



Turun **LEIVO**



Sisällysluettelo

LEIVO 2
 Pöytäkirja 3
 Pöytäkirja 4
 Uutiskilpalehti 1

Kevätnumeron antimia

Lentokausi lähestyy	3
Heikki Nummela 3.3.1947 - 20.10.2003	4
Lentokerhon jäsenet	5
Olavi Vihervä 12.2.1927 - 5.2.2004	5
Kevätkokous	6
Kerhoilta	6
Tarkkuuslento-harjoitus	6
Oripää-landing 8.6.2004	7
Turku Open 5.6.2004	7
Lentotuntihinnasto 2004	8
Lisää huolellisuutta	9
Lentokerhon lentokonevakuutuksissa muutoksia	12
Lentopäiväkirjan merkinnöistä	14
SAR-etsintä ja pelastuslennot kaudella 2004	15
Palolennot kaudella 2004	16
Purjelentojaoston toimintaa	21
Mopu- ja purjelentohinnoittelu 2004	23
23.7.1976	25
Lentokoneiden sähköinen varausjärjestelmä	28
Tulkku ja Turun Leivo	29
Kerhoretki Halliin 23.1.2004	30
Yhteystietoja	34
GPS-laitteita kerhon koneisiin	36



**Kansikuva: Kerhon Piper Cherokee Turun kentällä. Kuvaa on digitaalisesti muutettu.
 Kuva: Mikko Savela**

Leivo - Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti
 Turun Lentokerho ry, Kukkulatie 1 as 17, 21220 Raisio, Finland
 Toimitus: Mikko Savela
 Aineisto: mikko.savela@utu.fi
 Painopaikka: Turun yliopiston Digipaino
 Leivo ilmestyy 2 kertaa vuodessa. Seuraava numero syksy 2004.
 ISSN 0784-5561



Lentokausi lähestyy

Usealla kerholaisella lentokausi on ympäri vuoden, mutta suuremmalle osalle kerholaisista lentokausi ajoittuu kesäajan valoislille hetkille. Vaikka talvi tätä kirjoittaessa pitää meitä kovassa otteessaan, kevät ja kesä ovat yllättävän lähellä. Päivä pitenee ja meidän ”poutahaukkojen” sormet syyhyvät taivaalle. Toivottavasti tuleva kausi on ilmailuharrastuksen kannalta hyvä vuosi.



Viime lentokauden loppupuolella tapahtunut järkyttävä onnettomuus, jossa Heikki Nummela menehtyi, pysähdytti meidät kerholaiset. Onnettomuus toi järkyttävällä tavalla esille elämän rajallisuuden. Ihminen ei voi vaikuttaa kovinkaan paljoa elämänsä määrään, elämämme on korkeimman kädessä.

Kerhomme on pitänyt säännöllisesti lentoturvallisuusiltoja, jossa on käsitelty lentoturvallisuuteen liittyviä asioita. Helmikuun 25. päivä oli jälleen tilaisuus, jossa erikoistutkija Esko Lähteenmäki käsitteli kahden tunnin mittaisessa esitelmässään onnettomuuksiin johtaneita syitä. Tilaisuuden sisältö ja esitystapa oli erinomainen. Sellainen jota olemme esittäjältä tottuneet kuulemaan vuosien varrella. Uskon, että kuulijakunta sai rautaisannoksen turvallisuusasiaa, jota voimme omassa käytännön toiminnassamme toteuttaa.

Kerhon puheenjohtajana toivon, että tuleva kausi olisi turvallisuuden kannalta hy-

vä ja välttyisimme onnettomuuksilta.

Tulevana kautena on monia tapahtumia, joissa tarvitaan talkoovoimia. Toivon, että mahdollisimman moni kerholainen voisi antaa oman työpanoksensa näiden tilaisuuksien onnistumisessa. Yksi tällainen tilaisuus on perinteinen Okra-näyttely heinäkuun ensimmäisen viikonvaihteena aikana 2 - 4.7. Varatkaa jo allakkaanne kyseinen aika. Tiedossa on monipuolista toimintaa. Jo näyttelyä edeltävänä viikkona on pysäköintialueen virittämistä näyttelykuntoon. Töitä siis riittää erilaisille osajille.

Kerhomme toiminnan kannalta on tärkeää, että omin voimin voimme tehdä mahdollisimman paljon työtä toimintamme onnistumiseksi. Hyvin huollettu kalusto ja hyvin toimiva lentämiseen liittyvä muu toiminta takaa meille nautittavia elämyksiä harrastuksemme parissa.

*Raimo Nikkanen
puheenjohtaja*

Heikki Nummela 3.3.1947 - 20.10.2003

Lokakuun 20. päivä saapui yllättävä ja meitä kaikkia pysäyttänyt suruviesti Espanjasta. Kerhomme keskeisimpiin jäseniin kuulunut Heikki Nummela oli saanut surmansa lento-onnettomuudessa. Menetys meille kerholaisille oli suuri, mutta erityisen suuri Heikin läheisille, vaimolle Päiville, tyttärelle Anulle perheineen ja Annalle.

Me menetimme Heikissä hyvän ystävän, suoraselkäisen, sanojensa takana olevan ihmisen. Me jäämme kaipaamaan hänen, välillä hyvinkin persoonallisia mielipiteitään ja kommentteja maailman menosta ja varsinkin ilmailuun liittyvissä asioissa. Hänen mielipiteissään oli taustalla, varsinkin ilmailuun liittyvissä asioissa, ehdoton osaaminen, tilanteiden hallinta ja oikea arviointi. Hänen mielipiteillään oli painoarvoa ja niihin luotettiin.

Heikin työ kerhossamme oli monipuolista. Opetustyön lisäksi hän hallitsi täydellisesti ilmailun eri osa-alueita. Lentokonetekniikka ja siihen liittyvä osaaminen oli ehkä keskeisimpiä ja kerhollemme tärkeä asia. Lentokoneen rakentaminen ja erilaiset muutostyöt olivat hänelle helppoja ja itsestään selvyyksiä. Koneille tehtävät huollot ja korjaukset tapahtuivat ajallaan olosuhteista riippumatta. Jääkylmä lentokonehallikaan ei ollut huoltotoiminnan esteenä kun huoltoihin oli tarvetta.

Valtakunnallisesti Heikin panos ilmailussa oli merkittävä. Hän toimi monissa luottamustoimissa Suomen Ilmailuliitossa. Ilmailulaitoksen valtuuttamana tarkastuslentäjänä hän tuli tutuksi laajalle ilmailijoiden joukolle kautta Suomen.



Sen lisäksi, että Heikin panos oli vahva ilmailun edistämisessä, hän osasi myös nauttia ilmailusta omana harrastuksenaan. Erityisesti voisi mainita hänen taitolento-harrastuksensa. Hän oli monien lentonäytösten vakioesiintyjä ja vetonaula.

Me menetimme Heikissä erinomaisen lentäjän, kouluttajan, yhteistyön rakentajan, mutta varsinkin läheisen ystävän ja ihmisen.

Raimo Nikkanen

Lentokerhon jäsenet

Neljä kuukautta... On tullut ilta, on tullut aamu. Jotenkin olemme eläneet eteenpäin.

Kiitos kaikille, että noudatitte toivomustamme olla aluksi keskenämme. Kiitos Heikin muistamisesta.

Onko jollakin teistä jotakin lehtiä, kirjoja, videoita tai muuta meillä? Soittakaa, niin yrittämme etsiä.

Kun ilta vaimenee yöksi,
äänet pehmenevät.
Ei ymmärrys ole sanoja,
vain hapuilua
kohti sen hyväksymistä
mitä ei voi muuttaa.

Helena Anhava

Päivi Nummela

In memoriam

Olavi Vihervä 12.2.1927 - 5.2.2004

Helmikuun 5. päivänä saapui suruviesti Maskusta. Kerhomme pitkäaikainen jäsen Olavi Vihervä oli menehtynyt vakavan sairauden murtamana. Olavi Vihervän ilmailu-ura alkoi Kauhavan ilmasotakoulun ohjaajakurssilla numero 9 vuonna 1947. Varusmiespalvelun jälkeen tuli pieni tauko ilmailuharrastuksessa.

Hyvät ilmailua harrastaneet ystävät saivat hänet kuitenkin houkutelua uudelleen ilmailun pariin. Ilmailusta tulikin hänelle mieluinen harrastus, varsinkin kun siihen sai yhdistettyä merellistä ulottuvuutta. Meri ja kalastus oli hänelle mieluisaa. Vesilentotoiminta antoi mahdollisuuden yhdistää

nämä asiat. Olavi toimi moottorilennossa monipuolisesti. Esimerkkinä voisi mainita hänen toimintansa kesäisin Oripäässä, jossa hän toimi purjekoneiden hinauslentäjänä aina kun tarvetta hinauslentoihin tuli. Vielä viime kesänä Olavi toimi ahkerasti hinaajana.

Olavi oli hiljainen puurtaja, joka oli aina valmiina lähtemään, kun apua tarvittiin kerhon toiminnassa. Hänen kertomuksiaan ilmailuun liittyvistä asioista vuosien varrelta oli mukava kuunnella. Olavista jäi valoisat muistot.

Raimo Nikkanen

Kevätkokous

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään 25.3.2004 klo 19.00 Ravintola Vanha kasarmin tiloissa, Vänrinkinkatu 4.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat. Kahvitus alkaa 18.30.

johtokunta

Kerhoilta

Turun Lentokerho järjestää kerhoillan Heikkilän kasarmin auditoriossa keski- viikkona huhtikuun 7. päivänä. Kerho tarjoaa kahvit osallistujille klo 18.00 alkaen. Varsinainen tilaisuus alkaa klo 18.30.

Kerhoillassa käsitellään tulevan kauden toimintaan liittyviä asioita ja pelisääntöjä. Jaostojen puheenjohtajat esittävän kukin oman alueensa asiat. Myös palo- ja SAR-toimintaan liittyvät asiat ovat tilaisuuden yhtenä teemana.

Kauden aikana on myös monia tapahtumia, mm. Okra, Oripää Camp jne, jotka vaativat suunnittelua hyvissä ajoin. Lentotoiminnan pelisäännöt ovat myös turvallisuuden kannalta keskeisiä asioita ja vaativat kauden alussa kertausta.

Tilaisuus on tärkeä kaikille lentotoiminnassa mukana oleville. Tulkaa siis runsaslukuisesti paikalle.

Raimo Nikkanen

Tarkkuuslento- harjoitus

Järjestetään taas jo perinteiseksi (kolmas kerta !) muodostuva tarkkuuslennon suunnistusharjoituslento la 15.5. klo 10 alkaen Oripäähän maisemissa.

Rata on vaihtelevassa maastossa kolmen neljän etapin ja n. puolen tunnin mittainen. Koneena voi olla COA tai CIR ja miksei omakin lentolaite, jos on. Tarkkailija istuu taas koneessa mukana hiljaa tarkkaillen ja ensikertalaisia neuvoen jos tarve vaatii. Näin saadaan työmäärä radan kanssa miniiniin.

Tällä kertaa lisää mielenkiintoa voidaan saada ottamalla muutama kuva reitin varrelta ja niitä sitten reittiviivan ja kellon seuraamisen ohella haeskellen. Laskeutuminen viivalle Oripäessä lenkiltä paluun jälkeen ei ole sekään poissuljettu lisä.

Harjoittelu menee pilotin tulevien kisojen Turku Openin ja Op-landingin hyväksi ja hyötyä harjoittelusta on vaikka etsintälennoille tai omille matkalennoille; kehittävää puuha ainakin on.

Varsinaista ilmoittautumista ei tarvitse tehdä, mutta hyvä olisi pieni viesti osallistumisesta allekirjoittaneelle, jotta osaan varata sopivan määrän karttoja ja valokuvia.

Esko Maasalo



Oripää-landing 8.6.2004

TLK:n jäsentenvälinen moottorikoneiden maaliinlaskukisa kutsuu osallistujia jo yhdeksännen kerran. Kilpailuun voi ilmoittautua ennakkoon allekirjoittaneelle tai viimeistään Oripäässä tiistaina 8.6.2004. Klo 17.30 alkaa kisan briefing ja kisa hetken jälkeen. Varapäivänä pidetään seuraavaa päivää eli keskiviikkoa 9.6.2004 klo 17.30. Toivotaan kaunista ja tasapuolista alkukesän säätä.

Perinteisesti suoritetaan 4 laskua: normaali-lasku, lasku moottori tyhjäkäynnillä ja tarvittaessa laippoja käyttäen, tyhjäkäyntilasku ilman laippoja sekä lasku esteen yli. Arvostelussa käytetään SM-kisojen sääntöjä. Kiertopalkintona on laskukisa-aiheinen kello, josta Maasalon Esko on vuosien mittaan uskollisesti pitänyt huolta. Viiden vuoden (2001-2005) kisojen sijalukukisa on käynnissä edelleen kaikkien osallistujien kesken.

Kaikki ilmailijat ovat jo koulutusvaihees-

sa joutuneet suorittamaan kyseisiä laskeutumisia, vain lasku esteen yli on tavallaan uutta. Lippusiima on 2 metrin korkeudella ja 50 metriä ennen nollaviivaa, joten lähestymisen voi tehdä tavanomaisella 3 asteen liukukulmalla. Kyseinen este onkin lähinnä psykologinen. Esteellä olevat henkilöt pudottavat esteen, jos kone lähestyy liian alhaalla.

Tällainen kisa antaa valmiuksia myös tavanomaisen lentotoiminnan turvallisuuden parantamiseen. Kaikki entiset ja myös uudet kisailijat ovat tervetulleita mukavaan ilmailupahtumaan, jossa myös kannustajat ovat merkittävässä roolissa. Osanottajien määrä on vaihdellut vuosittain yhdeksästä neljääntoista. Kotijoukot ja muut tukihenkilöt Oripäähän kannustamaan ja viettämään iloista ilmailuiltaa.

Matti Loukonen

Turku Open 5.6.2004

Perinteikäs tarkkuuslennon harjoituskilpailu TURKU OPEN järjestetään tänä vuonna 05.06.04 Oripäässä.

Tarkemmin kilpailusta kerhon nettisivuilla lähiaikoina. Toivomuksena olisi mahdollisimman monen kerholaisen noteeraavan kilpailun joko kilpailijana tai osallistumalla järjestelytehtäviin.

Yhteyttä voi ottaa vaikka heti: Yrjö Rihu 0400-740347 tai yrjorihu.rilanoy@dlc.fi.

Yrjö Rihu

Lentotunti- hinnasto 2004

Moottorikoneiden ja mopujen osalta hinnat vahvistetaan laskutusjaksoittain.

Laskutusjaksot moottorikoneiden ja mopujen osalta ovat:

- 1-4 kk - lasku toukokuussa
- 5-8 kk - lasku syyskuussa
- 9-12 kk - lasku tammikuussa

Kalustomaksu 40 e laskutetaan vuoden ensimmäisen lentolaskun yhteydessä vanhaan tapaan.

LENTOKONEIDEN TUNTIHINNAT V. 2004 Moottorikoneiden ja mopujen osalta vahvistetaan laskutusjaksoittain.

Koneen tunnus	Norm. hinta Eur	Bonus % 10	Bonus % 20	Bonus % 30	Bonus % 40	Bonus % 50	Bonus % 60	Bonus % 70	Bonus % 80	Bonus % 90	Bonus % 100
OH-CIR	116,00	110,20	104,40	98,60	92,80	87,00	81,20	75,40	69,60	63,80	58,00
OH-PDT	95,00	90,25	85,50	80,75	76,00	71,25	66,50	61,75	57,00	52,25	47,50
OH-SED	95,00	90,25	85,50	80,75	76,00	71,25	66,50	61,75	57,00	52,25	47,50
OH-COA	75,68	71,90	68,11	64,33	60,54	56,76	52,98	49,19	45,41	41,62	37,84
OH-367X	42,00	39,90	37,80	35,70	33,60	31,50	29,40	27,30	25,20	23,10	21,00
OH-392	48,00	45,60	43,20	40,8	38,40	36,00	33,60	31,20	28,80	26,40	24,00
OH-653	48,00	45,60	43,20	40,8	38,40	36,00	33,60	31,20	28,80	26,40	24,00
OH-749	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-628	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-880	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-466	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-681	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-780	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00
OH-863	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00

Lisää huolellisuutta

Kerhomme toiminnan kannalta on tärkeää, että noudatamme kaikissa toiminnossamme huolellisuutta ja tarkkuutta. Tämä on tärkeää lentotoiminnassa, mutta lähes yhtä tärkeää myös muissa toimintaamme liittyvissä asioissa.

Muutamia käytännön asioita. Turun hallilla toimiessamme meidän tulee sulkea ja lukita ovet. Karkauspäivänä oli halliin menevä käyntiovi auki ja ketään ei ollut paikalla. Näin on ollut useita kertoja aikaisemminkin. Lentokenttien turvallisuudesta pidetään nykyisin hyvää huolta ja niin myös Turussa. Seurauksena voi olla ratkaisu, jolloin joudumme kulkemaan lentoaseman valvottujen ovien kautta hallillemme. Toimintamme olisi silloin erittäin hankalaa. Suljetaan ja lukitaan ovet kuten kotonakin teemme sieltä lähtiessämme.

Meillä on hallissa rahanarvoista tavaraa, jotka kiinnostavat ”pitkäkyntisiä”, myös oman turvallisuutemme tähden on syytä esim. sivullisten pääsyn estäminen halliimme. Monenlaisia ”hörhöjä” liikkuu nurkissa ja jollain voi olla jopa tarvetta sabotoida koneitamme. Ovien sulkeminen ja samat toimintamallit koskevat myös Oripäätä. Liian usein hallin ovet ovat selkosen selällä, samoin kuin ”työkalukopin” ovi. Turvallisuuteen joudumme kiinnittämään entistä enemmän huomiota nykypäivänä.

Itsestään selvyyksiä pitäisi olla esim; Turun hallin WC:n oven sulkeminen, varsinkin talvella. WC:n huuhtelu ja tarvittaessa puhdistaminen käytön jälkeen. Koneiden

siisteys oman keikan jälkeen. Koneiden voiden asiallinen asettaminen paikoilleen lennon jälkeen. Talvella lennon jälkeen moottorin päälle peitteen laittaminen, jolloin seuraavan käyttäjän ei tarvitse lämmittää konetta uudelleen. Ylipursuavien jäteastioiden tyhjentäminen WC-tiloista. Juhalan pitäminen siistinä, varsinkin omien jälkien siistiminen. Omien vaate- ja muiden tarvikkeiden vieminen pois kerhon tiloista jne.. Jos kotioiloissa joku tekee tällaiset asiat puolestasi, niin kerhollemme ei kyseistä palvelua ole kuitenkaan järjestetty.

Raimo Nikkanen





Purje-koneet	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
OH-628	0	6	62	125	64	110	127	90	112	106	85
OH-749	173	182	137	209	185		185	67	54	129	92
OH-860	23	27	23	0	0	0	0	0	Myyty		
OH-466	26	43	29	65	38	17	78	18	45	29	54
OH-681	104	37	123	105	167	52	74	28	124	37	45
OH-780	0	0	0	0	0	0	0	0	65	50	72
OH-863	121	125	125	96	87	50	74	54	94	77	119
OH-880	0	0	0	79	86	25	124	49	102	21	70
Yht. h/v.	452	420	499	679	627	255	634	306	542	449	537

Moput	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
OH-367X	102	75	70	75	83	89	37	88	103	86	100
OH-392	374	210	228	181	110	182	146	141	134	168	212
OH-653	176	185	91	51	120	79	85	81	139	154	72
Yht. h/v.	625	470	389	307	313	352	269	310	379	408	384

Moottorik.	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
OH-CIR	88	247	318	190	214	130	172	123	245	296	361
OH-PDT	0	0	100	296	287	155	206	280	251	229	248
OH-COA	220	243	240	263	257	192	305	310	167	314	262
OH-SED	18	116	138	219	159	134	196	116	132	147	125
OH-CEE	109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OH-SEA	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OH-SDM	141	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OH-???	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OH-SEC	163	126	321	78	0	0	0	0	0	0	0
Yht. h/v.	852	894	1117	1046	917	611	879	829	795	986	996

Yllä oleva tilasto on ns. 10-vuotistilasto, josta näkyy lentotuntien kehitys konekohtaisesti. Tilasto on ajalta 1993-2003.

HNurmi

Koneen tunnus	Laskuja yhteensä	Lento-tunnit yht.	Lentotunt. muutos vrt. 2002	KOU	TAR	HAR	MAT	PALO/SAR	SII	KOE	HIN	TYY	VAL
COA	1249	262	-52	77	25	90	63		6	1			
PDT	667	248	19	25	7	67	112	23	7	6		1	
CIR	803	361	65	27	8	75	165	74	2	4	2	4	
SED	1054	125	-22	2	1	12	5		2	1	102		
Yhteensä	3773	996	10	131	41	244	345	97	17	12	104	5	0
Osuudet yhteensä-lentotunneista %				100 %									
				13,15 %	4,12 %	24,50 %	34,64 %	9,74 %	1,71 %	1,20 %	10,44 %	0,50 %	0,00 %

Yliölevasta taulukosta näet kauden 2003 moottorilentotoiminnan konekohtaiset lentotunnit ja laskeutumisten määrät. Lisäksi lentotuntien jakautuminen on esitetty lennotarkoituksen mukaisesti ja niiden %-osuus kokonaisuudesta.

Kaikki moottorikoneet v. 2003 lentotunnit yht. **996 h** (v.2002 986 h) ja laskeutumisiet yht. **3 773 kpl** (v.2002 3 752 kpl).

Suurimmat ryhmät lennon tarkoituksen mukaan

Maikalentto	345 h	34,64 %
Harjoituslennot	244 h	24,50 %
Koulutuslennot	131 h	13,15 %



Lentokerhon lentokonevakuutuksissa muutoksia

Turun Lentokerhon lentokaluston vakuutusyhtiö on ollut 2.2.2004 alkaen vakuutusyhtiö Pohjola. Näin siksi, että pitkäaikainen yhteistyökumppanimme IF-vakuutus (ent. Sampo) päätti luopua kokonaan lentovakuutustuotteesta omassa toiminnassaan. Vakuutusyhtiön vaihtuminen juuri Pohjolaksi on johtokunnan tekemän tarjouskierroksen lopputulos. Tarjouskierroksessa olivat mukana myös ulkomaiset lentokonevakuutuksia tarjoavat vakuutusyhtiöt.



Tiedoksesi, että Lentokerhon lentokalustoon on otettu seuraavat vakuutukset:

- Ilmakuljetusvastuuvakuutus 50 000 Eur/matkustaja
- Lentovastuuvakuutus 1 500 000 Eur, (Purjekoneissa 1 000 000 Eur)
- Istuinpaikkavakuutus 17 000 Eur/penkki

Pääsääntöisesti kerhon lentokoneissa ei ole ns. kasko-vakuutusta. Tällainen vakuutus otetaan lentokoneisiimme vain tarpeen vaatiessa koulutuksen, kilpailujen tms. vuoksi määrääjäksi.

Tässä yhteydessä on varmaan hyvä mainita, että lentäessäsi kerhon lentokoneilla, sinulla on aina vahinkotapauksessa ns. omavastuuosuus, joka on 840 euroa. Mikäli vahinkoon on vaikuttanut merkittävä huolimattomuus tai törkeä piittaamattomuus, lennon päällikkö on vastuussa jopa koko vahingon suuruudesta. Tämä on vanha, kerhossa jo vuosia käytössä ollut käytäntö, mutta uusien jäsenienkin on hyvä tämä

tiedostaa. Huom! Kerhon jäsenellä on mahdollisuus "vakuuttaa" itsensä yllämainittua omavastuuosuutta varten liittymällä yksityiseen "lapinkävijäin rahastoon", jota Antti Mäkinen hoitaa. Lapinkävijäin rahasto on ehtinyt korvata viime vuosien aikana useammankin Tuulian potkurin, joten kysele Antti Mäkiseltä lisää.

Muistathan aina ennen lennolle lähtöä tarkastaa lentokoneen asiakirjat (vakuutus-ten voimassaolo, kausikortti, lentokelpoisuustodistus, katsastus jne), sillä jos lennät koneella, jonka paperit ovat puutteelliset, silloin vastuussa olet sinä.

Halutessasi lisätietoja kerhon vakuutuksista, ota yhteyttä.

Harri Nurmi

**Aina ei tarvitse tietää,
minne on menossa.
Joskus riittää,
että suunta on oikea
ja vauhti hyvä.**

Lentovakuutuksissa teitä palvelee

Tuija Ekman 010 559 4336

Tomi Taipale 010 558 3625

etunimi.sukunimi@pohjola.fi



POHJOLA

Keskity elämään.

Lentopäiväkirjan merkinnöistä

Päällikön ja perämiehen/oppilaan nimimerkinnt

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. Jos lennät purjelentoa kentän lähistöllä, on kyseessä HAR. Jos taas lennät matkalennon toiselle kentälle tai teet reitillä maastolaskun, on kyseessä MAT. Matkalento MAT on myös 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”-sarakkeeseen

Uuden päiväkirjan käyttöönotto

Avatessasi uuden päiväkirjan, täytä omistaja/käyttävä/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 ok. Itse et saa tiimoja tästä lennosta. Jäsennumeron kohtaan merkitse oma numerosi laskutusta varten.

Moottorikäyttöisissä koneissa merkitse myös tuntimittarin lukema laskeuduttuasi.

Muista merkitä jäsennumerosi tuntimittarilukeman oikealle puolelle!(Tärkeä)

Jäsennumerosi saat jäsenluettelosta (kentillä) tai esim. edellisestä lentolaskusta.

Huom! Myös purjelentäjät merkitsevät jäsennumerosensa lentopäiväkirjaan!

Sivun täytyttyä, tee seuraavalle sivulle tädyet siirtomerkinnyt (tunnit/laskut yht.)

Tee selkeät nimi ja numeromerkinnät, niin saat virheettömän laskun aikanaan.

Hyviä Lentoja!

Harri /Lentolaskutus



Etsintä- ja pelastuslentämistä



SAR- etsintä ja pelastuslennot kaudella 2004

Syksyllä 2001 järjesti SIL ja ILL kerhokohdattaisen SAR-kurssin Turussa. Tulevana keväänä järjestetään SIL:n lennonopettajien avulla koulutusta uusille SAR-lentäjille. On mielekästä ja tärkeätä, että TLK:lla on riittävä määrä ohjaajia ja tähystäjiä etsintä- ja pelastuslentoihin. Perinteet velvoittavat pelastustoimintaan ja mahdollisesti myös uusia tehtäviä tulee.

TLK on Etelä-Suomen lentopelastuskeskuksen listoilla päivystävänä SAR-yksikkönä. Kesällä 2 tunnin ja talvella 3 tunnin varoika velvoittaa kaikkia mukana olevia. Miehistöön kuuluu aina kaksi ohjaajaa (pilotti ja suunnistaja) sekä kaksi tähystäjää.

Harjoitukseen osallistuminen on erittäin tärkeää, koska sitä kautta saadaan kokemusta. Keväällä harjoitellaan ja kertaillaan SAR-miehistön kanssa jälleen toimintoja. Kaikilla miehistön jäsenillä on oma tärkeä tehtävänsä koneessa. Kaudelle on budjetoitu noin

tunnin koululento kullekin SAR-ohjaajalle. Tähystäjiä tulee kaikille koululennoille mukaan. SAR-SM-kisat on myös syytä muistaa, koska viime vuodelta on mestaruus puolustettava.

Kukaan ei tiedä sitä, paljonko todellisia tehtäviä TLK:lle tämän vuoden aikana tulee. Niihin on vain varauduttava ja ne on aikanaan hoidettava mahdollisimman hyvin. SAR-hälytys iskee yllättäen kuin salama kirkkaalta taivaalta. Silloin on pystyttävä tehokkaaseen, systemaattiseen ja tarkkaan toimintaan. Tunne vastuusi ja velvollisuutesi miehistön jäsenenä – ole valmis lennolle.

Ilmoittautuminen SAR-toimintaan tapahtuu oheisen palentolomakkeen avulla.

Matti Loukonen



Palolennot kaudella 2004

Palolentoihin varustaudutaan perinteisesti, vaikka vielä ei ole sopimusta tulevalle kaudelle. Sen aika on keväämmällä. TLK:lla tulee olemaan tänä vuonna parittomat viikot. Tukikohdan sisäinen koulutusilta ja joidenkin palokuntien kanssa järjestetty yhteistoimintaharjoitus kuuluvat kevään ohjelmaan. Niistä tulee miehistölle tietoa sitten aikanaan. SAR-toimintaan-kin pääsee mukaan palolentotoiminnan kautta.

Uusia tähystäjiä ja lentäjiä toivotaan mukaan, koska entisten tilanteissakin tapahtuu muutoksia vuosittain. Palolennot ovat purjelentäjille yksi mahdollisuus tutustua laajempaan ilmatilaan ja oppia lisää lentosuunnistuksesta ja paikannuksesta. Kannattaa jutella mukana olleiden kanssa, mikäli asia kiinnostaa. Myös tukikohdan päällikkö antaa mielellään lisätietoja.

Kaikki uudet tähystäjät saavat tarvittavan koulutuksen tehtävänsä ennen kauden alkua. Tähystäjän penkin kautta on mahdollisuus siirtyä ohjaajaksi, kun tarvittava kokemus ja koulutus täyttyvät. Tärkeätä on, että ohjaajalla on toimintojen täydellinen tuntemus ja karttasuunnistus hyvin hallinnassaan. Pelkkään GPS:n tietoon emme voi palolennoilla luottaa. Ohjaajalla on vastuu lennon tuloksettaasta ja turvallisesta suorituksesta, tähystäjää täytyy mahdollisesti myös opastaa tehtävässään ja raportin tulee olla asiallinen.

Kulokoneen ohjaajien on muistettava OPS T2-100 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 palovalvontalentokouluttaja.

Ilmoittautumislomake on oheisena. Huomaa, että järjestettävään koulutukseen pitää myös sitoutua. Koulutusillassa käydään läpi uusia asioita ja kerrataan myös vanhoja. VIRVE tulee todennäköisesti muuttumaan, mutta sen näkee sitten.

Tule mukaan perinteikkääseen ja kehitettävään palolentotoimintaan...

toivottaa Matti Loukonen



Huolimaton tupakan käsittely on yksi yleisimmistä maastopalojen aiheuttajista.

Nido tästä

Matti Loukonen
Turun Lentokerho r.y.
SAR- ja palolentotukikohhta
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, NF ...

Moottorilentotunnit viimeinen 12 kk

Olen toiminut ohjaajana palo-
valvontalennolla viimeksi, pvm.

Moottorilentotunnit yhteensä

(OPS T2-100 5.1 15.5.2000)

Suoritettu SAR-kurssi, merkitse ruutuun suoritusvuosi.

Tähystäjä

Ohjaaja

Yhteistoiminta

Lupaudun toimimaan palolentotoiminnassa v.2004 seuraavasti (rasti ruutuun):

Ohjaajana

Tähystäjänä

Ohjaajaoppilaana

Varaohjaajana

Varatähystäjänä

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

Uusille tähystäjille annetaan koulutus kauden alkuun mennessä.

Varahenkilön hankinta vuorolle on ensisijaisesti esteen saaneella ja tukikohdan päälliköllä.

Olen käytettävissä myös ympärivuotiseen SAR- etsintä- ja pelastuspalvelutoimintaan.
SAR-toimintaan osallistumiseen on vaatimuksena SIL:n kurssin suoritus. Uusia koulutetaan.

Sitoudun toimimaan OPS T2-100 metsäpalolentotoiminnan 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.





Purjelentojaoston toimintaa

Kalustoasiaa

Purjekonehuollot ovat edistyneet talven aikana mukavasti. Konehuolloissa riittää pakerrettavaa kaikille asiasta kiinnostuneille, sillä kaikki huoltotoimenpiteet eivät tosiaankaan edellytä insinöörin tietoja ja taitoja. Huoltopäivien yhteiskuljetus lähtee parittomien viikkojen lauantiaamuna Turun kentältä klo 9.

Kun riittävän moni pilotti herää vielä mukaan Loimaan hallin konehuoltoihin, päästään ensimmäiset hinaukset aloittamaan suunnitellusti lauantaina 3. huhtikuuta. Kauden avajaiset järjestetään kerhotalo Juhalassa ”varaslähtönä” jo edellisenä lauantai-iltana (27.3.), kunhan koneet saadaan ensin kasattua lentokuntoon.

Uutta purjelentokalustoa ei ole näkösällä. Koko nykyinen kalusto on kuitenkin kunnossa. OH-681:n viiden vuoden välein toistuva määräaikaishuolto ja OH-780:n kannuspyörän asennus ovat hyvässä vauhdissa. Kaikkiin purjelentokoneisiin on asennettu luotettaviksi havaitut uudet akkuliittimet. Jotain uuttakin on tulossa. Saamme keväällä lennontaltiointilaitteen myös Junioriin. Myös Femma saa loggerin käytön mahdollistavan johdotuksen. Loggerien käyttöä tehostava vektorikarttapohjainen ohjelmisto on hankinnassa.

Hietasen Esko johtama tiimi tekee vaukuttavaa jälkeä OH-392:n parissa. Huoltojoukkoon kuitenkin mahtuu vielä. Kone saataneen lentokäyttöön juhannuksen tienoilla. Tarjoutukaa mopu-pilotit itse Ekon avuksi, ettei hänen tarvitse uhrata aikaansa turhauttaviin soittokierroksiin.

OH-653:n myyntiponnisteluja jatketaan. Kone on silti otettu jälleen normaaliin lentokäyttöön.

Tapahtumat ja niihin valmistautuminen

Järjestämme yhdessä Urheiluilmailuopiston kanssa koulutustapahtuman lauantaina 13.3. klo 10 –17 Heikkilän luokkatalolla. Tilaisuuden sisältö on ainutlaatuinen, sillä olemme saamassa luennoitsijaksi viime vuosien menestyksekkäimmän kilpapurjelentäjämme Antti Lehdon, jonka kerrotaan olevan myös oiva luennoitsija. Aiheina ovat kilpa- ja suorituslento- ja valmistautuminen, lentojen valmistelu ja suoritus sekä analysointi. Oliko joku pursipilotti aikeissa laistaa tämän tilaisuuden, joka ei toistu kovin pian? Ilmoittautukaa minulle viipymättä, jotta ehdin varoittaa sotilaskotia varamaan ajoissa riittävän määrän purtavaa.

Purjelennon teorioita opiskelee 13 oppilasta. Näillä näkymin jopa kymmenen oppilasta aloittaa myös kurssin lento-osuuden. Lentäkäämme kevättarkkarit (=kertauskoululennot) toukokuun loppuun mennessä, ettemme sotkisi kurssin tai Oripää Campin lento-ohjelmia. Muistutan vielä, että vain lennonopettajat voivat vastaanottaa mopun ja purjelennon kevättarkkareita.

Turvallisen matkalentämisen edellyttämät sarkalaskuharjoitukset tehdään lippusiiman ylitse maaliinlaskukisoista tutuiksi tulleille radoille. Suosittelen hoitamaan myös nämä pakolliset kuviot pois päiväjärjestyksestä opettajien valvonnassa heti, kun

lentotuntuma sen alkukaudesta sallii.

Purjelennon kesän päätapahtumana on jälleen Oripää Camp. Tämän 10. – 17. järjestettävän leirin toteutus noudattelee pitkälti aiempina vuosina hyväksi havaittuja käytäntöjä. Kannustan jokaista lupakirjapilottia ja aivan erityisesti nuorisoa ilmoittautumaan leirille.

Pelisäännöt ja hinauslippukokeilu

Purjelennon pelisääntöjä on tarkistettu. Ne on syytä lukea läpi jo ennen kevättarkkareita (tiedä vaikka opettajat tenttaisivat niitä pistokokein). Suurin muutos on lentokauden 2004 kestävä hinauslippukokeilu.

Konevuokra laskutetaan totuttuun tapaan kahdessa osassa: ensimmäinen osa heinäkuussa ja toinen osa joulukuussa. Hinaukset kuitenkin ostetaan lipukkeina etukäteen. Tarjolla on 250 metrin ja 500 metrin

hinauslippuja. Hinauslippujen myynti-ym järjestelyt on kuvailtu toisaalla tässä lehdessä ja pelisääntöasiakirjassa, joten siitä ei sen enempää.

Muita asioita

Purjelentojaoston kokousmuistiot ja muu tiedotusmateriaali on nähtävillä kerhon web-sivujen jäsenosassa. Materiaalin tulostamisesta ja keräämisestä kansioihin on luovuttu tarpeettomana.

Muistutan purjekoneiden vuokran kattavan paketin maksamista suunnitteleville, että se tulee maksaa kerhon tilille huhtikuun loppuun mennessä. Paketti kannustaa lentämään, sillä sen lunastaneille koneen käyttö on ”ilmaista” jo 10 – 18 lentotunnin jälkeen.

Mahdollisen kerhotyöllä ansaitsemasi bonuksen saat tietosi hinauslippujen myy-



Esa Parviainen kerhon Discuksessa Oripään kentän päällä. Kuva: Esa Parviainen.

jiltä, kerhon sihteeriltä, rahastonhoitajalta tai minulta.

Toivotan antoisaa ja turvallista lentokautta!

Pertti Kelloniemi

Virallista

§§

Mopu- ja purjelentohinnoittelu 2004

Kurssit

Purjelennon peruskurssin hinta 1590 euroa: lento-osa 1484 euroa + materiaalimaksu 60 euroa + työväenopiston perimä teoriaopetuksen maksu 46 euroa. Kokonaishinta sisältää 50 lentoa (vähintään 10 lentotuntia) + tarkastuslennon; tämän yli menevät lennot laskutetaan hintataulukon normaalihinnalla (0 % bonus).

Moottoripurjelentolupakirjakurssin hinta: 2290 euroa: lento-osa 2184 euroa + materiaalimaksu 60 euroa + työväenopiston perimä teoriaopetuksen maksu 46 euroa. Kokonaishinta sisältää 22 lentotuntia + tarkastuslennon; tämän yli menevät lennot laskutetaan hintataulukon normaalihinnalla (0 % bonus).

Turun Lentokerhon vanhoilta jäseniltä peritään moottoripurjelentokoulutuksesta teoriakoulutuksen oppimateriaalin kustannukset ja lento-osasta kunkin henkilökohdallisen bonuksen mukaiset lentotuntihinnat. Materiaalimaksu määräytyy hankintojen mukaan.

Purjelennon tutustumiskurssin hinta on 105 euroa.

Lentohinnat 1.3.2004 lukien

Purjelentokoneiden lentohinnat on vahvistettu lentokaudelle 2004. Moottoripurjelentokoneiden lentohinnat ovat voimassa toistaiseksi.

Konevuokran poikkeukset ovat:

- Onnistuneista merkkisuorituslennoista (HC- ja KC-osasuoritukset) ei peritä konevuokraa.

- TLK:n purjelentokurssilaisilta ei peritä konevuokraa lupakirjatarkastuslennon jälkeen kurssikesänä.

On hyvä muistaa, että peruskurssilaisia lukuunottamatta kerhon lentävät jäsenet maksavat lisäksi vuosittaisen kalustomaksun 40 euroa, joka laskutetaan ensimmäisen laskun yhteydessä.

Purjelentokoneiden vuokran kattava pakettimaksu (ei hinauksia)

Kalustopaketin perushinta on 175 euroa. OH-466:n ”ikuisen” käyttöoikeuden lunastaneille perushinta on 150 euroa, sillä vuoden 2002 hintojen julkistuksen yhteydessä

todettiin, että ”pikiläiset” voivat vähentää kalustopakettin perushinnasta 25 euroa vuositain 10 vuoden ajan.

Purjekoneiden vuokran kattava pakettimaksu tulee maksaa kerhon tilille (Nordea 152530-982) huhtikuun loppuun mennessä. Lennot ennen paketin lunastusta veloitaan normaalin aikaveloituksen mukaisesti. Kirjoita pankkisiirtolomakkeen viesti-kohtaan esim: *PL-KONEVUOKRAN PAKETTI-MAKSU/PEKKA PILOTTI*.

Purjelennon hinausliput

Hinauslippuja myyvät 27.3. lukien

- Oripään Shell
- Juha Jaukkuri Starfotossa (Humalistonkatu 7)
- Sirpa Viitanen Kukkakauppa Fridhemissä (Puutarhakatu 15)
- laskuttajat (Harri Nurmi ja Timo Tasala)
- purjelentojaoston puheenjohtaja.

Hinauslippuja voi ostaa myös ennakkotilauksena vähintään 10 lipun erissä mak-

samalla haluttuja lippuja vastaavan määrää kerhon tilille (Nordea 152530-982). Merkitse tiedonantoja-osaan

- tilattavien lippujen määrä korkeustietoineen (esim 250 m x 5 , 500 m x 10)
- oma nimi ja
- täydellinen osoite.

Huomioi, että maksuautomaatteja käytettäessä tiedonantojen enimmäispituus on yleensä 64 merkkiä. Esimerkki ennakkotilauksesta: *250m x 10, 500m x 20, P Kelloniemi, Koivulank 15 20740 TURKU*.

Ennakkotilaukset toimitetaan 2 viikon kuluessa suorituksesta.

Tarkasta mahdollisen bonuslennuksesi suuruus oheisesta taulukosta ennen suoritusta!

Kerhon rahastonhoitaja lunastaa käyttämättömät hinausliput täydestä hinnastaan ajalla 1.9. – 29.10. Palautettavien lippujen lähetykseen tulee liittää tiedot pankkitilistä, johon palautus halutaan.

Lentohinnat Perus- Bonus 1.3.2004 lukien hinta %

Tunnus	€	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
OH-367X	42	39,9	37,8	35,7	33,6	31,5	29,4	27,3	25,2	23,1	21
OH-392	48	45,6	43,2	40,8	38,4	36	33,6	31,2	28,8	26,4	24
OH-653	48	45,6	45,6	40,8	38,4	36	33,6	31,2	28,8	26,4	24
Purjelento-koneet	10	9,5	9	8,5	8	7,5	7	6,5	6	5,5	5

Purjekoneiden pakettimaksun suuruus

Bonus %	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
pikiläiset	150	140,1	130,2	120,3	110,4	100,5	90,6	80,7	70,8	60,9	51
muut	175	163,5	151,9	140,4	128,8	117,3	105,6	94,15	82,6	71,05	59,5

Hinauslippujen hinnasto

Korkeus	Perush.	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %
250 m ->	7,50	7,13	6,75	6,38	6,00	5,63	5,25	4,88	4,50	4,13	3,75
500 m ->	15,00	14,25	13,50	12,75	12,00	11,25	10,50	9,75	9,00	8,25	7,50

Opettajahyvitykset

Lennonopettajien ja hinaajien hyvityskertymien pelisäännöt:

- purjelennonopettaja saa yhden maksuttoman purjelennon 10 koulu- tai tarkastuslentoa taikka valvottua yksinlentoa kohden (ml niin sanotut kevättarkkarit)

- moottoripurjelennonopettaja saa 30 minuutin maksuttoman lennon moottoripurjekoneella 10 koulu- tai tarkastuslentoa taikka valvottua yksinlentoa kohden

- hinaaja saa yhden maksuttoman purjelennon 15 hinauslentoa kohden

- hyvityskertymät ovat voimassa vain sen ansaintavuoden

- opetushyvitysten siirto lentolajista toiseen ei ole mahdollista.

Opettajahyvitystä kertyy lennoista, joista opettaja on vastuussa. Hyvitystä ei kerry lennoista, joissa lupakirjalentäjä on päällikönä. Näin ollen esimerkiksi sarkalaskuharjoitusten valvonnasta ja onnistuneiden suorituslentojen hyväksymismerkinnöistä ei kerry opettajahyvitystä.

Menettelytapamalli on seuraava:

- Opettajat pitävät itse kirjaa ansaitsemistaan hyvityslennoista.

- Opettajan lentäessä niin sanotun hyvityslennon, hänen tulee merkitä tästä tieto koneen lentopäiväkirjan huomautusosaan kyseisen lennon kohdalle. Merkintä on: TLK/OPE. (Kenttäpäiväkirjaan tehdyt merkinnät eivät välity laskuttajalle!).

- TLK/OPE -merkintä tehdään samaan kohtaan, johon yleensä merkitään jäsennumero laskutusta varten.

Historian havinaa...



23.7.1976

Heinäkuun 23 päivä 1976 tuli olemaan tahtumarikas päivä meille LntRUK 50:n oppilaille.

Ilmasotakululla Kauhavalla kurssimme lentokoulutus oli pääosin saatu vietyä läpi. Kurssilaiset kuitenkin lensivät kuukauden lentolisään vaadittavat harjoituslennot. Tänä päivänä oli ohjelmassa mm matalasuunnistuslentoja. Itse olin pari päivää aikaisemmin lentänyt heinäkuun lisäksi vaadittavan lennon ja olin vapaavuorossa. Kello oli siinä 11 maissa ja olin ollut hyvän ystäväni, ylikersantti Ari Saarisen (TLK:n jäsen) asunnossa katsomassa hänen rakenteilla olevaa radio-ohjattavaa Hurricane mallia ja olin menossa ruokalaan lounaalle. Hälytysajo-

neuvo ajoi ohitseni ja lavalla kurssimme oppilaita. Joku huusi että hyppää kyytiin, pari kurssikaveria on tehnyt pakkolaskun metsään ja veteen. Hyppäsin kyytiin ja lähettiin matkaan. Emme tarkkaan tienneet minne olimme matkalla mutta kuitenkin kohti rannikkoa. Kun aloimme lähestyä Oravaisten lahtea tunnistin maisemat. Jatkoimme Oravaisten keskustasta luoteeseen ja kun tulimme lähelle rantaa näimme Safirin kaartelevan matalalla yllämme. Noin kymmenen metrin päässä rannasta pienen kallioluodon vieressä näkyi vähän Safirin runkoa ja pyrstö jossa numero 19 josta tiesimme että kone oli SF-19. Upseerikokelas Aki Ruotsala oli tehnyt pakkolaskun veteen koneen moottorin sammuttua ja oli sel-

vinnyt vahingoittumattomana, vain pieni kypärän visiirin raapima naarmu nenässä. Ruotsala oli löysännyt vyöt ennen veteen osumista kun oli pelännyt jäävänsä veden alle.

Kokelas Ruotsalan ilmoitus Kauhavan lennonjohdolle oli tullut 10.40. Vain viisi minuuttia tämän jälkeen oli tullut puhelinilmoitus että upseerioppilas Jarkko Numminen (nykyinen Lapin Lennon komentaja) oli tehnyt pakkolaskun metsään Forsbyn ja Pietarsaaren väliselle alueelle. Koneet olivat olleet samalla reitillä matalasuunnistustehävää suorittamassa. Reitinä oli muistaakseni Kauhava-Vimpeli-Ylikylä(?) -Kruunupy-Vaasa-Kauava. Olin itse lentänyt saman reitin noin kuukautta aikaisemmin ja reitti meni juuri Oravaisten lahden yli. Oppilas Nummisen kone SF-23 oli mennyt ihan romuksi laskeutuessaan tiheään metsään. Numminen oli myöhemmin kertonut että puita kaatuili ympärillä noin 40 metrin matkalla. Numminenkin oli selvinnyt vammoitta tästä seikkailusta. Koneiden putoamispaikkojen välillä matkaa oli vain noin 40 km.

Ryhdyimme purkuhommiin. Sain lainattua uimahousut rannalla olevasta saunasta ja ryhdyimme purkamaan koneen siipeä ja muita pienempiä osia. Mukana oli kantanhenkilökuntaan kuuluva sukelluskoulutuksen saanut mekaanikko joka sukeltamalla tarkasti koneen kunnon. Ranta oli koneen noston kannalta huono. Paikalle oli saapunut meripelastusalus katsomaan jos voisi olla avuksi. Vesi oli kuitenkin melko matalaa ja kivistä joten siitä ei ollut hyötyä. Ilmavoimien raskas Mi-8 kuljetuskopteri joka päivysti Utissa oli hälytetty paikalle. Siihen kuitenkin menisi aikaa ennen kuin se olisi

perillä.

Tietoja HS-3:n liikkeistä 23.7.1976:

Lähtö Utista 13.43, lasku Kauhavlla 15.09

Lähtö Kauhavalta 15.50, lasku Oravaisissa 16.34

Lähtö Oravaisista 18.24, lasku Kauhavalta 19.02

Lähtö Kauhavalta 19.51, lasku Utissa 21.19

Koneen miehistö: Päällikkö Eino Hirvonen, perämies Veikko Vana, mekaanikkoina Kari Kinnunen ja Seppo Torkki.

(Tiedot Kari Kinnusen myötävaikutuksella)

Muistan kuinka ilmavoimien kartta jota käytettiin suunnistukseen lojui veden täyttämässä ohjaamossa puoliiksi liuenneena.

(Ruotsala joutui myöhemmin kuulusteluihin kun kartta oli häipynyt. Se kun oli kuittauksella olevaa tavaraa. Hän selvisi pulmasta selittämällä tapahtunut tilanne. Muistaakseni olin todistamassa kuulustelijalle mitä olin silloin Oravaisissa havainnut.)

Aikamme työskennelyämme vedessä, HS-3 ilmestyi paikalle ja laskeutui pienelle kallioluodolle. Mekaanikko roikkui oviaukosta ja antoi ohjaajalle ohjeita mihin pyörät sai sovitettua. Meistä vedessä olevilta tuntui kuin olisimme olleet syysmyrskyn keskellä. Hiekkaa ja pikkukiviä sinkoutui meihin hekon ilmavirrasta.

Koulutuslaivueen komentaja, majuri Y V Seppälä tuli seuraamaan pelastusoperaatiota ja sanoi että ”Pojat, ei teidän tarvitse näitä koneita särkeä, kyllä ne Lekot hankitaan!”

Kuormasimme sitten irti saamamme osat kuten toinen siipi helikopteriin ja SF-19:n rungon ympäri saatiin pujoteltua pelastusverkko jolla nostettaisiin kone ilmaan.



Kun kaikki oli valmista kysyin että pääsenkö HS:n kyydissä Kauhavalle kun pitäisi ehtiä viikonlopuksi lomalle ja sain siihen luvan. Äkkiä vaatteet niskaan ja kopterin kyytiin. Sen jälkeen käynnistys. Oli mukava tunne pitkän uimareissun päätteeksi päästä helikopterilennolle.

Varovasti HS nousi saalis verkossaan kohti ylailmoja. Kotimatkan aikana näkyi ihmetteleviä ihmisiä talojen pihoiilla kun outo lintumme lensi heidän ylitseen.

Pelastusoperaatiossa mukana ollut upseerioppilas, sittemmin majuri Jari Rinne ei silloin aavistanut että hän aikanaan tulisi toimimaan Helikopterilentueen päällikkönä.

Molemmat ohjaajat otettiin tarkkailtaviksi Kauhavan varuskuntasairaalaan.



Oppilas Nummisen SF-23 nostettiin toisen Kauhavalta lähteneen pelastusretkikunnan toimesta kuorma-auton tai traktorin lavalle ja kuljetettiin Kauhavalle maanteitse.

Molemmat koneet tutkittiin jälkeinpäin Ilmasotakoulun 0-Hallissa.

SF-19:n moottoria koekäytettiin ilman että siinä todettiin mitään vikaa. Moottorin sammumisen todennäköinen syy on ollut että vaihdettaessa tankkia, polttoainehana on suljettu. Kokelas Ruotsala kuitenkin itse on kiistänyt että näin olisi tapahtunut. (Onko se tapahtunut epähuomiossa?)

Oppilas Numminen ilmoitti pakkolaskun syyksi että hän joutui väistämään ma-

talalla lintuja ja oli siten joutunut metsään.

Seuraavan päivän lehdissä oli sitten meidän kurssin seikkailuista otsikoita. Vaasalehden etusivulla iso otsikko kuvineen.

Kurssikaverimme, upseerioppilas, myöhemmin majuri ja viime kesänä traagisesti hukkunut Markus Kyyrönen ikuisti tämän päivän tapahtumat kamerallaan. Sain sitten monta vuotta myöhemmin opiskelukaveriltani, Ralf Jacobssonilta, valokuvia jotka hän oli kesämökkkinsä rannalta ottanut kyseisenä päivänä. Hänen perheensä venettä olimme kuulemma lainanneet.

Aki Ruotsala ja Jarkko Numminen jatkoivat yhdessä Jari Rinteen ja Markus Kyyrösen kanssa sotilasuralla ilmavoimissa kun taas toinen puoli kurssin oppilaista siirtyivät siviiliin kurssin päätyttyä.

Ilmavoimien palvelukseen jääneet oppilaat eivät jatkossakaan välttyneet onnettomuuksilta.

Jaakko Hyvösen kirjassa ”Kohtalokkaat lennot 1945-1988” löytyy kolme tapausta (numerot 550, 554 ja 555) joissa Pentti Haikonen (MG-139) ja Markku Kähkönen (HW-313) menttivät henkensä ja Pauli Perttula (MG-120) pelastui heittoistuimella.

Näiden lisäksi sekä Markus Kyyröseltä (MG-) että Niilo Erkinheimolta (DK-270) on kuomu irronnut lennon aikana. Molemmat ohjaajat toivat koneensa laskuun. Kyyrönen joutui ajamaan jarruverkoon kiihtoradan jatkeella, liukkaan radan ja koneen ylipainon johdosta.

Jarkko Nummisen lisäksi Pekka Hiltunen on tällä hetkellä lennoston komentajana. Hiltunen on Satakunnan lennoston komentajana

Tällaista muistelen kesän 1976 tapahtumista.

27.01.2004
Göran Bruun

Lentokoneiden sähköinen varausjärjestelmä

Kerho ottaa tästä päivästä lähtien Turussa käyttöön moottori- ja moottoripurjekoneiden sähköisen varausjärjestelmän. Vanha Turun parakilla ollut pöytäkalenteriin perustuva varauskäytäntö siirtyy historiaan. Oripäässä toimitaan edelleen vanhan mallin mukaan.

Jatkossa varaukset tehdään kerhon nettisivuilla (www.turunlentokerho.com) tai parakilla kyseistä tarkoitusta varten olevalla tietokoneella. Varauskirja löytyy nettisivujen jäsenalueelta.

Varauksen tekeminen on varsin yksinkertaista. Varaajan on tiedettävä oma nimensä sekä varauksen aloitus- ja lopetusajankohta. Tämän lisäksi hänen on päätettävä millä koneella aikoo lentää. Näiden tietojen lisäksi voidaan varauksen yhteydessä järjestelmään syöttää pilotin puhelinnumero (suositeltavaa) ja lennon tyyppi. Muuta -osioon voidaan laittaa yleistä tietoa lennosta tai varauksesta. Tehty varaus on mahdollista suojata salasanalla, jolloin muilla käyttäjillä ei ole oikeuksia muuttaa tai poistaa sitä.

Kun varaus on tehty, ilmestyy se varauskirjaan lennon tyyppin mukaisella värillä esitettynä. Varatun ajankohdan paikalla kalenterissa näkyy varaajan nimi sekä puhelinnumero, jos se on varauksen yhteydessä ohjelmaan syötetty.

Kesällä kerhon lentämät palolennot näkyvät varauskirjassa punaisella taustaväriellä. Myös näille ajankohdille voidaan tehdä varauksia. Tehtäessä tällainen varaus, on pi-

lotin ehdottomasti tarkistettava palolentotilanne ennen lennolle lähtöä. Palolennot ovat luonnollisesti ensisijaisia lentoja merkitylle ajankohdalle. Eli toiminta on kutakuinkin samantapaista kuin ennen.

Tarkemmat ohjeet järjestelmän käyttämiseksi löytyvät ohjelmassa olevan ”ohjeet” -linkin kautta. Ongelmatapauksissa, salasana- tai muissa käyttöön liittyvissä kysymyksissä voit ottaa yhteyttä allekirjoittaneeseen tai kerhon nettivastaavaan Timo Tasalaan.

Toni Koski

toni.koski@turunlentokerho.com

050 536 1050





Tulkku ja Turun Leivo

Toimivassa yhteisössä on jatkuvasti kerrottavaa ja ilmoiteltavaa jäsenilleen. Kiertokirjeet toimittavat tällaista sanansaattajan virkaa hyvinkin, mutta määrääkoina ilmestyvä kerholehti säilyy paremmin myöhemminkin luettavaksi. Siinä syy, miksi Turun Lentokerhokin perusti jäsenille jaettavan julkaisunsa.

Johannes Miikkulaisen kertoman mukaan esityksen lehden perustamiseksi teki professori Jussi Lappalainen. Hänellä oli nimikin valmiina; Tulkku. Lehden ensimmäinen numero ilmestyi 1981, jolloin lehti sai myös ISSN-numeronsa. Lappalainen toimitti ensimmäiset numerot, eli laittoi lehden alulle, mutta ei halunnut olla pidempään toimittajana.

Tulkku-nimisenä ja asultaan valkoisena se ilmestyi jopa 6 kertaa vuodessa. Ajankohtaiset tapahtumat ja tiedotukset olivat pääasioina, mutta myös ilmoituksia ja pilapiirroksia julkaistiin. Ilmoituksilla katettiin painatus- ja postituskulut ja saattoipa jäädä jotain kassaankin. Ansiokkaana kuvaajana mainittiin Kaarlo Rötkönen.

Turun Leivoksi vuonna 1986 muutettu julkaisu sai sinisävyiset kannet, mutta muuten painoasu säilyi entisellään. Jäsenjulkaisu ei ole kerhon toiminnan arkisto, mutta sen avulla on jäsenten mahdollista säilyttää julkaistua tilasto- tai muuta tietoa itsellään. Leivolla on siis jatkossakin paikka TLK:n toiminnassa.

Jäsenjulkaisun toimittajat ovat vuosien mittaan vaihtuneet, kuten on luonnollista-

kin. Keijo Viljasella on ollut tähän asti pisin toimittajakausi. Nyt on jälleen vaihdon aika, kun Savelan Mikko vastaa toimituksesta ja minulla jää enemmän aikaa koulutukseen sekä SAR- ja palolentoihin. Tulin Rihun Yrjön avuksi 1997 ja kirjoittelin Leivon tekstejä puhtaaksi, kun tekstit tulivat toimitukseen silloin vielä koneella- tai jopa käsin kirjoitettuna. Vein kopioimani kirjoitukset korpulla Ykälle. Hän teki omalla koneellaan ja taitto-ohjelmalla sivujen originaalit, jotka toimitettiin painettavaksi. Jatkossa vein lehden tekstit korpulla painoon ja myöhemmin ne menivät sähköpostin liitteenä. Sähköinen toimintahan on nykypäivää, ja sen Mikko taitaa erinomaisesti. Leikkaa ja liimaa- käytäntö on kaukainen muisto vain.

Vanhoista jäsenjulkaisuista kerättynä löytyi toimituksen tietoja vuosien varrelta. Seuraavassa julkaisun numerot ja toimittaja sekä lehdissä mainittuja avustajia:

TULKKU

1/1981 -	Jussi Lappalainen
1981 - 4/1982	Outi Suominen
5/1982 - 2/1983	Tarja Metsäpuro
3/1983 - 3/1984	Timo Amberla
4/1984 - 1/1986	Jukka Vaaja

TURUN LEIVO

2/1986 – 1/1994	Keijo Viljanen
2/1994 – 2/1995	Yrjö Rihu ja Kaarlo Rötönen
1/1996 – 2/1996	Yrjö Rihu, Kaarlo Rötönen, Mikko Sinervä, Jonna Järveläinen
1/1997 – 2/1997	Yrjö Rihu, Matti Loukonen, Kaarlo Rötönen, Juha Jaukkuri
1/1998 – 2/1998	Matti Loukonen, Yrjö Rihu, Kaarlo Rötönen, Juha Jaukkuri, Heikki Salo, Mikko Sinervä
1/1999 – 1/2002	Matti Loukonen
2/2002 – 2/2003	Matti Loukonen, Mikko Savela
1/2004 -	Mikko Savela

Toivotan Leivolle pitkää ikää ja myös toivon, laisia juttuja lehteen.
että kerholaiset aktiivisesti kirjoittavat eri-

Matti Loukonen

Vierailulla



Kerhoretki Halliin 23.1.2004

Kerhossamme on perinteisesti sopivin väliajoin järjestetty jäsenille tutustumiskäyntejä mielenkiintoisiin, ilmailuväkeä kiinnostaviin kohteisiin.

Edellisestä kerrasta on jo ehtinyt vierähtää tovi, joten kun Kauppalehti julkaisi eräänä lokakuun päivänä pikku-uutisen “Patria Aviation aloittaa NH-90 helikopterien kokonpanon”, välähti mielessäni, että tuo olisi kiinnostava tutustumiskohde. Olihan TIAS 2000 lentonäytöksen yhteydessä esitelty julkisesti suomalaisille kyseinen kopteri, joka silloin oli vielä vain ehdokas pohjoismaiseksi hankinnaksi.

Päätettiin siis porukalla pyrkiä “kylään” Patria Aviationin heko-tehtaalle!

Lentokonetehtaisiin ei tunnetusti kuitenkaan niin vain mennä, vaan kaikista asioista

on sovittava tarkasti etukäteen. Mikä siis neuvoksi? Ilmasillan palavereista tuttu Ins Evi evp *Sakari Kuisma* lupasi auttaa ja tutkiskella mahdollisuuksia vanhojen yhteistyökumppaniensa kanssa. Kuisma teki sitten loppujen lopuksi paljon muutakin, kuin vain tutkiskeli. Hänen avullaan työryhmä *Nikkanen & Nurmi* sai yhteydet Patriaan ja sovittua päivämäärän, joka tosin sijoittui jo seuraavalle vuodelle. Samalla aukenivat kanavat myös Hallissa sijaitseviin Ilmavoimien Teknilliseen kouluun ja Koelentokeskukseen. Päätimme anoa visiittiä myös näihin kohteisiin samalle päivälle, jolloin ohjelmaa riittäisi vähän joka makuun. Kuisma teki tässä menestyksellisen suullisen esityön. Ei muuta kuin työhön!

Näin pääsi 48 innokasta henkilöä nousemaan perjantaina 23.1. klo 6 linja-autoon ja

matka alkoi.

Mukanamme oli myös muutamia helikopteriammattilaisia (evp) rajavartiolaitoksesta.

Ensimmäisenä tutustumiskohteena oli Patria Aviation Oy:n heko-tehdas/leko-korjaamo. Meitä vastaanottamaan pääportille tuli käytännön järjestelyt hoitanut *Teija Wahlroos*, joka oli järjestänyt tehtaalle aamukahvit paikallisleipomun suussasulavien leivonnaisten kera.

Patrian auditoriossa projektipäällikkö *Veli-Matti Erkkilä* esitteli Patria-konsernia ja sen eri osioita autoista ja aseista lentokonei-

siin ja helikoptereihin. *Olli Puttonen* kertoi vastuualueeseensa kuuluvasta Hawk-harjoitushävittäjien huollosta, jonka jälkeen alkoi kierros tuotantotiloissa. Tässä vaiheessa jokaiselle alkoi selvitä, mitä Patrian Hallin tuotantotiloissa tehdään. Aloitimme Hawk-huoltotiloista, jossa oli nähtävissä erilaisten huolto- ja modifiointitoimenpiteiden alla olevia Haukkoja. Haukkaosaston jälkeen oli vuorossa Hornet-hävittäjien vastaava huoltotila. Täällä osaston päällikkö kertoi kuulijakunnalle, mitä kaikkea he Ilmavoimiemme Hornet-kalustolle siellä tekevät. Patria Aviation Oy tuottaa pääosan isompien huol-



Insinöörieverstiluutnantti Valkeiskangas (oik) tohkeissaan. Oli todellinen ilo päästä kerrankin kuuntelemaan sellaista museoesittelyä, jossa esittelijä itse oli asiastaan kiinnostunut ja innostunut. Museo on todellakin vierailemisen arvoinen, vaikka ilman opastusta anti saattaa jäädä köyhäksi: opastus kannattaa siis hankkia.
Kuva: Raimo Nikkanen

tojen vaatimista palveluista Ilmavoimille. Nähtävissä paikalla oli myös Vinkoja ja jopa yksi Redigo. Siinä sitä oli harrasteilmailijalle mannaa mahan täydeltä! Vielä oli kuitenkin jäljellä NH-90 helikopterien kokoonpanotehdas.

Heko-hallissa oli kokoonpantavana vierailuhetkellä kaksi helikopterin runkoa, joista toinen oli varusteluvaiheessa, joskin aivan alkuvaiheessaan. Useimmat meistä ovat nähneet Super Puman, mutta kun siihen laitetaan vielä muutama metri pituutta lisää, päästään kuvittelemaan NH-90 helikopterin ulkomittoja.

Helikopterien osat tulevat euroopan eri puolilla olevista tehtaista, jonka jälkeen ne sitten kootaan Patrian Hallin tehtaal-

la, alusta loppuun. Tehtaalla oli nähtävissä kokoonpanoon tarvittavia hydraulisesti liikuteltavia työasemia ja niittausrobotti. Suomessa kootaan 20 kappaletta näitä helikoptereita, joista osa menee muihin pohjoismaihin. Isännät vastasivat mielellään vierailijoiden kysymyksiin, joita kyllä sateli tuhkatiheään. Harmillista kyllä, aikataulumme vuoksi meidän oli pakko jatkaa matkaa seuraavaan kohteeseen, joka oli Ilmavoimien Teknillinen koulu, jossa meille oli varattu lounas ennen varsinaista Teknillisen Koulun esittelyä.

Tässä vaiheessa allekirjoittanut järjesti matkalaisille ylimääräisen tutustumisen Hallin lentokentän talviseen ympäristöön. Kääntymällä Patrian portilta vasemmalle,



Retkeläisten ryhmäkuva NH-90 helikoptereiden rungon hitsauslaitteen edessä. Kuten kuvasta näkyy, oli retken suosio suuri.

Kuva: Raimo Nikkanen

matkaa olisi ollut n. 1 km, mutta mehän käännyimmekin oikealle, joten saimme extra sighseeingin, jonka vuoksi tietenkin myöhästyimme hieman sovitusta ruokailuajasta. Onneksi ev Liinamaa ”löysi” meidät keskeltä metsätietä ja luotsasi takaisin oikeille reiteille. Näin pääsimme nauttimaan maukkaan lounaan koulun ruokalaan.

Teknillisen Koulun johtaja eversti *Jukka Liinamaa* esitteli omassa presentaatiossaan johtamansa koulun toimintaa, henkilöstöä ja välineitä sekä lopuksi kävimme tutustumassa toimitiloihin ja opetusvälineisiin. Kovasti Liinamaa suositteli kertomaan, että kannattaa hakea jo varusmieheksi teknisiin tehtäviin ja sitä kautta saamaan vaikka vakituisen työpaikan alalta.

Tehtäväkirjoa löytyy varusmiesapumeekaanikosta alan ammattilaisiin ja mahdollisuus aliupseeri- ja upseerikoulutukseen omien kykyjensä mukaan. Samassa yhteydessä majuri *Vesa Keinänen* kertoi, mitä Koelentokeskus oikeastaan tekee ja miksi ja minkälaisella henkilöstöllä. Työnä on mm. huoltokoelentojen lisäksi suorittaa uusien, käyttöönotettavien järjestelmien testaukset ja koelennot, vain osan mainitakseni.

Sokerina pohjalla meillä oli viimeisenä tutustumiskohteena Hallinportin Ilmailumuseo, jonka esittelijän tapasimme iloksemme jo Teknillisen Koulun tiloihin tutustuessamme.

Ins evl *Seppo Valkeiskangas* toimii vapaa-aikanaan ilmailumuseon esittelijänä ja hänen johdollaan lähdimme siirtymään itse museoon (emme siis edes eksyneet). Museossa oli erilaista ilmailuun liittyvää materiaalia kolmessa eri rakennuksessa erittäin runsaasti. Ensimmäinen rakennus sisältää valokuvia, laitteita, varusteita, lentokonehallissa on museolentokoneita enemmän tai vähemmän lentokuntoisen näköisenä sekä hallin reunoilla lentomootoreita, potkureita jne.

Kolmannessa rakennuksessa on kirjasto, jossa on paljon mielenkiintoista tietoa ilmailusta kiinnostuneelle.

Valitettavasti meiltä jäi ajanpuutteen vuoksi kirjasto kokonaan käymättä. Tiedänpä, minne ensi kesänä suuntaan auton nolan, sillä vielä jäi paljon näkemättä ja pakkaneinkin kävi päälle.

Jokaiseen vierailukohteeseen luovutettiin Turun Lentokerhon standardi ja pieni muistolahja, joka oli tällä kertaa Terveisiä Turusta-kirja. Vierailun isännät kohtelivat meitä, ryhmämme suuresta koosta huolimatta, erittäin ystävällisesti ja vastasivat hyvin avoimesti esittämiimme kysymyksiin. Kiitos isännille ja matkalla mukana olleille matkan onnistumisesta ja mukavasta matkaseurasta. Lisäksi Suurkiitos retkemme autonkuljettajalle *Seppo Voutilaiselle*, joka oli mukana aivan talkoohengessä.

Harri Nurmi

Yhteystietoja



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

päiv. 29.02.2004

Johtokunta		GSM	työ	koti
puheenjohtaja	Nikkanen Raimo	0500-530 822	4845735	4845758, fax
varapuheenjohtaja	Viitanen Timo	0400-966410	09-16044575	09-8768320
sihteeri	Koski Toni	050-5361050		4329721
rahastonhoitaja	Nurmi Harri	040-5838821	kotifax 4886223	4886224
	Rekikuja 5, 21420 LIETO		Tili: Nordea 152530-982	
jäsenet	Hietanen Esko	040-5255019		2472376
	Jouppi Antti	040-8385285		
	Tóth Sándor	050-5580449		
varajäsenet	Tasala Timo	0400-440149		
	Loukonen Matti	0400-476509		03-4384450

Jaostojen puheenjohtajat

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

Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat

(pl=purjel., mp=mopu, ml=moottoril., *=opeharj., 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+ptl+mptl+pl:n ja mp:n koulutuspäällikkö ja 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
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 + ml:n koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja	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. 29.02.2004

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
Tasala Timo, pl+mp	0400-440149		

Hallipäällikkö

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

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

Oripään lentopaikan päällikkö

Passila Esa	050-5610539	2524388, fax
-------------	-------------	--------------

Pelastusvarjojen hoito

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

Kuljetuskaluston hoito

Gråsten Jukka	0400-548254
---------------	-------------

Leivon toimitus

Savela Mikko	040-5573600
sähköposti: mikko.savela@turunlentokerho.com	
Leivon aineisto mielellään sähköpostin liitetiedostona.	

Tilintarkastajat

Mäkinen Kimmo	varalla Tomberg Kauko
Lehti Kimmo	Rihu Yrjö

Turun halli	2714963	Oripään halli	7661266
-------------	---------	---------------	---------

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

Kerhon sihteerin osoite

Toni Koski
Kukkulatie 1 as 17
21230 RAISIO



GPS-laitteita kerhon koneisiin

Moottorilentäjille tiedoksi, että kerho on hankkinut OH-CIR ja OH-PDT koneisiin Garmin 196 Gps-laitteet. Vempaimet on jo asennettu koneisiin ja ensimmäiset ovat päässeet ottamaan niistä tyytit. Laitteet on hankittu mm. helpottamaan kerholais-ten matkalentoharrastusta.



Gepsit on asennettu ns. tilapäisesti rattiin kiinnitettyllä telineellä. Virta otetaan tyyppikansytkäri-liitännällä koneesta ja käytössä on tuulilasissa imukuppikiinnityksellä oleva erillinen antenni. Laitteet ovat uuden sukupolven versioita ja niissä on tallennettuna Jeppesenin virallinen ilmailukartasto ja kaikki Suomen Lentokentät virallisine tietoineen. Tämän hetken karttapäivitys on tehty joulukuussa 2003. Uusintapäivitys tullaan suorittamaan sopivasti ennen kesän lentokauden alkua huhti-toukokuussa.

EFTUn kerhokopissa on pikaohje uuden GPS:n käyttämiseen. Jos haluat ottaa ohjeen kotiisi, tee se siten, että nappaa kopiot

kerhokopissa olevalla kopiokoneella – älä vie valmiita kopioita! Tutustu käyttöohjeisiin ajoissa ennen lentoa! Tarvittaessa pyydä avuksi laitteen käyttämiseen jo aikaisemmin perehtynyt henkilö. Näyttöön on saatavissa useita erilaisia versioita pelkän karttapohjan lisäksi. Tutustu siis ohjeisiin etukäteen!

Laitteet on asennettu koneisiin, joissa niiden on tarkoitus olla jatkuvasti. Niiden irrottaminen tai muualle siirtäminen ei siis ole sallittua. Muuten käyttö on vapaata ohjeiden opiskelun jälkeen.

Hyviä Lentoja!



Turun Lentokerho ry:n jäsenjulkaisu