

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti 1 / 2003



Turun **LEIVO**



Leivossa 1/2003 tarjolla

Kevät ja kesä lähestyy vauhdilla	3
Kerhoilta 16.4.2003	4
Turun Lentokerho ry:n vuosikokous	4
Oripää-landing 8.6.2003	4
Kiitos	4
Lentopäiväkirjan merkinnöistä laskuttajan silmin	5
Eräs yölento	6
SAR-toiminta vuonna 2003	9
Vinkki!	9
Suunnistuksen harjoituskisa	10
Lentoja Pyhäjärven jäältä	11
Purjelentojaoston toimintaa 2003	12
Palolennot kaudella 2003	14
Cairns, Australia 2002	19
Nokivasara nokalle	22
Oripään käyttö	24
Yhteistyöterveysiä Turun lentoasemalta	26
Pikku-Tuuliassa moottoriremontti	28
Leivo, ole hyvä	28
Lentotuntihinnasto vuodelle 2003	29
Moottorilentotilastoa	29
Kerhon toimihenkilöiden yhteystiedot	30

Kansikuva: Antti Jouppi valmiina talven ensilennotte autohinauksessa Pyhäjärven jäällä. 23.2.2003. Juttu sivulla 11.

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



Kevät ja kesä lähestyy vauhdilla

Takana oleva vuosi 2002 oli kerhomme toiminnan kannalta vilkas. Se piti sisällään monia suuria tapahtumia, jotka työllistivät kerholaisiamme runsaasti. Kiitos kaikille, jotka olitte mukana tekemässä kerhotyötä ja edistitte toimintaamme omalla arvokkaalla panoksellanne.

Vuosi 2003 tulee olemaan suurien tapahtumien osalta väli vuosi. Nyt on mahdollisuus panostaa varsinaiseen lentotoimintaan. Meillä on siihen suhteellisen hyvät mahdollisuudet.

Koneet tulevat melko varmasti olemaan huippukunnossa, kun kausi alkaa. Huoltojen kimpussa on oltu niin Oripäässä kuin Turussakin. Normaalien keväthuoltojen lisäksi on suurempiakin projekteja. Discus saa wingletit siipiensä kärkiin ja ykkös-Tuulia uuden peruskorjatun moottorin nokalleen. Loimaan lentokonehalli on ollut tosi kylmä, mutta hyvin tuuletettu korjaamohalli. Mutta eiköhän perinteisellä sitkeydellä Nummelan Heikki, Hämis ja kumppanit moottorin Tuulian nokalle saa, ja pääsemme lentämään tällä erinomaisella, Suomen parhaalla, lentolaitteella taivaan sieneen. Kiitos kaikille huoltajille ja korjaajille. Ilman panostanne koneemme eivät lentäisi, ainakaan näillä hinnoilla.

Tulevalla kaudella koulutus on taas yksi merkittävä osa toimintaamme. Oppilaita on kiitettävästi tulossa koulutukseen. Se on tae siitä, että jatkuvuutta löytyy ja varmasti myös uusia tekijöitä riveihimme.

Toimintamme kannalta merkittävää on toimintaolosuhteet. Oripään kenttä on meille tärkeä ja korvaamaton toimintamme

kannalta. Viime vuoden loppupuolella kävimme neuvotteluja kentän omistajuudesta ja kerhomme mahdollisuutta käyttää kenttää entisin ehdoin.

Vuoden 2002 alusta lähtien kentän omistajana on ollut metsähallitus. Puolustusministeriö on tehnyt sopimuksen Metsähallituksen kanssa toiminnan ehdoista ja jatkumisesta. Kansliapäällikkö Ahola on vakuuttanut, että kentillä toimivat kerhot voivat jatkaa entisillä ehdoilla toimintaa. Kuitenkin aluetasolla on tullut yhteydenottoja ja ehdotuksia uusista sopimusehdoista.

Ehdotetut vuokrat eivät ole kovinkaan suuria, mutta muut sopimukseen liittyvät ehdot vaativat lisäselvityksiä. Esimerkkinä voisi mainita ympäristön hoitoon ja suojeluun liittyvät vaatimukset, joista voi helposti löytyä sellaisia vaateita, joita on kerhon vaikea toteuttaa käytännössä. Vaatimuksena on mm. ympäristöohjelma, joka on yhteensopiva Metsähallituksen sertifiikaatteihin. Kukaan meistä ei ole kyseistä laatujärjestelmää nähnyt. Nimeä ei voi vetää blankkoon paperiin ilman tarkempaa selvitystä. SIL on selvittämässä asiaa yhdessä puolustusministeriön ja Metsähallituksen kanssa. Lähiiaikoina selvinnee miten asiaa edetään. Lisäksi on tullut julkisuuteen tietoja maakuntakaavan laatimisesta. Tässä yhteydessä on myös varmistettava kentän käytön turvaaminen.

Toivon tulevana kautena hyviä lentosäitä, ja Teille kerholaiset miellyttäviä hetkiä mieluisan harrastuksen parissa.

*Raimo Nikkanen
puheenjohtaja*



Turun Lentokerho ry:n vuosikokous

TLK:n vuosikokous pidetään Ravintola Turun Kasarmilla (Toimiupseerikerho) Vänrinkinkatu 4, keskiviikkona 26.3.2003. Tilaisuus alkaa kahvitarjoilulla klo 18.00, kokous aloitetaan klo 18.30. Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Kokouksen jälkeen on mahdollista keskustella ajankohtaisista asioista.

Johtokunta toivottaa jäsenet tervetulleeksi tilaisuuteen.

Kerhoilta 16.4.2003

Turun Lentokerhon kerhoilta keskiviikkona 16.4.2003 klo 18.00 Heikkilän kasarmin auditoriossa. Tähän kerhoiltaan toivotaan aktiivilentäjien runsaslukuista osallistumista, koska siellä tulee esille uutta asiaa, jonka opiskelu ILL:n kansioista saattaa jäädä tekemättä. Illan aiheet ovat kaikille purje- ja moottorilentäjille tärkeitä:

Ilmatilaan käyttöön (erityisesti myös purjelento) liittyvät uudet säännökset, joista kertoo lennonjohtaja.

Nummelan Heikin aiheina ovat: Kun moottori sammuu lentoönlähdessä. Takaisinkääntyminen pilvestä – kierukan välttäminen. Lupakirjojen uudistaminen. Muut ajankohtaiset asiat. Kerhoilta aloitetaan Sotilaskodin munkkikahveilla klo 17.30 – 18.00. Kahvit kustantaa TLK.

Oripää-landing 8.6.2003

TLK:n jäsentenvälinen moottorikoneiden maaliinlaskukisa kutsuu osallistujia jo kahdeksannen kerran. Kilpailuun voi ilmoittautua ennakkoon allekirjoittaneelle tai viimeistään Oripäässä sunnuntaina 8.6.2003 klo 9.00, jolloin kisa alkaa. Varapäivä on seuraavan viikon keskiviikko 11.6.2003 klo 18.00.

Perinteisesti suoritetaan 4 laskua: normaalilasku, lasku moottori tyhjäkäynnillä ja tarvittaessa laippoja käyttäen, tyhjäkäyntilasku ilman laippoja sekä lasku esteen yli. Arvostelussa käytetään SM-kisojen sääntöjä.

Kaikki ilmailijat ovat jo koulutusvaiheessa joutuneet suorittamaan kyseisiä laskeutumisia, lukuun ottamatta laskua esteen yli. Kyseinen este on lähinnä psykologinen ja lasku siten täysin suoritettavissa normaalilla kokemuksella. Tällainen kisa antaa valmiuksia myös tavanomaisen lento-toiminnan turvallisuuden parantamiseen.

Kaikki entiset ja myös uudet kisailijat ovat tervetulleita mukavaan ilmailutapahtumaan, jossa myös kannustajat ovat merkittävässä roolissa.

Matti Loukonen

Kiitos

Sydämelliset kiitokset Lentokerholle 60-vuotispäiväni (6.12.2002) huomioimisesta.

Lentämisiin, Ero Pekuri

Lentopäiväkirjan merkinnöistä laskuttajan silmin

Päällikön ja perämiehen tai oppilaan nimimerkinnät:

- KOU, TAR ja TYY -lentojen kyseessä ollessa merkitään päälliköksi opettaja ja oppilaaksi oppilas tai tarkastettava. Muissa tapauksissa merkitään vain päällikön nimi.

Esim.1: Viet kaverin purtsikalla lennolle -> päiväkirjaan merkitään vain päällikön nimi, ei matkustajaa ollenkaan.

Esim.2 Olet palolennolla - päiväkirjaan merkitään vain päällikön nimi, ei tähyistäjän nimeä.)

Lennon tarkoitus:

- Lennon tarkoitus-kohtaan merkitään vain lentopäiväkirjan sivujen alareunassa esitettyjä virallisia ”koodeja”.

Esim.1: Olet kerhotarkkarilennolla - lennon tarkoitus on KOU ja tiedonantoja kohtaan merkitään K-Tar.

Esim.2: olet palolennolla - lennontarkoitus on MUU ja tiedonantoja kohtaan PALO tai KULO) - Jos teet esim. lennon ”Palva ulos” 25min, lennon tarkoitus on yleensä on HAR

- Matkalento MAT on kyseessä silloin kun teet lennon lähialueen ulkopuolella siten, että lennät lentosuunnitelman mukaisen reitin kentältä toiselle tai teet eri paikkakuntien yli menevän matkalennon, vaikka lähtö ja lasku on samalle kentälle

- TLK:n koneissa lennon tarkoitus merkitään aina ”yksityislento” -sarakeeseen

Uuden päiväkirjan käyttöönotto:

- Avatessasi uuden päiväkirjan, täytä omistaja/käyttäjä/tyyppitiedot ja muista ehdottomasti merkitä uuteen päiväkirjaan edellisen huollon tiedot (tehty h ja mikä huolto ja milloin seuraava huolto h). Katso myös siirretyt viat -luettelo!

Muista merkinnöistä:

- Mikäli lennätettävän nimi (esim. purtsikassa) pitää olla kirjoissa esim. maksajan roolissa, merkitään se tiedonantoja -osaan, ei muualle.

- Mikäli lennät kerhotarkkarin muun kuin opettajan kanssa (johtokunnan valtuuttama henkilö), hän toimii päällikkönä, lennon tarkoitus on HAR ja tiedonantoja osaan merkitään K.Tar/M.Meikäläinen. Itse et saa tiimoja tästä lennosta. Jäsennumeron kohtaan merkitse oma numerosi laskutusta varten.

- Moottorikäyttöisissä koneissa merkitse tuntimittarin lukema laskeuduttuasi.

- Merkitse myös jäsennumerosi tuntimitarilukeman oikealle puolelle!(Tärkeä) Jäsennumerosi saat jäsenluettelosta (kentillä) tai esim. ML-laskusta.

- Sivun täytyttyä, tee seuraavalle sivulle täydet siirtomerkinnot (tunnit/laskut yht.)

- Tee selkeät nimi ja numeromerkinnot, niin saat virheettömän laskun aikanaan.

Harri

Eräs yölento

Carl-Erik Bruun

Tämä pieni kertomus saa olla esimerkkinä siitä että yölennolla voi olla viehätystä myös keskellä palavaa sotaa.

Olimme sijoitettuna Petäjärvelle lähellä Kivennapaa Vuoksen eteläpuolella, erillisenä osastona tammikuusta 1944. Osaston vahvuus oli n. 40 miestä ja muutama lotta jotka hoitivat huushollia ja meillä oli kuorma-auto ja pari vanhempaa lentokonetta käytössämme. Fokker C X kaksitasoinen tiedustelu-/syöksypommituskone ja Blackburn Ripon tiedustelukone joka alunperin oli suunniteltu torpedon pudotukseen. Fokkerin tunnus oli FK-98 ja Riponin tunnus oli RI-156.

Minulle ja vänrikki Tuure Heporaudalle, toinen minun tähyistäjäni, oli pelkkä nautinto ryhtyä lennon valmisteluihin vaikka se tuottikin aika paljon työtä. Aamulla olin voinut ilmoittaa ylemmälle taholle että minulla oli kenttä siinä kunnossa että voimme ottaa tehtäviä suoritettavaksi. Lähes kahden viikon ajan oli 100 x 500 m suuruinen lammi keskellä kenttää aiheuttanut monia kiro sanoja ja ahkeraa ojen kaivausta. Valtavat vesimassat virtasivat meidän omassa koskessamme Petäjokeen.

Joka aamu kun heräsimme ”miljoonakorsussamme”, kuuntelimme jos vielä oli vettä jäljellä ja sitä hän oli. Koski pauhasi.

Toissa päivänä oli vesi häipynyt ja vedimme esiin FK:n ja rullasimme kentällä kunnes juutuimme mutaan. Meillä oli kuitenkin 100 x 700 m kiitorata joka oli tarpeeksi kova jotta voitiin startata yöllä mutta ei laskea. ”Was nun kleiner Mann?” Voimmehan käyttää Kilpasiltaa, joka oli jo tyhjennetty, laskukenttänä ja odottaa kunnes oli tarpeeksi valoisaa jotta voitiin laskea

Petäjärvelle. Toukokuussa oli vielä pimeää mutta täysikuu oli kuitenkin melkein liian hyvä lyhty. Vihollisen yöhävittäjillä oli mahdollisuus ampua meitä.

Asiaan kuuluu että pitäisi käyttää tummia silmälaseja, mieluummin punaisia, tunteja ennen yölentoa kun oleskeli sisätiloissa. Mutta sitä me emme noudattaneet, sillä pelasimme ainaista King-korttipeliä ja emme halunneet poiketa tavastamme syödä ennen lentoa. Emmehan tienneet koska seuraavan kerran saisimme aterioita. Keitimme englantilaiseen tapaan ja söimme keksiä ja marmeladia. (Ei olisi tullut mieleenkään käyttää muuta kieltä kuin englantia jos meillä oli tarvetta ilmaista itsemme ”hienosti”. Because we were good old fellows!)

Nautimme jo täysin tulevasta lennostamme. Ulkona pimeässä työskentelivät parhaimmat mekaanikot mitä voi löytää. Olin onnellinen että minulla oli tällaisia poikia apunani. Ilmavoimissa oli tuskin ongelmia sotilasarvoerojen kanssa. Kaikki olivat ammattimiehiä omalla alallaan ja sinuttelivat toisiaan. Söivät yhdessä jne.

Koko lentävä henkilökunta halusi lentää mahdollisimman paljon ja he olivat hieman kateellisia kun olimme lähdössä lennolle. Pian tulisi heidänkin vuoronsa eivätkä voineet näyttää kateuttaan kun olin porukan vanhin. Lähetin Reiskan ja 10 miestä autolla etukäteen Kilpasiltaan joka sijaitsee n 20 km kaakkoon Petäjärveltä. Heillä oli mukanaan myrskylyhtyjä ja valopistooleja joilla merkitsivät laskusaran ja varmistivat että eivät viholliskoneet häiritsisi tulevaa laskeutumistamme.

Startti määrättiin tapahtuvaksi klo 23.30. Heporauta häipyi hakemaan varusteitaan ja me muut saimme toipua naurunpurskauksesta jonka hän oli aiheuttanut kertomuksellaan ”Hampolokista”.

Sitten oli muistettava kaiken mitä piti ottaa mukaan. Lentopäähine, suojalasit,

laskuvarjo, pistooli, puukko, kompassi, kartta, kovaa leipää ja sokeripaloja. Heilutus tytölle uunin päällä ja sitten matkaan. En ole koskaan oppinut pitämään tavallisesta laskuvarjosta. Siinä on liian monta hihnaa, jotka aina tarttuvat johonkin ja on hankala saada mukaansa. Italialainen Salvatore varjo jota käytetään Fiatissa on paljon parempi. Pukeuduttuna siihen voi jopa ajaa polkupyörällä.

Ulkona tuskin näkee mitään mutta siellä kyllä löytää ja tietää varoa teräslankoja jotka kannattavat konekorsun naamioverkkoja. Miten ihana kevätyö!

Vähän kolea ilma mutta hyvin piristävä. Mitä piru paroilla on iloa sodasta kun saavat kyyristyä rintamalla tällaisenakin yönä. Me rohkeat siniset siivekkäät ritarit, jotka suoritamme mitä loistavimpia urotoita. Miksi emme tekisi sitä sillä useimmissa tapauksissahan oli kysymys vain leikistä.

Tällä kertaa meillä on mukana 150.000 kpl lentolehtistä ”jakeluun”. 50.000 kpl

lentoa kohti. Ensimmäinen erä otetaan Petäjärvellä ja loput Kilpasillassa jos kaikki menee hyvin.

FK on sen verran pieni että kun Heparauta oli kiivennyt kyytiin ja olimme pakanneet niput hänen ympärilleen niin hänellä oli lentolehtisiä kaulaa myöten ja hän kykeni ainoastaan liikuttamaan silmiään. Ja tietenkin suutaan sillä sitä ei saanut hiljaiseksi edes nipullisella lentolehtisiä.

Lentolehtiset kooltaan 14 x 21 cm olivat pakattuina 15 cm paksuihin nippuihin sidottuna paperinarulla. Nipun päällä narun alla oli puupalikka jossa sytytyskapseli ja pätkä sytytyslankaa. Sytytyslanka sytytetään ja paketti heitettiin yli laidan. Sytytyskapseli räjähti noin 100 metrin putoamisen jälkeen ja lentolehtiset levittäytyivät tuulen mukana.

Kun Heparauta oli saatu ahdattua koneeseen oli minun aika nousta etupenkille. Pidän mahdollisimman vähän valaistusta ohjaamossa ja huudan ”coupe”



mekaanikolle tarkistettuani että sytytys on pois päältä. Mekaanikko kiertää potkuria muutaman kierroksen sillä aikaa kun annan käsipumpulla muutaman ryydyn moottorille. Toinen mekaanikko veivaa käyntiin ”Eclipsin”, raskaan teräsmöykyn jonka kammella ja vaihteella saa pyörimään joitakin 10.000 kierroksia/min. Pyörimisenergia käynnistää moottorin kun kytkee Eclipsin moottorin akselille. Sillä aikaa kun Eclipsiä kammetaan käyntiin asettaudun ohjaamoon ja kiinnitän turvavyöt, tarkistan polttoainemäärän ja ohjaimet.

Eclipsi ääntää korkeinta kierroslukua kun kytken moottorin ja se käynnistyy hyvin. Tuntuu mukavalta istua pimeässä ja tuntee kuinka ilmavirta vaikuttaa ohjainpintoihin ja sinertävä liekki näkyy pakoputkesta. 1.500, 1.600, 1.700 ... 2.100 kierrosta minuutissa. Hyvä! Vedän kaasuvivun tyhjäkäynnille ja viittaa mekaniikoille että ottavat pukit pois pyörien edestä. Heporauta ilmoittaa että hän on valmis ja alamme hitaasti rullata ulos korsusta ja polkua alas kentälle. Mekaanikko pitää kiinni siivenkärjestä ja on senteistä kiinni että kone mahtuu ulos. Nyt meillä on vapaata tilaa ja käynnyn tuuleen radan päässä. Pikainen tarkastus. Kannuspyörä on lukittava ja sitten täysi kaasu. Tämä taitaa olla 650: s starttini. Jokainen startti on erilainen kuin edelliset. Nopeus kiihtyy ja työnnän sauvaa eteenpäin jotta pyrstö nousee. Sen jälkeen vedän varovasti koneen ilmaan. Kuu loistaa ja on helppo säilyttää lentosuunta. Joitakin harvoja valoja näkyy pimennyskäskestä huolimatta. Siitä on ilmoitettava. Toivottavasti Valkjärven ilmatorjunta on saanut ilmoituksen meidän lennosta. Heillä on tapana ampua minua myös päivällä, kirkkaassa säässä. Näyttävät nukkuvan syvästi tänä yönä. Vartio ilmeisesti kirjaa ylilentomme. Pidän lentosuunnan kohti Terijokea. Aloitamme lentolehtisten pудо-

tuksen Siestarjoen kaupungin kohdalla ja lennämme kannaksen yli Laatokalle.

Kaikki näyttää olevan rauhallista. Samalla välähtää Suomen lahdella. Siellä näkyy tykistötulta ja valojuovia lentää. Merivoimat ovat toistensa kimpussa. Ensimmäiset lentolehtisniput jättävät koneen. Tuuli painaa lentolehtiset kohti maata. Tultuamme rannikolle minulla on tunne ettei sytytyskapseli räjähtänyt joten pyydän selitystä. Heporauta ilmoittaa että hän on kirjoittanut nippuun: ”Punaisen Armeijan suureen jakeluun”, jättö lähimpään kenttäpostikontoriin aamupostia varten. Sehän on selvää että lentolehtiset käytetään kuten meillä tiettyyn tarpeelliseen käyttöön - kirjaimellisesti. Kun niput on pudotettu otan suunnan Kilpasiltaan.

Meillä on mukana ”ilmatorjuntaa ehkäisevää materiaalia” ts. tyhjiä olutpulloja! Aivan, kekseliäs kapteenimme Mikko Linkola oli oivaltanut että jos heittää olutpullon niin että se pyörii pitkittäissuunnassa niin pullo pitää ääntä joka muistuttaa 50 kg:n pommia. Kun ilmatorjunta ampui yöllä niin työnnettiin kone syöksyyn ja heitettiin muutama pullo. Ilmatorjuntatuli lakkasi kunnes kuului kilinää maassa.

Kilpasillassa myrskylyhdyt ovat asetettuja riviin peitettyinä paperitöttöröllä. Kun lähestymme kenttää kiihdytän moottoria kolme kertaa jolloin mekaanikot poistavat tötteröt. Heti kun kone on rullannut heidän ohitseen lyhdyt sammutetaan taas. Monta kertaa viholliskoneet tulivat jonkun minuutin kuluttua katsomaan mihin me olimme laskeneet mutta silloin oli jo kentällä pimeää.

Meidän kolmannella lennolla tuli pintasumua ja eksyimme täydellisesti. Kaikki näytti samanlaiselta. Löysimme rautatien joka johti kaakkoon. Luulimme sen olevan Valkjärvelle johtava rautatie mutta hetken kuluttua se loppui ja meitä ammuttiin

maasta. Heporauta kysyi jos hän vastaisi tu-
leen mutta luulin että olivat omia joukkoja.
Eräällä järvellä joka ei ollut sumun peitossa
joku tuulasti kalaa ”Petromaxilla”.

Pelotellakseen kalastajaa noudattamaan
pimennysmääräyksiä, syöksyimme kohti
venettä ja koukkasimme matalalla yli jol-
loin kaveri sukelsi yli laidan. Varmuuden
vuoksi otimme suunnan itään ettei joudut-
taisi väärälle puolelle. Silloin havaitsimme
Laatokan ja Miikkulasien. Olimme raskaan
venäläisen ilmatorjuntapatterin yläpuolella.
Sieltä löysimme Kilpasiltaan mutta kenttä
oli sumun alla piilossa. Suoraan yläpuolelta
valot näkyivät mutta ei sivulta. Henkilö-
kunta ampui punaisia valoraketteja mutta
ne ylettyivät tuskin sumun yläpuolelle.
Laskin rukkastuntumalla ja näin pari valoa
kerrallaan. Kaikki meni hyvin, mutta sumu
oli niin paksua että ei edes nähnyt siiven-
kärkeä. Kompassin avulla rullasin varovasti
radan päähän ja voimme hengähtää tämän
kerran. Heporauta teki puhelimella ilmoi-

tuksen ja odotimme kunnes päivä valkeni
ja sumu hälveni niin että voimme lentää
kotiin ja saada palan ruokaa ja muutaman
tunnin unta.

Vinkki!

Matti Loukonen

Edellä olevaan viitaten, annan lukuvinkin
ilmailun ja sotilasilmailun ystäville. Kätee-
ni sattui Aarno Juurisen kirjoittama kirja
”Lentäjänä sodassa”.

Se valottaa Hävittäjälentolaivue 26:n
toimintaa ja kohtaloita. Kirjassa mainitaan
useasti myös Carl-Erik Bruun (1920-2001),
joka itsekin kirjoitti kirjan ”Hävittäjälen-
tolaivue 26”. Göran Bruun selaillee edelleen
isänsä kirjallista jäämistöä, joten odotellaan
lisää tarinoita. Näin Calle lentää edelleen
seurassamme.

SAR-toiminta vuonna 2003

Matti Loukonen

**SAR-harjoitukset aloitetaan keväällä,
kunhan ilmat lämpiävät ja illat pitenevät.
Kertausluonteisia lentoja sovitellaan mah-
dollisimman monelle SAR-lentäjiksi ja
tähyistäjiksi ilmoittautuville.**

Uusia SAR-lentäjiä saa ottaa toimintaan
vain SIL:n lennonopettajien hyväksymänä,
koska toimintaa on saatettu ja saatetaan
edelleen viranomaisten ja Raha-automaatti-
yhdistyksen hyväksymään malliin. RAY ra-
hoittaa SAR-toimintaa ja EFES sekä poliisi
arvioivat sen tehokkuutta ja saavutuksia.

SAR SM-kisoja silmällä pitäen täytyy
määritellä joukkue ja harjoitella tavoitteel-
lisesti. Räyskälän esi-SM-kisoissa 2002 saa-
tiin jo tuntumaa siihen mitä vuoden 2003
SM-kisoissa tulee olemaan. CIR:n ohjaajana
Räyskälässä toimi Maasalon Esko, suunnis-
tajana Loukosen Matti ja tähyistäjinä Aution
Matti ja Mikkolan Risto. Tuloksena noista
kisoista oli kunniakas toinen sija. Pudas-
järvellä 2003 pidettävien kisojen ajankohta
sattuu kesään ja keskelle viikkoa, joka on
joukkuetta koottaessa jo huomioitava. Kisat
kestävät kolme päivää ja menomatkaan on

lisäksi varattava yksi päivä. Alueeseen on mahdollista ja syytä tutustua kisaa edeltävänä päivänä, jotta orientoituminen tulisi mahdollisimman hyvin suoritettua. Kisa-joukkueeseen on mahdollisuus tarjoutua palolentolomakkeella, varahenkilöitäkin tarvitaan harjoituksiin ja yllättävien asioiden varalle.

Pudasjärven kilpailun tehtävät tulevat poikkeamaan Räyskälän kisasta, mutta tuntuma on ainakin saatu. Pudasjärven kisassa ollee myös mukana todentuntuinen etsintätehtävä poliisin antamana. Siihen liittyy todennäköisesti myös laskeutuminen maantietukikohtaan (leveä ja suora tie), jossa mitataan maaliinlaskutaitoa ja muuta toimintaa. Mielenkiintoisen tuntuista toimintaa, joka antaa myös uusia valmiuksia SAR-lentoihin.

TLK:n valmius SAR-tehtäviin on kirjattu EFES:n listoille. Kesäinen 2 tunnin varoai-ka hälytyksestä siihen, kun pyörät irtoavat kentän pinnasta, on varsinaisessa tilanteessa hyvin lyhyt ja kiireinen. EFES:in ilmoittaessa tehtävän, on ensin varmistettava koneen saanti; odottaa huoltoa, huolto kesken, lennolla, vapaana. Kaikkien on syytä muistaa, että SAR-lento ohittaa olemassa olevat

varaukset. Sen jälkeen yhteyshenkilö voikin jo ilmoittaa EFES:lle, että TLK hoitaa etsinnän. Miehistön kokoaminen ottaa aikaa eri tavalla, jos eletään työpäivää tai vapaa-aikaa tai iltaa. Työpäivälle sattuvissa etsinnöissä toivotaan kaikilta oikeaa asennetta. Silloin tulisi SAR-ohjaajien ja -tähystäjien ottaa kutsu tehtävään tosissaan, koska on kyseessä ihmishenki. Muutenhan ei SAR-lennolle ole perustetta.

Jos vain suinkin on mahdollista irrottautua työstä, niin päätöksen tulisi syntyä heti ilman pitkiä puheita. Koollekutsujan on saatava koko miehistö kasaan ja kentälle määräajassa. Tehtävän kirjallinen saanti on sitten vielä hoidettava joko noutaen tai faksilla.

SAR-toiminta vaatii todellisessa tilanteessa kaikilta nopeata toimintaa ja pikaisia päätöksiä, mutta se saattaa myös antaa hyvän mielen pitkäksi aikaa. Lennolla suoritetaan tehtävä rauhallisesti, tarkasti ja huolellisesti opittujen menetelmien mukaan. Näitä asioita kerrataan kevään harjoituksissa ja keskusteluissa. Asiasta oli pikku juttu myös Leivossa 2/2002. Lue se ajatuksen kanssa ja harkitse osallistumista SAR-toimintaan.

Suunnistuksen harjoituskisa

Turun Lentokerhon jäsenet ovat menestyksekkäästi kisailleet tarkkuuslennossa jo vuosikymmenet. Voidaan mainita paikalliset, SM-, PM- ja MM-kisat, joissa kaikissa on TLK:ta edustettu.

Suunnistuskisan tekeminen, siihen valmistautuminen ja myös varsinainen kilpailu

suorituksen sekä tuomaroinnin osalta todetaan usein varsin työlääksi. TLK:ssa on kerran järjestetty ”kevyt” suunnistuksen harjoituskilpailu, jossa kartta oli valmis aikatauluineen ja tuomari istui koneessa mukana. Siinä kisassa oli tarkoituksena järjestämisen kohtalainen helppous ja antaa kilpailijalle matala kynnyks osallistua.

Nyt on tarkoitus uusia kyseinen kilpailu vastaavalla menetelmällä, jossa mahdollisia parannuksia edelliseen kisaan nähden. Maasaloon Esko on lupautunut junaillemaan ja ainakin allekirjoittanut on avustavissa joukoissa. Toivottavasti osallistujia ilmaantuu kehittävän ilmailumuodon pariin.

Suunnistuksen harjoituskisa Oripäässä lauantaina 17.5.2003 klo 9.00 alkaen. Alus-

sa kisan ja tehtävän briefing, jonka jälkeen kilpailijat lentävät reitin arvotussa järjestyksessä. Kartta on valmisteltu reittiviivoin ja aikamittakaavalla tyynelle säälle. Mahdollinen ja todennäköinen tuuli tuo pienen lisänsä suoritukseen.

Osallistumaan innostaen Matti Loukonen

Toimintaa



Lentoja Pyhäjärven jäältä

Ihminen on aina halunnut lentää. Alkutaipaleella on ollut pikkuisen vastoinikäymiä. Lentolaitteet olivat kuluva kulutustavaraa, mutta vastoinikäymisten kautta onnistumisiakin tuli, ja lennotkin pitivät jo kymmeneen sekunteihin.

Heurekassa katselin vanhalta filmiltä, kun Harakkaa tai vastaavaa hinattiin jäällä kantti kertaa kantti -mallisella autolla. Jään pintaa viistäen saatiin silloin ilmailun hurman tuomaa tyydytystä. - Historia toistaa itseään.

Sunnuntaina 23.2.2003 kokoontui Säykylän Pyhäjärven jäälle joukko Turun Lentokerhon väkeä. Tarkoituksena oli kokeilla autohinausta ja sen toimivuutta jäälle auratulla leveällä ja pitkällä kiitotiellä. Joupin Antti oli hankkinut kokeiltavaksi taittopyörällä varustetun ”ihmepelin”, joka ankkuroitiin 80 cm paksuun jäähän tukevasti. Allekirjoittanut käytti 40 vuotta Vehoon hyvin toimineita suhteita hankkimalla Veholta tarkoitukseen hyvin sopivan city-maasturin, mallia Mersu-jotakin.

Viikkoja jatkunut poutasää vaihtui kuin

tilauksesta pilviseen ja vähän matalaan-kin säähän. Mistähän ilmojen haltija tiesi lentotapahtuman olevan tulossa? Keliä oli kuitenkin sen verran, että pääsimme kokeilemaan laitetta kahdeksan lennon verran. Vedot onnistuivat erittäin hyvin, ainoastaan matala sää esti täydellisen kokeilun, kun hinausta ei voinut vetää täyteen korkeuteen pilvien vuoksi.

Koekaniineina toimineet pilotit pitivät kokeilua onnistuneina ja laitetta sopivana. Vaikka alla oli liukas jää, joka hidasti alkuvauhtia, näytti variometri parhaimmillaan jopa 8-10 m/sek nousua.

Pyhäjärven jää oli erinomaisen tasainen ja ehjä. 1600 metrin pituinen kiitotie oli taatusti tasaisempi kuin esim. Turun lentokenttä. Korkeuseroa ei radalla ollut, taisi olla sentilleen samalla korkeudella koko mitallaan!

Ainoa vika päivässä oli se, että aurinko ei paistanut ja lämmittänyt meitä omalla lämmöllään, mutta eiköhän sekin ihme nähdä melko pian.

Raimo

Purjelentojaoston toimintaa 2003

Pertti Kelloniemi

Purjelentojaosto asetti vuodelle 2003 hiltittjä tavoitteita. Turvallisen lentämisen ohessa pyrimme turvaamaan aiempien vuosien kerhotyön hedelmät. Teemana on: Kunnan edellytykset purje- ja mopu-lentämiseen kohtuullisin ponnistuksin.

Purjelentojaoston kokoonpano muuttui hienoisesti vuoden vaihteessa. Onneksi takavuosien kerhoaktiivit ja jaoston vetäjät ovat kuitenkin edelleen mukana kerhotyössä kukin elämäntilanteensa sallimissa aikaraameissa.

Purjelentojaoston kokoonpano

Purjelentojaosto on organisoitu vastuualueittain seuraavasti

Pertti Kelloniemi, jaoston puheenjohtaja:

1) Tiedottaminen 2) Muut yksittäiset tapahtumat

Ari Yli-Rantala, jaoston varapuheenjohtaja: Huoltovastaava

Matti Autio: 1) Hinaustoiminta, 2) Ilmailumääräysten ja vastaavien normien ajantasaisuus

Satu Aalto: 1) PL-peruskurssin teoriaosan järjestelyt, 2) Pelastusvarjot, 3) Purje- ja mopu-lentolaskutus

Sirpa Viitanen: 1) Purjelennon peruskurssin lento-osan järjestelyt, 2) Vakuumukset

Ville Vuori: 1) Mopu-koulutus, 2) Selvitys- ja kehittämisprojektit

Juha Jaukkuri: Matkapurjelennon teoria-koulutus

Antti Jouppi: 1) Päälennonopettaja, 2) Vintage Glider Club - tapahtuma Oripäässä

Timo Viitanen: Purjelennon menettelytavat ja pelisäännöt.

Koulutuspäällikkö *Heikki Nummela* ja huoltotoiminnan johtaja *Esa Passila* pidetään luonnollisesti ajan tasalla jaoston suunnitelmista ja tapahtumista. Käytännössä heitä ei kuitenkaan ole haluttu rasittaa jaoston arkisella puurtamisella.

Moottoripurjekoneiden hoitajat ovat:

OH-392 Antti Mäkinen

OH-653 Risto Kortetjärvi

OH-367X Pekka Hämäläinen

Purjekoneiden hoitajat ovat:

OH-749 Joni Suutari

OH-880 Kari Laaksonen

OH-681 Kimmo Jeromaa

OH-466 Ari Yli-Rantala

OH-628 Sami Nikulainen

OH-780 Antti Mäkelä

OH-863 Pertti Rännäli

Jukka Gråsten huolehtii peräkärriystä sekä Oripään moottorikäyttöisistä koneista ja laitteista.

Katsaus tapahtumiin ja suunnitelmiin

Teoriakurssit käynnistyivät helmikuun alussa. Oppilaita on resursseihimme nähden sopivasti. Moottoripurjelentoteorioita opiskelee kuusi oppilasta, joista useimmat ovat vanhoja kerhon pursipilotteja. Pur-

jelentoteorioita opiskelee niin ikään kuusi oppilasta. Tervetuloa reippaaseen joukkoomme ja hienon harrastuksen pariin!

Mopu-lentotoiminnasta todettakoon, että kakkos-Tuulia on ollut käytettävissä lähes keskeytyksittä. Myös ykkös-Tuuliala odotellaan lähiviikkoina jälleen palvelukseen uuden moottorin voimalla.

Kerhon työjuhta ja hinauskone OH-SED käy jo elinkaarensa ehtoopuolta. Alkaa olla aika selvittää vaihtoehtoja tulevaisuuden hinnausmenetelmiksi. Tämän kirjoituspäivänä 23.2. käynnistettiin jäälentotoiminta Pyhäjärven jäällä Valasrannassa, jossa tutkimme muun muassa purjekoneiden autohinausjärjestelmän soveltuvuutta kerhokäyttöön. Yksipaikkaisella purjekoneella saadut kokemukset olivat rohkaisevat. Toisaalta menetelmän käyttöön liittyy monia haasteita.

Talvisissa purjekonehuolloissa Loimaan hallissa on puurtanut pieni, mutta sitäkin aikaansaavempi joukko Yli-Rantalalan Arin johdolla. Heidän työnsä tuloksena pääsemme aloittamaan sulan maan purjelentokauden suunnitelman mukaisesti lauantaina 5.4., jos säät vain sallivat. Näyttää myös siltä, että kerhon koko mopu- ja purjekonekalusto olisi käytettävissä lentotoimintaan viimeistään toukokuun lopulla.

Juhannuksen jälkeisellä viikolla järjestämme jo perinteeksi muodostuneen aloittelevien matka- ja kilpalentäjien Oripää Camp -tapahtuman. Elokuussa tulemme näkemään Oripäässä jopa kymmeniä ulkomaalaisia vanhoja purjekoneita Joupin Antin vetämässä Vintage-tapahtumassa. Mahdolliset tutustumiskurssit ajoitetaan loppukesään ensi vuoden purjelentokurssin rekrytointiin tähdäten. Syksyllä järjestämme Oripäässä jälleen purjekoneiden maaliinlaskukilpailun.

Kerhotyö kunniaan

Pidämme koneemme ilmassa vain talkootyöllä. Liike-elämän säälimättömiin toimintamalleihin ei kerhossamme ole tarvinnut vielä turvautua. Ja mahtaisiko nykyisen laajuinen monipuolinen lentotoiminta silloin enää onnistuukaan? Tästä huolimatta olemme purjelentojaostossa omaksuneet näkemyksen, jonka mukaan emme patista ketään kerhotyöhön, vaan hyväksymme ihmisten erilaiset osallistumismahdollisuudet. Rohkeasti (ja kevättarkkarin kautta) siis jälleen lentämään! Toivon kuitenkin, että jokainen lentämisestä kiinnostunut osallistuisi edes yhteen konehuoltoon, talkooseen tai kesän ilmailutapahtumaan - vaikka sitten vain arvostuksen eleenä kerhotyössä puurtaville. Kestävämpi aktiivisuus huomioidaan tietysti myös kunnan alennuksina kerhon bonus-järjestelmässä.

Peräänkuulutan myös yhteisvastuuta. Näen uhkana, että siivottomuus esimerkiksi kerhotalomme keittiössä siirtyy piittaamattomuudeksi konekaluston parissa ja sen myötä pahimmillaan vaaratilanteiksi ilmassa. Puolivakavissani valtuutan jokaisen purje- ja mopu-lentäjän antamaan välittömän, mutta rakentavan palautteen aina sottapyttyjä yhteisissä tiloissamme verekseltään tavatessaan.

Tiedottaminen

Tässä artikkelissa oli mahdollista valottaa vain osaa purjelentojaoston suunnitelmista ja tapahtumista. Parhaiten niistä pääsee jyvälle tutustumalla kerhon web-sivujen jäsenosan teksteihin. Pysin toimittamaan tuoreimmat asiakirjat nähtäville myös kerhon toimistoon Turun kentällä ja kerhotalo Juhalan lennonvalmistelutilaan Oripäähän



Palolennot kaudella 2003

Tukikohdan päällikkö Matti Loukonen

Palolentoihin varustaudutaan perinteisesti. Sopimusta kauden 2003 lennoista ei vielä ole, mutta paperit tulevat aikanaan kerholle ja ne toimitetaan lääniin normaalissa järjestyksessä. TLK:lla tulee olemaan tänä vuonna parilliset viikot.

Tukikohdan sisäinen koulutusilta järjestetään myöhemmin ilmoitettavana iltana Oripäässä. Koulutukseen tulee kaikkien mukaan ilmoittautuneiden osallistua.

On palautettava mieliin oikeita toiminnan muotoja sekä käytävä läpi uudet lääniltä tulevat vaatimukset. Viestintävälineissä tulee tapahtumaan myös muutoksia, joskin myös paloradioita käytetään edelleen. Joidenkin Uudenmaan alueen palokuntien kanssa järjestetään yhteistoimintaharjoitus Lohjan suunnalla. Siitäkin aikanaan tarkemmin niille, jotka harjoitukseen osallistuvat. Uusia tähyistäjiä ja lentäjiä toivotaan mukaan. SAR-toimintaan pääsee mukaan palolentotoiminnan kautta.

Kannattaa jutella mukana olleiden kanssa, mikäli asia kiinnostaa ja vapaata aikaa löytyy kesäisinä päivinä. Palolennothan lennetään järjestelmän antamien ohjeiden mukaisesti siten, että ensimmäinen klo 14.00 ja toinen tarvittaessa sen jälkeen noin klo 17. Uusille tähyistäjille annetaan tarvittava koulutus ennen kauden alkua, joten toimintaan on helppo liittyä. Kauden toiminnan aikana lennon päälliköt antavat tähyistäjille vielä lisää tietoa ja opastusta. Tätä koulutusta ja opastusta on ohjaajien muistettava antaa, koska sillä tavoin tiimin toiminta vain paranee. Tähyistäjän penkin

kautta on mahdollisuus aikanaan siirtyä ohjaajaksi, kun tarvittava kokemus ja koulutus täyttyvät. Tukikohdan päällikkö antaa mielellään lisätietoja.

Kulokoneen ohjaajien on muistettava OPS T2-100, 15.5.2000, kohta 5.1. Siinä mainitaan, että jos palovalvontalentäjä ei ole lentänyt lentoa edeltävän 24 kuukauden aika valvontalentoja tulee hänen ennen lentotehtävää lentää harjoituslento palovalvontakouluttajan kanssa tai lentää lento oppilaana siten, että ilma-aluksen päällikkönä toimii palovalvontalento-kouluttaja.

Ilmoittautumislomake kauden 2003 palolentotoimintaan on tämän Leivon liitteenä, täytä se ja toimita tukikohtaan. Tule mukaan perinteikkääseen ja kehittävään palolentotoimintaan...



Tulta ja savua havaittu palolennolla. Kyseessä ei kuitenkaan ollut maastopalo. Kuva Raimo Nikkanen.

Nido tästä

Turun Lentokerho r.y. / Palolento
Matti Loukonen

Kotaniityntie 11
31600 JOKIOINEN

OHJAAJAN / TÄHYSTÄJÄN HENKILÖTIEDOT

Sukunimi

Etunimi

Syntymäaika

Lähiosoite

Postinumero ja -toimipaikka

Puhelin koti

Puhelin työ

Matkapuhelin

Sähköpostiosoite (jos käytät sitä aktiivisesti). Se nopeuttaa viestien kulkua.

Ilmailulupakirja; PPL, CPL, GPL, MGPL...

Kelpuutukset; SEP, IFR, NF...

Moottorilentotunnit viimeinen 12 kk

Olen toiminut ohjaajana palo-
valvontalennolla viimeksi, pvm.
(OPS T2-100, 15.5.2000)

Moottorilentotunnit yhteensä

Suoritettu SAR-kurssi, merkitse ruutuun suoritusvuosi.

Tähystäjä

Ohjaaja

Yhteistoiminta

Lupaudun toimimaan palentotoiminnassa v.2003 seuraavasti (rasti ruutuun):

Ohjaajana Tähyistäjänä Ohjaajaoppilaana Varaohjaajana Varatähystäjänä

Tähystäjiksi ja varatähystäjiksi toivotaan myös ohjaajia, joilla on mahdollisuus tuurailla.

Usille tähystäjille annetaan koulutus kauden alkuun mennessä.

Varahenkilön hankinta vuorolle on ensisijaisesti esteen saaneella ja tukikohtan päälliköllä.

Olen käytettävissä myös ympärivuotiseen SAR- etsintä- ja pelastuspalvelutoimintaan.

SAR-toimintaan osallistumiseen on vaatimuksena SIL:n kurssin suoritus.

Sitoudun toimimaan OPS T2-100 metsäpalentotoiminnan sääntöjen, annettujen ohjeiden ja vuorolistan mukaisesti. **Osallistun kauden alussa järjestettävään kertauskoulutukseen.**

Päivämäärä

Allekirjoitus

Täytä tämä lomake. Entiset tiedot ovat saattaneet muuttua ja vain tällä ne saadaan ajan tasalle. Osoite on kääntöpuolella valmiina. Niittaa kiinni ja nuole postimerkki kulmaan.

P.S. Palautetta ja kommenttia voit kirjoitella tähän loppuun tai mukaan laittamallasi liitelapulle.



Savua! Havaitse, paikanna rauhassa, ilmoita paikka, odota pelastusyksiköitä ja opasta perille. Kohti uusia savuja!



Cairns, Australia 2002

Veijo Hukkanen

Tämä juttu käsittelee eräitä ilmailullisia aspekteja viime kesän matkastani Australiaan, Cairnsiin. Esittelen mm. museoita ja Tiger Moth-lennon.

Kyseessä oli kongressimatka, ja kyseinen tieteellinen kokous oli hyvin tiukka (tieteellinen ohjelma aamukahdeksasta iltakymmeneen päivittäin). Kuitenkin oli mahdollisuus muutamalle retkelle seudulla omin päin, koska Suomi-Australia-lentoja ei ollut saatavilla kovin sopivasti, vaan oli mentävä muutama päivä etukäteen ja palattava vähän myöhemmin.

Cairns sijaitsee Koillis-Australiassa, Queenslandin osavaltiossa (QLD). Kaupunki elää turismilla, ja siellä pidetään paljon kongresseja. Niinpä lukijat saattavat siellä hyvinkin joskus käydä. Cairnsin edustalla on the Great Barrier Reef - suuri Valliriutta, jonne suuntautuvien retkien tukikohtana Cairns on varsin suosittu. Ilmasto on trooppinen. Heinäkuun loppupuolella, jolloin kokous pidettiin, oli paikallinen talvi. Lämpötilat olivat: ilma +27 ja meri +24 astetta. Sää oli lähes aina aurinkoinen, paitsi aamuisin saattoi olla sadekuuroja tai sumua. Vallitseva tuulen suunta oli n 100-120 astetta, eli mereltä, ja sitä riitti runsaat parikymmentä solmua useinkin.

Cairnsin lentokenttä (YBCS) on kaupungin pohjoispuolella. Elev 10. Twr jakso on 124.9, lisäksi on kaksi approachia ja ground. Käytössä on useimmiten kiitotie 15/33, lähinnä 15. Sinne liikenneöivä kalusto on mm. Boeing 767-koneita ja pienempiä, myös commuter- ja puskakoneita. Meidän saapu-

misemme oli jatkolentona Brisbanesta, eli rantaa pitkin etelän suunnasta. Lentoyhteys oli alunperin Finnairin H:ki-Bangkok-Singapore, jossa vaihto Qantasin 767:n, joka lensi Brisbaneen. Siellä pakollisen pysähtymisen jälkeen aamuyöllä paikallista aikaa sama kone starttasi parin tunnin lennolle takaisinpäin Cairnsiin. Lennoille tuli yltämättä kesto 30 tuntia, johon kuului 2 peräkkäistä yötä lyhyin väliajoin (matka oli vastapäivään). Paluumatkaan kuului pakollinen aikatauluyöpyminen Singaporessa. Ensimmäisenä iltana saavuttuamme havaitsin kaupungilta käsin, että aivan lentokentän vieressä sijaitseva vuori paloi ilmieliekeissä. Näky oli outo pohjoismaalaiselle, mutta paikalliset ottivat asian rauhallisesti. Sammuuttajia ei paikalla paljoa näkynyt, vaan antoivat pensaitten palaa rengasmaisesti niin kauan kuin tulta riitti. Kiitotien ja palavan vuoren seinämän välissä oli vain 4-kaistainen valtatie. Kulolentoon ei ollut siinä tilanteessa tarvetta.

Olimme katsoneet jo internetistä ennen lähtöä, että elokuun alussa olisi seudulla Mareeba Warbirds Airshow. Valitettavasti ilmeni, että tämä 2 vuoden välein pidettävä näytös oli peruttu, kun esiintyviä koneita ei oltu saatu tarpeeksi paikalle yhteensattumien vuoksi. Useimmat potkuri-Warbirdit sijaitsivat etelämpänä, mm. Brisbanen seudulla. Kävimme autolla Mareebassa, joka on pieni kaupunki 64 km Cairnsista länteen, sademetsän ja vuorijonon takana, Tablelands-ylängöllä. Mareeban lentokentällä ei tapahtunut mitään, mutta myöhemmin opin, että viikoittain torstaista sunnuntai-

hin paikalliset lentäjät harjoittelevat mm. puljalentoa tähtimoottorisilla Winjeel-trainereilla (kuva). Winjeelit olivatkin platalla esillä, kuten myös yksi kelluke/pyörä-Beaver DHC-2 (kuva). Lentokentällä oli II maailmansodan muistomerkkinä 3-lapapotkuri. Kentällä oli toiminut mm. B17-koneilla USAAF 19th Bomb Group ja P-40- (ja ehkä

ta ja kokoelma moottoreita, mm. isoja ja pieniäkin tähtimoottoreita sekä rinnakkain Packard-Merlin ja Rolls Royce Merlin 102-V12-moottorit. Myös Allisonin V12 (V-1710) oli esillä aivan hyväkuntoisena. Lentokoneista merkittävimpiä oli P-39 Airacobra, tosin huonommassa kunnossa kuin Suomessa. Pihalla sijaitseva DC-3 (C-



Contact! Jutun kirjoittaja Tiger Mothin etuosaassa.

P-39 Airacobra-)koneilla 8th Fighter Group. Mareeban lentokenttä oli aluksi sodan aikana päällystetty (sokeriruoko)melassilla, bitumin puutteessa, ja kerrotaan P-40 Kittyhawkin laskeutuneen ennen melassin kovettumista, kukistuen siihen.

Koska kentällä ei ollut tapahtumia, kävimme läheisessä Beck's Aviation ja Military Museossa, sekin n. 5 km Mareeban kaupungista etelään. Museon kokoelma oli paikallisiin oloihin laaja ja kuuluisa. Se sijaitsi puoliavoimessa kaarihangaarissa. Näytteillä oli entistämättömiä lentokonei-

47) oli kovin ruostunut (kuva). Koneiden taso ja esillepano muistutti jotenkin Vesivehmaan hallin tyyliä, mutta valikoima ei ollut ehkä niin ainutlaatuinen. Museon toimiston seinällä oli kuvakokoelmia alueella tai maailmankolkalla toimineista WW II-ajan konetyypeistä. Huomiota kiinnitti kuva Brewsteristä, jossa väitettiin että ”epäilyksettä Brewster oli surkein hävittäjäkone Kaakkois-Aasian rintamalla”. Tuohon en voinut olla kommentoimatta museon pitäjälle, joka kuittasi, että he kyllä tietävät suomalaisten maineet konetyypillä.

Toinen Queenslandin mainittava ilmailumuseo on Caloundran lentokentällä toimiva Queensland Air Museum. Alue sijaitsee Sunshine Coastilla Brisbanen pohjoispuolella. Valikoimassa löytyy mm. Canberra-pommikone, Gloster Meteor, Avro Anson, ja Australialle ominaisia tyyppejä, kuten CAC CA-25 Winjeel.

Tiger Moth-lennolle sain virikkeen heti saavuttuamme Cairnsiin. Rantaesplanadilla kulkiessa kuului nimittäin erilainen mäntämoottorin ääni, joka lähti harmaasta kaksitasosta. Selvästi ei bokseri-Lycoming. Sain aika pian selville motellin aulasta, miten otetaan yhteyttä koneen operaattoriin. Sitten seurasi kelien kyttäilyä jonkin aikaa, koska tuuli ei saanut olla kovin voimakasta. Vain aikainen aamu sopi tuulioloiltaan Moth-lentelyyn. Sellainenkin lopulta järjestyi. Kone oli DH 82 A Tiger Moth, tunnus VH-FSS, ja maalattu entiseen kuusiinsa RAAF-tunnuksin A17-741. Kone oli australialaista tekoa, valmistunut 1944 ja palvellut sotilastrainerina vuoteen 1957. Moottori oli Gipsy Major (General Motors), 4-pyttyinen riippuva rivimoottori (kuva). Kuluttaa n 35 litraa tunnissa. Koneella oli tiimaa 4000 tuntia, joista viime 2000 tuntia on lentänyt sen nykyinen pilotti Justin Meadows. Koneen varustus ja suoritusarvot lienevät TLK:n piloteille, etenkin Klemm-miehille tuttuja. Avokone; penkit eivät säädettäviä, ja intercom oli kuminen puhetorvi, josta huuto kulkeutui muoviletkuja pitkin nahkapäähineiden korvallisille. Mittarivarustuksena (kuva) on nopeus, korkeus, oil temp, kierrosluku, ja brittimallinen kahden nuolen kaarto- ja kallistusosoitin. Kompassi oli samanlainen iso vaakakompassi kuin Hurricanessa ja Spitfressä. Magneettokytkimet olivat vasemmalla ulkona ohjaamoista. Potkuri ja ulommat siipituet olivat puuta. Ulkoinen tarkastus suoritettiin, mm. moottoripeltikin avattiin.

Startti oli heittämillä potkurista. Moottori jäi siitä nästisti ryskäämään 600 rpm. Magneettochekit tehtiin 1200 rpm. Rullaus näytti helpolta, vaikka tuulta oli 10-15 solmua. Kannuspyörä oli pientä tukialusmallia. Nousussa käytettiin nopeutta 58 kts, 1700 rpm, ja matkalento(nousu) oli 60-65 kts, 1600 rpm. Justin Meadows ohjasi konetta aluksi ja antoi ohjaimet kaupungin päältä poistuessamme. Ohjaus oli herkkä, mutta varmaan Klemm- ja Tuulia-piloteille tuntuisi tavalliselta. Lento suuntautui vuorijonoa kohti, Barron River-jokilaaksoa pitkin. Nousimme 2200 jalkaan MSL, joka oli lopulta ehkä runsaat 500 AGL. Lensimme Barron River Falls-rotkon ja putouksen yli, joka on Kuranda-nimisen kaupungin suuri nähtävyys. Maasto alla oli sademetsän peittämää vuorensinää tai rotkoa. Melko rough terrain. Käänsin ohjeiden mukaan takaisin meren rannikkoa kohti. Ohjeita oli tosin vaikea kuulla putkipuhelimesta, koska ilmavirta riuhoi nahkapäähinettä irti korviltani. Olin etutoosan istuimeen jkvi liian pitkä. Tämäkin kone sopii parhaiten lyhyille piloteille. Palautin koneen päällikölle ohjaimet kun lähestyttiin vuorijonon rinnettä ja meren rantaa, koska en tuntenut vuorten paikallisia erikoisolosuhteita. Hän esitteli parhaita Cairnsin maisemia ajamalla koneen 400 ft MSL korkeuteen rantaviivan lähellä, nopeudella 80 kts, jossa kiidettiin beacheja pitkin takaisin lentokentälle. Lähestyminen ja lasku meni siten, että kone ajettiin 300 ft korkeudessa kiitotietä pitkin lähelle valittua kosketuskohtaa, sitten kaasusu kiinni 600 rpm ja sivuluisulla (nokka tuuleen päin) kone istui siihen kohtaan päätelineilleen lähes paikalleen. Kannus laskeutui nopeudella 35 kts. Hupaisaa hommaa (kuva). Tällaisista tutustumislennoista saisi enemmän irti, jos olisi TLK:n puitteisissa harjoitellut etukäteen historiallisilla avokoneilla. Tai yleensä kannuskoneilla. Vain

ei pä taida noin vain esim. Stieglitzillä päästä harjoittelemaan eikä päästettäisikään.

Historiakoneita Cairnsin kentällä näkyi Tiger Mothin lisäksi yksi DC-3 ja yksi Grumman -tähtimoottorilentovene. Halleissa koneita oli enemmänkin piilossa: Meadows entisöi parhaillaan kahta Austeria, toinen niistä Gipsy-moottorilla. Mareeban kentän Winjeeliltä edustivat 1950-lukua, moottorina R-985 P&W Wasp Junior (450 hp). Samanlainen tähtimoottori kiskoi Beaveria Cairnsin satamasta päivittäin koralliriuttalentoille. Satamassa operoi nimittäin yhtiö Aquaflight Airways, joka lennätti kellukekoneilla turisteja läheiselle Green Island-korallisaarelle ja muille retkille, esim. valaantähystelyyn. Kellukekoneita oli päivittäiskäytössä kaksi: DHC-2 Beaver ja DHC-3 Otter. Starttikiidostakin erotti

korva heti, kumpi oli lähdössä, sillä Otterin 600 hp P&W R-1340-radiaali piti oikein miellyttävää mylvintää, kun taas Beaverin pienempi radial oli varsin äänetön. Otterissa olikin 11 matkustajapaikkaa. Tällaiset siistit ja tilavat kellukekoneet sopisivat saaristolentoille tavattoman hyvin. Onkohan Suomessa joskus sellaisilla harrastettukin saariston palvelutoimintaa? Polttoainekustannukset ovat Suomen hinnoilla omaa luokkaansa, mutta muuten kulut tuskin lähelläkään kopterien kustannuksia.

Australiassa on löydettävissä ilmailualan nähtävää siinä kuin Suomessakin, ja monen tasoista. Lentonäytöksissä löytyisi sitten jo lentävää potkuri-warbirdiä paljonkin, kun kerran kyseessä on WW II -voittajavaltio ja ilmailuakin arvostava omaperäinen yhteiskunta.

Perustietoa aiheesta



Nokivasara nokalle

Ville Vuori

Ajatus dieselmoottorista mäntämoottorikoneen voimanlähteenä ei ole mitenkään uusi. Suunniteltuaan paperille(!) saakka liitimen esi-isän Leonardo da Vinci mainitsi ajatuksesta moottoroida se dieselin avulla, koska tuohon aikaan ei vielä osattu erottaa bensiiniä öljystä.

Hän höpötti ajatuksiaan ääneen samaan aikaan kun maalasi yhden firenzelaieukon naamaa kankaalle tilaustyönä. Täti kuuli jutun ja piti sitä melko villinä ideana, koska dieseli painaa niin paljon, savuttaa ja antaa pienemmän tehopainosuhteen kuin bensa-

kone. Eukon muikean ilmeen (ja melkein pä ajatukset) dieselidean jälkeen voi vieläkin nähdä Louvressa.

Tuotannon asteelle ovat päässeet ranskalainen SMA ja saksalainen Thielert. Ranskalainen moottori on JAA- ja FAA-hyväksytty, mutta se on suuri ja painava: Yksimoottorisiin Pipereihin se alkaa sopia vasta Dakota-Lance-Six -sarjoissa. Tehoa on 235 hv - toisin sanoen mitoitus ei ole oikea TLK:n kalustoa ajatellen.

Saksalainen Thielert tunnetaan Mercedes Benzin moottorikehittelijänä, ihan formulaita myöten. Lentokonekäyttöön

tehdas on valmistanut ja JAA sertifioinut (2003 alkukuukausina myös FAA) Centurion 1,7 nimellä turboahdetun dieselmoottorin, joka tuottaa 135 hv:n nimellistehon. Moottori on suunniteltu korvaamaan C172 ja PA28 sarjojen moottori aina 180 hv:an asti. Diamond DA40 kaksimoottorisessa on tämmöiset moottorit ensiasennuksena. Polttoaine on nimenomaan JET A 1 eikä diesel (eikä tupaöljy, harmin paikka). Moottori on nestejäähdytetty, nestettä saa jo kaupan hyllyltä. Voimansiirtoa varten on paljonpelätty alennusvaihte: moottori kierii 3900 rpm mutta potkuri 2300. Tällä saavutetaan pienemmät värähtelyt (kuin kampaixselin päässä olevalla propellilla) ja myös potkurin melu pysyy aisoissa. Potkuri on vakio kierros semmoinen; pienempää moottoritehoa kompensoidaan sillä kuuluisalla ”väännöllä” ja optimaalisella potkurin kierrosluvulla.

Möhkäle kaikkine apulaitteineen painaa 296 paunaa, tahtoo sanoa 135 kg. Tällöin Cherokeeen nokka paino lisääntyy 30 kg verrattuna nykyiseen Lycoming 0-320 moottoriin.. Hyötykuorma pienenee noin 30 kg. But wait - there's more! Nakupyssy haukkaa jettiä 16,5 kg tunnissa verrattuna PDT:n nykyiseen 26 kg pensaa tunnissa. Jos ottaa polttoainetta nykyistä max. toiminta-aikaa vastaavan määrän, saa lastata kyytiin 16 kg enemmän kuljetettavaa kuin nyt. Jos taas nappaa tankit täyteen kerosiiniä (ihmisiä ja mahdollisesti olutta tietysti sitten vähemmän), toiminta-aikaa on 9h. Takapuolen

kestäessä non-stop Pariisi on mahdollista.

Suoritusarvoina tehdas kertoo, verrattuna 160 hp:n moottoriin, että lentoonläh- tömatka ICAOn standardiolosuhteissa on sama, alkunousu 2500ft:in vaisumpi (täyt- täen kuitenkin FAR-vaatimukset) ja sen jälkeen parempi. Kuumalla kelillä (yli 20 celsiusta) ja korkeilla kentillä turbo parantaa arvoja, samaten käytännöllinen toiminta- korkeus (ja happilaitteiden tarve) kasvaa.

JET A 1 maksaa nyt (11.2.2003) Turun kentällä 0,518 eukkua litra, kun 100LL on 1,25 e. Näillä hinnoilla polttoaineen tunti- kustannus siis on yli 36 e dieselin eduksi! 200 h:n lentomäärällä vuodessa tulisi sääst- öä 7300 e, 250 h jo 9125 e. Oletettavasti vuoden 2006 jälkeen suhde vielä muuttuu, kun lekobensan hinta verotuksen vuoksi nousee noin 1,7 euroon.

Moottori kaikkine heebeleineen (kaasu- vipu, potkurinsäätöyksikkö, laturi, startti, valvontamittarit, asennus, varmaan pari mainoskuulakärkikynää) tulee maksa- maan 40 000 e plus alvi. Lähin valtuutettu asennusyritys on nyt Tanskassa. Suomen rahassa se on noin 290 000, siis reilusti yli PDT:n nykyisen arvon. Erotus perinteiseen moottoriin (peruskorjattuun) on noin 140 000 markkaa eli 23500 e. Polttoainelaskulla se kuittaantuu kolmessa ja puolessa vuodes- sa - olettaen että muita ruppeleita ei tule. Moottorin käynti-ikäksi arvioidaan 2400 h, jonka jälkeen se vaihdetaan eikä peruskor- jata, ainakaan tällä tietoa.



Lisätietoja mm.:

<http://www.thielert.com/>
<http://www.diamond-air.at/>
<http://www.centurion-engines.com/>

Oripään käyttö

Raimo Nikkanen

Oripään lentokenttä ja siihen liittyvät alueet ovat kerhomme toiminnan kannalta keskeiset ja tärkeitä. Kerho on isännöinyt aluetta vuosikymmeniä. Aluetta on raivattu ja kunnostettu. Suuri määrä talkootyötä on tehty männikköisen hiekkakankaan saamiseksi ilmailukäyttöön sopivaksi.

Tällä hetkellä alueen käytöstä ja ehdoista neuvotellaan. Keskeiseksi asiaksi on myös noussut alueen käyttöön liittyvät ympäristöasiat. Aluehan on arvokasta pohjavesialuetta, joka tekee ympäristöön liittyvät asiat entistäkin tärkeämmäksi. Tunarointi ympäristöasioiden kanssa maksaa vahingon



Työ on kuitenkin kannattanut, antaen meille mahdollisuuden ilmailun harrastamiseen. Ilman kerhon ja kerholaisten ponnisteluja alue kasvaisi matalaa männikköä, josta ei hyötyisi edes metsäteollisuus.

sattuessa kerholle suuria summia. On huomioitava, että ympäristöön liittyvän lainsäädännön osoittamat vastuut ovat meillä jo tälläkin hetkellä. Alueen käytössä meidän tulee entisestään tarkentaa toimintojamme.

Syksyllä tehdyssä katselmuksessa näihin epäkohtiin kiinnitettiin erityisesti huomiota. Tulemme vaatimaan alueen käyttäjiltä, meiltä kerholaisilta, uutta otetta ja erityistä valppautta asian hoitamiseksi kuntoon.

Alueelle ei saa tuoda omista nurkista ilman lupaa mitään käytöstänne poistettu ”roinaa”. Alueemme ei ole mikään kaatopaikka. Olen vienyt alueelta useamman keran tavaraa jäteasemalle ja romuliikkeeseen. Vaikka omalla kuorma-autolla suorittaa kuljetuksen, maksaa sekin. Jättemaksut ovat myös korkeat. Jääkaapit ja vastaavat ongelmajätteet maksavat vielä erikseen huomattavasti enemmän. Varastotilat ovat Loimaa-hallin poistuttua varastokäytöstä olemattomat, sen johdosta tavaraa siirtyy helposti metsikköön ”kuusen” alle. Ei näytä missään tapauksessa hyvältä, ainakaan ulkopuolisen katseksella aluetta



Joudumme kunnostamaan ja poistamaan alueelta joitakin vinoon menneitä ja lahonneita rakennelmia. Jokaisen mökin omistajan ja haltijan tulee huolehtia ympäristönsä kunnosta.

Oripään kuluihin joudumme kiinnittämään entistä tarkemmin huomiota. Kustannukset ovat karkaamassa käsistä. Esimerkiksi kerhorakennuksen likakaivon tyhjentäminen on maksanut viime vuoden aikana n.1700 euroa (10.000 mummon markkaa). Sähkönkulutus on kohtalaisen maatalan kulutuksen luokkaa. Tämä ei voi jatkua, tilanteeseen täytyy saada korjaus. Käytetään nämä rahat mieluummin lentämiseen, koneiden huoltoon, tai mihin ta-

hansa järkevämpään paikkaan. Käyttöön ja käyttömaksuihin joudumme kiinnittämään huomiota lähiaikoina.

Suunnitteilla on mm. vaatimus takamittareiden asentamisesta jos haluaa käyttää kerhon sähköä omassa mökissä, asuntovauvussa tms. Työryhmä Harri Nurmi, Timo Viitanen ja Raimo Vainionmaa on valittu selvittämään edellä mainittuja asioita ja antamaan ehdotuksensa johtokunnalle kevään aikana.

Muutaman vuoden ikäinen kerhorakennuksemme on ylpeyden aihe. Se on viihtyisä ja palvelee meitä hyvin tukien toimintaamme.

Viihtyvyyteen vaikuttaa kuitenkin suuresti se, millä tavalla me huolehdimme sen kunnosta. Käyttäjät ovat tässä suhteessa avainasemassa. Jos kotona voi jättää kaikki levälleen, korjaamatta omia jälkiä, alkää tehkö sitä kerhomme

tiloissa. On surkea havaita jääkaappiin unohtuneiden homeisten ruokien, talon tiloissa olevien roskien, tavaroiden, levällään olevien lehtien ja kaiken muun epäsiisteyden pilaavan hyvän talon ja viihtyvyyden. Siivotaan ilman eri komentoa omat jäljet ja myöskin naapurin, jos tilanne sitä vaatii. Samaa koskee myös saunaa, pesu-, yöpymistiloja, terasseja ja myöskin talon ympäristöä. Meillä ei ole erikseen palvelijoita passaamassa teitä. Vainionmaan Raimo ja monet muut ovat kyllästymiseen saakka sitä jo tehneet.

Otetaan uusi ote asioista ja meillä kaikilla on varmasti viihtyisämpää.



Yhteistyöterveisiä Turun lentoasemalta

Ilmailulaitos on ehtinyt harjoitella liikelaitoshommia jo usean vuoden ajan. Paljon on opittu, mutta paljon on vielä opiskeltavaakin, eihän tehtävän luonnekaan ole puhtaasti kilpailutalouden mallinen.

Asettamamme tavoite, olla Euroopan edullisin ja tehokkain ilmailun peruspalveluita tuottava liikelaitos, ei ole kovin kaukana. Tehokkuutta voidaan aina lisätä, ja sillä on usein positiivisia vaikutuksia jopa työtyytyväisyyteen ja asiakaspalveluunkin, näin ainakin toivon.

Lentoliikenteen aallonpohjassa

Olemme huolestuneina seuranneet lentoliikenteen kehitystä viimeisen parin vuoden ajan. matkustajamäärien trendi on ollut mollivoittoinen. Alaspäin on menty kolisten, ja tulos on sitä mukaa kutistunut, onneksi ei vielä pakkaselle. Syitä on monia. Kilpailurajoitusten purku on ajanut lentoyhtiöt keskinäiseen kilpailuun. Se ei tietenkään ole huono asia, mutta siitä on tarjonnan karsinta: heikoimmin kannattavat reitit on lopetettu. Katteiden kutistumisen myötä lentoyhtiöt laskevat entistä tarkemmin, mihin rahansa sijoittavat. Lippujen hinnat vaan eivät ole olleen laskussa. Siksi matkustushaluisten virta on pikkuhiljaa kääntynyt kilpailuvien ja lentoliikenteen kanssa entistä kilpailukykyisempien matkustusmuotojen suuntaan. Raideliikenne ei ole nostanut hintojaan samaan tahtiin kuin lentoliikenne, junien nopeudet ovat kasvaneet ja lisäksi ne kulkevat luotettavasti aikataulussa, eivätkä

turvatakkastukset eivät rasita matkustajaa eikä taloutta. Siksi siellä meno vain paranee, kun taas lentoliikenteessä tapahtuu pikeminkin päinvastoin. Kaikki tämä heijastuu lentoaseman ylläpidosta vastaavan omaan tulokseen.

Tulevaisuuden näkymät

Tulevaisuudessa asiat kääntynevät kannaltamme parempaan suuntaan. EU:n laajentuminen kasvattaa asiakaskuntaamme. Itämeren ympäristön keskinäiset kontaktit ja yhteistyö tiivistyy. Sitä kautta saamme uusia asiakkaita. Alku on kuitenkin kankeaa: liettualaisen lentoyhtiön johto matkusti autolla Turkuun Tallinnan laivalla neuvottelemaan uuden lentoreitin avaamisesta.

Syy oli luonnollinen, nopea liikkumisen tarve Hesaa ja Turun välillä. Kuka nyt tosissaan pitäisi laivaa lentokoneen kilpailijana merten ylityksessä. Vastaus kuuluu: ei kukaan. Siinä on meidän vahvuutemme. Emme siis pukeudu säkkiin. Odottelimme tulevaisuudelta jännittäviä ja mukavia muutosten tuulia.

Länsi-Suomen lennonneuvonta

Tulevaisuutta odotellessamme rakennamme sille pohjaa pikkuhiljaa. Olemme perustaneet Suomen ensimmäisen alueellisen lennonneuvonnan. Turun lennonneuvonta palvelee ilmailijoita yötä päivää, olivatpa he missä päin Suomea tahansa. Vaikka nimeksi on annettu epävirallisesti Länsi-

Suomen lennonneuvonta, ei se tarkoita sitä, että asiakkaan pitää olla Länsi-Suomessa saadakseen palvelua. Lähinnä nimitys johdetaan siitä, että Meron Antsun johdossa oleva alueemme on nimeltään Länsi-Suomen yhteistoimintalue, johon kuuluu Kauhavan, Kruunupyyn, Vaasan, Porin, Maarianhaminan ja Turun lentoasemat. Jotta lentoliikenteen kustannukset eivät karkaisi käsistä, on Porissa ja Vaasassa toimivien lennonneuvontayksiköitten henkilöstön tehtäviin vuoden 2003 alusta lisätty lentoasemiensa turvatarkastustehtävät. Näin on välttytty lisätyövoiman palkkaamisen aiheuttamilta ylimääräisiltä kuluilta. Turvatarkastusten aikana Porin ja Vaasan lennonneuvonnassa ei ole miehitystä. Sen sijaan ne on varustettu itsepalvelupäätteillä, josta ilmailija voi itse tulostaa tarvitsemansa lennonvalmistelutiedot, tai pyytää puhelimitse Turun, ts. Länsi-Suomen, lennonneuvontaa tulostamaan kyseiset asiakirjat pisteessä sijaitsevalle päätteelle. Näin homma hoituu vaivattomasti, eikä palvelutaso kärsi.

Henkilöuutisia

Yksi lennonjohtajistamme, Kent Laakso, ei ole työskennellyt Turun lennonjohdossa 31.5.2002 alkaen. Muun muassa tästä syystä olemme täydentäneet henkilöstöämme uudella lennonjohtajalla, Jori Kieliväisellä. Jori on hauska mies. Taustaakin hänellä on, Ilmavoimat ja vaimo kotoisin Raisiosta. Toinen lennonjohtajamme Pirjo Alitalo lähti kahden vuoden mittaiselle opintovapaalle. Lennonjohtajakaartimme on siis ohentunut yhdellä henkilöllä, ja olemme suhteellisesti miehityneet! Nykyinen henkilöstömäärä on suhteellisesti parempi, kuin 12v sitten, jolloin laskeutumisten määrä Turussa oli 29400. Viime vuoden laskeutumisten määrä oli 14500. Osa näistä muutoksista saattaa jo-

pa kohottaa palvelutasoamme. Saahan mm. alentunut liikennekuormitus lennonjohtajankin paremmalle tuulelle.

Kevään koittaessa

Päivä pidentyy tällä hetkellä hurmaavaa vauhtia. Harrasteilmailijakin herää talviuudesta. Lentosääntötietous saattaa kuitenkin pitkän pimeän talven jälkeen olla roudassa. Suosittelenkin ilmailijoita kertaamaan joitakin perusasioita, joilla pääsee pitkälle ja elämä helpottuu.

Kerratkaa ilmatilan rakenne, ja muistakaa, että valvotussa ilmatilassa lentämisellä on aina kolme ehtoa: 1. Lentosuunnitelma on esitetty 2. Radioyhteys on 3. Lennonjohdotoselvitys on saatu. Radioliikenne on oltava lyhyttä ja ytimekästä, kiitotieltä poistuttava välittömästi laskeutumisen jälkeen. Kun ohjaaja ilmoittaa laskeutumisen jälkeen lennonjohtajalle, mihin aikoo rullata, välttää tyhimmistä tyhimmältä selviytykseltä: ”SELVÄ RULLAAMAAN”, Se on pannaan julistettu.

Lisää radioliikenteen ja muittenkin aiheiden opastuksia saatte varmaan tulevan kerhoillan aikana Tepolta, joka tulee luennoimaan ehdotetuista aiheista. Hyvää kevättä!

Ykä





Pikku-Tuuliassa moottoriremontti



Pikku-Tuuliaan on hyvää vauhtia valmistumassa peruskorjattu moottori. Hämäläisen Pekka ja Nummelan Heikki asennuspuuhissa.

Päätoimittajan palsta



Leivo, ole hyvä

Yhdistyksen perinteikäs Leivo-lehti on jälleen putkahtanut painosta ulos. Tämä oli nyt toinen Leivon numero, jonka toimitamisessa olen ollut mukana - nyt olisikin oiva paikka palautteelle.

Yleisesti sanotaan, että ”lehti on päätoimittajansa näköinen”. Viime numerossa aloitin Leivon historiassa uuden aikakauden

siirtymällä lehden teossa taitto-ohjelman käyttöön.

Ulkoasua olen pyrkinyt ”hiomaan” väljempään ja selkeämmin luettavaan muotoon. Lehteä tulee tehdä lukijoiden ehdoilla, minkä vuoksi haluaisin kuulla ehdotuksia ja palautetta Leivon edelleenkehittämiseksi paremmaksi kerholehdeksi. Palautetta ja juttuja voi laittaa tulemaan sähköpostitse mikko.savela@utu.fi.

Mikko Savela, taittaja-päätoimittaja

Lentotuntihinnasto vuodelle 2003

Koneiden lentohinnat 1.3.2003 alkaen:

Koneen tunnus	Perushinta EUR/h
OH-CIR	116,00
OH-PDT	95,00
OHSED	95,00
OH-COA	75,68
OH-367X	42,00
OH-392	48,00
OH-653	48,00

Koneen tunnus	Perushinta EUR/h
OH-749	10,00
OH-628	10,00
OH-880	10,00
OH-466	10,00
OH-681	10,00
OH-780	10,00
OH-863	10,00
Hinaus 3.00 EUR/min	

Moottorilentotilastoa

Turun Lentokerhon moottorilenton tilastotietoa vuodelta 2002:

Koneen tunnus	Laskuja yhteensä	Lento-tunnit yht.	KOU	TAR	HAR	MAT	PALO
			COA	1366	314	115	27
PDT	657	229	16	22	71	88	19
CIR	563	296	20	9	50	83	100
SED	1166	147	4	2	18	9	
Yhteensä	3752	986	155	60	212	235	151



Yhteystietoja



Turun Lentokerho r.y.:n johto- ja toimihenkilöt

päiv. 26.02.2003

Johtokunta		GSM	työ	koti
puheenjohtaja	Nikkanen Raimo	0500-530 822	4845735	4845758, fax
varapuheenjoht	Nummela Heikki	040-5284392	040-9001281	7622363
sihteeri	Koski Toni	050-5361050		4329721
jäsenet	Jouppi Antti	040-8385285		
	Mäkinen Antti	044-52558159		2581595
	Nurmi Harri	040-5838821	kotifax 4886223	4886224
	Viitanen Timo	0400-966410	09-16044575	09-8768320
varajäsenet	Tóth Sándor	050-5580449		
	Loukonen Matti	0400-476509		03-4384450
johtokunnan ulkop.	Vesterinen Tero	050-5169596	2714961	2366641
rahastonhoitaja	Jaakkimankatu 7 A 20, 20740 Turku		Tili: Nordea 152530-982	

Jaostojen puheenjohtajat

moottorilento	Kostia Eero	0400-822908		4383715
purjelento	Kelloniemi Pertti	040-5460583		2426089
lennokki ja nuoriso	Hellevaara Jarmo	040-8421321	2621321	2483338

Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat

(pl=purjel., mp=mopu, ml=moottoril., ml*=opeharj., tk=tyyppik., tl=tark.lent.)
(kt=ml-kerhotarkkarin vastaanottaja)

Ahlskog Per	ml+mtl+monimIFRtl	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	kt	0500-530 822	4 845 735	4845758, fax
Nikulainen Sami	pl	040-5014543		4373382
Nummela Heikki	ml+mtl+pl+ptl+mp+mptl+ pl:n ja ml:n koulutuspääll. ja ml:n päälennonopet.	040-5284392	040-9001281	7622363
Piipponen Timo	pl+mp+kt	0400-823164		2445008
Seppälä Sakari	pl+mp+kt	040-5463062	0204-444632	4306380
Suutari Joni	pl*			
Turppo Martti	ml+mtl, IFR	040-5008474		
Tähtinen Veikko	ml+mtl, 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

Timo Tasala

www.turunlentokerho.com

webmaster@turunlentokerho.com

Turun Lentokerho r.y.:n johto- ja toimihenkilöt

päiv. 26.02.2003

Lentokoneiden hoito ja huolto

		GSM	työ	koti
Huoltotoim.johtaja	Passila Esa	050-5610539		2524388, fax
Huoltovastaava	Kostia Eero, ml	0400-822908		4383715

Metsäpalolentotoiminta ja SAR

Tukikohdan pääll.	Loukonen Matti	0400-476509		03-4384450
Tukikohdan varap.	Maasalo Esko	050-3713593	2667289	4876391

Laskutus

Nurmi Harri, ml	040-5838821	kotifax 4886223	4886224
Aalto Satu , pl+mp	040-5078425		2342695
Nurmi Harri, Oripää	040-5838821	kotifax 4886223	4886224

Hallipäällikkö

EFTU	Liipola Juhani	049-530547		4841230
EFOP	Vainionmaa Raimo	040-5262173		7661238

Oripäätoimikunta	Vainionmaa Raimo, pj	040-5262173		7661238
-------------------------	----------------------	-------------	--	---------

Oripään lentopaikan päällikkö

	Nummela Heikki	040-5284392	040-9001281	7622363
--	----------------	-------------	-------------	---------

Pelastusvarjojen hoito

Nikulainen Sami	040-5014543		4373382
Aalto Satu	040-5078425		2342695

Kuljetuskaluston hoito

Grästen Jukka	0400-548254		
---------------	-------------	--	--

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 liitetiedostona.			

Tilintarkastajat

Mäkinen Kimmo (KHT)	varalla Tomberg Kauko
Lehti Kimmo	Rihu Yrjö

Turun halli	2714963	Oripään halli
-------------	---------	---------------

EFOP ATIS Vaisalan autom. sääasema puh. 7661179, 123.625 MHz (kaksi tangentin painall.)

Kerhon sihteerin osoite

Toni Koski
Kukkulatie 1 as 17
21230 RAISIO

Kuvasaaliinjakoa



Raimo avustaa Heikkiä Kuresaassa kesällä 2002, kun alkamassa on legendaarinen esitys "XPA ja Heikki".



Turun Lentokerho ry:n jäsenjulkaisu