



Turun **LEIVO**



Leivossa 1-2005 tarjolla

Kesää odotellen	3
Kerhon kevättarkkarit	5
Käytä jäsennumeroasi lentopäivä-kirjassa!	5
Oripää-landing 10v	6
Historiaa	7
Kiitos	7
Koneen päällystyskurssi 11.-13.03.	7
Mopukoulutuksen kuulumisia	8
Purjelentäjien moputeoriat keväällä	8
Lentoretki Tukholmaan 4.-5.6.2005	9
Uno Dahlin kiertopalkinto	10
Kerhoilta 13.4	11
Palolennot kaudella 2005	12
Oripää Camp 11.-17.7.2004	18
Taittuu se muuallakin...	22
Turku Open 2005	24
Turku Open tarkkuuslennon harjoituskilpailu	24
Tarkista asiakirjat	28
Kevätkokous	28



Kansikuva: Kesäistä purjelentoa Oripäässä. Kuva Raimo Nikkanen.

Leivo - Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti
 Turun Lentokerho ry, Kerosiinitie 77, 20360 Turku, Finland
 Toimitus: Mikko Savela
 Aineisto: mikko.savela@utu.fi
 Painopaikka: Turun yliopiston Digipaino
 Leivo ilmestyy 2 kertaa vuodessa. Seuraava numero 14.10.2005.
 ISSN 0784-5561



Kesää odotellen

Vuosi on vaihtunut ja uutta vuottakin on jo kulunut runsas pari kuukautta. Edellinen lentokausi oli sateisesta säästä huolimatta kohtuullinen, kansallisella mittapuulla verraten oikeastaan erittäin hyvä. Minulla oli kunnia olla läsnä Ilmailuliiton purjelentotoimikunnan järjestämässä Pakkasparlamentti-tapahtumassa helmikuun alkupuolella. Siellä luovutettiin Uno Dahlin kiertopalkinto Turun Lentokerholle parhaana purjelentokerhona Suomessa vuonna 2004.



Sateisen kesän latistamalla kautena tuntui siltä, ettei kaikki mennyt hyvin, mutta kyllä se sää vaikutti myös muidenkin kerhojen toimintaan. Kiitokset kaikille asiaan vaikuttaneille, erityisesti Kelloniemen Pertille jaoston vetäjänä hyvästä suorituksesta. Tällaiset palkitsemiset ovat harvinaista herkkua, ollaan siitä aidosti ylpeitä.

Turun Lentokerho on ollut aina arvostettu kerho. Edellä mainitun palkitsemisen lisäksi meille on tullut kultaa ja kunnia monista eri ilmailuun liittyvistä tapahtumista ja kilpailuista. Pidetään tavoitteet korkealla ja huolehditaan siitä, että ilmailulla on paikkansa yhteiskunnassamme myös tulevaisuudessa.

Harrastukseemme liittyy lähitulevaisuudessa monta haastetta. Olemme jättäneet vuoden vaihteessa Oripään kenttään liittyvän ympäristölupahakemuksen. Toivon, että Timo Viitasen asiantuntemuksella ja suurella huolellisuudella laadittu hakemus käsitellään asianmukaisesti ja lupa kentän

käyttöön saadaan myös siltä osin. Tuleviin suuriin haasteisiin kuuluu myös lentobensiinin ympäristövero, joka astunee voimaan jo ensi vuonna. Se tulee nostamaan lentobensiinin hinnan arvoon arvaamattomaan. Uskon kuitenkin ratkaisun asiaan löytyvän. Autobensiinin käyttö tulee ehkä moottorivalmistajien hyväksymäksi vaihtoehdoksi. Autobensiinin käyttö tulee vaatimaan melko varmasti moottoreissa jonkinlaisia muutostöitä, mutta eipä tuo liene mahdotonta toteuttaa ennakkotiedoista päätellen. Dieselmoottoareiden käyttöön ei voida siirtyä lyhyellä aikavälillä ja esimerkiksi hinauskäyttöön soveltuvien dieselmoottoareiden tarjontaa ei käytännössä ole.

Vuosi 2008 on myös yksi merkittävä vuosi lentotoiminnan kannalta. Lämpimän huoltotilan vaatimus tulenee silloin voimaan, jos koneita halutaan kerhomme tiloissa huoltaa. Tähän asiaan on syytä valmistautua hyvissä ajoin. Oikeastaan aikaa ei liiemmästi ole, vaikka toimeen heti tartutaan. Turun hallin

kunnostamiseen on johtokunnan päätös, jossa Eero Kostian laatiman suunnitelman pohjalta tehdään osa hallista lämpimäksi tilaksi huoltojen ajaksi. Turun kentän tulevaisuuden suunnitelmiin kuuluu Pilot-hanke, joka rajoittaa ainakin tässä vaiheessa rakentamista kentän alueelle. Olisikin mielestäni syytä ajatella huoltotilan rakentamista Ori-päähän. Hankkeeseen olisi mahdollista saada noin 80 prosenttia EU-tukea ja loppuakin osuutta olisi mahdollista hoitaa kerholaisten työpanoksella. Olen alustavasti asiaa selvittellyt ja hankkeen toteutumiseen näyttäisi olevan mahdollisuutta. On selvää, että rahaakin tarvitaan hankkeeseen, eli riskiäkin on otettava. Ilman riskinottoa ei kuitenkaan saada tuloksia. On myös todettava, että Turkuun ei ole mahdollista saada EU-tukea.

Tulevana lentokautena ei ole mitään suurempia yleisötapahtumia, jotka sitoisivat kerholaisten työpanosta ja aikaa. Meillä on nyt mahdollisuus panostaa harrastukseemme täyspainoisesti. Hoidetaan kevättarkkarit ajoissa kuntoon ja lennetään mahdollisimman paljon. Toivotaan säiden suosivan harrastustamme viime kautta paremmin. Tärkeää on myös se, että lennämme turvallisesti sääntöjä ja rajoituksia noudattaen. Osallistukaa myös kerhomme järjestämiin koulutus ja kerhoiltoihin. Saatu tieto ja hyvät esimerkit eivät ole koskaan liikaa vaativassa harrastuksessa.

Turvallista lentokautta meille kaikille!

Raimo Nikkanen

WAGNER **PINTAKÄSITTELYLAITTEET**

Varma kumppani

Projectalla on vuosikymmenien kokemus pintakäsittelylaitteiden luotettavana toimittajana. Meitä saat kaiken tarvitsemasi pintakäsittelyyn: maalaus- ja hiekkapuhalluslaitteet, täydelliset linjat, kokonaistoimitukset sekä varaosat.

- Märkämaalaus
- Hiekkapuhallus
- Jauhemaalaus
- Varaosat ja tarvikkeet
- Paineilmaliittimet ja -työkalut

PROJECTA OY

Turku 020 337 711	Helsinki 090 759 7759	Seinäjoki 040 820 5200	Lahti 040 543 5369	Oulu 040 543 5333
----------------------	--------------------------	---------------------------	-----------------------	----------------------

e-mail: info@projecta.fi • Internet: www.projecta.fi



Kerhon kevättarkkarit

Turun Lentokerho edellyttää ns. kerhotarkkaria, jos edellisestä lennosta kyseisellä konetyypillä on kulunut enemmän kuin 3 kuukautta. Kerhon koneista PDT ja CIR edellyttävät omat kerhotarkkarinsa. CIR:lla lennety lento kattaa COA:n, muuten tietysti COA:lla on lennettävä omansa. SED:n ja mopujen kerhotarkkarit tulee lentää vastaavasti.

On myös muistettava JAR-FCL 1.026:n kohta (a): Ohjaaja ei saa toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokoneessa, jossa kuljetetaan matkustajia, ellei hän ole suorittanut saman tyyppin tai luokan lentokoneella vähintään kolmea lento-ohjelmää ja kolmea laskua ohjaavana ohjaajana viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana.

Johtokunnan kokouksessa keskusteltiin asian mahdollisimman joustavasta hoitamisesta ennen vilkasta lentokautta. Onhan kaikkien etu, että niin pilotit kuin koneetkin ovat iskussa lentosäiden tullessa. Jär-

jestetään moottorikoneiden ja mopujen lentopäivä sekä Oripäässä että Turussa. Silloin on mahdollisuus lentää tarvittavat kerhotarkkarit. Pyritään saamaan kentille riittävä määrä opettajia ja kouluttajia, jotta toiminta on sujuvaa. Koneita on varattu tahtumapäiviksi. Tarvittaessa on mahdollista myös siirtää koneita kentältä toiselle. Asiasta mahdollisia lisätietoja opettajilta ja kouluttajilta.

Oripäässä 15.4.2005 klo 14-20

Turussa 16.4.2005 klo 10-16, myös OH-392

Opettajien ja kouluttajien toivotaan osallistuvan mahdollisuuksiensa mukaan, samoin moottori- ja mopulentäjät sankoin joukoin. Kuppilatiimaakin saadaan isomalla joukolla syntymään runsaammin. Tehdään mukavat ilmailupäivät!

Käytä jäsennumeroasi lentopäiväkirjassa!

Laita aina jäsennumeroasi lentopäiväkirjan Huom!-osaan tuntimittarilukeman jälkeen kuitatessasi lentoasi kerhon koneilla. Näin varmistat, että saat oikeellisen lentolaskun aikanaan. Tämä koskee myös purjelentokoneita. Samaan kohtaan tehdään myös muut merkinnät, joilla ohjeistetaan laskuttajan toimintaa (TLK, TLK/ope

jne.) Jäsennumeroasi näet edellisestä lentolaskustasi tai jäsenluetteloista EFTU ja EFOP parakkien ilmoitustauluilta. Kiitos yhteistyöstä.

T:Lentolaskutus



Oripää-landing 10v

TLK:n jäsentenvälinen moottorikoneiden maaliinlaskukisa kutsuu osallistujia jo kymmenennen kerran. Allekirjoittaneen tarkoituksena oli järjestää maaliinlaskukisa kannustamaan osallistujia omien taitojensa kehittämiseen. Myös mukavan ilmailutapahtuman saaminen TLK:n jäsenistölle oli tavoitteena. Kisaa ei ole tarkoitus ottaa liian raskaasti, vaan rennolla fiiliksellä ja kavereita kannustaen. Tunnelmakuvia on kirjattu perinteisesti aina syksyiseen Leivoon, joista voit niitä lukea.

Kilpailuun voi ilmoittautua ennakkoon allekirjoittaneelle tai viimeistään Oripäässä lauantaina 21.5.2005. Klo 9.30 alkaa kisan briefing ja kisa heti sen jälkeen. Varapäivänä pidetään seuraavaa lauantaista eli 28.5.2005 klo 9.30. Toivotaan kaunista ja tasapuolista kevään säätä.

Perinteisesti suoritetaan 4 laskua: normaalilasku, lasku moottori tyhjäkäynnillä ja tarvittaessa laippoja käyttäen, tyhjäkäyntilasku ilman laippoja sekä lasku esteen yli. Arvostelussa käytetään SM-kisojen sääntöjä, tuomareina toimivat (mahdollisimman oikeudenmukaisesti) kilpakumppanit. Kierrotopalkintona on laskukisa-aiheinen kello.

Viiden vuoden (2001-2005) kisojen sijalukukisa on jälleen katkolla kaikkien osallistujien kesken. Tämä kilpailun osa kytkee viisi vuosittaista kisaa yhteen ja antaa jatkuvuutta. Sijalukukisassa saa pisteitä kunkin kisan sijoituksen perusteella; voittaja osallistujamäärän verran ja viimeinen yhden pisteen. Tilannetta ennen tulevaa kisaa voit katsella Leivosta 2/2004, skaba on melko re-

hellistä ja tiukkaa. Kolme parasta sijalukukisassa saa palkintopokaalin.

Kaikki entiset ja myös uudet kisailijat ovat tervetulleita mukavaan ilmailutapahtumaan, jossa myös kannustajat ovat merkittävässä roolissa. Osanottajien määrä on vaihdellut vuosittain yhdeksästä neljääntoista ja kaikkiaan 25 lentäjää on vuosien varrella osallistunut kisaan. Kotijoukot ja muut tukihenkilöt Oripäähän kannustamaan ja viettämään iloista ilmailullista aamupäivää.

Matti Loukonen

TRESTON®

TEOLLISUUDEN KALUSTAJA

TILAA ESITE



TRESTON OY

Sorakatu 1
20720 Turku
www.treston.com

Puh (02) 277 9000

Fax (02) 236 1140

sales@treston.com



Historiaa

Turun Lentokerholla on ollut pitkä ja kuniakas historia monien vuosikymmenten aikana. Kerhomme historiaa on tallennettu muutamiiin historiategoksiin.

On kuitenkin paljon kerhon toimintaan liittyviä asioita joita ei ole kirjattu historian lehdille. Asiakirjoja ja muutakin kerhon toimintaan liittyvää puuttuu ja joitakin dokumentteja on suorastaan kadonnut ja tuhoutunutkin. Kerhomme perustajajäsenet Keijo Reinval ja Kauko Tomberg ovat lupautuneet keräämään ja taltioimaan aineistoa kerhomme toiminnasta vuosien varrelta. Jos teillä on kotonanne aineistoa tai tiedätte aineistoa jossain olevan, kertokaa asiasta heille tai minulle. Olisi tärkeää saada dokumentit talteen, ja jopa joskus kirjankin muotoon.

Olemme tehneet Turun lentokentällä olevaan toimistotilaan lukollisen kaapin, jossa aineistoa säilytetään. Osan aineistosta vieään maakunta-arkistoon.

Raimo Nikkanen

Koneen päällystyskurssi 11.-13.03.

Turun Lentokerho isännöi Oripään lentokentällä Loimaalaisten hallissa Suomen Ilmailuliiton Experimental-toimikunnan järjestämän rakentajain kurssin; päällystys keinokuidulla. Kurssin suorittaneet saavat pätevyuden suorittaa ko. töitä.

Työkohteina meillä ovat RF-5:n korkeus- ja sivuperäsimet. Kurssilla käsitellään erityisesti osapaikkojen tekoa ts. korjausta sekä viimeistelyä. Passilan Esan Viiman siipi tulee ompelua varten.

Opettajina toimivat Pentti Saaristo ja Mikko Jaakkola.

Kurssi alkaa perjantai-illalla, koko viikonlopun läsnäolo välttämätön. Ruokailut Kössin Tilalla kylällä.

Ilmoittaudu: penttisaaristo@netikka.fi
Hinnat: 85,00 kurssi / majoitus 5,00 per hlö per yö sis saunan.

Experimental-tunnelma mökeissä ja saunalla!

Kiitos

Kiitän lentokerhoa saamastani 50-vuotislahjasta, hienosta taulusta. Lisäksi kiitos kaikille muille minua muistaneille kerholaisille.



terveisin, Göran
Kuva: Pentti Kosonen

Mopukoulutuksen kuulumisia

Aloitin mopukoulutuksen suunnittelun ja purjelentoajaostossa tämän vuoden alusta. Tarkoituksena on nostaa pikkuisen koulutuksen volyyymiä. Mikä onkaan nostaessa, sillä Esko Hietasen perushuoltama Tuulia on hienossa kunnossa.

Talven mittaan lentäminen on ollut säiden käyttäilyä. Vain yksi perusoppilas ja kaksi PPL-ohjaajaa ovat saaneet ”perusteellisen talvilentokoulutuksen” välillä marraskuuhelmikuu. Veteraanilentäjä Esko Hietanen uusi myös moottoripurjelentolupakirjansa 34 vuotta kestäneen tauon jälkeen. Vastaloittavista Yliahon Olli on lentänyt tarkkarinsa tämän lehden ilmestyessä – Tervetuloa joukkoon Olli!

Heti pääsiäisen jälkeen aloittava 7 oppilaan moottoripurjelentokurssi tulee piristämään toimintaamme Turussa huomattavasti. Viikoilla 13-17 järjestettävä teoriakurssi tarjotaan myös voimassaolevan purjelentäjän lupakirjan omistaville piloteille. Nyt on oikea hetki toteuttaa suunnitelmat ja sopia koulutuksesta. Kurssin teoriaopettajat ovat vanhoja kerholaisiamme, mm. Mattilan Jyri Ilmavoimista opettaa aerodynamiikan ja ohjausopin.

Opettajat on jaettu tehtäviinsä siten, että pitkää kurssia opettaa Antti Mäkelä ja Sami Nikulainen. Opettajat Ville Vuori, Sakari Seppälä, Timo Piipponen ja Matti Autio antavat koulutusta muun lupakirjan PPL(A) tai GPL piloteille. Tarkastuslennot lentää Antti Jouppi, joka toimii myös päälennonopettajana ja lentokoulutuksen johtajana.

Kerhon purje- ja mopu-kalustoa pohti-

maan on asetettu työryhmä. Mopujen osalta OH-653:n myyntiä jatketaan ja tilalle hankitaan ominaisuuksiltaan paremmin tarpeisiimme soveltuva kone. OH-653 on talvisäilytyksessä Oripäässä. Pikkutuulia on vastaavasti talvisaikaan Turussa lennettävänä ja palaa Oripäähän kesän alkaessa.

Koulutuksen virallinen tiedotus löytyy aina kerhon web-sivuilta kohdasta ”koulutus”.

Antti Mäkelä

Purjelentäjien moputeoriat keväällä

TLK:n järjestämä teoriakoulutus purjelentäjille moottoripurjelentäjän lupakirjaa varten järjestetään viikkojen 13-17 aikana.

Tämä on ainoa mahdollisuus teorioiden suorittamiseen vuoden 2005 aikana.

Kurssin oppitunnit pidetään Turussa viikonloppuisin.

Ilmoittautuminen minulle viimeistään pääsiäisyhien aikana.

Antti Mäkelä: 040-5647548, 2372885, antti.makela@turunlentokerho.fi

Lentoretki Tukholmaan 4.-5.6.2005

Lennämme Turusta EFTU VOR RUSKO Maarianhaminan EFMA VOR MARIE ja VOR NORTEL kautta Barkarby ESKB. Lentoaikaa kertyy kaksi tuntia suuntaansa.

Alkubriefing järjestetään pääsiäisen tietämillä ja vielä ennen lentoa kerrataan kaikki olennaiset asiat, jotta kaikki lähtevät varmalla otteella kohti Tukholmaa. Matkanopeus määräytyy hitaimpien koneiden mukaan. Transponderia ei tarvita.

Ilman ILL:n kausikorttia lentäen mukaan Kumlingesta EFKG.

Kartat on mahdollista hankkia yhteistilauksella.

(Stockholm 1:500 000, lähiliikennekartta ja VAC ESKB)

Radioliikenne lennonjohtoon hoidetaan yhdestä koneesta.

Alustavasti ovat ilmoittautuneet seuraavat konekunnat:

RF-5 Mäkelä / Koivusalo

RF-4D Hietanen

PA28 Salo / Vesterinen

PIK-26 Minisytky Mertamo

Monoplane Kluge

Monoplane Hirvelä

Tandem Falke Saaristo / Lehikoinen

Eurocub Lehtinen / Lehtinen

C172K Koski / Martikainen

Grob 109A / Hallikainen

PIK-26 Minisytky Laurinen

Scheibe Falke Johansson

Eurostar Kjellman

Tule mukaan laskukierrosalueen ulkopuolelle!

Experimental-tunnelmasta huolehtivat Hietanen, Saaristo ja Lehikoinen

Matkan koordinaattori

Antti Mäkelä

Turun Lentokerho ry

02-2372 885

040-5647 548

antti.makela@turunlentokerho.fi



Kiitos muistamisesta –
uusia haasteita tiedossa.

Raimo Nikkanen



Uno Dahlin kiertopalkinto

Suomen Ilmailuliiton purjelentotoimikunnan järjestämässä pakkasparlamentissa helmikuun 5. päivänä luovutettiin Uno Dahlin kiertopalkinto Turun Lentokerholle parhaana purjelentokerhona Suomessa vuonna 2004. Palkinnon saamiseen vaikutti koulutusmäärät, HC-suoritukset sekä aktiivinen purjelentotoiminta yleensä. Oripään Campin merkittävä koulutuksellinen osuus valintaan oli myös keskeinen asia. Lämmin kiitos kaikille kerholaisillemme, joiden panos on vaikuttanut tähän huomionsoitukseen.

Raimo Nikkanen



Pakkasparlamentin yhteydessä 5.2.2005 jaettiin kerholle Uno Dahlin kiertopalkinto. Kuvassa vasemmalla SIL:n purjelentotoimikunnan pj. Kristian Roine, Raimo Nikkanen ja SIL:n puheenjohtaja Hannu Halonen.

Toimintaa



Kerhoilta 13.4

**Turun Lentokerho järjestää kerhoillan Heikkilän kasarmin auditoriossa keski-
viikkona huhtikuun 13. päivänä. Tilaisuus
aloitetaan kahvittelulla klo 18.00 alkaen.
Varsinainen kerhoilta 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. Lentotoiminnan pelisäännöt ovat myös turvallisuuden kannalta keskeisiä asioita ja vaativat kauden alussa kertausta.

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

Matti Loukonen

Kuvasaaliinjako





Palolennot kaudella 2005

Palolentoihin varustaudutaan TLK:ssa perinteisesti, vaikka läänin pelastusosastolla on tapahtunut henkilövaihdos. Pelastustarkastaja Bo Telenius on jäämässä eläkkeelle ja palolennoista tulee Länsi-Suomen läänissä vastaamaan jatkossa pelastustarkastaja Arto Laine Tampereelta.

Vielä ei ole sopimusta tulevalle kaudelle. Sen aika on keväämmällä. TLK:lla tulee olemaan vuonna 2005 parilliset viikot. Tukikohdan henkilöstölle järjestetään keväällä kertaava koulutusilta, johon kaikkien on syytä osallistua. Joidenkin palokuntien kanssa järjestettävä yhteistoimintaharjoituskin kuuluu mahdollisesti kevään ohjelmaan. Niistä tulee miehistöille tietoa sitten aikanaan.

Uusia tähyistäjiä ja lentäjiä toivotaan mukaan, koska entisten tilanteissakin tapahtuu muutoksia vuosittain. Palolennot ovat purjelentäjille yksi mahdollisuus tutustua laajempaan ilmatilaan ja oppia lisää lentosuunnituksesta ja paikannuksesta. Kannattaa jutella mukana olleiden kanssa, mikäli asia kiinnostaa. Myös tukikohdan päällikkö antaa mielellään lisätietoja. Kaikki uudet tähyistäjät saavat tarvittavan koulutuksen tehtävänsä ennen kauden alkua.

Tähyistäjän penkin kautta on mahdollisuus siirtyä ohjaajaksi, kun tarvittava kokemus karttuu ja koulutus järjestyy. Tärkeätä on, että ohjaajalla on myös tähyistäjän toimintojen täydellinen tuntemus ja karttasuunnistus hyvin hallinnassaan. Pelkkään GPS:ään emme voi palolennoilla luottaa

sen häiriöherkkyyden takia. On osattava GT-karttaan perustuva paikannus ja pepa-koordinaatiston käyttö sekä vaaputuksilla tapahtuva paloautojen opastus. Ohjaaja on lennon päällikkö ja hän vastaa lennon tuloksettaasta ja turvallisesta suorituksesta, tähyistäjiä 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 palovalvontalentokouluttajan kanssa tai lentää lento oppilaana siten, että ilma-aluksen päällikkönä toimii palovalvontalentokouluttaja.

Ilmoittautumislomake on oheisena, täytä se ja liimaa postimerkki kulmaan. Koko kesän vastuupäivien lista tulee sitten aikanaan osallistujille. SAR-toimintaankin pääsee mukaan palolentotoiminnan kautta, joten huomioi myös ne kohdat. Huomaa, että järjestettävään koulutukseen pitää myös sitoutua. Koulutusillassa käydään läpi uusia asioita ja kerrataan myös vanhoja. VIRVE tulee ehkä muuttumaan, mutta sen näkee sitten.

Tule mukaan perinteikkääseen ja kehittävään palolentotoimintaan...

toivottaa Matti Loukonen

Nido tästä

Matti Loukonen
Turun Lentokerho r.y.
SAR- ja palolentotukikohta
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.
(OPS T2-100 5.1, 15.5.2000)

Moottorilentotunnit yhteensä

Suoritettu SAR-kurssi, merkitse ruutuun suoritusvuosi.

Tähystäjä

Ohjaaja

Yhteistoiminta

Lupaudun toimimaan palentotoiminnassa v.2005 seuraavasti (rasti ruutuun):

Ohjaajana , Tähystäjänä

, Varaohjaajana

, Varatähystäjänä

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

Uusille tähystäjille annetaan koulutus kauden alkuun mennessä.

Ohjaajaoppilaaksi tulevalta vaaditaan riittävä lento- ja tähystäjäkokemus ja näiden toimien hallinta. Varahenkilön hankinta vuorolle on ensisijaisesti esteen saaneella ja tukikohtadan päälliköllä.

Olen käytettävissä myös ympärivuotiseen SAR- etsintä- ja pelastuspalvelutoimintaan.

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

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

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 laittamallesii liitelapulle.





Oripää Camp 11.-17.7.2004

Turun lentokerhossa on tunnistettu purjelennon jatkokoulutuksen olevan olennainen osa jo lupakirjan saaneiden pilottien motivointia ja näiden henkilöiden pitämistä kiinni kerhon toiminnassa ja purjelentoharrastuksessa yleensä. Toiminnassa on menty jopa askelta pidemmälle tarjoomalla koulutusta myös muiden kerhojen jäsenille. Koulutus on järjestetty kesäisin viikon mittaisen leirin muodossa Oripään lentokeskuksessa, joka sijaitsee noin 50 km Turusta koilliseen.

Kenttä on Turun lentokerhon purjelentotoiminnan keskus, jonka vuoksi siellä on jo valmiina kaikki purjelentoleirin järjestämiseen tarvittava infrastruktuuri ja palvelut. Viimeisimpänä on muutamia vuosia sitten talkoilla rakennettu uusi kerhorakennus. Purtsikat hoidetaan Oripäässä ilmaan hinnaamalla, joka sopii hienosti Räyskälässä lentämään tottuneelle. Muuta ilmailutoimintaa kentällä harrastavat ainakin varjoilijät ja Turun lentokerhon sekä muutamat yksityisomistuksessa olevat moottorikoneet.

Oripää Camp

Osallistuin Turun Lentokerhon viime kesänä järjestämälle Oripää Camp matkalentoleirille Pik:n LS-8:lla eli FY:llä. Ajankohta oli melko vähäsateinen heinäkuun viikko 11.-7.7. Osallistujia oli järjestävän kerhon (muistaakseni 5 konetta) lisäksi Padasjoen lentokerhosta (2 konetta), Salon seudun il-

V i e r a s k y n ä

Tämän jutun on kirjoittanut Polyteknikkojen ilmailukerhon jäsen Sami Ruotsalainen. Juttu on aluperin julkaistu PIK:n lentolehtisessä: <http://www.tky.hut.fi/~pik/uusilentolehtinen.html>

mailukerhosta (2), Eik:istä (1), Räyskälästä (3) ja minä Pik:stä (1).

Leirin ohjelma oli järjestetty niin, että ensimmäisenä päivänä tutustuttiin kenttään ja tehtiin sarkalaskuharjoituksia. Itse ehdin paikalle vasta toisena päivänä.

Seuraavina kolmena päivänä oli sitten tarkoitus ryhtyä harjoittelemaan matkalentoa helpohkoilla tai vielä helpommilla tehtävillä. Joka päivänä oli siis valittavana kaksi eritasoista tehtävää, joita piti lentämän pääosin kimpassa. Tämä osuus ei kuitenkaan sateiden takia toteutunut ajatellulla tavalla.

Matkalentoa myötätuulessa

Ensimmäisenä harjoituspäivänä kaikki ottivat hinauksen ja meitä lähti huimalle (sää huomioon ottaen) tehtävälle ORIPÄÄ-VAMPULA-LOIMAA (72.5km) kokonaista kaksi konetta. Molemmat, siis FY ja Turun Lentokerhon Pik 20B ajautuivat mukavasti tuulen mukana Tuulikki Vampulan kentän

päälle, jonne täydellisen tymän ja sadekuurojen keskellä laskeuduimme peräkkäin huiiman 20 kilometrin lennon päätteeksi. Lopupäivä kului sitten kentän ja kaluston esittelyssä, sillä jouduimme hälyyttämään omistajan avaamaan kentälle kulun estäneen portin. FY kun oli tarkoitus evakuoita kumipyörillä. Piki haettiin sitten Oripään hinauskoneella.

Seuraavana päivänä sade vapautti meidät kokonaan lentopalveluksesta ja aikaa kuluettiin pitämällä oppitunteja. Minä haistelin taukojen aikana kontaktiilimaa ja kiinnittelin samalla FY:n putken repsottavia suoja-mattoja.

Keskiviikkona sää oli jo hieman parempi mahdollistaen hinaukset ja muutaman hetken mittaiset räpsähdykset. Illansuussa keli parani hieman ja lensimme noin tunnin mittaiset paikallisennot kukin.

Päivärutiinia

Näinä kolmena ensimmäisenä päivänä tiima oli siis kerätty yhteensä pari tuntia kolmella lennolla. Päivärutiinikin oli jo muodostunut selkeäksi ollen suurinpiirtein seuraava:

Aamulla ajelin ensin puolisen tuntia mutkateitä kentälle, sillä en käyttänyt turkulaisen tarjoamaa majoituspalvelua, vaan kävin joka yö tapaamassa perhettäni appivanhempien kesäpaikalla. Kentällä olin noin kello 9 ja marssin suoraan koneelle. Säilytin konetta koko viikon putkessa, sillä koneeseen ei ole olemassa kunnollisia systeemejä jolla sen köyttäisi yöksi kiinni maapalloon. Muutoinkin mielestäni oli mukavampi laittaa kone aamulla kokoon, kuin kuivatella sateesta ja kosteudesta märkää konetta ja suojapeitteitä. LS 8:n kokoaminen on niin vaivatonta puuhaa, että siihen riitti joka aamu mukavasti apumiehiä. Oma avustajakuntaa minulla ei ollut kuin kahtena ensimmäisenä päivänä

ja muilla piloteilla ei muistaakseni lainkaan. Yksi leirin hienouksista olikin toinen toistemme auttaminen, joka mahdollisti mm. sen että lähes kaikki osallistujat myös lensivät joka päivä, eikä erillistä maassa pysyttelevää avustajajoukkoa tarvittu kovinkaan paljon. Koneen kokoaminen vei aamusta kuitenkin sen verran aikaa, etten ryhtynyt tankkaamaan vesiä koneeseen yhtenäksään päivänä. Kello 10 pidettiin briefing, jossa ihmeteltiin sään muuttumista edellisestä päivästä ja arvailtiin tulevan päivän kehittymistä. Apuna käytettiin ilmailulaitoksen nettisääpalvelua ja ruotsalaisten termiikkiennusteita.

Briefin jälkeen takaisin koneelle, kone valmiiksi ja baanan päähän. Puoli kahden-toista tienoissa söimme läheisestä maatalosta tuodun lounaan ja kummastelimme yleensä näihin aikoihin ilmestyviä lentotehtäviä. Iltapäivällä sitten lentää liihotettiin ja illalla laitettiin koneet ja paikat yökuntoon, purettiin loggerit, ilmoitettiin lennot OLC palvelimelle ja käytiin saunassa. Lennot ovat muuten vieläkin kaikkien nähtävissä OLC sivuilla osoitteessa <http://www2.online-contest.org/> valitsemalla SEGELFLUG/SO-ARING sitten FI ja viimeksi Scoring 2004.

Kilpailua ”verenmaku suussa”

Leirin viimeisinä kolmena päivänä järjestettiin leikkimielinen nk ”verenmaku suussa” kilpailu. Kilpailun tuloslaskennassa käytettiin tasoituskertoimia, jolla mahdollistettiin kirjavan kaluston saaminen samalle viivalle. StrePlan ohjelman mukaan ”paras” kerroin 94 oli mukana olleella Grob Artirilla ja huonoin lentämälläni LS 8-18:lla 114.

Ensimmäisen päivän tehtävä oli ORIPÄÄ-PIIKAJÄVI-FORSSA-ORIPÄÄ (185km). Porukkasta oli valittu kaksi puljanvetäjää, joiden tehtävänä oli vetää koko porukka hitaimman koneen vauhtia tehtävän läpi. Ei muita muistikuvia.

Toisena kilpailupäivänä tehtäväksi annettiin ORIPÄÄ-TURENKI-KIIKALA-LAAJOKI-ORIPÄÄ (308km). Reitin erikoisuus oli, että Kiikalasta Laajoelle lennettäessä ohitettiin Oripää ja näin ollen sään pettäessä saatiin tehtävää lyhennettyä suunnilleen 50 km. No, sitä saa mitä pyytää. Keli vaikeutui jo etapilla Turengista Kiikalaan. Edessä oli yli 30 kilometrin aukko. Lensin 18m siivillä ja päätin liittää suoraan aukon läpi koittamaan onnea Kiikalan kentän läheisyydessä. Muu joukko lähti kiertämään aukkoa idän kautta. Ratkaisuni toimi ja noin 1700m aloituskorkeudesta päädyin Kiikalan kentän läheisyyteen 900m korkeudella paljon odotamaani parempaan nostoon. Samaisessa nostossa pääsin nousemaan sallitulle FL65:lle saakka. Ohjasin myös loppuporukan samaan nostoon, jossa he saivat etumatkani kiinni nopeasti. Nostosta kävin poimimassa kentän käännepisteen, tai ainakin luulin tehneeni niin, vaan itse asiassa teinkin päivän suurimman virheeni. Olin nimittäin asettanut loggerissani käännepisteen HC-matkan vaatimaksi sektoriksi ja hain käännepisteen melko kaukana kentän takana tuossa sektorissa välttämättä kenttää, jonka päällä oli sadekuuro. Päivän tehtävässä oli kuitenkin määrätty käännepisteiksi 500m säteeltään olevat sylinterit, jollaisen sisäpuolella en tullut lainkaan vierailleeksi. Näin ollen suoritustani ei juurikaan arvostettu kilpailussa. Sää lännen ja Oripään suunnalla ei näyttänyt juurikaan paremmalta ja kiihruhdin matkaan, jotta varmistaisin ainakin pääsyn takaisin kentälle. Someron tienoilla löysin viimeiset heikot nostot joissa roikuen odottelin hieman muita. Aikani odotettua ja korkeuden siitä huolimatta lisääntymättä lähdin 40 km loppuliukuun, jonka ajelin maltillisesti suoraan kentän suuntaan unohtaen Laajoen koukkauksen kokonaan. Jokin aikaa laskuni jälkeen loputkin koneet alkoivat putoilla kentälle lukuunottamatta

yhtä Club Astiria ja Mistral C:tä joiden liuku päättyi noin 7km ennen kenttää peltoon.

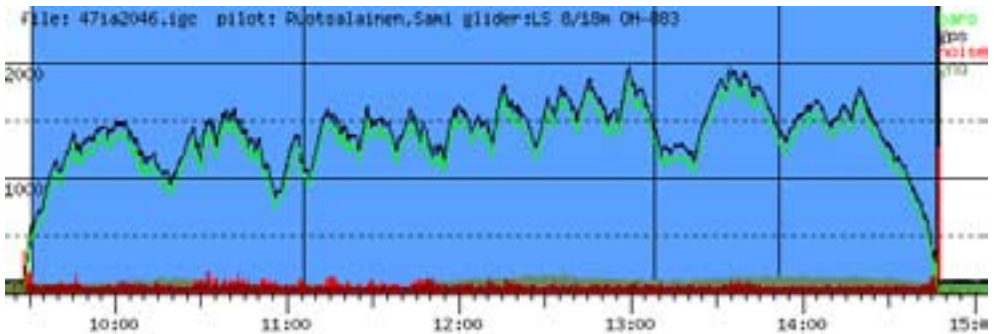
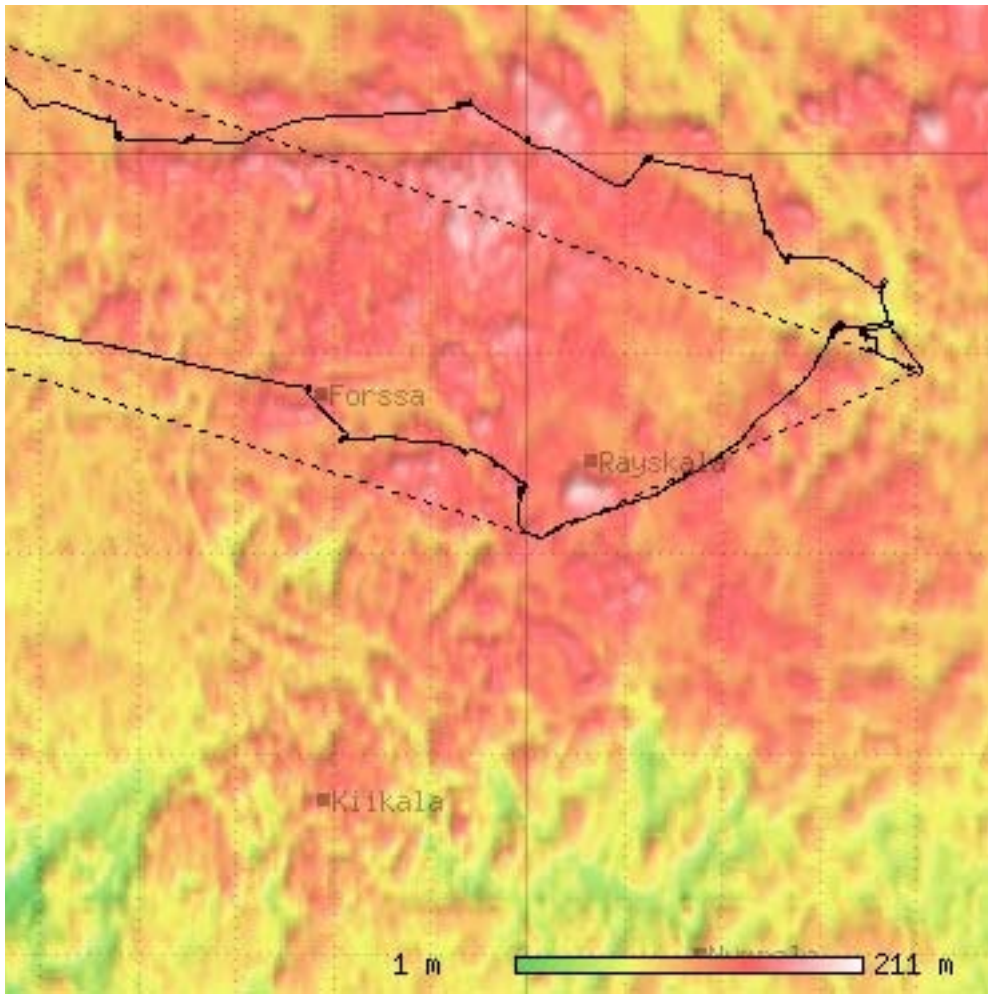
Kolmannen ja viimeisen kilpailupäivän sää oli jälleen epävarma, joka näkyi myös tehtävässä, joksi annettiin kaksi kertaa Säkylän Pyhäjärven kierto ORIPÄÄ-EURA-LAAJOKI-ORIPÄÄ-EURA-LAAJOKI-ORIPÄÄ (211km). Epävarmuuksista huolimatta päivästä annetulla alueella kehkeytyi kohtuullinen ja lähes kaikki koneet tekivät kaksi kierrosta. Ainakin yksi kone teki kierrosten välillä välilaskunkin Oripäähän, jossa vaihdettiin pilottia ja jatkettiin lentämistä.

Lauantai iltana järjestettiin bileet ja palokintojen jako, jotka jätin perhesyistä ja seuraavan päivän lentoa ajatellen väliin. Olimme nimittäin sopineet yrittävämmme vielä kerran joukolla HC-matkaa.

HC-matkalle

Sunnuntain sää näytti taas hieman paremmalta ja saatuaamme koneet valmiiksi ryhdyimme arpomaan päivän tehtävää demokratian keinoilla, sillä kilpailun johto oli jo kaikonnut paikalta. Demokratia ei osoittautunut kovinkaan toimivaksi, sillä ainoa käännepiste, josta pääsimme yksimielisyyteen oli Piikajärvi. Minä halusin jatkaa sieltä Räyskälän taakse itään ja muut halusivat kääntyä takaisin Räyskälässä ja ajaa Räyskälän ja Oripään välissä edestakaisin vaaditut kilometrit täyteen. Koska en ollut aivan varma tuollaisen tehtävän kelvollisuudesta HC-tutkintoa varten, pysyin kannassani ja ohjelmoin loggeriini vielä viime hetkellä ORIPÄÄ-PIIKAJÄRVI-TERVAKOSKI-LIESJÄRVI-ORIPÄÄ (304km) reitin.

Lähdimme reitille yhdessä neljän muun pilotin kanssa ja lensimme puljassa Piikajärvelle ja sieltä Huittisiin saakka. Huittisten jälkeen en kuitenkaan malttanut enää



Kirjoittajan HC-lennon loggeritaltiointi löytyy karttakuvan ja korkeusprofiilin kanssa OLC:n sivuilta osoitteesta www2.onlinecontest.org

odotella hitaampia, varsinkaan kun reitimme erosivat 8 astetta. Lento yksin tuntui vahteeksi mukavalta ja sujui hienosti aina Hämeenlinnaan saakka. Hämeenlinnasta Tervakoskelle lentäessäni löysin vain yhden toimivan noston ja Tervakosken jälkeen vajoittuani 1000m korkeudelle etsiessäni turhaan seuraavaa nostoa olin jo melko varma, että joudun heittämään pyyhkeen kehään. Toisin kuitenkin kävi ja kymmenisen kilometriä käännapisteeltä länteen löysin noston joka vei minut aina pilven pohjiin asti. Pilvet olivat muodostaneet yhtenäisen lautan joka ulottui Räyskälän ohi aina Forssaan asti. Ohitin Räyskälän koko ajan putoavia pohjia seuraillen ja kävin kääntämässä Liesjärvelä, josta palasin hieman Räyskälän suuntaan pilvilautan alle, sain vielä nostosta kiinni ja jatkoin Forssaan. Forssan kentän päällä pääsin vielä nousemaan 1500m:iin ja aloitin 50 km:n loppuliunun Oripäähän. Ajelin varovasti 90-100 km/h, ajatusta HC-matkan kuittaamisesta hellien ja saavuin vienolla vastatuulella 300m korkeudella Oripäähän. Hieno lento, vaikkei keskinopeudessa 65km/h kehumista olekaan. Ohessa OLC

sivuilta otettu karttaplotti ja korkeusprofiili lennostani.

Muista matkaan lähteneistä ainoastaan yksi pääsi kääntämään suunnitelman mukaan Räyskälässä. Toiset juuttuivat Forssaan, josta pääsivät kuitenkin vähän jälkeeni Oripäähän. Vertailun vuoksi vielä mainittakoon, että Eik:in LS 8-18 pilottina Tatu Danska lensi samana päivänä lähes 600km. Myös tämä lento on nähtävissä OLC sivuilla.

Kaiken kaikkiaan leiri oli mukava kokemus ja todellinen loikka muuten hitaasti käynnistyneellä matkapurjelentourallani. Voin siis todella suositella sitä muille matkalennoissa alkuunpääsemisen vaikeuteen tuskastuneille. Tuloksista voi mainita sen verran, että Turun Lentokerholle tuli ainakin kaksi HC-matkasuoritusta ja Pik:ille lentämäni KC-matka. Leikkimielisen kilpailun voitti Kiikalassa ja Räyskälässä Mistral C:llä lentävä Jorma Seppänen.

Sami Ruotsalainen
sami.ruotsalainen@suunto.com

Päätoimittajan palsta



Taittuu se muuallakin...

Nimittäin kerholehdet. Tässä Leivossa oli erityisen mukavaa päästä taittamaan vieraskynäpalstaa -onhan se aina mukava tietää mitä muissa kerhoissa meistä puhutaan.

Omalta osaltani jäin juttujen kerjääminen poikkeuksellisen myöhäiselle. Siitä huolimatta oli erityisen mukava huomata, että loppumetreillä jouduin vielä lisäämään yhden aukeaman - sen verran paljon juttuja

tuli taas taitettavaksi.

Näin päätoimittajana toivon, että lehdestä olisi iloa tai ainakin informatiivista hyötyä. Monet kerhot ovat jo siirtyneet kokonaan sähköiseen kerhotiedottamiseen ja paperille painettavat lehdet alkavat olla historiaa. Onhan se toki hienoa saada edullisesti tehtyä neliväristä kerhojulkaisua, vaikkakin yksi suuri puute siinä onkin: nimittäin lehteä ei voi lueskella täysistunnon aikana, ellei sitten satu omistamaan kannettavaa tietokonetta.



PAFOK OY

PL 167
20101 TURKU
GSM 040-709 1718
FAX 02-232 6047



Turku Open 2005

Tarkkuuslennon harjoituskilpailu pidetään lauantaina 14.5.2005 Oripäässä.

Melko aikaisin alkaneiden kyselyiden vuoksi on kilpailijoita odotettavissa normaalin (7-12) määrän ylittävä joukko. Mahdollisesti 12 – 20 kilpailijaa. Toivottavasti niissä on myös useita kerhon jäseniä. Jos näin on, tietää se runsaasti töitä kaikille sekä vanhoille että uusille järjestelytehtäviin osallistuville. Erityisesti pitäisi koota ns Loggeri-tiimi, joka toimisi suunnistuskokeen aikatarkistus-

pisteiden aikatiedon tuottajana kun ja jos käytetään lennontallentimia konekohtaisesti. Laskukilpailun videointiin tarvitaan myös pari kolme kuvaajaa ja tiedon käsitteelijää a'la Stefan. Kuuluttajaksi on jo valittu kerhon puheenjohtaja.

Tiedottaminen tapahtuu jälleen pääsääntöisesti kerhon nettisivuilla ja se tarkentuu yksityiskohdiltaan kevään kuluessa.

*Terveisin Ykä Rihu
yrjorihu.rilanoy@dlc.fi
0400-740 347*

Turku Open tarkkuuslennon harjoituskilpailu

Kilpailuun kuuluu neljä erillistä koetta: lentosuunnitelman laadinta-, suunnistus-, havainto- ja laskukoe.

Lentosuunnitelman laadintakoe

Lentosuunnitelman laadintakokeessa kilpailijalle annetaan kilpailukartta, johon on piirretty kilpailureitti sekä lomake, johon on merkitty reitin osuuksien pituudet mailleina (NM). Laskennassa käytettävä tuulen suunta ja nopeus annetaan erikseen.

Kilpailijan tehtävänä on laskea osuuksettain tosiohjaussuunta (TOS), maanopeus sekä lentoaika.

Aikaa on käytettävissä 20 – 30 minuuttia, jonka jälkeen laskentalomake luovutetaan

kilpailun järjestäjälle.

Virhepisteet: 4 vp / aste / osuuden ohjaussuunnan virhe (virheetön alue + / - 2 (astetta) ja 2 vp / s / osuuden lentoajan virhe (virheetön alue + / - 10 s).

Suunnistuskoe

Kilpailija valmistelee lentotehtävän järjestäjältä saamansa lentosuunnitelman mukaisesti kilpailukartallensa. Aikaa tehtävän valmisteluun on noin 35 minuuttia.

Lentotehtävä lennetään välittömästi valmistelun jälkeen mahdollisimman tarkasti annetussa aikataulussa/lentosuunnitelmasa pysyen.

Reittiä lennettäessä saa kartan ja kompassin lisäksi käyttää vain suuntahyrrää ja

kelloa. Reitti polveilee 5-8 käännepiisteiden kautta ja sen varrella on aikataarkastusasetuksia, joiden ylitysajan on mahdollisimman tarkasti täsmättävä lentosuunnitelmaan.

Virheetön ylitysaika on +/- 2 s sen jälkeen 6 vp / s.

Havaintokoe

Havaintokokeessa paikannetaan reitiltä otettuja valokuvia sekä maastoon asetettuja merkkejä. Valokuvat kilpailija saa tehtävän valmisteluun tullessaan.

Suunnistuskoe ja havaintokoe suoritetaan siis samanaikaisesti.

Havaintokokeen havainnot selvitetään lennonjälkeisessä Debriefingissä.

Virhepisteet: 40 vp / havaitsematta jäänyt tai väärin merkitty kuva tai merkki.

Laskukoe

Kilpailuun kuuluu neljä lasku: normaalilasku, jäljitely pakkolasku, pakkolasku ilman

laskusiiveikkeitä ja lasku esteen yli.

Jokaisesta laskutyypistä on säännöissä annettu tarkat määritelmät koskien niin koneen laskeutumisasua kuin laskeutumiskohtaa, laskukiitoa ja koneen laskutelineiden kosketusjärjestystä.

Virhepisteet: Moottorilaskuissa 7 vp / metri ennen nollaviivaa ja 3 vp /metri nollaviivan jälkeen. Tyhjäkäyntilaskuissa vastavasti 4 vp ja 2 vp.

Tuloslaskenta

Kilpailijoiden paremmuusjärjestyksen tarkaisevat tehdyt virheet. Eri kokeista saadut virhepisteet lasketaan yhteen ja vähiten virheitä tehnyt kilpailija on kisan voittaja.

Yllämainittujen virhepisteiden lisäksi voisääntöjen mukaan eri kokeissa saada muistakin syistä määrättyjä virhepisteitä. Turku Open harjoituskilpailuna keskittyy olennaiseen eikä pyri SM-sääntöjen mukaiseen kilpailutoteutukseen vaikka em säännöt ovat myös Turku Open kilpailun sääntöinä soveltuvin osin.



Yhteystietoja



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

päiv. 28.02.2005

Johtokunta		GSM	työ	koti
puheenjohtaja	Nikkanen Raimo	0500-530 822	4845735	4845758, fax
varapuheenjoht	Viitanen Timo	0400-966410	09-16044575	09-8768320
rahastonhoitaja	Nurmi Harri	040-5838821	kotifax 4886223	4886224
			Tili: Nordea 152530-982	
jäsenet	Hietanen Esko	040-5255019		2472376
	Jouppi Antti	040-8385285		
	Koski Toni	050-5361050		4329721
	Mäkelä Antti	040-5647548		2372885
varajäsenet	Loukonen Matti	0400-476509		03-4384450
sihteeri	Savela Mikko	040-5573600		

Jaostojen puheenjohtajat

moottorilento	Kostia Eero	0400-822908		4383715
purjelento	Koski Toni	050-5361050		4329721
lennokki ja nuoriso	Hellevara 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
Mäkelä Antti	mp+kt	040-5647548		2372885
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.fi

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

päiv. 28.02.2005

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	

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

Leivon toimitus

Savela Mikko 040-5573600
sähköposti: mikko.savela@turunlentokerho.fi
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. sääsasema puh. 7661179, 123.625 MHz (kaksi tangentin painall.)

Kerhon postin osoite

Turun Lentokerho
Kerosiinitie 77, 20360 Turku

Kerhon WEB-sivut

www.turunlentokerho.fi
webmaster@turunlentokerho.fi

Tarkista asiakirjat

Kevätkokous

Muistathan tarkistaa lentokoneen asiakirjat ennen lento-olähtöä! (Lentokelpoisuustodistus, katsastus, vakuutus, laskeutumiskortti, siirretyt viat jne.), Lentäessäsi lentokoneella, jonka asiakirjat eivät ole kunnossa, vastuussa mahdollisista lennon seuraamuksista olet sinä itse!. Asiakirjojen puutteista ilmoita koneen vastaavalle hoitajalle, joiden tiedot näet kerhokoppien ilmoitustauluilta. Puutteellisin asiakirjoin varustetulla koneella ei saa lentää!

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen KEVÄTKOKOUS pidetään 30.3.2004 klo 18.30 Ravintola Vanha kasarmin tiloissa, Vänrikinkatu 4. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat sekä avainpanttien palautuskäytännön uudistus. Kahvitus alkaa 18.00.

*Turun Lentokerho ry.
johtokunta*

Moottori	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
OH-CIR	88	247	318	190	214	130	172	123	245	296	361	296
OH-PDT	0	0	100	296	287	155	206	280	251	229	248	249
OH-COA	220	243	240	263	257	192	305	310	167	314	262	181
OH-SED	18	116	138	219	159	134	196	116	132	147	125	97
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	823

Tässä yllä nähtävissä 11 vuoden ajalta kerhon koneiden lentotuntien kehitys. Säiden haltijat pistivät kovasti kampoihin v. 2004 aikana, mutta siitä huolimatta jäsenemme ovat lentämään päässeet. Kesä-heinäkuu ja loka-joulukuussa lentosäitä oli erityisen vähän vrt. ed. vuosi.



Turun Lentokerho ry:n jäsenjulkaisu