haben mich, wo sie nur konnten, tatkräftig unterstützt.

Auch wenn ich noch immer nicht alle Namen richtig zuordnen kann, so haben sich doch viele gute kurze Gespräche ergeben. Natürlich nur, wenn es die Zeit zugelassen hat!

Schön ist es auch, wenn Frau X oder Herr Y, die ich bisher nur als Telefonstimme gekannt habe, auf dem Flugplatz anwesend sind und sich bei mir kurz persönlich vorstellen. Aber habt bitte Nachsicht mit mir. Es kann nämlich sein, dass ich den Namen beim nächsten Mal immer noch nicht sicher sagen kann. Übung macht den Meister!

Allen MFGT-Mitgliedern und dem Flugplatzteam wünsche ich eine ruhige und besinnliche Adventszeit und schöne Festtage. Ich freue mich auf ein Wiedersehen und Wiederhören in der neuen Saison.

Esther Lüthi, Sekretariat

Jossi

Denken in Prozessen – präzis fertigen mit System.

Profis in verschiedenen Berufen
sind begeistert am Werk

Polymechaniker
Konstrukteur
Automatiker
Kaufmännische Angestellte
Büroangestellte

Wir bilden Lehrlinge und
Anlehrlinge aus.



Jossi AG, Präzisionsmechanik
Alte Landstrasse 54, CH-8546 Islikon
Tel. 052 369 00 00, Fax 052 369 00 10
info@jossi.ch www.jossi.ch



OPEL

Murg-Garage AG Wängi



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

Auf Odysseus Spuren

Wieder ist ein sehr flugreiches Jahr vorbei und der Spätsommer ist gekommen. Schon im letzten Winter haben Ruedi Gut und der Schreibende, Bruno Güntner, die Pläne für die diesjährige Reise geschmiedet. Nach der letztjährigen erfolgreichen Flugreise nach Frankreich, Spanien und das westliche Mittelmeer wollten wir dieses Jahr – schon bald traditions-gemäss – wieder etwas unternehmen. Diesmal sollte es mehr südöstlich gehen, mit Ziel Griechenland, zu den Kykladeninseln in der Ägäis. Der griechischen Mythologie zufolge hat Odysseus in dieser Gegend seine Irrfahrt erlebt, was wir natürlich nicht nach vollziehen wollten. Unser Flugzeug war wieder die alt bewährte Arrow IV, HB-PIN.

Samstag 16. August 2003

Eigentlich war der Abflug auf Montag, 18. August vorgesehen. Schon seit einigen Tagen verfolgte ich die Wetterentwicklung und sehe nun auf dem Meteosat-Bild auf Sonntagnacht eine Kaltfront von Westen auf die Schweiz zukommen. Ist der Piper vielleicht schon am Sonntag verfügbar? Ein Telefonat mit dem FDL in Lommis bestätigt mir dies und auch Ruedi wird informiert über die verfrühte Abreise. Also schnellstens unsere Kleinigkeiten packen.

Sonntag 17. August

Wir verabschieden uns von unseren Liebsten und fahren gegen Mittag nach Lommis. Ein gründlicher Outside-Check und alle Utensilien, wie Reisetaschen, Kartenmaterial, Bottlängs, Rettungswesten, Verankerungsmaterial und Rettungsboot werden platzgerecht verstaut. Mein persönliches Garmin 95 GPS montiere ich am Steuerhorn. Auch wird noch drei Liter Motorenöl und Scheibenreinigungsmittel eingepackt, liegen doch etwa 20 bis 25 Flugstunden vor uns.

Pünktlich um 13.30 starten wir in Richtung Bodensee, wo wir schon nach 17 Minuten in St.Gallen-Altenrhein landen um noch etwas Zolffreibenzin zu tanken. Die Zollformalitäten und der Flugplan sind schnell erledigt. Unsere Maschine ist nun randvoll mit 290 Litern betankt. Es ist sehr heiss und wir sind froh über die lange Startbahn in Altenrhein. Ziel der heutigen Reise ist Portoroz in Slowenien, unweit der italienischen Grenze an der Adria. Gemächlich steigen wir übers Appenzellerland Richtung Rheintal. Über Feldkirch verabschiede ich mich von Zürich Info, welche uns den Kollegen in Innsbruck übergeben. Wir haben die Reishöhe von 8000 ft erreicht und gleiten mit sehr guter Fernsicht über den Arlberg ins Tirol. Jedoch türmen sich langsam aber sicher schon gewaltige Cumulus auf. Schon nach fünfzig Minuten überqueren wir Innsbruck und drehen nach Süden ab. Die Brennerautobahn ist deutlich mit starkem Ferienverkehr zu erkennen. Der Sinkflug kann beginnen mit Richtung Bozen, Trento, Vicenza. Problemlos der Funkverkehr mit den italienischen Fluglotsen. Jedoch wollen sie uns am «Boden behalten» (wie in Italien üblich). Im Tiefflug über die Poebene Richtung Venedig. Bald ist die Adria in Sichtweite und die vorgelagerten Inseln von Venedig.



Der Küste entlang Richtung Jesolo mit den bekannten Badestränden. Nach zwei Stunden und zwanzig Minuten Flugzeit beginne ich den Landeanflug auf Portoroz mit der schönen Altstadt in Sicht. Eine freundliche Dame empfängt uns am Flugplatz mit zwei Slivovitz (dies sei hier so Tradition). Sie organisiert uns den Transfer mit Minibus in ein nettes Hotel in der Altstadt. Schon nach wenigen Minuten schlendern wir durch die Altstadt und geniessen den schönen Abend mit Meeresfrüchten und einem guten Tropfen.

Montag 18. August

Wie vereinbart und pünktlich kommt uns der Kleinbus am Hotel um 8.15 Uhr wieder abholen. Am Flugplatz angelangt füllen wir den Flugplan nach Dubrovnik (Kroatien) aus, bestellen Benzin, holen die neuste Meteo ein und bezahlen die Gebühren für Landung, Parkplatz und Hoteltransfer was mit 76 sFr. nicht ganz billig ist. Nun ja, waren doch 2 Slivovitz dabei...! Zum Glück ist das AVGAS mit ca. 1.10 sFr. sehr billig. Die Reise geht bei Bilderbuchwetter weiter nach Süden immer der Küste entlang. Zuerst über die Halbinsel Istrien, dann über die Dalmatischen Inseln Richtung Zadar und Split. Wegen den Flughäfen und Kontrollzonen der eben erwähnten Orte, wollen uns die kroatischen Fluglotsen weit weg an der Küste haben auf niedriger Flughöhe von 2000 ft.

Viele dieser Inseln sind sehr karg, wenig oder unbewohnt, vielleicht von ein paar Ziegen- oder Schafherden. Nach 2 1/2 Stunden Flugzeit nähern wir uns Dubrovnik mit der malerischen Altstadt. Problemlos auch hier der Funkverkehr mit dem Tower und schon setzen wir auf der über drei Kilometer langen Piste 12 auf. Was steht hier auf dem Flughafen..? Zwei identisch gleiche Boeing 747 mit arabischen Schriftzeichen auf der Heckflosse. Daneben ein zweistrahliger Businessjet mit der gleichen



Bemalung. Was werden da für Geschäfte gemacht...? Wir werden von einem «Follow-me» Wagen in die Parkposition gebracht, von wo wir nach wenigen Minuten mit einem riesigen 200-plätzigem Bus abgeholt werden und ins Hauptterminal gebracht werden. Die Zollformalitäten sind eine Sache von ca. zwei Minuten und wir sind freien Fusses. Es ist eine Bruthitze hier und im klimatisierten Flughafenterminal gönnen wir uns zuerst ein «Kühles». Ich schnappe mir an der Touristikinformation einen Hotelführer und nach wenigen Minuten haben wir ein Zweisternhotel direkt am Strand von Cavtat gebucht. Wir sind bald an einem strandnahen Restaurant und geniessen wieder ein paar Muscheln. Es ist noch früher Nachmittag und die Altstadt von Dubrovnik reizt uns für einen Besuch. Mit einem Schiff erreichen wir nach einer Stunde diese, wo wir den Nachmittag verbringen. Diverse von Artillerie beschossene Bauten entlang der Küste erinnern an den Krieg hier in Ex-Jugoslawien.



Den Abend runden wir wieder in Cavtat mit einem sehr guten Nachtessen mit lautem Grillen-Konzert ab.

Dienstag 19. August

Heute ist unser Reiseziel Korfu. Diese Insel liegt unweit der albanischen Grenze und gehört zu den Ionischen Inseln westlich vom griechischen Festland. Der direkte Weg dorthin führt über Albanien und nach Informationen, welche ich vorgängig von Ernesto Maurer eingeholt habe, soll der Überflug auch erlaubt sein. Meinen Flugplan über Albanien akzeptieren die kroatischen Behörden. Wieder mit sehr billigem AVGAS vollgetankt, starten wir den Motor und «Request taxi». Die Rückmeldung vom Tower ist negativ, wir sollen noch warten da die Überflugerlaubnis Albanien von Belgrad noch nicht bestätigt sei. Wir warten mit laufendem Motor ca. zehn Minuten. Der Tower meldet sich wieder, wir müssten noch etwas warten und sollen den Motor wieder abstellen. «HB-PIN I call you back...». Glücklicherweise haben wir ein Funk-Handy dabei und müssen bei dieser Gluthitze schon am Morgen nicht im Flugzeug abwarten. Nach ca. zwanzig Minuten erhalten wir die Roll- und Start-erlaubnis. Nach wenigen Minuten sind wir im albanischen Luftraum und werden von den albanischen Controllern angewiesen auf 6000 ft aufzusteigen. Die Route wird uns sehr strikte erklärt. Wir sind sehr froh um die «IFR Low Altitude Chart 1:1000000», auf welcher die Waypoints gut sichtbar sind. Die Route führt uns zuerst ins Landesinnere, welches sehr gebirgig ist. Heftige Waldbrände unter uns, den Rauch riechen wir selbst auf dieser Höhe. Zusammen mit dem Dunst ist die Sicht dadurch nicht die beste (3-5 km) aber wir wissen, dass wir über den höchsten Gipfeln sind. Zehn Meilen vor dem Flughafen Tirana müssen wir noch etwas holden, da noch Linienverkehr den Airport anfliegt. Wir dürfen wieder an die Küste, wo der Dunst wieder abnimmt und schon bald das Landeprozedere auf Kerkira Airport beginnt. Genial der Anflug, jedoch müssen wir nochmals holden wegen Linienverkehr. Overhead Tower, dann über der Altstadt in den Final auf Piste 17 drehen. Wir sind weit weg vom Terminal entfernt parkiert worden und auch kein Bus. Also «per pedes» mit Gepäck zum ca. 800 Meter weit entfernten Terminal. Auch hier gehen die Zollformalitäten schnell vor sich. Auf dieser Insel möchten wir ein paar Tage bleiben. Ein englisches Touristikbüro vermittelt uns ein Doppelzimmer in einem Hotel mit Pool, ca. sieben Fussminuten vom Strand entfernt auf einer Anhöhe. Auch der Preis stimmt. Per Taxi sind wir relativ schnell dort und schon wieder unterwegs. Wir brauchen einen fahrbaren Untersatz, sprich Motorroller. Wir finden schnell einen Töffhändler und unterschreiben einen Vertrag für zwei Tage. Ganz flott geht es mit diesen Rollern vorwärts, jedoch sind wir bald zurück und geniessen wieder einmal mehr die Meeresfrüchte und den lokalen Wein.

Mittwoch 20. August

Diese Insel ist ca. 60 Kilometer lang und im Norden 28 km breit. Flächenmässig ca. ein Drittel des Kantons Zürich. Wir sind früh am frühstücken und freuen uns auf die Töfftour. Um ca. 8.30 Uhr donnern wir los, natürlich müssen wir zuerst die Pässe erklimmen. Die Zweitakter unter unseren Hintern kämpfen um die Höhenmeter, ist doch der höchste Berg auf 900 m.ü.M.

Es geht über Berg und Tal, durch Olivenwälder und wieder durch karge Täler. Im Landesinnern sehr menschenarm, manchmal eine Ziegenherde oder ein Esel. Es ist wunderschön und wir machen in einen Dörfchen Rast, trinken eine Cola und studieren die Gegend. Wir haben zum Glück eine relativ gute Strassenkarte des



Töffvermieters erhalten, so wissen wir gut um unsere Position Bescheid. Um die Mittagszeit erreichen wir wieder eine grössere Ortschaft mit schönem Badestrand. Wir beschliessen hier etwas zu Mittag essen und geniessen die Sicht auf den Strand mit dem azurblauen Meer. Die gebratenen Fische sind ausgezeichnet. Wieder geht es den nächsten Pass hoch, bis wir wieder mit einer grandiosen Aussicht aufs Meer belohnt werden.

Quer durch den nördlichen Teil der Insel mit Ziel Hauptstadt melden sich unsere Töffs mit Durst, sind doch nach etwa 150 Kilometer die Tanks schon leer. Zum Glück nur ca. sechs Liter Bleifrei und nicht 200 Liter AVGAS. Auf der langen Hauptstrasse drehen wir den Gashahn bis Anschlag auf und die Tachonadeln zeigen fast 90 km/h an. In der Hauptstadt Korfu schlendern wir bei über 35°C durch die schattigen Gässchen mit den vielen Souvenir-Shops.

Donnerstag, 21. August

Wieder früh schon unterwegs, wollen wir noch den südlichen Teil der schönen Insel erkunden. Es geht schon wieder über Pässe und Täler Richtung Westen. Die Stunden vergehen wie im Flug und immer wieder schöne Lagunen. Es ist wieder sehr heiss und wir ziehen uns an einem sehr schönen einsamen Strand die Badehosen an und gönnen uns ein Bad im ca. 28° Grad warmen Meer. Sehr sauber ist das Wasser wie der Strand, man sieht die Fische unter einem. Mit gut gesalzenem Mund geht es weiter und Ruedi hat eine gute Idee. Bei einem Obsthändler kaufen wir uns eine Wassermelone. Mit dem Sackmesser (welches natürlich auf Mann ist) zerteilen wir diese. Aber leider hat das gute Stück fast vier Kilogramm, auch etwas zuviel für uns beide. Einer französischen Familie, welche neben uns rastet, bieten wir den Rest an, was herzlich verdankt wird. Am südlichen Ende der Insel befindet sich noch unweit vom Meer ein grösserer See, welchen wir auch noch erkunden. Die Zeit vergeht buchstäblich wie im Flug und wir donnern wieder nordwärts Richtung Hauptstadt. Gegen Abend bringen wir unsere Motos (wie sie in Griechenland genannt werden) unbeschadet zurück. Den späteren Abend geniessen wir noch an der Poolbar unseres Hotels mit einem kühlenden Cuba Libre.

Freitag, 22. August

Ein Taxi bringt uns gegen acht Uhr morgens zum Flughafen. METAR, TAF, usw. wird uns schriftlich ausgehändigt und wir machen die Flugplanung. Wir wollen den Peloponnes (südlichster Teil des griechischen Festlands) südlich umfliegen Richtung Santorini, was vom Tower akzeptiert wird. (Unüblicherweise muss auf diesem Flughafen der Flugplan zuoberst im Tower abgegeben werden.) Wir tanken unsere Arrow wieder randvoll auf. Alles geht reibungslos mit den Flughafenbehörden. In der Luft gegen Süden und schon ist Korfu nicht mehr in Sichtweite. Nichts als blaues

Meer ringsherum. Aber schon muss wieder umdisponiert werden. Die Fluglotsen verbieten uns unsere weitere Flugroute Richtung Süden wegen Militäraktivitäten in dieser Region. Wir sollen Richtung Berge des Peleponnes abdrehen. Ich akzeptiere dies nicht, da diese in gewaltigen Wolken verhüllt sind. Ich wähle die Route Richtung des inländischen Meeres auf den Kanal von Korinth zu. Die Fluglotsen akzeptieren dies und wollen immer die «Estimates» erhalten. Dank des GPS ist keine lange Rechenzeit notwendig. Wir fliegen immer auf etwa 2000 ft. und aus dieser Höhe ist der Kanal von Korinth bestens zu betrachten. Vor gut hundert Jahren wurde dieses Bauwerk erstellt, welches für den Schiffsverkehr sehr viel Umweg erspart.



Wir sind in der Ägäis. Genau müssen wir die VFR-Route einhalten, ist doch der internationale Flughafen Athen unweit. Viele auch unbewohnte Inseln in dieser sehr eindrücklichen Umgebung. Nach etwa 150 Kilometern erreichen wir wieder die grössere Insel Milos und nach weiteren 100 Kilometern kommt unser Reiseziel Santorini in Sichtweite. Ich verabschiede mich von Athen Info und wechsele auf die Frequenz von Santorini Tower. Ich erhalte die Anflug- sowie Windinformationen. 26 Knoten Wind sind doch nicht wenig und auch soll es einige Böen haben. Also unsere Arrow mit etwas mehr Speed im Final halten. Der Runway ist sehr sehr lang, also kein Problem. Wir setzen butterweich auf Santorini auf und werden von einem «Follow-me-Auto» in Parkposition gebracht. Leider gibt es auf dieser Insel kein AVGAS, haben wir doch noch etwa 180 Litern in den Tanks, was noch etwa für gut vier Flugstunden reichen würde. Wir werden von den Flughafenbeamten freundlich empfangen, es ist keine Passkontrolle nötig, da wir einen Inlandflug hinter uns haben. Dank einer freundlichen Dame am Touristikbüro sind wir schon eingebucht in einem kleinen einfachen Bungalow unweit des Strandes. Auch der Transfer dorthin wird für uns organisiert, was auch im Preis von 55 Euro pro Tag inbegriffen ist. Nachdem wir den Kühlschrank mit einigen Kleinigkeiten aus dem Kaufhaus gefüllt haben, suchen wir den hiesigen Töffvermieter auf. Schon nach wenigen Minuten sind wir wieder motorisiert und auf Erkundungsfahrt.

Samstag, 23. August

Wir frühstücken schon früh und auch unser Nachbar (ein Esel) begrüsst uns mit seinen typischen Tönen. Wir geben diesem armen Tier etwas Brot, denn dieser arme Kerl findet in seiner ausgedörrten Weide wirklich nichts zu fressen. Es geht weiter auf Erkundungsfahrt. Diese Insel ist mit ihren 89 km² (etwas grösser als die Fläche der Stadt Winterthur) wirklich nicht gross. Zuerst an das südlichste Ende. Dort befindet sich ein Leuchtturm, von wo man eine fantastische Sicht in die südliche Ägäis hat. Wir beobachten die einheimischen Winzer, welche am «Wümmet» sind. Mit Eseln, an welchen zwei Körbe befestigt sind, sind sie fleissig an der Arbeit. Das Wetter zeigt sich von der schönsten Seite, es sind etwa 36°C, angenehm weil immer ein ziemlich kräftiger Wind weht. Jedoch muss man sehr aufpassen, wenn man ungeschützte Partien durchfährt. Da weht es einem beinahe vom Töff herunter. Die einheimische Bevölkerung und auch das Gastpersonal sind sehr freundlich und aufgestellt, auch immer zu einem Schwatz oder Spass aufgelegt. Viele, vor allem die Jüngeren, sprechen sehr gut Englisch.



Sonntag, 24. August

Oh, weia, unser Esel ist verschwunden, als wir ihn nach dem Frühstück mit Brot versorgen möchten. Keine Kunst für ihn, denn dieses verlotterte Brettertor war wirklich am Zusammenbrechen. Nun ja, weit wird er nicht kommen, bekanntlich schwimmen Esel ungern übers offene Meer. Heute besuchen wir den nördlichen Teil der Insel und da ist auch der Flugplatz. Wir haben keine TV's, keine Zeitungen, geschweige Internet. Uns «wunderets» was das Wetter in den nächsten Tagen macht. Wir besuchen das Meteo-Büro am Flughafen und erkunden uns für morgen. Eine liebenswürdige Dame druckt mir alle notwendigen Informationen aus, woraus wir sehen, dass hier für die nächsten drei Tage wieder «Grand Beau» herrscht. Jedoch in Italien sind schon einige Gewitterherde ersichtlich. Den Hauptort Thira haben wir noch nicht besucht. Also dorthin. Ein gemütlicher Bummel durch dieses Städtchen, wie ein Schwalbennest an die Felsküste geklebt. Wir besichtigen noch den Hafen, an welchem regelmässig die Fähren aus Athen oder anderswo anlegen. Es ist herr-

lich zu beobachten, wie die «Hotelhändler» um ihre Kunden werben. Am Abend wieder in unserem Häuschen angekommen. Der Esel ist immer noch verschwunden. Das feine Abendessen am strandnahen Restaurant rundet diesen Tag ab, denn morgen verlassen wir diese wunderschöne Insel wieder.

Montag, 25. August

Wir werden pünktlich um acht Uhr wieder vom Kleinbus (Eigentümer des Bungalows) abgeholt. Auch unsere Nachbarn (Österreicher mit Sohn) sind bereit. Wir müssen zusammen den Kleinbus anschieben da der Anlasser defekt ist. Am Flughafen angekommen treffen wir auf eine gerammelt volle Abfertigungshalle mit diversen Check-in Schaltern. Die Wetterinfos einholen und der Flugplan sind eine Sache von wenigen Minuten. Ziel unserer heutigen Reise ist Mikonos, cirka 120 Kilometer nördlich von hier. Ich wechsele noch ein paar Worte mit einem belgischen VFR-Pilot, welcher hier ansässig ist. Er teilt mir mit, dass der Weg nach Mikonos ziemlich einfach sei. Auf Piste 35 starten, dann ein Heading von 350 Grad halten und in Mikonos wieder auf Piste 35 landen. Also nicht eine einzige Kurve fliegen. Schon wenige Minuten später sind wir in der Luft und schon taucht los, die nächste Insel aus dem Horizont auf. Bald darauf überfliegen wir Naxos auf nur 2000 ft. Ich wechsele die Frequenz auf Mikonos Tower, welche mir in sehr gutem Englisch die Landeanweisung erteilt (eben Piste 35). Ich bestelle schon jetzt per Funk den Tankwagen, was mir bestätigt wird. Nach einer guten halben Stunde herrlichen Fluges wieder Check for Approach, Fahrwerk und Landeklappen ausfahren. Kurz nach der Landung kommt das kleine Tankfahrzeug schon angerollt. Wir füllen wieder fast randvoll auf und kommen mit dem freundlichen Tankwart ins Gespräch. Dank ihm sind wir eine halbe Stunde später in einem netten Bungalow über der Stadt einquartiert. Hier wollen wir wieder zwei Tage bleiben. Den obligaten motorisierten Zweiraduntersatz haben wir eine halbe Stunde später auch, was wollen wir mehr...? Es ist immer noch früher Nachmittag und wir haben viel Zeit Mikonos zu erforschen. Leider keine Fotos dieser Insel. In der Hektik haben wir den Fotoapparat im Arrow vergessen, was solls...! Ein wunderschöner Tag geht wieder zu Ende mit einem feinen Nachtessen im nächtlichen Städtchen.

Dienstag, 26. August

Den hügeligen Osten der Insel erkunden wir und geniessen noch ein Bad im seich(t)-warmen Wasser einer Lagune. Dieser Teil der Insel ist ziemlich menschenarm, vereinzelt ein paar Ziegen- oder Schaafherden. Einmal entdecken wir eine Straussenfamilie. Wir wollen wieder den höchsten Berg erklimmen, doch eine militärische Sperrzone verbietet uns eine Weiterfahrt. Der Nachmittag wird heiss und auch der kühlende Wind ist ausgegangen. Wir sind wieder «zu Hause» und gönnen uns eine Siesta. Gegen fünf bringen wir unsere Motos wieder zurück und schlendern durch das Städtchen, welches immer noch ziemlich verschlafen wirkt. Die Gässchen sind extrem schmal und so verwinkelt, dass man nach wenigen Minuten effektiv die Orientierung verloren hat. Selbst mit einer Stadtkarte wäre man schnell überfordert. Gegen Sonnenuntergang hin kommt Leben in das Städtchen. Wir geniessen nochmals die letzte Nacht in der Ägäis mit Meeresfrüchten, was denn sonst..!

Mittwoch, 27. August

Unsere freundliche Vermieterin bringt uns zum Flughafen. Langsam aber sicher sollten wir wieder westwärts fliegen. Die Wetterinformationen am italienischen Mittelmeer lassen uns etwas ernüchtern. Korfu meldet Gewitter und Regen, jedoch nachlassend. Gegen den späteren Nachmittag wird wieder erneut Gewitter erwartet. Athen meldet gutes Flugwetter, jedoch auch gegen Nachmittag Gewitterneigung. Nachdem wir alle Formalitäten erledigt haben, warten wir ab. Ich mache gegen elf Uhr nochmals ein Telefonat mit Korfu, diese melden positive Entwicklungen, jedoch wieder mit erwarteten Nachmittagsgewittern. Wir fliegen los mit einigen Alternates im Auge, wieder über den Kanal von Korinth zurück. Die Bewölkung nimmt zu. Bei Patras, dem Ausgang zum Mittelmeer, ist ein Brückenbau zu bestaunen.



Diese neue Brücke soll den Peloponnes mit dem Festland verbinden. Das Wetter ist immer noch gut, jedoch ein bedeckter Himmel mit einer Base von ca. 4000 ft. und leichtem Gegenwind. Noch ca. eine Stunde bis Kerkira, wo wir wieder Rast machen. Vielleicht noch den Sprung rüber nach Italien..? Ich lasse mir per Funk die aktuellen Meteoinfos zukommen lassen. Immer noch gute Bedingungen in Korfu. Nach fast drei Stunden Flug müssen wir noch zehn Kilometer südlich des Flughafens holden wegen ankommendem Linienverkehr. Wir beobachten die Berge welche dicht verhangen sind mit CBs. Bald erhalten wir das «Cleared to land» und werden wieder weit weg des Terminals in Parkposition gelotst. Eigentlich wollen wir noch weiter bis nach Brindisi oder Bari und nur den Ausflugszoll hier erledigen. Beim Meteobüro übergibt man mir die Wetterinfos nach Italien. Heftige Gewitter entladen sich über dem Meer. Also Übung abrechnen und wieder zum Flugzeug zurück, unsere Reisetaschen ausladen. In diesem Augenblick beginnt es auch hier wie aus Kübeln zu giessen. Wir flüchten in den Flieger und essen noch etwas Mikonos-Käse. Eine junge attraktive Flughafenagentin kommt uns mit einem Kleinwagen abholen und dank unserem Charme ;-)- bucht sie uns noch ein Doppelzimmer ganz in der Nähe. Das Gewitter hat sich verzogen und zu Fuss erreichen wir in ca. zwanzig Minuten die Altstadt von Korfu. Diese hatten wir letzte Woche noch nicht erkundet.

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 halt vom

Stäheli

Metzgerei Frauenfeld

Tel. 052/721 22 75

Donnerstag, 28. August

Langsam aber sicher sollten wir uns wieder nach Mitteleuropa bewegen. Die Wetterinfos über ganz Süditalien sind sehr gut, mit einzelnen Cumulusfeldern und im Norden gegen Abend Gewittertendenz. Wir haben noch eine Stunde zu Gut wegen der Zeitverschiebung. Wir lassen unsere Arrow wieder randvoll betanken, haben wir doch heute einen Marathonflug von über fünf Stunden vor uns mit Ziel Genua. Um 9.20 heisst es aus den Kopfhörermuscheln «HB-PIN You are cleared for take off». Wir sehen nochmals auf die schöne Insel zurück, bevor wir übers Meer Kurs nach Italien nehmen. Nach einer guten halben Stunde ist der italienische Absatz in Sichtweite. Wie gewohnt müssen wir in Italien wieder Tiefflug üben. In der Nähe von Foggia beordert man uns sogar runter bis auf 700ft MSL wegen Militärflugverkehr. Auf dieser Höhe geht es Richtung Appennin. Wir kriegen Erlaubnis aufzusteigen, die Berge dort reichen doch bis ca. 5000 ft. Auf den Kreten dieser Anhöhen sind immense Anlagen von Windkraftwerken zu bestaunen.

Wir sind an der Westküste des Stiefels angelangt und müssen wieder absinken. Wir müssen genau den VFR-Korridor um Rom herum einhalten. Ich bin wieder etwas erleichtert als die Weite der Toskana vor uns liegt mit der legendär schönen Landschaft. Ruedi packt nochmals etwas Käse aus mit Brot. Wir sind langsam hungrig geworden. Wir haben ziemliche Thermikturbulenzen und haben dadurch Mühe beim Trinken aus der Mineralwasserflasche. Nun weiter, alles im Tiefflug. Die Orte Piombino, Pisa, Livorno lassen wir rechts liegen und nähern uns La Spezia mit dem grossen Marinehafen. Wir müssen wieder sehr genau die Route halten, um nicht die italienischen Generäle zu verärgern. Das Wetter in den nahe gelegenen Hügeln zeigt sich nicht von seiner besten Seite. Alles tief verhangen, nur in Meeresnähe drückt immer wieder die Sonne durch. In weiter Ferne ein Schiff mit rauchendem Kamin. Als wir näher kommen trauen wir unseren Augen nicht. Kein Schiff sondern eine ausgewachsene Windhose, welche das Wasser mit enormer Stärke gegen den



Himmel zieht. Ich drehe vorsichtshalber am Autopiloten und drehe Richtung offenes Meer ab, um das Geschehen aus sicherer Distanz zu beobachten.

An ein Weiterkommen Richtung Milano und Tessin ist nicht zu denken. Genua ist auch nicht eine bewundernswerte Metropole, also teilen wir den Fluglotsen unsere Destinationsänderung mit. Albenga liegt etwa siebzig Kilometer südwestlicher davon an der Riviera. Nach fünf Stunden und zwanzig Minuten Flugzeit landen wir in Albenga mit ziemlich starken Windböen. Im bewusst schnellen Longfinal werden wir nochmals kräftig durchgeschüttelt und geweckt. Wir haben noch den späteren Nachmittag zur Verfügung und nach fünf Stunden Sitzen ist ein Spaziergang am Strand entlang und durch die schöne Altstadt eine Wohltat.

Freitag, 29. August

Auch heute ist an einen Direktflug in die Schweiz nicht zu denken. Milano und Lugano melden kräftige Gewitter. Also wie früher schon den Umweg über Frankreich. Nach dem langen gestrigen Flug hat unsere Arrow heute Morgen ziemlichen Durst. Glücklicherweise kriegen wir hier Zolffreibenzin und zwei Zöllner kontrollieren das ganze Prozedere.!!!! Meteoässig sieht es eigentlich nicht sehr gut aus, ausser halt der Schleichweg das Rhonetal rauf. Der Küste entlang geht es Richtung Monaco, Nizza und Cannes. Wir sind immer dicht unterhalb der Wolkenbasis, anfänglich auf 2000ft und auch nach Cannes ist an ein Abdrehen ins Landesinnere nicht zu denken. Wir sind schon vor Marseille und immer noch verhangene Hügel. Die Wolkenbasis ist noch etwa auf 1000 ft. Ruedi holt bereits die VAC-Charts von Marseille und Montpellier aus dem Bottlang-Ordner heraus. Das Rhonedelta ist in Reichweite. Die Wolkenbasis steigt und nun geht es im Tiefflug dem Fluss entlang nordwärts. Die Wolkenbasis steigt und auch wir können bald wieder auf 2000 ft steigen. Die Reise geht weiter über Avignon, Orange, Valence immer in Funkkontakt mit den entsprechenden Kontrollstellen. Die CTR Lyon umfliegen wir südlich. Plötzlich sehe ich in ca. fünfzig Metern Abstand eine Mirage sich links von uns anzuschleichen.



Mit ca. zehn Knoten mehr als wir zieht sie weiter und gibt plötzlich wieder Power. Ich habe die Frequenz von Lyon St.Exupery eingestellt. Nach ca. einer Minute kommt die Mirage wieder mit sehr steilem Anstellwinkel angefliegen (vermutlich nahe am Stall). Vor mir gibt diese wieder Power und wir werden arg durchgeschüttelt. Ich frage Lyon Tower, was denn los sei. Wir seien verbotenerweise über Nuklearanlagen geflogen und würden zur sofortigen Landung in Lyon aufgefordert. Nach der Landung werden wir über die ganze Sache informiert. Heute ist ein temporäres NOTAM aktiv, welches das Überfliegen einer Atomkraftanlage ca. 35 km südlich von Lyon mit Radius 5 km bis auf 3800 ft MSL verbietet. Dieses NOTAM haben wir leider missachtet. Normalerweise sind franz. Atomkraftwerke mit einem Radius von 0.4 NM und 1500 ft AGL zu umfliegen. Dies haben wir auch eingehalten. Wir entschuldigen uns sehr für diese Missetat. Ich muss noch ein längeres Telefonat mit einem Ministerium machen und die ganze Sache nochmals erklären, bis wir wieder entlassen werden. Die Reise geht weiter Richtung Genf, Annemasse, Neuchatel. Am südlichen Jurafuss entlang beschleunigt uns der kräftige Westwind auf 165 kt GS. In Zürich-Kloten geht es nochmals runter für den Einflugzoll Schweiz. Das ist eine Sache von Kürze und schon wieder Start auf Piste 28 in Richtung Lommis bei immer wieder Schauern. Nach wenigen Minuten Flugzeit die vorläufig letzte Landung auf dem Grasstreifen in Lommis. Ruedi und ich schütteln uns die Hände über die vollends gelungene Mission.



Noch einige Zahlen

Totale Flugzeit:
24 1/2 Stunden

Gesamtdistanz:
ca. 5800 km

Treibstoff:
860 Liter AVGAS

Ein herzlicher Dank der MFGT, welche mir wieder das Vertrauen geschenkt hat, unser Flugschiff für zwei Wochen zu pilotieren, unserem Chefmechaniker Markus Moser für die einwandfrei gewartete Maschine sowie unseren Liebsten Donzillia und Denise für die einsamen Stunden während dieser Zeit.

Ruedi Gut und Bruno Güntner

Akro-Sicherheitstraining 2003

Bereits zum fünften Mal fand Mitte September 2003 auf dem Flugplatz Lommis das AKRO-Sicherheitstraining in Zusammenarbeit mit der Fluggruppe pro Altenrhein statt. Für mich stand schon vor einem Jahr, nach dem Bestehen meiner PPL-Prüfung fest, dass ich die nächste Gelegenheit nutzen werde, von diesem Angebot der MFGT zu profitieren.



Unser «Frisco» Akro-Flugzeug
Robin R2160, HB-KEP

Gesagt, getan: Am Mittwochabend des 17. September hiess es zuerst zwei Stunden im Theorielokal in Lommis Platz zu nehmen. Kunstfluglehrer Roland Müller besprach mit uns Flugmanöver im Grenzbereich und erklärte, wie man durch beachten einiger weniger, aber wichtiger Punkte schwerwiegende Unfälle verhindern kann. Darüber hinaus weihte er uns in die Geheimnisse des Kunstfluges ein – zumindest theoretisch. Für jene, die es sich zutrauten, versprach Roland Müller das praktische «Erfiegen» der erklärten Kunstflugmanöver am darauf folgenden Samstag. Das Ausleiten einer Vrille, das Abfangen aus dem Stall, das Verhindern des Abreissens in Steilkurven sowie das Fliegen einer einfachen Fassrolle sollte nach dem zwanzigminütigen Flug jeder beherrschen. Somit waren die Ziele für den folgenden Samstag auch bereits gesetzt.

Das Wetter meinte es am Samstag, 20. September 2003 gut mit uns. Mit einem etwas mulmigen Gefühl stieg ich in den linken Sitz der Robin R2160, einem Ganzmetalltieflieger, welcher für Kunstflug bis +6G und -3G zugelassen ist. Auf dem rechten Sitz lachte Roland Müller, der nach zwei Flügen noch immer sehr fit aussah und mich davon überzeugen konnte, mich auf den Sitz «fesseln» zu lassen. Von Beginn weg überliess Roland mir die Maschine, welche sich von der Instrumentierung wie auch von den Normalflugeigenschaften her kaum von unseren Robin DR400 unterscheidet. Auf dem Weg zu den gewünschten 6000 ft übten wir zuerst das Steigen und Sinken im 45° Winkel, sowie das Fliegen von 60° und 80° Kurven. «Kein Problem» dachte ich! Eine Minute später war von meiner frisch gewonnenen Selbstsicherheit allerdings nicht mehr viel übrig. Roland wollte mir zeigen, dass die Maschine auch noch kontrollierbar bleibt, wenn man beim Poweron stall den Steuerknüppel voll gezogen hält. Die Robin schaukelte nach links und rechts und ich dachte, dass es uns gleich auf den Rücken legen wird. Mir war in dieser Situation nicht sehr wohl und ich hielt mich, um für den vermeintlichen Über-

schlag gewappnet zu sein, mit der rechten Hand verkrampft am Trimmrad fest. Doch nichts dergleichen geschah. «Siehst du, sie lässt sich immer noch fliegen! – Und lass doch bitte das Trimmrad los», meinte Roland schmunzelnd.

Bei der anschliessenden Fassrolle fühlte ich mich wesentlich sicherer. In Rückenlage dürfe ich nie das Höhenruder ziehen, da dies automatisch in eine gefährliche Steilspirale führen würde. Bei Unsicherheit soll ich einfach die Rolle fertig fliegen, meinte Roland. Bei der Vrille musste ich den Fuss mit voller Kraft ins Seitenruder in die Gegendrehrichtung drücken, bevor sich das Flugzeug nach einer ca. 1/2 Drehung wieder fing. «Wichtig dabei ist, dass der Motor **ganz** im Leerlauf ist, andernfalls lässt sich die Drehung nicht stoppen», so meine Erinnerung an Rolands Theoriestunde vom Mittwoch. Diese Situation einmal selbst meistern zu können, war mein persönlich wichtigstes Ziel dieses Sicherheitskurses. Obwohl in der PPL-Theorie gelernt, glaube ich nicht, dass ich in einer (unerwartet) heiklen Situation die vier Schritte zum Ausleiten einer Vrille aus dem Kopf hätte zaubern können. Daher empfehle ich jedem, bei Gelegenheit an einem solchen Sicherheitstraining teilzunehmen.



Mit der HB-KEP im Looping

Der Looping und das Renversement gegen Ende unseres Fluges waren angenehmer zu fliegen und haben mich derart begeistert, dass ich mich eine Woche später für Kunstflugstunden beim Kunstflugverein Altenrhein (www.kfva.ch) angemeldet habe. Ich hoffe, dass im nächsten Jahr wiederum ein AKRO-Sicherheitstraining stattfinden wird, damit weitere MFGT-Mitglieder diese interessante und lehrreiche Erfahrung machen können.

Thomas Rutishauser

Aufgefrischt und «up to date»... oder was so ein Voice-Refresher alles bewirken kann

Sich zu einem Voice-Refresher anzumelden braucht, so meine ich, immer einige Überwindung, Ehrlichkeit mit sich selber und auch etwas Bereitschaft zum Leiden. Denn wer geht schon gerne hin und gesteht ein, dass bei ihm (als gestandener PP) ausgerechnet in Sachen Sprechfunk konkrete Defizite bestehen. Schliesslich ist man mit dem Ding in englischer Sprache schon lange vertraut und überhaupt, so wichtig ist das auch wieder nicht. Wirklich nicht? Gute Beweggründe zur Belegung eines Voice-Refresher gibt es dennoch immer wieder, wie z.B. Sprechhemmungen (typischerweise fast nur bei Männern!), Verunsicherung in der Phrasologie und Aussprache, mangelnde Flug- und Sprechpraxis, Wissensdefizite im Zusammenhang mit Veränderungen von Luftraum usw., neue Verfahren in vielerlei Hinsicht, Restriktionen hier und dort und überall etc.. Letztlich aber geht es bei der Beherrschung der Voice um die gegenseitig klare Verständigung zwischen Pilot/Pilotin und dem Mann oder der Frau auf dem Turm. Dabei ist die Kommunikation als solche «nur» Mittel zum Zweck. Denn im Vordergrund steht – im Interesse aller Beteiligten – eine sichere wie gleichzeitig effiziente Abwicklung des Flugverkehrs am Boden und vornehmlich in der Luft. Das eigene Wissen und Können mit der Voice, das ist nicht neu, kann im Extremfall sogar über Leben und Tod entscheiden. Nun, Piloten/Pilotinnen sind ja ehrliche Menschen und wissen vor dem Hintergrund der absoluten Notwendigkeit am besten selber wie gut bzw. wie schlecht es um die eigenen Voice-Kenntnisse steht, oder?

Ferner denke ich, dass wir in der MFGT in Sachen Voice-Refresher auf der Instruktionssseite «putzt und gschtrählet» sind. Denn in der Person von Michael Magnin haben wir nicht nur einen erfahrenen Profi-Controller vom ATC Skyguide, sondern auch einen PP wie du und ich. Er kennt und sieht somit die Bedürfnisse beider Seiten. Dies sowohl im fliegerischen Alltag wie auch in der Ausbildung. Er ist aus meiner persönlichen Sicht das lebendige Beispiel eines Controllers, der seine Hauptfunktion nicht in der schieren Selbstverherrlichung der Leute auf dem Turm sieht, sondern diese als klare Dienstleistung für den sicheren und effizienten Flugverkehr versteht. Dass er die Instruktion dann auch noch mit der nötigen Portion trockenen Humors und Menschenkenntnis versieht, ist der Sache nur dienlich.

Jedenfalls hat er uns bereits von der ersten Minute des Refreshers 1/2003 (15./19.11.03/ ca. 7 Std) die Schwellenangst zum Schulungsraum und im anschliessenden Unterricht nachhaltig genommen. Zugegeben, anfänglich waren wir noch ziemlich verknorkst mit der Materie, sowohl was Normen, Abläufe und Verfahren der Voice als auch, was die Wortwahl und Aussprache betrifft. Aber durch «learning by error» oder «learning by trial» ging es zunehmend besser, zumal Michi allfällige Fehler, Missverständnisse, fehlende Elemente und Systematik nicht nur interaktiv korrigierte, sondern zum besseren Verständnis der da sitzenden Pilotinnen/Piloten auch eingehend kommentierte, einschliesslich rechtliche Aspekte und – bei allfälligen Verstössen – mögliche Konsequenzen. Darüber hinaus liess er,

wo nötig und sinnvoll, viel nützliches Grundlagenchriftgut (Checklisten, Standards, Grafiken etc.) einfließen und erteilte wohlwollend auch Hausaufgaben! Im Verlaufe des Refreshers zeigte sich bald, dass bei den allermeisten wohl eine solide Basis an Wissen und Können vorhanden war, aber schlicht und ergreifend die Routine oder der Biss fehlte sowie die Feinheiten bzw. die ach so wichtigen Details nicht oder mindestens nicht sofort vom Gedächtnis abrufbar waren. Da half dann, wie so oft im Leben, nur eines weiter: üben, üben, üben. Und am Schluss des Refreshers waren wir alle wieder in der Lage, die Lufträume sicher zu interpretieren und entsprechend in die Flugpraxis zu integrieren, alle grossen wie kleinen Schweizer Flugplätze mit ihren Partikularitäten voice-technisch wie fliegerisch-virtuell korrekt nach Vorschrift «heimzusuchen» oder hinter uns zu lassen, bestimmte Notverfahren sicher zu applizieren usw, usw. Ja es kam wieder diese sportliche Lust an der Voice als Herausforderung auf, die man braucht, um die diesbezüglich vielfältigen Anforderungen selbstsicher, fehlerfrei, eloquant und zügig zu bewältigen. Somit war das Lernziel erreicht.

Aus Überzeugung kann ich solche Voice-Refresher nur empfehlen, leisten sie doch einen äusserst wertvollen Beitrag an zusätzlicher Sicherheit und erhöhen gleichzeitig die Freude am Fliegen. Und noch etwas: man lernt dabei immer wieder interessante Leute kennen, die ebenfalls dem Virus Fliegen verfallen sind. Der nächste Voice-Refresher innerhalb der MFGT, so hört man munkeln, ist auf Ende des Winters 03/04 geplant. Aufgefrischt und up to date!

Maximilian Brand







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.

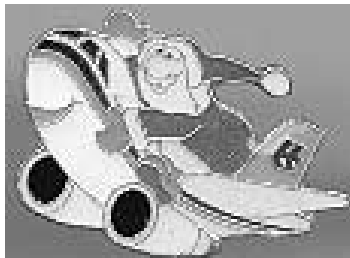
MIT FORMEL TKB BIETEN WIR IHNEN MEHR!



**Thurgauer
Kantonalbank**

www.tkb.ch

KUERZI AVIONICS AG



Flugplatz
9506 Lommis
Tel: 052 / 376 22 27
Fax: 052 / 376 23 22
kuerzi.avionics@bluewin.ch

*We wish you a merry Christmas
and a happy new Year !*

www.kuerzi-avionics.com



**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**



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

RADIOTELEFONIE (VOICE) 1/2004

Der Radiotelefoniekurs 1/2004 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	16.03.2004	19.00 – 21.30	Samstag	20.03.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	23.03.2004	19.00 – 21.30	Samstag	27.03.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	30.03.2004	19.00 – 21.30	Samstag	03.04.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	06.04.2004	19.00 – 21.30	Samstag	10.04.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	13.04.2004	19.00 – 21.30	Samstag	17.04.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	20.04.2004	19.00 – 21.30	Samstag	24.04.2003	09.00 – 12.00
Dienstag	27.04.2004	19.00 – 21.30	Samstag	01.05.2004	09.00 – 12.00
Dienstag	04.05.2004	19.00 – 21.30	Samstag	08.05.2004	Reserve

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



Ich melde mich definitiv für den Kurs an (Anmeldefrist 20.01.04)

RT 1/2004

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

Ihre Bauunternehmung

für alle Tiefbauarbeiten wie:

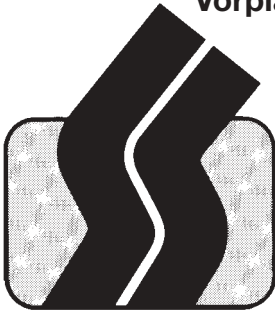
Allgemeiner Strassenbau

Kanalisationsarbeiten

Grabarbeiten für Werkleitungen

Naturstein Pflästerungen

Vorplätze in Belag oder Verbundsteinen



Schneider+
Steinemann AG
STRASSEN- UND TIEFBAU

GACHNANG · KEFIKON · WINTERTHUR · KREUZLINGEN · FRAUENFELD



SAC-Lämmernhütte, 2507 m ü. M

Für höchste Ansprüche

Müller
Fenster
rauenfeld
seit 1897

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



Flugschule Motorfluggruppe Thurgau Flugplatz Lommis

RADIOTELEFONIE – REFRESHER 1/2004

35

Flugschule Motorfluggruppe Thurgau

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

In diesem Kurs werden Sie auf kompetente Art wieder auf den neuesten Stand gebracht. Der ganze Kurs findet während 2 Tagen statt:

Samstag	03.04.2004	09.00–12.00 Uhr
Mittwoch	07.04.2004	18.30–22.00 Uhr

-
- Kursleiter:** Michael Magnin, ATC- Controller Skyguide, 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 01.03.2004) **RT Refr.1 / 2004**

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

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
- Metzgerei zum Ochsen, Islikon
- 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
- Rothschild Bank AG, Zürich
- Typodruck Bosshart AG