



Turun **LEIVO**



Leivossa 2/2002 tarjolla

| | |
|---|----|
| Vilkas ilmailuvuosi päättymässä | 3 |
| Moottorilentojaoston tiedotuksia | 4 |
| Moottorilentolaskutuksesta | 4 |
| Palolentoja | 6 |
| Palolennnot kaudella 2002 | 7 |
| Fouga cm 170 "Magister" | 9 |
| SAR-toiminta vuonna 2002 | 10 |
| Syyskokous | 12 |
| Lentonäytös Turussa | 13 |
| Nordic Peace 2003 | 13 |
| Leivon toimituksen uutisia | 13 |
| Kutsu | 14 |
| PPL-kurssilla tapahtunutta | 14 |
| Museoita | 15 |
| Oripää landing- maaliinlaskukisa | 16 |
| Tarkkuuslentoa ja lennontallentimia | 17 |
| Kauko-kerholainen kirjoittelee Malmilta | 18 |
| Purjelentojaoston toimintaa 2002 | 20 |
| Purjelentokoneiden SM-maaliinlaskukisat 31.8. Oripäässä | 22 |
| Kerhon nettisivut | 24 |
| Lennokkiasiaa... | 25 |
| Lentokerhon johto- ja toimihenkilöiden yhteystiedot | 26 |
| Turun Lentokerhon suosittu pikkujoulujuhla | 28 |

HUOM!

Turun Lentokerhon johto- ja toimihenkilöluettelo on siirretty lehden viimeiselle aukeamalle.

Kansikuva: Suomessa rakennettu Stigu Hannoverin ilmailumuseossa. Juttu sivulla15.

Leivo - Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti
 Turun Lentokerho ry, Kukkulatie 1 as 17, 21220 Raisio, Finland
 Toimitus: Matti Loukonen, Mikko Savela
 Aineisto: mijusa@utu.fi
 Painopaikka: Forssan Valokopio
 Leivo ilmestyy 2 kertaa vuodessa. Seuraava numero kevät 2003
 ISSN 0784-5561

Vilkas ilmailuvuosi päätymässä

Lokakuun puolivälin lumisateinen ja harmaa päivä ennakoi aktiivisen tämän vuoden lentokauden päättymistä. Kerhomme toiminta on ollut kaikin puolin vilkasta. Purjelennossa ylitimme tuhannen lennon rajan, ja moottorilennossa sama luku ylittyi lentotuntien osalta. Myös moput ovat lentäneet ahkerasti. Koulutus on ollut vilkasta. Uusia lupakirjan haltijoita on tullut ja on tulossa kiitettävästi lisää. Voimme olla kauteen erittäin tyytyväisiä.

Lentämisen lisäksi meillä on ollut paljon myös muuta toimintaa. Toiminnoista Maatalousnäyttely Okra oli suuritöisin. Onhan näyttely kasvanut joka kerta aina vaan suuremmaksi tapahtumaksi. Kerhomme selviytyi omasta osuudestaan erittäin hyvin. Meille on kertynyt jo monien näyttelyiden järjestelyistä osaamista ja kokemusta. Toivoa sopii, että näyttelyperinne jatkuisi edelleen. Kentän omistuksesta johtuvista muutoksista saattaa kuitenkin kertyä uhkia näyttelyiden järjestämiselle.

Turun Lentokerho oli järjestäjänä ja isäntänä kahdessa SM-tason lentokilpailussa. Heinäkuussa järjestimme moottorilennon tarkkuuslentokilpailut sekä elo-syyskuun vaihteessa purjelennon maaliinlaskun SM-kisat. Molemmista tapahtumista saimme järjestäjinä kiitokset erinomaisista järjestelyistä. Kerhon jäsenissä on osaamista ja talkoohenkeä, kun tarvetta on. Samalla tuli osoitettua, että Oripään kenttä soveltuu erinomaisesti suurtenkin tapahtumien järjestämiseen.

Jo perinteiseksi muodostunut Oripää Camp sai tänä vuonna kokea Suomen ilmailun toiseksi pahimman esteen. Tosi kurja sää piti koneet maassa. Tämä osaltaan oli vaikuttamassa, että matkalennot purjelennossa jäivät tällä kaudella vähäiseksi.

Kerhomme toiminta on ollut yhteiskunnallisesti merkittävää koko historiansa aikana. Kerhomme toimesta suoritettut saaristolennot ja kuusikymmenluvulla alkaneet metsäpalojen tähystyslennot ovat tuoneet Turun Lentokerhon yleiseen tietouteen. SAR-toiminta jatkaa tätä perinnettä. Viime vuoden puolella alkanut SAR-koulutus on jatkunut tämän vuoden puolella huipentuen jo käytännön etsintälentoihin. Välillä miehistömme kävi pokkaamassa itselleen SAR-hopeaa SM-kisoissa Räyskälässä. Toiminta on otettu kerhossamme vakavasti, ja jatkuva kouluttautuminen takaa huippuhyvää palvelua kun apua hädän hetkellä tarvitaan.

Vaikka kerhomme on vahva ja monipuolista osaamista löytyy omasta takaa, tarvitsemme yhteistyötä ympäröivän yhteiskunnan kanssa. Sen tuomista hyödyistä ottaa mielellään esimerkiksi lennokitoiminnassa keväällä aloitetun yhteistyön kerhomme ja Turun Tuomiokirkkoseurakunnan kanssa. Lisäksi toiminta on laajentunut Henrikin seurakuntaan ja Raision seurakuntaan. Raision kanssa yhteistyötä on tehty aiemminkin. Tällä hetkellä osallistujia on todella runsaasti ja tulevaisuus näyttää hyvältä. Sieltä tulee meille vielä ajan kuluessa lentotoiminnasta innostuneita nuoria mukaan. Kiitos kunniapuheenjohtaja Matti Elonheimolle, joka on toiminut kummina tälle yhteistyöidealle.

Onnistuneen toiminnan takana on aina tekijöinä ihmisiä, jotka antavat osan omasta itsestään yhteisen hyväksi. Opettajat, huoltajat, muonittajat, puurtajat, tekijät, innostajat, tukijat ja monet muut tuloksen tekijät. Teidän panoksellanne olemme päässeet hyvään lopputulokseen. Tästä on hyvä jatkaa tulevalle ilmailukaudelle.

Raimo Nikkanen, puheenjohtaja

Moottorilentojaoston tiedotuksia

Talvilentokausi on alkanut. Koneet ovat olleet loppukesällä ja syksyllä suurissa huolloissa, mutta niiden pitäisi pian olla täysilukuisina taas käytössä.

Koneilla on lennetty todella paljon kulu- neella kaudella. CIR on lentänyt kevään ja kesän aikana hyvin ahkerasti, palvelen palo- lento- ja SAR-toimintaa. Kone on nyt vielä potkurin ja moottorin sähkölaitteiden huol- lossa. PDT on jo venttiiliremontin jälkeen takaisin käytössä. Uusi määräys edellyttää, että yölentoja lennettäessä koneen alipaine- pumppu ei saa olla yli 500 h käytetty. CIR: n kohdalta tilanne hoituu tässä huollossa, ja PDT:n sekä COA:n osalta uudet pumpput ovat tilauksessa. Koneiden runsaasta käytöstä johtuen myös itse tehtyjä huoltoja on tullut tiuhaan, ja niistä kiitetään tässäkin yhtey- dessä huoltoihin osallistuneita.

Talvitoiminnassa käytetään W65 öljyä, jota on erillisissä purkeissa, ei tynnyreissä. Koneet esilämmitetään lämpöpuhaltimella, kun ilman lämpötila on alle +5 astetta C. Pie- nempiäkin puhaltimia voi käyttää, jos läm- mitetään useita koneita yhtäkaaa. Headsetit pidetään hallin nurkan lämpimässä kopissa, jonka ovet pidetään asianmukaisesti kiinni. Hallin oviverhoja käytetään erillisten ohje- taulujen mukaisesti, eikä lunta pölytetä hal- liin sisälle potkurivirrassa. Lumi harjataan ulos heti jos sitä halliin pääsee. Yleinen siis- teys on hallissa muutenkin tärkeää. Pienet lumityöt tehdään itse käsikalustolla.

Turvallista talvi-ilmailua!

Moottorilentojaoston puolesta V. Hukkanen

Moottorilentolasku- tuksesta

Laskutus moottorikoneiden osalta kau- delta 5-8/2002 tuli ensi kertaa vähemmän manuaalisessa muodossa. Ainoastaan var- sinainen ps-lomake oli vanhaa käsin täy- tettävää muotoa. Uudessa lomakkeessa oli eriteltynä koneittain jokainen lento henkilön bonuksen mukaisin hinnoin. Näin laskun tarkastaminen on helppoa. Laskuttajalta systeemi vaati hurjan tallen- nusrumban, mutta kone onneksi suoritti laskutoimitukset, joten yhtään valitusta ei vielä ole tullut laskuvirheistä.

Tämä oli kuitenkin vain väliaikainen rat- kaisu. Yhdistyksemme omat tietokonegurut ovat tekemässä kattavaa ohjelmaa, jonka avulla saadaan hoidettua sekä moottorilen- non, että purtsikkalennon laskutukset tule- vaisuudessa. Lisäksi saamme käyttöömmä erilaisia tilastoja omaan ja Ilmailulaitoksen käyttöön koneittain. Toivomme, että ohjelma saataisiin käyttöömmä jo loppuvuoden las- kutukseen, joka tapahtuu tammikuun 2003 aikana. Oli miten oli, niin seuraavat moot- torilentolaskut tipahtavat postiluukustanne joka tapauksessa ensi tammikuun aikana ja eräpäivä lienee kuun loppupuolella.

Lennokasta syksyä ja talvea!

Harri

Aamuhetki kaikilla herkuilla

lukeminen kannattaa aina



Turun Sanomat

www.turunsanomat.fi

Palolentoja

Turun Lentokerho on johtava kerho palolentoasioissa. Onhan kerhomme ollut 60-luvulla ensimmäisenä aloittamassa palolentoja maassamme. Mutta osataan sitä muuallakin. Minulla oli tilaisuus olla visiitillä elokuun lopulla Espanjan Esteponassa, joka on Malagasta runsas 60 kilometriä länteen päin. Kaunis viehättävä kaupunki, jossa ei turistihotelleja ole, mutta hyvin paljon loma-asuntoja. Väli-meri aivan jalkojen juuressa ja korkea elintaso oli silmiinpistävä piirre paikkakunnan yleisilmeessä.

Lyhyen visiitin aikana minulla oli ainut-

laatuinen tilaisuus seurata metsäpalon sammutusta vuoren rinteellä. Myös Espanjassa oli Suomen tavoin ollut kuivaa ja maasto siten tulenarkaa. Huomiota kiinnitti keltainen kaksimoottorinen lentokone, joka ylitti kaupungin lyhyin väliajoin. Ilmailusta kiinnostuneena tietysti tutkimaan, mikä on homman nimi. Pikavauhtia meren rannalle ja silloin tilanne selvisi nopeasti. Tuli oli irti vuoren rinteellä, johon ei ainakaan Marttilan VPK:lla olisi ollut mitään asiaa. Kone haki vettä Välimerestä lyhyellä ”läpilaskulla” ja lensi saman tien vuoren rinteelle tyhjentämään lastin joko yhdellä tai parilla legillä. Kierros kesti kellosta katsoen kaksi ja puoli



Estepona Espanja: sammutuskone noutamassa vettä

minuuttia, eli nopeasta toiminnasta oli kysymys. Hetkeksi tuli avuksi myös toinen kone, joten vettä kulki palopaikalle runsaasti lyhyessä ajassa. Sammutustyössä oli mukana myös yksi helikopteri, joka täydensi ”täsmäpommituksillaan” sammutuskoneiden työtä. Alueen yläpuolella, suhteellisen korkealla, lensi johtokone ympyrää johtaen koko ajan

sammutustyötä.

Usein meillä on käsitys Välimeren maista ”kehitys”alueina, jossa mikään ei toimi kunnolla. Minulle kyseinen kokemus osoitti päin vastaista, osataan sitä muuallakin. Meillä ei ole varaa edes yhteen sammutuskoneeseen. Että sillä lailla!

Raimo

Toimintaa



Palolennot kaudella 2002

Vuoden 1999 optio palolentojen osalta toteutui myös tälle kaudelle. Kolmivuotinen rupeama on siis saatu päätökseen. Ensi vuonna on edessä jälleen normaali hakukierros. TLK on luottavainen myös tulevien vuosien palolentoihin, koska läänistä saamamme palaute on ollut positiivista. Se tulee siitä, että palolentomiehistömme on hoitanut asiansa hyvin.

Pelastustarkastaja Teleniuksen kiitoskirjeessä 4.10.02, joka on osoitettu läänin kaikille palolentoja hoitaneille kerhoille, mainitaan mm.: ”Hyvät ystävät! On taas tullut aika kiittää suorituksista menneen kesäkauden ajalta. Yhdessä pystyimme huolehtimaan metsäpalovalvonnasta. Läänin pelastusosasto kiittää teitä hyvin tehdystä työstä ja toivoo, että sama hyvä yhteistyö jatkuu myös tulevaisuudessa.”

Koneiden huolto-organisaatio on hoitanut tarvittavat huollot hyvin ja suunnitellusti. Vaikka kesä toi meille palolentotunteja 151.23, niin konepula ei iskenyt. Vasta syyskuussa joutuivat PDT ja CIR samaan aikaan

Poriin huoltoon ja lennot hoidettiin COA:lla. Kaksipaikkaisella lennosta sovittiin pelastustarkastaja Teleniuksen kanssa ja paloviranomaiset jäivät pois niiltä lennoilta.

Yhtenäinen ja tuloksellinen toiminta vaatii myös harjoitusta ja kertausta. Keväällä Ori-päässä aloiteltiin kautta kertaamalla palolennon toimintoja. Se tilaisuus oli tarkoitettu kaikille mukaan ilmoittautuneille, mutta vain 22 osallistui ja 11 oli poissa. Asia on syytä kerrata ja palauttaa mieliin kauden alussa. Tulevana keväänä 2003 odotan kaikkien palolentoihin ilmoittautuneiden osallistuvan kertaukseen, silloin meillä ollee myös Virve-koulutusta.

Käyttöön tuleva Virve-verkko ja sen laitteet tulevat korvaamaan paloradion valvontalenoilla. Aloitimme kuluneen kauden siten, että iso Salora-paloradio oli vahvuudessa mukana. Kesken kaiken se sanoi työsuhteen irti, kun akku loppui. Sitä ei lääni enää halunnut korjata. Saimme silloin toisen kapula-mallisen radion, jotta oli mahdollista kokeilla radioiden toiminta ennen lentoa.

Yhteyttä kentältä Palo Turkuun ei kapuloilla enää saatu. Paloradiot olivat mukana vain tilanteen vaatimia yhteyksiä varten koneen ja autojen välille. Kapularadiot toimivat hyvin, kunhan oli muistettu sopia AHK:n kanssa, että käytetään kanavaa 1. Yhteys on pienestä kiinni.

Kokeilimme palokoulutuslentoilla radioiden toimivuutta. Someron palopäällikkö oli kuulolla, kun lensimme yli. Saimme toimivan yhteyden vielä Pusulanjärveltä korkeudella 1500ft. Etäisyyttä oli silloin reilut 30 kilometriä. Turun kentällä suoritettussa kokeilussa Kilpiö oli hallin edessä tiellä ja yhteys tuli kohtalaisena vielä Aurian edustalta eli noin 3 kilometrin etäisyydeltä, vaikka välille sattui monenlaisia esteitä.

Radiolla suoritettu paloautojen opastus toimi erittäin hyvin ja sen totesi useampi miehistö kesän lennoilla. Silloin korkeutta voi olla jopa 1500-2000 ft, jolloin paloautoja on helpompi seurata ohjeiden antoa varten.

Seuraavassa kesän lennot ja havainnot, joissa nimen perässä tiedot ohjaajilla: lentojen määrä, savu- ja palohavainnot, paloautojen opastukset ja viestikapuloiden pudotukset sekä täyhystäjillä: lentojen määrä sekä savu- ja palohavainnot.

Kettunen Erkki 6,4,1,0

Kilpiö Esa 9,3,3,0

Lehti Kimmo 5,16,0,0

Loukonen Matti 13,33,3,1

Maasalo Esko 9,14,2,1

Nikkanen Raimo 5,13,3,1



Suomusjärven sammutusyksiköt ohjattu palopaikalle 29.9.2002

Passila Esa 4,4,0,0
 Salo Heikki 0,0,0,0
 Seppälä Sakari 4,5,1,0
 Vesterinen Tero 6,5,1,0
 Kostia Eero 3,1,0,0
 Nummela Heikki 0,0,0,0
 Peipponen Pentti 0,0,0,0
 Piipponen Timo 3,2,0,0
 Uusitalo Pertti 4,2,1,0
 Autio Matti 0,0
 Grönlom Andreas 7,9
 Haikonen Jorma 5,5
 Juhala Pentti 3,4
 Koski Toni, opp 4,12,2,0
 Laine Rauno 3,4
 Martikainen Pekka 3,4
 Mikkola Risto 5,5
 Mäki Markku 3,5
 Mäkinen Alpo 4,2
 Saarinen Markku 2,2
 Saarinen Seppo 4,4
 Tapola Seppo 3,0
 Tóth Sándor, opp 4,20,1,1
 Toivonen Leo 4,11
 Weckström Markus 3,8
 Komi Kimmo 0,0
 Rindell Henri 0,0

Savuhavainnot on kirjattu kullakin lennolla sekä ohjaajalle että tähtystäjälle. Savujen havaitseminen on tiimityötä, jossa kaikkien lennolla olevien tarkkuutta kaivataan. Lennon aikana voi pitää yllä leikkimielistä kisaa savujen havaitsemisesta. Paloraportin tarkempaan ja oikeaan täyttöön palataan tulevan kevään koulutuksessa.

Menneenä kesänä olivat ohjaajakoulutuksessa Toni ja Sandor. Kummallekin tuli neljä lentoa ja runsaasti erilaisia kokemuksia, joista ehkä palkitsevimpia olivat paloautojen opastukset perille ja siitä palokunnilta saatu positiivinen palaute. Oli mukava Sandorin kanssa kuunnella Tammisaaren AHK:n viesti Pohjan kunnassa hoidetun opastuksen jälkeen: ”Pohjan P3 (vastaava palopäällikkö) kiittää hyvin hoidetusta opastuksesta”. Tonille vastaavasti Alastaron P3:n viesti: ”Kiitos, siinähan se savuaa jo aivan edessä”. Tonin Laitilassa suorittama ohjaus oli myös hyvin harkittu ja hyvä suoritus.

Kiitos kaikille toiminnassa mukana olleille ja toivottavasti keväällä saamme taas vähintään samanlaisen joukon palolentotoimintaan. Se sopii niin purje- kuin moottorilentäjillekin.

Matti Loukonen

Ilmoitusasioita



Fouga cm 170 "Magister"

TLK:n jäsenillä on mahdollisuus liittyä Museolentokonekerho r.y.:n kannatusjäseniksi. Kannatusjäsenmaksu on 400 Euroa ja se tuo mukanaan ainutlaatuisen elämyksen tutustua Fougaan maassa ja ilmassa.

Yhteydenotot: Esa Passila, epassila@hotmail.com, puh.02-2524388 / 050-5610539



SAR-toiminta vuonna 2002

Media on ollut kuluneena vuonna aktiivinen ja halunnut tietoa TLK:n SAR-toiminnasta ja myös palolentotoiminnasta. Kirjoituksia on ollut ainakin kolmessa lehdessä. YLE:n Turku Radio ja TV:n pääuutislähetys ovat tehneet haastatteluja. Voimme olla iloisia siitä, että median mielenkiinnon oli herättänyt TLK:n kanalta positiiviset asiat.

SAR-harjoitukset aloitettiin toukokuun 28. päivänä, jolloin saatiin edellisenä vuonna rästiin jääneet kertausharjoitukset hoidettua. Harjoituksia jatkettiin SAR-kisoja silmällä pitäen. Ohjaajana toimi Maasalon Esko, suunnistajana Loukosen Matti ja tähyistäjinä Aution Matti, Mikkolan Risto, Saarisen Markku ja Saarisen Seppo. Varsinaiseen SAR-kisajoukkueeseen kuuluivat Esko, Matti L, Matti A ja Risto. Kilpailu pidettiin Räyskälän maastoissa 10.-12.7.2002.

Ensimmäisen päivän jälkeen TLK:n joukkue oli neljäntenä. Silloin lensimme etsintäkohteen yli suoraan, joten ei havaintoa. Maaliinlaskukisassa Esko onnistui hyvin ja TLK voitti sen osa-alueen. Muutkin osatehtävät menivät kohtuullisesti, joten harmittamaan jäi oikeastaan vain etsinnän epäonni.

Toisena kisapäivänä asemat korjaantuivat hienosti ja tuloksena oli hopeasija. Etsintätehtävän hallinta nosti sijoitustamme; löysimme kadonneen miehen, auton, sadearusteet sekä kauempaan olleen ämpärinkin, jossa kerroimme myös miehen kirveen olevan.

Kisa oli hyvää harjoitusta vuoden 2003 Pudasjärven kilpailulle, joka ollee myös kolmipäiväinen. Siellä tehtävät tulevat

poikkeamaan tästä kisasta, mutta tuntuma on ainakin saatu. Pudasjärven kisassa ollee myös mukana todentuntuinen etsintätehtävä poliisin antamana. Siihen liittyy todennäköisesti myös laskeutuminen maantietuki-kohtaan (leveä ja suora tie), jossa mitataan maaliinlaskutaitoa ja muuta toimintaa. Mielenkiintoisen tuntuista toimintaa, joka antaa myös uusia valmiuksia SAR-lentoihin. Nähdään sitten aikanaan, kuka osallistuu siihen kisaa 2003...

Räyskälän kisan lähestyessä tuli tämän organisaation ensimmäinen viranomaisen kutsuma SAR-etsintälentokin. 1.7. EFES:in Jämsen soitti ja hälytti etsintään Tarvasjoelle. Meidän sopimamme valmiusaika 2 tuntia kesällä tuli käytännössä todettua aika tiukaksi. Hälytys klo 12.15 ja CIR:n pyörät irti Oripään kentältä klo 14.08. Aikaa kului miehistön kokoamiseen, kun monilla oli muuta puuhaa. Olihan arkipäivä, joskin osa lomilla ja osa töissä. Miehistön muodostivat Lehden Kimmo ohjaajana, Loukosen Matti suunnistajana ja tähyistäjinä Saarisen Markku ja Mikkolan Risto. Etsinnän ohjeet ja selvityksen alueesta suunnistaja nouti ohi ajaessaan Loimaan poliisilta. Kuvaavaa tilanteen yllätyksellisyydestä oli etsintäkohteesta annetut tuntomerkit sekä vain kunta ja kadonneen asunnon teiosoite. Kysely mahdollisesta kartasta, tuotti nuorelta poliisilta vastaukseksi, ettei ole antaa karttaa mukaan. Katosta vedettiin vanhaa koulukartastoa vastaava Tarvasjoen lakana, josta oli mahdollisuus piirtämällä kopioida paikka ja rajata etsintäalue. Nyt olivat tarvittavat tiedot koossa.

EFES ei antanut tarkempia ohjeita etsin-

nän menetelmistä tai kuviosta, joten sitä ratkottiin Oripään kentällä, menolegillä ja etsintäalueella. Metsäinen alue haravoitiin yhdensuuntaismenetelmällä kahteen suuntaan sekä vielä paikkausleijä. Maanteiden ja ojien varsia tutkittiin erikseen ja aluetta laajemmaltikin. Muitakin etsintäjoukkoja näkyi paikalla. Varsinainen etsintä kesti vähän yli tunnin, mutta positiivista tulosta ei tullut. Metsäinen maasto oli osittain matalaa männikköä, korkeampaa männikköä ja kuusikkoa sekä hyvin tiheää korkeaa kuusikkoa. Osittain alueen tutkiminen onnistui hyvin, mutta peitteinen maasto esti näkyvyyden kuusten juurille.

Yhteys paikalla olleeseen poliisiin kenttäjoh-

tajaan, joka antoi koneelle poistumisluvan. Etsintä oli silloin kestänyt alueella 1h 5min. Jälkeenpäin on tullut mieleen ja keskusteltu, että etsintälennolla olisi voinut pitää tauon tähytäjien lepuuttamiseksi ja jatkaa edelleen alueen haravointia. Alue oli rajattu selkeästi talon takaiseksi metsäksi ja teiden varsiksi. Siitä ei ole tietoa, missä kadonnut dementikko lennon aikaan oli. Oliko väsyneenä jonkun puun alla tai ladossa. Aamuyöstä alkanut retki oli silloin kestänyt jo arviolta 12 tuntia. Hänet löydettiin illalla elossa etsintäalueen eteläisen osan metsästä. Kiitokset lennolla mukana olleille!

Tositapahtuma ja sen aiheuttama etsintäoperaatio antaa aihetta pohtia SAR-toimintaa ja



SAR-SM Räyskälässä: Timo Viitanen, EFES:n Pekka Halme, Matti Autio, Matti Loukonen, Esko Maasalo

sen käytännön suoritusta. Miehistön saanti aiheutti useita soittoja, joissa erilaiset kerho- laisten työt ja toimet estivät osallistumisen etsintälennolle. Tällaisessa tilanteessa tulisi kaikkien mieltää, että on kysymys kadonneen hengestä ja nopeasti tarvittavasta avusta. Silloin pitäisi olla aktiivista auttamisen halua ja tilanteen vaatimaa venymistä, jotta miehistö on mahdollisimman nopeasti koossa ja valmis työhön. Ei tällaiset hälytykset tule ennakovaroituksella, vaan se iskee kuin salama kirkkaalta taivaalta. Silloin on vain jätettävä muut toimet ja lähdettävä SAR-lennolle. Ei miehistön kokoojalla ole kovinkaan mukava kuunnella pitkiä selostuksia kunkin kiireistä, kun tiimalasissa valuu hiekka koko ajan. Tässä on kaikille pohdittavaa.

Toinenkin SAR-lento oli tarjolla lokakuun 1. päivänä. Jämsen soitti jälleen EFES:stä ja kyseli mahdollisuutta etsintään Pyhäjärvelle, jossa veneilijä on ollut kadoksissa pari päivää. Silloinen konetilane; CIR ja PDT huollossa, mahdollisena koneena COA. COA käytettävissä tarvittaessa,

mutta Jämsen kertoi ottavansa yhteyttä tamperelaisiin, jotka sitten suorittivatkin lennon. Etsintä lienee myös ollut tulokseton, koska vene löytyi lehtikirjoituksen mukaan seuraavan päivänä. Tässä tapauksessa siis kaksipaikkainen ei kelvannut, kun nelipaikkainen SAR-toimintaan ilmoitettu kone löytyi naapurista.

Saman lokakuun 1. päivänä tuli toinenkin SAR-hälytys. Jämsen soitti ja pyysi kulokoneita ilmaan Raision kaatopaikan maastoon, jossa oli laaja maastopalo. COA oli Turussa ja Kostian Eero sekä Kilpiön Esa lähtivät hoitamaan tilannetta. Hälytyksestä kului noin 40 minuuttia, kun COA oli ilmassa. Lyhyt lento palopaikalle, joka oli IFR-sektorissa, suoraan 26:n jatkeella. Lennonjohto selvitti koneen 1000ft:n korkeusrajoituksella alueelle ja varoitteli saapuvia koneita kulokoneesta. Lento kesti noin puoli tuntia, jonka jälkeen kone sai luvan palata kentälle. Kiitos Eero ja Esa nopeasta toiminnasta hälytyksen saapuessa.

Matti Loukonen

Virallista



Syyskokous

Turun Lentokerhon syyskokous pidetään keskiviikkona 20.11.2002 alkaen klo 18.30 Toimiupseerikerholla, Värikinkatu 4, Turku. Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Ennen kokousta kahvitarjoilu. Tervetuloa.



Lentonäytös Turussa

Turun Lentokerho haki vuoden 2005 päälentonäytöksen pito-oikeutta Turkuun 2005. Perusteluina oli mm. Turun Lentoaseman, Artukaisten lentoaseman ja Ruissalon vesilentoaseman merkkivuodet. Anomustamme ei hyväksytty, vaan näytösoikeus myönnettiin Lappeenrantaan. Kyseinen vuosi olisi ollut ehkä myös puolustusvoimien hankintojenkin suhteen hyvä vuosi.

Kun kielteinen päätös tuli, johtokunnassa keskusteltiin näytöksen hakemista vuodeksi 2004. Johtokunnan päätöksellä valittiin toimikunta valmistelemaan ja tutkimaan näytöksen pitomahdollisuutta vuonna 2004. Suomen Ilmailuliiton kiirehtimisen vuoksi jätettiin nopeasti hakemus kyseisen vuoden lentonäytöksen järjestämisestä. Toimikunnan suorittamien tutkimusten ja selvitysten mukaisesti päädyttiin kuitenkin ratkaisuun, jossa todettiin mahdottomaksi järjestää vuodelle 2004 kyseistä näytöstä liian suuren taloudellisen riskin vuoksi. Toimikunta päätyi ehdottamaan, että kerhomme voisi järjestää näytöksen vuonna 2006. Hakemus tehdään kuitenkin vasta erillisen päätöksen perusteella. Suomen Ilmailuliittoon on tehty ilmoitus vuoden 2004 näytöksen järjestämisen peruuttamisesta kerhomme osalta.

- Marraskuussa pidettävässä syyskokouksessa tulisi mielestäni keskustella asiasta ja antaa evästyksiä johtokunnalle näytöksen pitämisestä yleensä, näytöksen ajankohdasta sekä muista näytökseen liittyvistä asioista.
- Miettikää asiaa ja tuokaa julki rakentavia ajatuksia näytöksen järjestämisestä.

Raimo

Nordic Peace 2003

Ensi vuonna järjestetään Suomessa Nordic Peace harjoitus 4-19.9. Viimeksi harjoitus oli v. 1999 Oripään kentällä. Olemme tehneet tarjouksen harjoituksen pitämiseksi Oripään kentällä.

Tarjouspyynnöt on lähetetty useammalle kerholle ja kentälle. Toivomme tietysti, että harjoitus pidettäisiin Oripään kentällä. Mikään ei kuitenkaan nykypäivänä varmaa, elämehän kilpailuyhteiskunnassa, jossa kaikki mitataan rahassa ja mistään ei päättöksiä ilman kilpailutusta tehdä. Toivomuksemme on myös, jos harjoitus Oripäässä pidetään, että järjestettäisiin myös yleisöpäivä viime kertaiseen tapaan. Tulemme tarvitsemaan kerholaisten mökit harjoituksen käyttöön kuten viime kerrallakin.

Raimo

Leivon toimituksen uutisia

Tämän Leivon toimituksessa on ollut tiiviisti mukana PPL(A)-kurssia suorittava Mikko Savela. Hän tulee olemaan jatkossakin toimittajana Matti Loukosen kanssa. On hieno asia, että saamme kerholehteemme uutta verta ja näkemystä. Sillä kokemukSELLA, joka Mikolla on, muotoutuu Leivosta nykyaikaisempi lehti. Kerhon johtokunta ottaa ennen seuraavaa Leivoa kantaa esitettyihin muutoksiin niin lehden ulkoasun kuin painopaikan ja -tekniikankin osalta. Toivotan Mikon sydämellisesti tervetulleeksi kerhotyöhön ja lehden tekoon.

Matti Loukonen



Kutsu

Kutsun TLK:n moottorikoneiden, mopujen ja purjekoneiden huollon vastuu- ja huoltohenkilötkoulutus-, kertaus- ja keskustelutilaisuuteen. Osallistumisvelvollisuus.

Paikka: Tieliikelaitoksen toimitila, Pitkämäenkatu 13.

Aika: 13.11.2002 klo 17.30. Alaovi menee lukkoon, joten saapuminen ajallaan (+/-3min).

Esa Passila

epassila@hotmail.com

02-2524388 / 050-5610539



PPL-kurssilla tapahtunutta

Tänä keväänä Turun Lentokerho aloitti usean vuoden tauon jälkeen PPL(A)-kurssin. Kurssi on pitkä ja siksi se tarjoaa runsaasti haasteita niin kurssilaisille kuin järjestävälle koulutusorganisaatiollekin.

Kurssi on vielä kesken, joten tässä vaiheessa on hyvä jäsentää kurssilaisten tunteja ja ajatuksia.

Keväällä alkanutta kurssia mainostettiin ”lupakirja jouluksi” –teemalla. Tämä tuntui kurssilaisista hiukan huvittavalta, koska kurssiin kuuluu 45 tuntia lentämistä ja noin 125 tuntia teoriaa. Kuitenkin kuusi rohkeaa otti haasteen vastaan ja aloitti teoriaopinnot keväthankien sulaessa.

Lentotoiminta käynnistyi toukokuulla, jolloin mukaan liittyi muutama lupakirjan uudistaja. Näin lentävien oppilaiden määrä nousi parhaimmillaan kahdeksaan. Lennonopettajille ja koulukoneelle oli kesällä reilusti kysyntää. Koululentotunteja kertyi varsin tasaisesti kaikille, mikä onkin menestyksekkään oppimisen kannalta välttämättöntä.

Aivan ongelmitta ei kurssi ole kuitenkaan sujunut. Varauksista huolimatta oli koulukone kadonnut jokusenkin kerran, jolloin kurssilaiset ja opettajat tekivät turhan reisin Oripäähän. Loppukesästä iski akuutti lentokonepula kurssilaisiin. Oskari-Alfa siirrettiin Turkuun palolentotoimintaan, jolloin koululennot keskeytyivät. Ahkera palolentotoiminta pyöräytti tunnit täyteen ja OA siirrettiin huollettavaksi. Näin jokaisella kurssilaisella on tällä hetkellä takanaan yli kuukauden tauko lentämisessä. Tämä on luonnollisesti ”latistanut” kurssin tunnelmaa.

Lennonopettajat ovat joutuneet kurssin aikana koville. Tästä huolimatta on lennonopetus ollut erinomaista, mistä kuuluu suuri kiitos Heikille ja Matille. Ensimmäinen yksinlento on osalta kurssilaisista jo suoritettu ja lopuillakin se on jo hyvin lähellä.

Tällä hetkellä kurssi etenee teoriapainotteisesti. Edessä on vielä lentosuunnistus, jonka jälkeen loppu onkin sitten enää lentämistä...

PPL-kurssilaiset, Mikko Savela



Museoita

Kun ilmailija kiertää vieraita paikkakuntia ja maita, yleinen piirre lienee se, että kaikki ilmailuun liittyvä kiinnostaa. Saman ”taudin” uhriksi olen joutunut minäkin, huono juttuko, en tiedä.

Syyspuolella tätä vuotta on minulla ollut mahdollisuus matkojen yhteydessä tutustua pariin ilmailumuseoon.

Hannoverin ilmailumuseo on lähellä Hannoverin messukeskusta, aivan kävelymatkan päässä siitä. Keskikaupungilta pääsee kätevästi metrolla kumpaakin paikkaan. Hannoverin ilmailumuseo on hyvin ”rakennettu”, korkeatasoinen museo, joka on tehty saksalaisella huolellisuudella. Museossa saa erinomaisen käsityksen Saksan ilmailuteollisuudesta varsinkin toisen maailmansodan ja sitä edeltävältä ajalta. Museossa on myös laaja pienoismallien näyttely, jossa saa hyvän kuvan mitä mielikuvituksellisimmista hankkeista ja toteutuksista. Ihmetystä herättää vielä kerran ne valtavat summat ja voimavarat, joita on käytetty sotimiseen ja maailman valloitukseen.

Ihmetystä herätti suomalaisvalmisteisen ”Stigun” joutuminen saksalaiseen museoon. Yhtä paljon herätti huomiota saksalaisten insinöörien kehitelmät purjekoneiden siipirakenteissa tai Me 321 liitokone, joka pystyi kuljettamaan 135 sotilasta täysin varustuksineen. Kyseisen koneen siipien kärkiväli oli 55 metriä ja koneen lentoonlähtöpaino 34 tonnia. Hinauskoneena käytettiin HE 111Z-1 konetta, joka oli rakennettu liittämällä

kaksi konetta yhteen. Runkojen välissä yksi moottori ja siivissä yhteensä vielä neljä moottoria. Kussakin moottorissa tehoa 1340 hevosvoimaa, yhteensä 6700 hp. Itse olisin kyllä ollut sydän kylmänä moisessa kyydissä ja varsinkin ohjaimissa.

Prahan ilmailumuseo on myös käymisen arvoinen paikka, onhan kyseessä viime vuosisadan johtava teollisuusmaa Euroopassa. Tämä näkyy kyllä museossa olevista koneista. 1900-luvun alkupuolen koneita on yksi iso halli täynnä. Koneet on kunnostettu viimeisen päälle, vaivaa on nähty paljon niiden kunnostamisesta. Myös uudempaa kalustoa on paljon. Venäläisvalmisteisia Su, Mig ym koneita on joka lähtöön. On kääntyvillä siivillä ja ilman. Koko kirjo on nähtävillä.

Praha on kaunis kaupunki ja historiaa täynnä. Muuallakin kuin ilmailumuseossa kannattaa käydä. Varsinkaan vaimo ei tykkää hyvää, jos matka kohdistuu vain ilmailumuseoihin.

Museoista vielä. Paras museo matkojeni varrella on toistaiseksi ollut San Diegon ilmailumuseo Yhdysvalloissa. - Lentokoneiden lisäksi siellä oli paljon muutakin, kunkin aikakauden koneiden vieressä oli esineitä juoma-automaateista aikakauden vaatteisiin puettuihin mallinukkeihin. (lis. Ritva)

Raimo



Oripää landing- maaliinlaskukisa

Kesäisenä lauantaiaamuna 13.7.2002 kerääntyivät jälleen TLK:n moottorilentäjät jo perinteiseen maaliinlaskukilpailuun Oripään kentälle. Kisa oli järjestyksessä kuudes, joten hyvinkin voidaan puhua perinteisestä kilpailusta. Yhteensattumien vuoksi kaikki asianharrastajat eivät päässeet mukaan, mutta 11 kilpailijaa oli kuitenkin paikalla.

Kisahan käytiin, kuten aina, hyvässä ilmailuhengessä ja iloisessa ilmapiirissä. Perinteiset 4 laskua; normaali moottorilasku, tyhjäkäyntilasku laipoilla, tyhjäkäyntilasku ilman laippoja ja moottorilasku esteen yli. Näitä kaikkiahan, paitsi esteen ylitystä, jokainen ilmailija voi harjoitella aina laskeutuessaan. Esteen ylitys vaatii jo tiimityöskentelyä. Harjoittelussa auttaa radan varrella oleva kaveri, jolla on radio tulostietojen viestitystä varten. Pienellä porukalla on mukava pitää yhteisiä harjoituksia vastaisen varalle.

Kisa alkoi normaalilaskulla reppavasti: Esa paukautti viivalle, Eskolla jäi 3m vajaaksi ja Pekka K 15m yli.

Seuraavassa tyhjäkäyntilaskussa oli paras Markus 3m vajaa, toinen Esko 9m yli ja kolmantena Pekka M 13m yli. Esan yli 35m pitkä antoi pisteitä paljon. Tässä vaiheessa Esko johti, Esa toisena ja Matti L kolmantena.

Ilman laippoja osuivat parhaiten Seppo ja Veikko metrin vajaa kummallakin, Pekat osuivat omalle metrilluvulleen 13m pitkäksi ja muilla ropisi pisteitä vielä enemmän. Kolmannen laskun jälkeen oli Esko johdossa, vaikka pisteitä ropisikin melkoisesti, Matti

toisena ja Pekka K kolmantena. Seuraavat 5 kilpailijaa olivat tiukasti 35 pisteen sisällä. Tiukka oli.

Esteen ylitti konkari Veikko laskemalla 0-viivalle, Seppo 6m pitkäksi ja Esko 9m pitkäksi. Muille sitten pistepotti lisääntyi reippaammin - kenelle milläkin syyllä. Lopputilanne muodostui tiukan ja vaihtelevan menestyksen jälkeen siten, että Esko vei kiertopalkintokellon jälleen vuodeksi kotiinsa. Toiseksi tuli Matti L ja kolmanneksi hienon esteen ylityksen jälkeen Seppo.

Sijalukukisa alkoi uudelleen, kun edellinen päättyi 5 kisan jälkeen. Sijalukupisteitä saa kukin osallistuja sijoituksensa mukaan siten, että voittajalle osallistujamäärän mukainen pistesaalis (nyt 11) ja viimeiselle 1 piste. Näin lasketaan viiden vuoden pisteet yhteen ja vuonna 2006 jaetaan kisan palkinnot. Kannattaa osallistua mahdollisimman moneen kisaan, jotta pussiin karttuu joka vuosi jotain.

Vaikka oheisessa tulosluettelossa suoritukset vaihtelevat kilpailijoilla hyvinkin paljon, niin kellään ei ollut otsanahka kurtussa, vaan tappiot nieltiin miehissä. Toni ja Pekka M kävivät kaveruksina kovan ja tiukan kisan, jossa käytettiin henkisiä aseita hermojen kiristämiseksi. Muutenkin kyllä entiseen tapaan kilpailijat hiillostivat toisinaan. Ja mukavaa oli.

Eiköhän harjoitella taas ensi vuodeksi antaumuksella – ainakin pari viimeistä päivää. Kiitos mukana olleille ja kannustakaa uusia lentäjiä mukaan.

Matti Loukonen

Maaliinlaskukisa Oripää - landing 2002 tulokset

| Sija | Kilpailijan nimi | normaalilasku | | pakkolasku | | pakkolähtölaippoja | | lasku esteen yli | | pisteet yhteensä |
|------|------------------|---------------|---------|------------|---------|--------------------|---------|------------------|---------|------------------|
| | | -/+ m | pisteet | -/+ m | pisteet | -/+ m | pisteet | -/+ m | pisteet | |
| 1 | Esko Määpälä | -3 | 21 | 9 | 18 | F/30-35 | 70 | 9 | 27 | 138 |
| 2 | Matti Loukonen | D/20-25 | 65 | -8 | 32 | 14 | 28 | D/20-25 | 65 | 190 |
| 3 | Seppo Tapola | -8 | 56 | yli | 150 | -1 | 4 | 6 | 18 | 228 |
| 4 | Veikko Tähtinen | -13 | 91 | yli | 150 | -1 | 4 | 0 | 0 | 245 |
| 5 | Esa Passila | 0 | 0 | G/35-40 | 80 | vajaa | 150 | -10 | 70 | 300 |
| 6 | Toni Koski | 11 | 33 | vajaa | 150 | D/20-25 | 60 | -13 | 91 | 324 |
| 7 | Pekka Marikainen | A/20-25 | 165 | 13 | 26 | 13 | 26 | G/35-40 | 110 | 327 |
| 8 | Pekka Ketonen | 15 | 45 | -18 | 72 | 13 | 26 | yli | 200 | 343 |
| 9 | Matti Aalto | G/35-40 | 110 | vajaa | 150 | 15 | 30 | F/30-35 | 95 | 385 |
| 10 | Martti Weckström | vajaa | 200 | -3 | 12 | yli | 150 | H/40-45 | 125 | 487 |
| 11 | Sándor Tóth | vajaa | 200 | H/40-45 | 125 | yli | 150 | yli | 200 | 675 |

Tärkeätä ei ole voitto, vaan osallistuminen. Joskin kaikki tavoittelevat hyvää tulosta.

Perustietoa aiheesta



Tarkkuuslentoa ja lennontalenttimia

Oripäässä 25.-26. heinäkuuta pidetyt tarkkuuslennon Suomen mestaruuskilpailut olivat luultavasti viimeiset perinteiseen tapaan järjestetyt kilpailut tarkkuuslennossa, siis miehitetyillä aikataarkastusasemilla reitin varrella. Jatkossa lennontalenttimen käyttö tuo uusia kuviota niin kilpailijalle kuin järjestäjälle kilpailun osalta.

Epävirallisesti muutamalla kilpailijalla oli tallennin käytössä jo nyt mutta niiden antamat tiedot eivät vaikuttaneet tuloksiin. Toisaalta nämä kilpailut olivat ensimmäiset, joissa laskukokeen tulokset mitattiin vide-

olla. Turun Lentokerho on järjestänyt vastaavat kilpailut aiemmin vuosina 1968, 1982 ja 1995. Kilpailijoita ilmoittautui kaikkiaan 24 ja joukkueita 8 kappaletta. Uusi tuttavuus oli Poliisin ilmailukerho kolmen kilpailijan voimalla.

Kilpailu oli kärjen osalta erittäin tasainen. Voittaja ja Suomen mestari Aki Suokas 376 vp, toinen Harri Vähämaa 394 vp ja kolmas Heikki Jouppila 444 vp.

Lentosuunnitelman laatimisesta kertyi virhettä, Aki 0 astetta/41sekuntia, Harri 0/0 ja Heikki 0/5. Suunnistusreitillä oli 6 aikataarkastusasemaa. Virheetön aika +/- 2 sekuntia. Virhesekunteja suunnistuslennosta yhteensä

Aki 13 sekuntia, Harri 12 ja Heikki 13. Havaintokokeessa oli 8 valokuvaa ja 15 lakanaa paikannettavana. Aki paikansi 6 valokuvaa ja 14 lakanaa, Harri 6/11 ja Heikki 2/13.

Laskukokeessa laskettiin 4 laskua, moottorilasku, jäljitelty pakkolasku, pakkolasku ilman laskusiivekkeiden käyttöä ja moottorilasku esteen yli. Akille ym järjestyksessä +3 metriä, +11, +9 ja -1. Harri +1,+11,+18 ja -3. Heikki +5, +8, +1 ja +1.

Joukkueista paras oli Air Botnia (Halonen, Vähämaa, Hälinen), toinen Turun Lentokerho (Jouppila, Tähtinen) ja kolmas Salpauslento I (Suokas, Hiltunen).

Henry Vitalin muistokilpailun, laskukokeen 6 parasta, voitti Mauri Hälinen.

Ensimmäisen päivän suunnistuskilpailu saatiin vietyä läpi ihanteellisessa säässä vaikka kohtalaisen lähellä ympäri kilpailualueita liikkui melkoisia saderintamia. Toisen päivän laskukokeessa heikko tuuli vaihteli lievästä myötäisestä lievään vastaiseen ollen enimmäkseen kuitenkin täysin sivulta 14:lle. Ehkä sopivasti vaikeat olosuhteet laskukilpailulle?

Ensi kesän kilpailutoimintaa ja harjoittelua varten pitäisi nyt hankkia kerholle 1-2 loggeria (lennontallenninta). V.2002 uudet säännöt kertoo seuraavaa:

GNNS lennontallentimen käyttö. Sallittuja tallentimia ovat IGC- tai GAC-hyväksytyt lennontallentimet. Mikäli lennonarviointi perustuu tallentimeen, tarkastusasemilla ei tarvita miehitystä. Tallentimen toiminta on kilpailijan vastuulla. Tallentimen käytöstä annetaan tarkemmat ohjeet suunnistuskokeen briefingissä. Tarkistuspisteiden ylityksessä käytetään samoja sääntöjä kuin miehityksessä asemilla, seuraavin poikkeuksin: tarkistuspiste on keskellä reittiviivaa, tarkistuspisteen ohitus yli 0,5 nm reitin sivussa katsotaan aseman ohittamiseksi, eli siitä annetaan ”ei havaittu”-virhe, jos samaa ilma-alusta käyttää useampi kilpailija, aika laskeutumisesta lento-ohjaukseen pitää olla vähintään 1 tunti 15 minuuttia, lento-ohjauksen aika mitataan kiitotien loppupäässä olevasta portista, aikatarkastuskohtien määrä tulee olla vähintään 10 ja enintään 15.

Yrjö Rihu

Kuukauden kolumni



Kauko-kerholainen kirjoittelee Malmilta

Tosiasiassa istun tätä kirjoittaessani omassa pikku kirkossani, Inkoon maaseudun rauhassa. Vanha kunnon ”kakluuna” lämmittää vieressä, pari kynttilää palaa pöydällä ja tuuli saa peltikaton paukkumaan.

Syksy on tullut ja kohta kun syksyn ja talven matalat pilvikatot peittävät pohjoisen

maamme, ei jää muuta kuin menneen kesän muistelemisen, ja seuraavaan valmistautuminen.

Loukosen Matti kysyi, vai ehdotinko itse...(?), että ”kauko-kerholaisena” joskus kertoisin vähän kokemuksia Malmilta. Mitä nyt niitä on 22 (tarkastin Lentopäiväkriijasta) lennon aikana kertynyt. Moni teistä on

tietysti Malmilla käynyt joten paikka on tuttu tai sitten välttätte koko Malmia parhaan mukaan. Täälläpäin Malmi on nyt ollut ainoa järkevä mahdollisuuteni lentää. Kerho, johon täällä olen liittynyt ja jolta koneen olen vuokrannut on ollut Malmin ilmailukerho (MIK).

Paikkana Malmihan on aivan ainutlaatuisen. Suomen ensimmäinen kansainvälinen lentokenttä, Katajanokan vesikoneita lukuunottamatta. Upea pyöreä, historiallinen pääarakennus, jossa myös torni on, sekä mielettömän iso lentokone halli, hillittömine ovineen, luovat aivan omanlaatuisensa tunnelman koko paikalle. Myös koneitten määrä on vaikuttava. Pelkästään hallissa on n.30 konetta ja platalla on kuulemma n. 70 pienkonetta. Katsottavaa ja ihailtavaa löytyy joka kerralle... on Piper Atzec:ia, Senecaa ja jopa pari Cub:ia, Pilot Factoryn Bravot, Cessnoja ja helikoptereita, m.m. Robinsonin R44 ja R22 koptereita. Kun vielä lisätään vierailevat koneet ja kentällä välillä käyvä kellukkeilla oleva Cessna Caravan niin ...aah... selkäpiitä kutittaa, kentälle voisi tulla ihan vain tämän takia! Mutta lentämäänhän sitä kentälle oikeasti tullaan!

Kiitoteitä Malmilla on kaksi. Komeasti ristissä (papin lisäys:) olevat 18-36 ja 09-27. Kiitotie 18-36 on pitempi ja useimmin käytössä. RWY 27 on se jolta miljonääri Ryttsölä lähti kohtalokkaalle yö-lennolleen. Tämä tuli aivan muuten vain mieleen, mutta kuvastaa omalla tavallaan Malmin luonnetta. Pääkaupunkiseudun miljonääreillä on täällä koneensa... Mutta onneksi imailijat ovat järjestäneen hyväntuullisia ja toisiaan avustavia ”immeisiä”, tosin eivät ihan kaikki.

Jos koneita on tuon verran maassa, niin ei ole väärin olettaa, että taivaalla(e) on välillä tunkua ja välillä hieman ahdastakin! Onneksi sentään harvoin kaikki koneet ovat yhtä aikaa taivaalla(!), eivät varmaan

kaikki edes lennä. Mutta kun kolme tai neljä konetta kiertää Malmin aika pientä laskukierrosta ja Nokasta (Katajanokasta hieman itään oleva ilmoittautumispiste) on vielä tulossa joku ja maassa odottaa toiset kolme tai neljä konetta ... niin kyllä on tornilla ja lentäjällä(!) perässä pysyminen. Jotta kaikki olisi haus Kempaa, niin noin joka kolmas kone käyttää ilmailukielenä englantia. Malmillahan majailee Porin ilmailuopiston (Finnskin koulun) jälkeen Suomen seuraavaksi suurimmat lentokoulut, Salpaus-lento ja Pilot Factory.

Tämä äskeinen tilanne, kolme konetta kierroksessa ja neljä maassa, oli itseasiassa viime lennoltani. Silloin lensimme parin ystävän kanssa Malmilta Kirkkonummelle ja takaisin (36min). Aika nopean radalle siirtymisen jälkeen lento meni ilma suurempia tapahtumia ja hyvä niin. Mutta kyllä Malmilla saa pitää silmät ja korvat auki ja välillä ilmatila on turhan ahdas. Kerran tulin RWY18 myötätuulessa ja ihmettelin että Degeristä, idästä tulleet kaksi konetta on varmaan jossain aika lähellä. Meinasin juuri kysyä tornilta että kuis on, kun tornista pyydettiin että ”teppä 360 oikealle”. No minä lähdin kaartamaan ja samalla kun katsoin ikkunasta ulos kaksi, ilmeisesti koululennolla ollutta konetta lensi, tosin hiukan matalammalla, mutta silti arviolta alle 200 metrin päästä, edestäni! No, torni oli ajan tasalla, onneksi!

Kyllä Malmilta lentäminen on hienoa. Näköalakin ovat Turun tapaan upeat kun pääkaupunki levittäytyy eteen melkein heti lähdön jälkeen (ups.. ei kai pidä kehua tota Helsingii liikaa näin Turkulaisille..). Tosin ”kaupungin päällä pyöriminen” voi välillä Hesassakin vähän vähemmän innostaa, vaikka lentäminen aina kiinnostaa!

Turussa lentäminen on mielestäni rennompaa, ja ehkä jollakin tavalla kotoisempaa.

Kyllä Turku pysyy sinä ”koti-kenttänä”, lensi sitä sitten missäpäin mailmaa! Kai se on niin että se kenttä, josta ensimmäisen kerran olet yksin koneella noussut (eli Oripää!) ja se kerhon, jonka kautta ja jonka keskellä, tämän hienon homman olet oppinut, pysyy aina omalla paikalla lentäjän sydämessä. Että kyllä te turkulaiset ja TLK olette usein ja lämpimästi ajatuksissa vaikka vähän muualla ollaankin.

Harmillista kullä EU on mennyt ja tarveltänyt PPL piloottien mahdollisuudet pystyä järkevään hintaan lentämään myös Ultra-kevyitä, muutenhan tämä poika lähiti ”oman kylän kentältä” (TORBACKA:

n Ultra-kenttä) joka on noin 12 km päässä kotoani. Pääsin tosin siellä kerran jo kyytiin ja tekemään laskunkin mutta siitä joku toinen kerta, jos juttuni vielä Leivoon suodaan. Itse Malmilta lentämisestäkin riittäsi vielä juttua, kun nämä ”tausta tiedot” jo veivät tämän verra palsta tilaa.

Seuraavaan kertaa ja Turussa, tai ehkä Malmilla, taas nähdään! Eiku taivasta kohti!

Markus, lentävä-pappinne

Ps. Jos Helsingissä/Malmilla liikkuu, niin yhteyttä saa ottaa, 050-345 7602, tai markus.weckstrom@evl.fi , vaikka en tietysti Hesassa juuri nyt asukkaana. ds.

Toimintaa



Purjelentojaoston toimintaa 2002

Kausi lähti käyntiin keväällä hyvin. Kurssi toteutettiin pääsääntöisesti viikonloppukurssina ja varhaisesta aloituksesta johtuen saatiin kiitettävästi päätökseen. Kauden lopussa saatiin iloita 7 uudesta lupakirjasta.

Onnittelemme Andreas Limnellä, Saku Hallikaista, Anna-Riina Malmea, Heidi Teeristä, Pertti Rännäliä, Eetu Kieloa ja Mikko Kermistä. Sen lisäksi lennettiin vielä 1 kelpuutus Jukka Gråstenille. Koulutuksesta vastasivat Sirpa Viitanen, Sami Nikulainen, Timo Piipponen ja harjoittelijana Joni Suutari. Joni sai vaadittavat kaksi oppilasta valmiiksi ja opettajan pahvit lienevät jo taskussa.

Huippulämpimästä kesästä huolimatta

Oripää Camp latistui sateen pitämiseksi, kuten lähes kaikki purjelentokilpailut viime kesänä. Viimeisenä päivänä saatiin sentään koneet baanan päähän ja pidettiin maaliinlaskukilpailut. Tarkimmin laskut lensi Juha Arsalo.

Kausi huipentui maaliinlaskun SM-kisoihin elokuun lopulla. Timo Viitanen kantoi järjestelyvastuun. Organisaatio toimi hyvin, ainoastaan starttipaikalle olisi kaivannut lisää porukkaa avustamaan, lähinnä sormi osoittaa kerhomme nuoria jäseniä, jotka valitettavasti loistivat poissaolollaan näinkin tärkeästä tapahtumasta. Kilpailuissa oli ensimmäistä kertaa käytössä videokuvaus, joka selvensi paria tapausta ja protesteita vältyttiin selvän näytön ollessa käytössä jäl-

kiarvointiin. Erityistä kiitosta myös Timo Tasalalle, joka kehitti mallikkaan tulospalveluohjelman. Saimme ”töllöltä” seurata reaaliajassa tilanteiden kehittymistä niin yksilö- kuin joukkuekilpailussakin.

Yksilökilpailun voitti Pekka Halonen Imatralta ja joukkuekilpailuissa paras oli NIL Seniors. TLK:n joukkue taisteli ihan kärkipäässä, mutta ne pienet lipsahdukset... Tarkemmat tulokset saat kerhon nettisivuilta ja seuraavasta Ilmailusta. Illanviettoa varten Loimaan halli oli koristeltu juhlahuntoon. Niin syömiset kuin juomiset ja maistuiivat ja tunnelma sen kuin kasvoi illan pimetessä. Kiitosta järjestelyistä tuli kaikkialta Espoon ja Kajaanin väliltä.

Lentomäärät hinausten osalta vastasivat normaaliakesää, mutta tunteja ja suorituslentoja jäätin kaipaamaan. Hinauksia oli 1014 ja tunteja vain 437!! Suurimmista haavereista säilyttiin, joka on hyvä asia. Femma oli huoltojen takia pois rivistä yli kuukauden.

Lähi aikojen toiminnasta

Koneiden huolto aloitetaan jo marraskuussa, varaa aikaa 16. ja 23.11. Oripäähän, jatkosta informoidaan myöhemmin. Kaikki mukaan, että päästään alkamaan mahdollisimman pian keväällä lentäminen. Samin suunnalta kuuluu mielenkiintoisia, jospa jo helmi maaliskuulla päästäisiin kokeilemaan jotain uutta...

Ensi kauden kurseista

Purjelentoteoriat alkavat kuten tavallista tammikuun loppupuolella. Moputeoriat liitetään kurssiin jos oppilaita löytyy.

Huomio!!! Ne kerhon jäsenet, joilla on moottori- ja/tai mopupahvi ja haluavat lentää purjelentopahvin:

Vaatimukset on: Kokeissa osoitettava

purjelentäjältä vaadittava tiedon taso seuraavissa aineissa; ilmailun säädökset, purjelentokonerakenteet ja –mekanismit, purjelentokone mittarit, aerodynamiikka, ohjausoppi ja lentotoimintamenetelmät ja purjelentokoneen käyttö ja hoito, lentokäsikirja. Suosittelen lämpimästi teoriatunneille osallistumista. Kokeet pidetään yhdessä peruskurssin kanssa.

Lento-osa: vähintään 2 tuntia purjekoneella, vähintään 10 keikkaa, joista vähintään 7 koululentoa ja 2 yksinlentoa.

Ne kerholaiset, joilla on purtsikkapahvi ja haluavat mopupahvin:

Vaatimukset: Osallistuttava oppitunneille ja kokeeseen kaikissa muissa aineissa paitsi sääoppi ja ihmisen suorituskyky ja rajoitukset.

Lento-osa: Purjelentokoneella vähintään 35 tuntia ennen lentokoulutuksen alkua!!! Sen jälkeen 5 tuntia koululentoja, joista vähintään 2 tuntia matkalentoja.

Kaikki kiinnostuneet ottakaa Satu Aaltoon yhteyttä, että voidaan kartoittaa hyvissä ajoin koulutustarve ja välttyään viime kesän yksityisopetukselta. Siihen ei näillä voimavaroilla ole ensi kesänä mahdollisuutta. Tällä hetkellä kurssille on jo viisi ilmoittautunutta, lisää mahtuu. Satun saa kiinni satu.aalto@mbnet.fi ja 040-50 78 425. Kertokaa myös pikimmiten Satulle jos joku tuttavanne on kiinnostunut kurssille tulosta. Tarvittaessa voidaan vielä syksyn aikana viikonloppuisin järjestää mopuilla pieni-muotoisesti tutustumiskursseja.

Mopupuolella lupakirjoja tuli 2 kappaletta. Onnittelut Jukka Gråsten ja Kari Montonen. Lisäksi purjelentäjistä Kimmo Jeromaa sai myös lupakirjan. 4 oppilasta on vielä kesken. Tunteja on kertynyt noin 370.

Purjelentokoneiden SM-maaliinlaskukisat

31.8. Oripäässä

Elokuun lopulla kisattiin Oripään lentokentällä purjekoneiden maaliinlaskukilpailujen Suomen Mestaruuskilpailujen merkeissä. Järjestäjänä toimi Turun Lentokerhon r.y:n väki nyt ensimmäistä kertaa.

TLK:n talkooväki oli hyvissä ajoin tehnyt suunnitelmat toiminnasta molemmilla radoilla toimimisesta, sillä eihän säänhaltijan oikuista koskaan tiedä. Asfalttoitujen kiitoteiden viereen tehtiin turhista pensaista ja kanervasta puhdistettu laskeutumisalue, sillä normaalitoiminta Oripäässä tapahtuu asfalttiradoilla. Samoin starttimestari Pertti Kelloniemi teki ”kartat”, miten hinauskoneet ja kilpailukoneet ilmassa ja maassa toimivat. Mahdolliset vaaratekijähän on aina minimoitava. Toimintaa vielä testattiin käytännössä viikkoa ennen varsinaisia kisoja.

Kilpailun johtaja Timo Viitanen ja päätuomari Antti Jouppi olivat väkensä kanssa suunnitelleet itse kisatoiminnan mahdollisimman hyvin toimivaksi aikaa säästelemättä. Olikin mukava huomata, että kilpailijoita ilmoitautui yli neljäkymmentä, joista paikalle ilmestyi tasan 40. Ei oltu talkoiltu turhaan.

Oripään kenttä sopii tämältyyppisen kilpailun pitopaikaksi hyvin, koska Turun Lentokerholla on alueella parakkimajoitusta kilpailijoille. Omat asuntovaunut ja teltatkin ovat tervetulleita. Tarjolla oli myös kahden saunan ja uima-altaan käyttömahdollisuus. Osa kilpailijoista saapuikin jo perjantaina paikalle apujoukkoineen ”keskittymään” hyvään suoritukseen. Kaukaisimmat kisailijat tulivat Sodankylästä. Näille pitkänmat-

kalaisille ja muillekin tarvitsijoille Turun Lentokerho r.y. oli asettanut käyttöön PW-5 Femman ja Juniorin. Kilpailukeskuksena toimi pari vuotta sitten talkootyönä valmistunut upea kerhotalo.

Perjantain sääennusteet lupasivat saderintamaa lauantaiksi, joten salassa valmistauduttiin jo siihenkin, että joudutaan käyttämään sunnuntaita kisan varapäivänä. Vettä ei kuitenkaan tullut, mutta sää oli puuskainen ja antoi jokaiselle pilotilla todellisen haasteen lentää hyvä suoritus. Aamubriefing alkoi aikataulun mukaisesti lauantaina klo 9 ja ensimmäinen kilpailusuoritus starttasi vain hieman yli klo 10. Mitä nopeammin aloitetaan kisa, sitä suuremmalla todennäköisyydellä saadaan ainakin ensimmäinen kierros lennettyä loppuun ennen pelättyä saderintamaa! Aikaa kierroksen lentämiseen oli laskettu n. 5,5 tuntia max. Starttimestari Pertti Kelloniemen ryhmä hoiti homman avustajineen niin hyvin, että hinauskoneet saivat moottoriaan sammuttamatta hoitaa hommansa kierroksen loppuun sakka ja aikaa meni vain n. 4 tuntia. Hinurit veivät kilpailijat 250 m:n korkeuteen, josta he aloitivat suorituksensa.

Ensimmäisen kierroksen alussa lentäneet saivat vielä tehdä kilpailusuorituksensa käytetyn kiitotien 24 suuntaisessa tuulessa, mutta hyvin pian tuulen suunta muuttui puuskaiseksi sivutuuleksi. Pilotit olivat kuitenkin oppinsa lukeneet ja kaikki pääsivät ehjänä kiitotielle. Sauva ja polkimet olivat kuitenkin ahkerassa käytössä joka koneessa. Vaatiihan moottorittomalla koneella kalkkiviivalla merkityn nolla-pisteen päälle lasketutuminen hyvää koneensa tuntemista

ja perusohjaustaitojen hallintaa haastavissa olosuhteissa. Suoritusta ei mitenkään helpottanut se seikka, että ennen laskeutumisaluetta oli 2 m:n korkeudella oleva ”lentoeste”, jonka yli piti sitä koskettamatta lentää.

Virhепистеitä sai sen mukaan, mitä mitamiesten mitta näytti. Mikäli lasku jäi vajaaksi,

rangaistuskerroin on isompi kuin nollalinjan yli päästäessä. Lisäksi oli paikalla vielä viisi arvostelutuomaria, jotka antoivat tyyliпистеitä tehtävän suoritustavasta. Nämä tyyliпистеет eivät kuitenkaan ratkaisseet kärkiporukan sijoitusta.

Ensimmäisellä kierroksella nähtiin vain yksi nolla-lasku (Petri Lehto Padasjoen LK), mutta lähelle pääsi sitten jo melko moni. Tosin metrin sisään lensivät vain kaksi Halosta (Pekka ja Hannu). Toiselle kierrokselle oli siis



odotettavissa jännittävää ja tasaista kilpailua. TLK:n Satu Aallollekin jo hurrattiin ensimmäisen kierroksen jälkeen, mutta toisen kierroksen pieni lipsahdus pudotti Satun kärjen tuntumasta.

Toisella kierroksella ei nähty yhtään nollalaskua. Tähän olivat varmasti osittain syynä yhä voimistunut puuskainen tuuli ja tasaisen kilpailun luomat suorituspaineet. Parhaan laskun suoritti Imatran Ilmailukerhon Pekka Halonen (0,10 m yli), joka oikeutti hänet saamaan vuodeksi Suomen Mestarin tittelin. Sankan kannattajajoukon hämmästellessä pääsivät kilpailijat haasteellisessa kelissä hyvin suorituksiin, toki erot alkoivat jo näkyä. Estenarukin kaatui parin kilpailijan vetämänä maahan ja nollaviivan läheisyys oli ykköskierrosta vaikeampi saavuttaa.

Kansakilpailijoiden ja apujoukkojen oli Turun Lentokerhon järjestämässä kisoissa todella helppo seurata kilpailun kehittymistä reaaliaikaisen ATK-pohjaisen tulospalvelun johdosta. TLK:n jäsenen Timo Tasalan kehittämän tulsohjelman ansiosta jokaisen suorituspisteet ja todellinen sijoitustilanne oli koko ajan nähtävissä isolta televisioruudulta tuomaripisteessä lähes reaaliajassa. Näin kisa ja jännitys sen kun vain kasvoi joka suorituksen jälkeen ja kun vielä 10 ykköskierroksen parasta lensi toisen kierroksen käännytyssä järjestyksessä, oli kilpailun

seuraaminen todella mukaansatempaavaa. TLK: väki oli järjestänyt kiitotien viereen kenttäkahvilan, josta paikalla ollut väki sai pahimpaan nälkäensä erilaisia makunautintoja.

Edellämainitun reaaliaikaisen tulospalvelun ja kärkiporukan

käännetty lentojärjestys toisen kierroksen loppuun teki kisasta jännittävän aivan viimeisiin suorituksiin saakka. Tuloksen selvittyä katsojajoukko intoutuikin kättentaputuksiin. Yhteispisteissä Suomen Mestari Pekka Halosen (1,0 p) jälkeen toiseksi tuli Sodankylän Ilmailukerhon Seppo Törmänen (3,9 p) ja kolmanneksi Imatran Ilmailukerhon Kari Hammaren (4,3 p).

Sääennusteen lupaaman saderintaman jäätyä saapumatta Oripään kentälle, kisa saatiin lennettyä läpi yhdessä päivässä ja paikalle jääneet saivat purkaa kisajännitystä tlk:n Ravintola Majorissa ruuan, juoman ja hyvän porukan kera. Muonamestari Antti Mäkinen oli järjestänyt tähänkin tilaisuuteen purtavat, kuten muutenkin koko viikonlopun ajan. Jännitystä oli osaltaan luomassa

Suomen Antidopigtoimikunnan toimihenkilöiden ilmestyminen paikalle kilpailun kestäessä. Arpa valitsi tällä kertaa testiin joutuneen kilpailijan, joka selvisi koetteluksesta puhtain paperein.

Tällainen kilpailumuoto puoltaa paikkaansa, onhan paikalla runsaasti kilpailijoita ja heidän tukijoukkojaan ja sehän tiedetään, että porukassa se viisaus ja hauskuus esiin tulee. Toisena hinauslentäjänä toiminut Turun Lentokerhon puheenjohtaja Raimo Nikkanen oli tapahtumaan tyytyväi-

nen. Vaikka näiden tapahtumien järjestämisen vaatii kerhon jäsenistöltä paljon työtä, palkitaan se sillä, että paikalle tulee paljon osanottajia. Kukaan ei tunne tehneensä työtä turhaan. Oripäässäkin on tänä vuonna ollut yksi maatalousnäyttely ja kaksi ilmailun SM-kilpailua ja lisäksi Oripää Camp-purjelentoleiri matkalennosta kiinnostuneille.

Ei muuta kuin, ensi vuonna nähdään entistä isommalla porukalla.

Harri Nurmi

Uutisia



Kerhon nettisivut

www.turunlentokerho.com

Olen viime huhtikuusta lähtien toiminut Tlk:n nettisivujen ylläpitäjänä ja siten sihteerillämme (T.Koski) on jäänyt paremmin aikaa hoitaa sihteerin tehtäviä.

Lentokerhon sivuja on viime aikoina päivitetty parempaan suuntaan ja tavoitteena on luonnollisesti, että sivut edustaisivat maamme lentokerhojen parhaimmistoa. Paljon on työtä tehty ja paljon on vielä edessä!

Viimeisten kuuden kuukauden aikana sivuille on ilmestynyt kerholaisten oma salasanalla suojattu osio, sisältäen mm. keskustelualueen. Julkisesti näkyvillä on uutisvalikko, josta näkee viimeisimmät (julkisesti näkyvät) muutokset sivuilla kuten esim. kilpailujen tulokset. Lisäksi Oripään lentokentän sivut on päivitetty näyttävämpään muotoon ja useimpiin kerhomme koneisiin voi jo tutustua internetitse. Jäsenalueelta löytyvät painolaskelmat koneisiin OH-653 ja OH-PDT. Maarianhaminan tax

free -aikatauluja olen myös pyrkinyt ylläpitämään.

Tulevaisuuden suunnitelmiakin on jo, kuten esim. koneiden huoltotilanteen näkyminen webissä. Toteutustapaa ei ole vielä mietitty sen koommin, mutta asia edistynee talven aikana.

Nyt kun kesä on ohi ja kuva- sekä videomateriaalia lentotoiminnasta löytyy, olisi hienoa jos edes osa siitä saataisiin kaikkien ihailtavaksi sivuillemme. Jos sinulta siis löytyy materiaalia digitaalisessa muodossa, niin laita suoraan minulle sähköpostina. Jos materiaali on perinteisessä muodossa, niin tarvittaessa sekin saadaan digitaaliseen muotoon.

Jos sinulla on kysyttävää/kommentoitavaa sivuista tai tarvitset apua jäsenalueelle kirjautumisessa tms. ota yhteyttä minuun!

Terveisin,

Timo Tasala

webmaster@turunlentokerho.com



Lennokkiasiaa

Kesä on mennyt menojaan ja talvi tekee tuloaan. Ilokseni voin todeta, että lennokkerho on nyt siinä mallissa jollaiseksi sen kuvittelinkin. Kesän lennätykset jäivät kyllä vähemmälle kuin oli suunniteltu ja myös lennokkipoikien lennätykset Oripäässä jäi täyttymättä mutta onhan vielä aikaa.

Harri lupasi ilmoittaa kun koneet ovat kunnossa ja se voidaan suorittaa Turussa. Muutamia poikia sain kiinni kesän mittaan ja kävimme Lennokkiseuran kentällä Paattisilla lennättämässä, mutta suurin osa oli kesälaitumilla tavoittamattomissa.

Syyskuun alussa avasimme kerhojen ovet, Multavierun ja Pansion. Kuvittelenko vain vai vaikuttiko se, että Tomin kouluihin suuntautunut ”mainonta”, Lennokkiseuran Paattisilla järjestämät kolme lennokkikilpailua (1 kpl SM-taso) ja neljän lennokkerhon (Henrikin srk/Hannu Raitis, Tuomiokirkko srk./Tom Broberg, Raision srk/Timo Koskensalo ja minä) yhteinen, lennokkiurheilua koskeva lennätykset- ja infotilaisuus Paattisten lennokkikentällä nuorille ja heidän vanhemmilleen, sen että nyt poikia on tulossa yli kapasiteetin. Tom Broberg joutui muuttamaan Multavierussa avarampiin tiloihin ja minulla Pansiossa on kaikki pöydät täynnä ja yksi varapöytäkin. Tomin poikien tarkkaa lukua en juuri nyt tiedä mutta itselläni on 11 innokasta. Isoja pöytiä on 5 kpl ja yksi pienempi, niihin mahtuu juuri ja juuri se porukka mikä nyt on koolla, eikä huoneessa

enempää tilaa olisikaan.

Katsotaan nyt miten kauan kukin siellä viihtyy, toivittavasti katoa ei tule, mutta tällä hetkellä täytyy myydä ”ei oota”. Ehkä joku kyllästyy ja silloinhan paikka vapautuu. Tällä hetkellä kokoonnumme Maanantaisin Multavierunkadulla srk:n tiloissa klo 18.00 – 20.00 ja torstaisin Pansiossa klo 18.00 – 21.00. Multavierunkadulta on kuljetus Pansioon klo 17.30 ja tarvittaessa takaisin. Nykyisin kyllä vanhemmat ovat hakeneet pojat useasti Pansiosta pois.

Rahaa tulimme taas hieman tuhlanneeksi, kun ostimme talviset liimat ja muut tarvikkeet sekä sen lennokkisimulaattorin, josta on ollut puhe. Simulattori oli hyvä hankinta, pojat pääsevät puhaltamaan vähän höyryä ulos rakentamisen välillä, sillä aikaa kun liimat kuivuvat ja oppivat siinä samalla lennokin ohjaamista. Tomilla on kontollaan nuoremmat vesselit n. 8 – 11v. ja minulla siitä vanhemmat.

Tuntuu mukavalta, kun kerho vihdoinkin on lähtenyt oikein kunnolla toimimaan. Jos joku innokas vielä olisi tulossa, niin ottakaa minuun tai Tomiin yhteyttä, niin katsotaan missä mennään ja mitä voidaan tehdä.

Lennokkiterveisin:

Jarmo Hellevaara / Turun Lentokerho/
lennokki- ja nuorisajaos, Tom Broberg Tuomiokirkko srk:n lennokkerho.

| Turun Lentokerho r.y.:n johto- ja toimihenkilöt | | | | päiv. 18.10.2002 |
|--|---|--------------------------------------|-----------------|------------------|
| Johtokunta | | GSM | työ | koti |
| puheenjohtaja | Nikkanen Raimo | 0500-530 022 | 4845735 | 4845758, fax |
| varapuheenjohtaja | Nummela Heikki | 040-5284392 | 040-9001281 | 7622363 |
| sihteen | Koski Toni | 050-5361050 | | 4329721 |
| jäsenet | Jouppi Antti | 040-8385285 | | |
| | Mäkinen Antti | 050-5914976 | 2657604 | 2501595 |
| | Nurmi Harri | 040-5838821 | kotifax 4886223 | 4886224 |
| | Vitonen Timo | 0400-966410 | 09-16044575 | 09-8768320 |
| varajäsenet | Tóth Sándor | 050-5580449 | | |
| | Loukonen Matti | 0400-476509 | | 03-4304450 |
| johtokunnan ulkop. | | | | |
| rahastonhoitaja | Vesterinen Tero | 050-5169596 | 2714961 | 2366641 |
| Jaostojen puheenjohtajat | | | | |
| moottonilento | Kostia Eero | 0400-822908 | | 4303715 |
| purjelento | Jouppi Antti | 040-8385285 | | |
| lennokki ja nuoris | Hellevaara Jarmo | 040-8421321 | 2621321 | 2483338 |
| Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat | | | | |
| (pl=purjel., mp=mopu, ml=moottonil., ml*=opeharj., tk=tyyppik., tl=tark.lent.) | | | | |
| Ahlskog Per | ml+mnl+monimlFRtl | 0400-860533 | 2714801 | 2482698 |
| Autio Matti | pl+mp | 050-3086568 | | 4307575 |
| Jouppi Antti | pl+mp+pl:n päälennonopettaja | 040-8385285 | | |
| Loukonen Matti | ml* | 0400-476509 | | 03-4384450 |
| Nikkanen Raimo | tk | 0500-530 022 | 4 845 735 | 4845758, fax |
| Nikulainen Sami | pl | 040-5014543 | | 4373382 |
| Nummela Heikki | ml+mnl+pl+pil+mp+mpil+ pl:n ja ml:n koulutuspääll. ja ml:n päälennonopet. | 040-5284392 | 040-9001281 | 7622363 |
| Piipponen Timo | pl+mp+tk | 0400-823164 | | 2445008 |
| Seppälä Sakari | pl+mp+tk | 040-5463062 | 0204-444632 | 4306380 |
| Suutarin Joni | pl | | | |
| Turppo Martti | ml+mnl, IFR | 040-5008474 | | |
| Tähtinen Veikko | ml+mnl, IFR | 0400-224798 | | 7364198 |
| Viitanen Sirpa | pl | | 2314184 +fax | 2390340 |
| Vuori Ville | pl+mp | 0400-698514 | 4697601 | |
| Johtokunnan sähköpostiosoitteet | | etunimi.sukunimi@turunlentokerho.com | | |
| Kerhon WEB sivut | | www.turunlentokerho.com | | |
| | Timo Tasala | webmaster@turunlentokerho.com | | |

| | | | | |
|---|---|-------------|-----------------------|------------------|
| Turun Lentokerho r.y.:n johto- ja toimihenkilöt | | | | paiv. 22.10.2002 |
| Lentokoneiden hoito ja huolto | | GSM | työ | koti |
| Huollotoim. johtaja | Passila Esa | 060-6610539 | | 2524368, fax |
| Huolltovastaava | Kostia Eero, ml | 0400-822908 | | 4383716 |
| Metsäpalolentotoiminta ja SAR | | | | |
| Tukikohdan pääll. | Loukonen Matti | 0400-476509 | | 03-4384450 |
| Tukikohdan varap. | Salo Heikki | 0400-520208 | 041-5320026 | 4322622 |
| Laskutus | | | | |
| | Nurmi Harri, ml | 040-5830821 | kotifax 4086223 | 4086224 |
| | Aalto Satu, pl+mp | 040-5078425 | | 2342695 |
| Hallipaällikkö | | | | |
| EFTU | Liipola Juhani | 049-530547 | | 4841230 |
| EFOP | Vainionmaa Raimo | 040-5262173 | | 7661230 |
| Oripäätoimikunta | Vainionmaa Raimo, pj | 040-5262173 | | 7661238 |
| Oripään lentopaikan paällikkö | | | | |
| | Nummela Heikki | 040-5284392 | 040-9001281 | 7622363 |
| Pelastusvarjojen hoito | | | | |
| | Nikulainen Sami | 040-6014543 | | 4373382 |
| | Aalto Satu | 040-6078425 | | 2342695 |
| Kuljetuskaluston hoito | | | | |
| | Kortetjärvi Risto, auto | 040-5460257 | | 2393514 |
| | Laine Rauno, pvt | 040-5855047 | 4354431 | 4357567 |
| Leivon toimitus | | | | |
| | Loukonen Matti | 0400-476509 | | 03-4384450 |
| | sähköposti: matti.loukonen@turunlentokerho.com | | | |
| | Savela Mikko | 040-5573600 | | |
| | sähköposti: mikko.savela@turunlentokerho.com | | | |
| | Leivon aineisto mielellään sähköpostin tietiedostona. | | | |
| Tilintarkastajat | | | | |
| | Satopää Rauno (KHT) | | varalla Tomberg Kauko | |
| | Lehti Kimmo | | Rihu Yrjö | |
| Turun halli | 2714963 | | Onpään halli | 7661266 |
| EFOP ATIS Vaisalan autom. sääasema puh. 7661179, 123.625 MHz (kaksi tangentin painall.) | | | | |
| Kerhon sihteerin osoite | | | Tom Koski | |
| | | | Kukkulatie 1 as 17 | |
| | | | 21230 RAISIO | |

2

Ilmoitusasioita



Turun Lentokerhon suosittu PIKKUJOULUJUHLA

Paikka ja aika:

on 30.11. 2002 klo 19.00 alkaen Turun Kulttuurikeskuksessa (Raatihuone 3 krs.)
Vanha Suurtori 5.

Tapahtumassa:

Ohjelmassa on perinteinen jouluateria ruoka- ja seurustelujuomineen, lisäksi mm. korkeatasoista musiikki, tanssi, laulu esityksiä, tiernapojat, lucianeidot, yhteislaulut,tanssit ym.

Ilmoittautumiset:

Ensimmäiset 70 mahtuvat mukaan joten pidä kiirettä ja ilmoittaudu mahdollisimman pian joko sähköpostitse: astoth@saunalahti.fi tai kännykkään 050-558 0449 (Sándor Tóth)

Maksut:

Ilmoittautumiset ovat sitovia. Illalliskortin hinta on 30 eur.per henkilö. Suorituksenne viimeistään 20.11.2002 TLK:n tilille Merita 152530-982

Tervetuloa



Turun Lentokerho ry:n jäsenjulkaisu