



Turun **LEIVO**



Sisällysluettelo

Hiihää3
 Pelkkää1
 Pano4
 Vihreitä1

Leivo 2 / 2007

| | |
|--|----|
| Syksy tullut on | 3 |
| Esasta Lento-kapteeni | 4 |
| Maanpuolustuskoulutus ry:n ja lentopelastusseuran yhteistyö | 5 |
| Ilmailuhallinnon suorittamakentätarkastus Oripäässä | 7 |
| Oripää-landing 2007 | 9 |
| Moottorilentojaoston syysterveiset | 11 |
| Lentopolttonesteiden valmistevero | 12 |
| SM – pronssia Satu Aallolle | 12 |
| Suviseuratalkoot alkoivat Oripäässä | 14 |
| Palo- ja SAR-lennot 2007 | 15 |
| Huoltotiloja ja rakenteita | 19 |
| Moottorilentämisen kustannukset rajussa nousussa: CIR 166 euroa/h? | 20 |
| Syyskokous | 24 |
| Ylimääräinen yhdistyksen kokous ja kerhoilta | 24 |

Kansikuva: Saariston auringonlaskua Airstolla. Kuva Anna Harjulahti.

Päätoimittajan palsta



Syksyn leivossa on tällä keraa poikkeuksellisen paljon moottorilentoa koskevia juttuja. Syy siihen lienee yksinkertainen: kerhomme suurimmat lähivuosien haasteet lienevät juuri moottoroidun ilmailuharrastuksen mahdollistamisessa. CIRrin koneessa on enää 250 tuntia jäljellä ja Grobin tilanne ei ole yhtään sen parempi: tarvittavat investoinnit ovat huikeat. Samalla lentämisestä aiheutuvat kustannukset nousevat tasaisesti masentavalla vauhdilla. Tästä aiheesta on myös juttu sivulla 20.

Kerhollamme ja ilmailuharrastuksella on edessä haasteiset vuodet. Hyvilläkään enustajan lahjoilla ei voi tietää millaiset päätökset olisivat juuri niitä, joilla tulevaisuutta turvattaisiin parhaiten. Avoin keskustelu ja avara mieli auttavat hahmottamaan mahdollisuuksia. Sen vuoksi toivonkin kerholaisiltamme aktiivista osallistumista niin kerhoiltoihin, kokouksiin kuin muuhunkin toimintaamme. Näin saamme parhaiten kehitettyä toimintaamme ja kalustoamme kerholaisten tarpeita vastaavaksi.

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 ilmestyy 29.2.2008.
 ISSN 0784-5561



Syksy tullut on

Lentokausi on jälleen kääntymässä kohti loppuaan. Luonnon vihreys on katoamassa, syksyn keltaiset lehdet kulkeutuvat tuulen mukana, päivät lyhenevät ja yöt pitenevät. Purjekoneita laitetaan talvisilöön, moottorikoneetkin seisovat hallissa odottaen malttamattomina käyttäjiänsä. Odottaminen voi tuntua pitkältä. Varsinainen lentokausi on tältä erää taas ohi.

Kulunut lentokausi oli kerhossamme lähellä tuttua perinteistä koettua mallia. Uusia oppilaita on koulutettu, lupakirjoja ja kelpuutuksia on saatu kokoon kiitettävä määrä. Lentokoneiden huolto ja ylläpito on toiminut kiitettävällä tavalla. Lisäksi toimintaympäristömme on vaatinut paljon työtä pysyäkseen kunnossa. Vuotavia kattoja ja uusittavia seiniä on löytynyt, ja ne ovat odottaneet korjaajiansa. Tekijöitä on toistaiseksi löytynyt. Tosin tekijät tahtovat olla samoja, jotka tekevät muitakin tärkeitä töitä kerhossamme. Kiitokset kaikille kerholaisille, jotka ovat omalla työllään ja panoksellaan mahdollistaneet toimintamme. Tehdyt työmäärät ovat mittavat. Olisi mielenkiintoista tietää todellinen tuntimäärä jota kerholaisemme eri tehtävissä vuoden aikana tekevät. Uskoisin, että määrä voisi yllättää meidät kaikki.

Hyvästä lentoturvallisuudesta kiitän kaikkia lentäviä kerholaisia. Onnettomuuksilta ja konerikoilta on välttytty. Huolellisuus, lentotaidon ylläpito ja turhien riskien välttäminen on mahdollistanut turvallisen toiminnan. Huoltajia ja huolloista vastaavia on syytä kiittää jatkuvasta lentokoneiden lentokelpoisuuden ylläpitämisestä. Konei-



den lentokunnan ylläpito on suuri urakka. Sen lisäksi vastuu on suuri.

Turun Lentokerho on suurimpia ilmailukerhoja Suomessa. Toiminnan pyörittäminen vaatii valtavasti energiaa ja erilaista osaamista. Onneksemme kerhomme jäsenet ovat läpileikkaus kansasta, ja tarvittavaa osaamista löytyy. Osaamista ja ennustajanakin lahjoja tarvitaan. Tulevaisuus näyttää yhä haasteellisemmalta. Haasteellisuutta tuo jatkuva kustannusten nousu, määräysten kiristyminen, ympäristöön liittyvät asiat ja toimenpiteet, kaluston uusiminen ja ylläpito, tekijöiden määrän väheneminen ja monta muuta asiaa. Oripään kentän kenttä-tarkastuksessa esille tulleet puutteet, joita Mäkimattilan Paavo esittelee toisaalla tässä lehdessä, maksavat myös paljon rahaa. Lentoharrastusta tunnutaan ”rangaistavan” nyt joka suunnalta.

Vuosi 2008 tulee olemaan työntäyteinen vuosi. Okra maatalousnäyttely on heinäkuun ensimmäisenä viikonvaihteena. Näyt-

tely tulee olemaan samansisältöinen kuin tähänkin asti pidetyt. Näyttelyn koko on kasvanut joka kerta suuremmaksi, kasvu tulee jatkumaan ja kaikkien kerholaisten apua tarvitaan talkoissa.

Vuoden 2008 ponnistuksiin tulee toivottavasti myös huoltotilan rakentaminen Ori-päähän. Kerho on ostanut omistukseensa Kurpan lentokonehallin. Hallin yhteyteen tarvitsemme lisätilaa joka on tämän hetkisen arvion mukaan rakennettavissa kerholaisten talkoovoimin. Ratkaisuun vaikuttaa tämän hetken rakentamisen kuumentunut tilanne, valmiit hallit ovat tavoittamattomissa. Hanke vaatii kyllä kerholaisten vahvaa sitoutumista asiaan ja työpanoksen antamista hankkeen hyväksi.

Oripään kentän ympäristön muuttuminen ”laakeeksi aakeeksi” on varmasti ihmetyttänyt monia. Metsähakkuut ovat johtuneet vuonna 2009 pidettävistä Su-

viseuroista. Arviolta 70 000 kävijää tulee tallustelemaan ja asumaan alueelle. Kantoja on jyrkitty ja aluetta on muutenkin raivattu asuntoalueeksi sopivaksi. Hanke ei tarvitse kerholaistemme työpanosta ainakaan kovin paljoa. Kenttä on kuitenkin hetken pois käytöstä keskikesällä.

Ilmailua koskeva polttoaineen ympäristöverotero tulee voimaan ensi vuoden alussa. Lobbaus on tuottanut osavoiton verosta vapauttamiseksi joiltakin ilmailun osa-alueilta. Siitä lähemmin toisaalla tässä lehdessä. Tapaus osoittaa, että hyvän asian eteen kannattaa tehdä työtä. Kaikki mitä Brysselistä tulee, ei välttämättä tarvitse paavillisesti toteuttaa.

Vaikka tymää on tulossa, lennetään mahdollisimman paljon, ja myös turvallisesti.

Raimo Nikkanen

Virallista



Esasta Lento-kapteeni

Tasavallan Presidentti on avoimella kirjeellään 15.6.2007 suonut lentokapteenin arvonimen kerhomme jäsenelle Esa Erkki Akseli Passilalle.

Esan monipuolinen ilmailu-ura on alkanut 1950 - luvulla ja jatkuu vankkana edelleen. Erityisesti historiallisten koneiden kunnostaminen ja säilyttäminen on ollut hänelle mieluinen elämäntehtävä. Työskentely kerhossamme on ollut myös mittavaa ja monipuolista. Hänellä on ollut myös useita valtakunnallisia ja kansainvälisiä tehtäviä. Hänelle myönnettiin SIL:n Harmon patsas vuonna 1988.

Onnittelemme Esaa arvonimestä.



Esa ja Harmon patsas vuonna 1998.

Raimo Nikkanen

Maanpuolustuskoulutus ry:n ja lentopelastusseuran yhteistyö

Suomen Lentopelastusseura SLPS ry tekee arvokasta vapaaehtoista pelastuspalvelutyötä; ilmassa. Toimiessaan pelastus- ja palolentoyhdistysten katto-organisaationa, sillä on vahva tarve kouluttaa eri puolilla valtakuntaa toimivia lentokerhoja samojen toimintatapojen mukaisesti. Tässä työssä sillä on tukenaan vahva vapaaehtoisen maanpuolustuksen kouluttaja, Maanpuolustuskoulutus ry:n (MPK) ja tarkemmin sen valtakunnallinen puolustushaaraopiiri Ilmapuolustuspiiri.

Ilmapuolustuspiirin vastuulla on järjestää koulutustilat ja -olosuhteet lähinnä yhteistoiminnassa Ilmavoimien kanssa. Lentopelastusseura vastaa itse palo- ja pelastuslentojen kouluttamisesta. Muutaman vuoden kokemusten perusteella on kyseessä aito

win-win tilanne. Eli niin kuin hyvässä kauppasa; sekä kauppias että asiakas tuntevat voittaneensa.

Ilmavoimien ja Ilmapuolustuspiirin kannalta on tarve saada siviili-ilmailun aktiivinen ja osaava komponentti varmistamaan sekä rauhan että kriisien aikaista pelastuspalvelua. Pienin kustannuksin saadaan helposti lisää valmiutta tähän yhteiskuntaan ja viranomaisille lisää keinoja selviytyä yllättävistä tilanteista. Lisäksi Ilmavoimien kriisiaikaisen valmiuden kannalta on hyvä arvioida siviili-ilmailun osaajien taitoja aidoissa koulutustilanteissa ja pyrkiä sitten varaamaan ko. osaajat omiin tehtäviin. Tämä ajatusmalli on vasta alkuaskeleilla, mutta näyttää hyvin lupaavalta.

Tukikohtien aktiivinen koulutus on lähtökohta pelastusvalmiuden syntymiselle.



Lentopelastusseura antaa valtakunnallista koulutusta, jolla yhtenäistetään alueellista koulutusta. Muutaman vuoden välein kaikkien ohjaajien ja tähystäjien pitäisi käydä tällaisessa koulutuksessa. Opin lisäksi niissä on hyvä vaihtaa kokemuksia muiden tukikohtien toimijoiden kanssa. Tämän vuoden aikana olen itse suorittanut tähystäjältä vaaditun koulutuksen ja olen hyvin vakuuttunut yhtenäisen koulutuksen merkityksestä. Siviili-ilmailuviranomainen on antanut osaamisvaatimukset palolennoilta ja pelastuslennoilta sellaiset taitavat lähes puuttua. Kuitenkin yhtenäistyvän koulutuksen kautta viranomaisten minimivaatimukset tulevat ylittymään selkeästi ja näin tehtävien turvallinen suorittaminen varmasti paranee.

Rohkaisen kaikkia palo- ja pelastuslentotoiminnassa mukana olevia tai sinne pyrkiviä hakeutumaan aktiivisesti mukaan Suomen Lentopelastusseuran koulutukseen. Parhaat neuvot käytännön toimista on saatavissa oman tukikohdan päälliköltä. Tietojärjestelmiä, joiden kanssa on hyvä oppia toimimaan, ovat Lentopelastusseuran ja

Maanpuolustuskoulutuksen järjestelmät. Lentopelastusseura seuraa omien toimijoiden osaamista omassa järjestelmässään ja varsinainen koulutuskurssi pyöritetään sitten MPK:n järjestelmässä. Mitä ja milloin, selviää tukikohtien kautta ja toki kaikki yhteydenotot Ilmapuolustuspiiriin ovat tervetulleita. Kurssitarjonnassa on teoreettinen peruskurssi ja lentämistä sisältävä jatkokurssi. Erikoiskurssina on vuosittainen koulutustarkastus (kilpailu), jonne kaikkien itseään kunnioittavien tukikohtien on syytä osallistua. Turku on tässä suhteessa hyvä esimerkki.

Ensi vuonna peruskurssi on Tikkakoskella todennäköisesti 9.-10. helmikuuta. Jatkokurssija järjestetään Pirkkalassa, Kuopiossa, Rovaniemellä ja Tikkakoskella. Koulutustarkastus on tämän vuoden tapaan Kauhavalla kesäkuun alkupuolella.

*Pekka Tuunanen
piiripäällikkö*

pekka.tuunanen@mpkry.fi

040-505 6639

Kuvat Ismo Aaltonen



Ilmailuhallinnon suorittama kenttätarkastus Oripäässä.

Keskikesällä 27.7 Ilmailuhallinnon tarkastaja Jari Nurmi kävi katsastamassa Oripään lentopaikan tämänhetkisen tason. Tarkastus oli tarkka ja kuljimme asfaltoidut alueet päästä päähän ja Nurmi teki havainnot myös kentän ulkopuolelta. Merkinantopaikka tuulipussin vierellä oli myös tarkastuksen kohteena. Tarkastuslomakkeessa joka on toimitettu 6.8. vaaditaan seuraavia toimenpiteitä:

Kiitotiet

Kokonaisuutena kiitotiet ovat hyväkuntoisia, mutta huomautettavaakin löytyi. Molemmilla on päällystevaurioita, jotka tulee korjata 31.5.2008 mennessä. Päällystevauriot ovat pääasiassa halkeamia joissa kasvaa ruohoa. Johtokunta on päättänyt, että vaurioita kartoitetaan ja selvitetään mahdollisuudet niiden korjaamiseen vielä tämän vuoden aikana.

Rullaustiet ja asemataso todetaan hyväkuntoisiksi.

Esterajoitukset

Kiitotie 24 päässä on puustoa joka läpäisee rajoituspinnan. Metsähallituksen kanssa on sovittu puiden poistamisesta. Hakkuut suorittaa metsähallituksen omat koneet ja Suviseura organisaation talkoomiehet. Kiitotie 32.n sivulla oleva soranottoaika on liian jyrkkäreunainen ja vaatii tasoittamis-

ta. Nämäkin toimenpiteet pitää olla tehty 31.5.2008 mennessä. Muiden kiitoteiden reunoilla ja päätyalueilla ei ole rajoituspinnoja läpäisevää puustoa. Tästä huolimatta 06.n päätyalueelta on sovittu kaadettavan lähelle rajoituspintaa kasvanutta puustoa.

Päivämerkinnät

Päivämerkinnät, eli kiitoteiden ja rullausalueiden maalaukset. Uusien vaatimusten mukaan nykyiset merkinnät eivät ole riittäviä. Kaikki maalaukset on uusittava lukuun ottamatta numeroita 32 ja 14 Tämä tarkoittaa kynnysmerkkien, kiitoteiden keskilinjien ja reunaviivojen maalaamista. Kynnysmerkinnät ovat 30 metriä pitkiä ja 1,2 metriä leveitä valkoisia viivoja. Näitä viivoja on 1,2 metrin välein rinnakkain kiitotien koko leveydeltä. Uutena vaaditaan rullausteiden keskilinjien maalaus keltaisella ja odotus/pysähdyspaikkojen merkitseminen asianmukaisesti kohtiin. Päivämerkinnät on saatettava valmiiksi 30.6.2008 mennessä.

Merkinantopaikka

Tuulipussi on hyvässä ja näkyvässä paikassa. Pussi on uusittava ensi lentokaudelle huonosta kunnosta johtuen. Pussin vieressä maassa on merkinantopaikka, joka ei täytä sille asetettavia vaatimuksia. Siellä on oikeat merkit kuten kuuluukin, mutta itse alueen tulee olla 10X10 metriä ja rajattu valkoisella selvästi erottuvalla tavalla. Meidän merki-

nanto alue on 9X12, joten se vaatii hieman muotoilua. Valkeaksi maalatut kivetkin riittävät rajaamaan alueen. Lentopaikasta kertovat merkit vaativat pientä ehostusta.

Muuta mainittavaa

Ilmoitustaulu on ollut keltaisen kopin seinässä, mutta oli nyt kunnostustyöstä johtuen siirretty sivuun. Tästäkin saimme huomautuksen, vaikka tiedot olivat luettavissa hieman sivussa olevasta taulusta. Meidän on kuitenkin syytä hankkia uusi ilmoitustaulu Briefing kopin seinään ja varustaa se runsaalla informaatiolla kentästä.

Ongelmana kiitotie 24

Yllättävänä vaatimuksena on kiitotie 24:n kunnostaminen. Aikoinaan kiitotie on tehty siihen paikkaan, missä se on ja se seuraa maaston muotoja. En ole perillä silloin tehdystä maanpinnan muotoiluista, mutta oletan niiden jääneen vähäisiksi. Nyt tehdyssä

tarkastuksessa tarkastaja kiinnitti huomiota kiitotie 24 puoleisen pään pinnanmuotoon. Kiitotie laskee heti kynnyksen jälkeen ja sitten nousee ennen kuin risteää pääkiitotien kanssa. Sen jälkeen kohden 06.tta se taas laskee. Suora lainaus tarkastuspöytäkirjasta on: Pituussuuntainen laaja painuma on korjattava 31.12.2010 mennessä. Jos tällä tarkoitetaan, niin kuin uskon, kiitotien nostamista koko ”notkon” matkalta olemme ison ja kalliin kunnostuksen edessä. Pinnoitettu osuus kiitotiestä on alempana kuin sitä reunustava kanervikko. Korpikenttien kiitoteiden leveys tulee olla 18m. Tämä tarkoittaa laskuun soveltuvaa aluetta. Pinnoitettu alue saa olla kapeampi. Saimme aikaa lähes kolme vuotta. Pintavaurioiden ja maalausten on ko. kiitotiellä oltava kunnossa ensi kesänä. Sen jälkeen on pyydettävä uusi tarkastus ja pyrittävä saamaan muutos tämän tarkastuksen vaatimukseen kiitotien nostamisesta. Kiitotiellä ei ole ollut vaarallisia tilanteita tai onnettomuuksia sen nykyisessä asussa, eikä kukaan voi väittää sen olevan lentoturvallisuutta vaarantava.

Paavo Mäkimattila





Oripää-landing 2007

Kesä meni nopeasti erilaisissa lento- ym. tehtävissä. Syyspuolella vasta tuli mieleeni, että Oripää-landing 2007 on myös lennettävä. Maanantaina elokuun 6.päivänä kokoontui lentäjien joukko Oripäähän mittelemaan leikkimielisesti maaliinlaskun jalossa taidossa.

Kisa oli järjestyksessä 12. ja osallistujia tasan 10, joka on keskiarvoinen määrä vuosien varrelta. Parhaimmillaan osallistuneita on ollut 15. Kirjanpidosta voin todeta, että yhteensä 28 TLK:n lentäjää on osallistunut iloiseen ja kehittävään laskukisaan. Ilmailuhenkisen tapahtuman kannustusjoukkoja on myös ollut kymmeniä henkilöitä vuosien saatossa. Tämän vuoden kisan jälkeen tuomaristoon kuulunut Ylermi Luukko soitti ja kertoi, että hänellä oli ollut pahuksen hauskaa! Se oli hieno tunnustus mukana olleille, jotka tekivät taas kerran illasta mukavan ja mieliin painuvan. Tuore PPL(A)-pilotti Mikko Nikunen tuli joukkoon ennakkoluolettomasti ja tuntui viihtyvän joukossa.

Oripää-landing on TLK:n jäsenille tarkoitettu moottorikoneilla lennettävä maaliinlaskukilpailu, jossa harjoitellaan mahdollisen pakkotilanteen varalle. Laskuja on tavallisesti neljä; normaalilasku kaikin maustein (moottori ja laipat), pakkolasku (moottori tyhjäkäynnillä, saa käyttää laippoja), pakkolasku ilman laippoja ja viimeisenä moottorilasku esteen yli (lippusiima 2m:n korkeudella 50m ennen maaliviivaa). Nämä laskut suoritettiin myös tässä kisassa. Esteen yli tapahtuvaa laskua ei yleensä pääse harjoittelemaan, mutta este on lähinnä psykologinen. Sen yli 0-viivalle pääsee normaali-

lilla lähestymisellä, reilun 2 asteen liukukulmalla. Tuomarointi hoidettiin perinteisesti osallistujien toimesta, joskin Ylermi toimi puolueettomana päätuomarina. Kirjaa piti Tapolan Laura. Tuloslaskennasta huolehti Yrjö Rihu käyttäen SM-kisojen sääntöjä ja pisteytystä. Kannustusta ja henkistä tukea annettiin ja saatiin tarpeen mukaan - ja riittävästi.

Tuomaristo keksi uusia nimityksiäkin suorituksille, mm.: hv = helvetin vajaa, ok = oikea kenttä, kun meni reilusti pitkäksi. Tuloksista ei oikein voi syyttää olosuhteita, koska ilma oli miltei tyyni ja lämmin koko illan.

Sijoitukset ja pisteet:

1. Matti Loukonen, 64
2. Raimo Nikkanen, 79
3. Esa Passila, 244
4. Seppo Tapola, 259
5. Juhani Liipola, 277
6. Pekka Ketonen, 283
7. Esko Maasalo, 322
8. Sándor Tóth, 378
9. Mikko Nikunen, 492
10. Kimmo Mäkinen, 542

Palkintona on voittajalle luovutettava kiertopalkinto-kello, jonka sain siis vuodeksi haltuuni. Kello on kiertänyt vuodesta 1996, jolloin luovutin sen kilpailtavaksi. Kaiverukset kertovat voittajista: Pekka Ketonen, Raimo Nikkanen, Esko Maasalo, Heikki Nummela, Seppo Tapola, Esa Passila ja Matti Loukonen. Eskolla kello on ollut 4 kertaa,

Pekalla ja Sepolla 2 kertaa. Uusia nimiä tulee...

Kisojen jatkuvuuden ylläpitämiseksi olen pitänyt kirjaa viiden vuoden tuloksien mukaisena sijalukukisana. Siinä kunkin vuosittaisen kisan paras saa osanottajamäärän mukaisen pistemäärän ja viimeinen saa yhden pisteen. Viiden vuoden kisoista parhaan yhteispistemäärän kerännyt on sen sijalukukisan voittaja. Kaudella 1996-2000 sijalukukisan voitti Raimo Nikkanen ja 2001-2005 Esa Passila.

Kauden 2006-2010 sijalukupisteet ovat kahden kisan jälkeen kärjen osalta: Esa Passila 14, Matti Loukonen 13, Seppo Tapola 12, Raimo Nikkanen 9 ja Esko Maasalo 8. Seuraavien kolmen vuoden aikana tilanne ehtii muuttua. Kesällä 2008 jatketaan. Silloin toivottavasti on useita uusia osallistujia, ja tietysti myös kaikki jo mukana olleet. Harjoittelun voi alkaa vaikka heti.

Kisan junailija Matti Loukonen



Liipolan Jussi merkkää lennon COA:n kirjaan. Kiertopalkintokello vieressä.

Kisa ohi, Ykä luovuttaa kiertopalkinnon voittajalle.



Moottorilentojaoston syysterveiset

Moottorilentojaosto kokoontui lokakuun alussa Turku Airin tiloissa summaamaan tilannetta. Takana on varsin vilkas lentokesä itse kunkin lentopäiväkirjoista katsottuna, vaikkei 1990-luvun ”hullujen vuosien” tiimoihin aivan päästyäkään.

Kerhossa pitää ottaa käyttöön jatkuvan lentokelpoisuuden valvontajärjestelmä vuoden 2008 aikana. Muita EASAn tuomia muutoksia ovat jatkoaikojen poistuminen, eräiden laitetiestien loppuminen ja valmistajan lentokelpoisuusmääräyksien tiiviimpi seuranta. Voimassaolevat huoltotiedot ostettaneen konekohtaisina paketteina. Harrasteilmailijoille tarjotaan varsin kohtuuhintaista EasyEASA-palvelua, josta on apua ainakin moottoripurjekoneisiin, joissa niissäkin tapahtuu muutoksia. Elintärkeää on nyt listata olemassa olevien kerhoaktiivien taidot Isoisän oikeuksien listaan, jota Ilmailuhallinto kokoaa. Takaraja kaikelle EASA-vouhotukselle on lokakuu 2008. Jatkossakin kerholaiset voivat tehdä tuttuja pientoimenpiteitä nykyisen AIR T1-12:n rajoissa kerhon nimettyä määräyksen tarkoittamat ohjaajaomistajat.

Taloudelliset haasteet kasvavat. OH-CIR:n moottorin nimellisjakso päättyy 250 tunnin kuluttua. Vaihtoehtoja ei ole paljoa. Joko 1) ostetaan samanlainen Continental tai 2) ostetaan Thielert 2.0, jolla MTOW laskee 1043kg:aan tai 3) pyritään vaihtamaan koko kone esim Cessna 182-hylsyyn, johon on saatavilla tehokkaampi SMA:n diesel. Keskustelua pitää jatkaa, samoin kuin OH-653:n kohdalla. Grobin loppujen 90 tunnin jälkeen on edessä samansuuntainen iso mie-

tintä. Rahaa näihin kahteen hankkeeseen tarvittaneen vähintään 70.000 euroa.

Konevastaavien tehtävistä kerrataan mm. kirjan säännöllinen selaaminen, tuntien seuranta, kalenteriajat ja kausikorttien osto. Pesutalkoot ja imurointi kuuluvat luonnollisina osina kaikkien lentäjien velvollisuuksiin kerhossa.

Huoltotoiminnanjohtajan ominaisuudessa Pavel F. muistutti lentomoottorin oikeasta käytöstä; käynnistyksen jälkeen kierrokset on pidettävä tuhannessa muutamien minuuttien ajan. Moottoria ei saa huudattaa heti, sillä muun ohessa nokka-akselit ovat kuivina ennen öljynpaineen nousua. Talvikelillä moottoria on lämmitettävä vielä käynnistyksen jälkeen 10 minuuttia – sähkösilämmituksen lisäksi.

Eero Kostia ilmoitti, ettei jatka jaoston johdossa enää tämän kauden jälkeen. Mikäli koet olevasi pätevä tehtävän kunnialliseen hoitamiseen, tule viimeistään syyskokoukseen.

Antti Mäkelä

Kuukauden kolumni



Lentopolttonesteiden valmistevero

Valmisteilla ollut lentopolttonesteiden ympäristövero tulee näillä näkymin voimaan ensi vuoden alusta lähtien. Veron tulee harrasteilmailun käyttämiin polttonesteisiin. Veron tulee siis myös kerosiiniin. Veron määrä on lentobensiinin osalta tämän hetken tietojen mukaan 51 senttiä litra. Kustannusten nousun vaikutus on merkittävä lentotuntia kohti. Kerosiinin osalta vero on senteissä pienempi, johtuen alemmasta litrahinnasta.

SIL ja erityisesti SIL:n hallituksessa vaikuttava Turun Laskuvarjourheilijoiden Torsten Hoffman tekivät ansiokasta työtä lobaten veroasiassa EU:ssa ja kotimaassa veroasioista päättävien parissa. Lobbaus tuotti tulosta. Tämän hetkisten tietojen pohjalta verosta voidaan hakea palautusta takautuvasti koulutukseen, hyppylentoihin, SAR- ja palolento, sekä purjekoneiden hinaukseen käytettävien koneiden polttoaineesta. Koneiden lentopäiväkirjat toimivat dokumentteina palautusta haettaessa. Lisää paperityötä, mutta taloudellisesti siedettävä ratkaisu

meidän kannaltamme.

Muihin lentoihin polttoaineen hinnankorotuksen vaikutus on melko suuri. Tilanne on ongelmallinen. Yhtenä ratkaisuna on pidetty dieselöintiä. Tätä kirjoittaessa kolmas dieselöity kone on tullut ”ketoon” Porvoon moottoriteille. Onko tapahtumat vain sattumia, vai ollaanko asiassa vielä liian kehitysvaiheessa olevien ratkaisujen armoilla?

Ongelmana on vielä se, että OH-CIR:n moottori tulee meillä ensin vaihtokuntoon. Koneeseen sopivaa dieseliä ei löydy markkinoilta. Uusien määräysten mukaan nykyiseen moottoriin ei saa enää jatkoaikaa kuten ennen.

Herää kysymys! Kuristetaanko harrastuksemme ja varsinkin moottorilento hengiltä? Miten käy yleishyödyllisten lentojen kuten SAR- ja palolentojen? Vaikka ko. lennot voidaan lentää verottomilla polttonesteillä, ei mikään kerho pysty pitämään koneita yllä niistä saaduilla korvauksilla.

Raimo Nikkanen

Uutisia



SM – pronssia Satu Aallolle

Lappeenrannassa 8.9 järjestetyissä purjekoneiden maaliinlaskukisoissa Satu Aalto voitti SM-pronssia. Mukana kerhostamme oli seitsemän kilpailijaa. Joukkuekilpailussa oli mukana kerhostamme kaksi joukkuetta. Tulokset löytynevät Lappeenrantalaisien netti-sivuilta.

Sää suosi kisaa ja järjestelyt toimivat hyvin. Ensi vuonna kisat järjestetään Pudasjärven kentällä. Tämän vuoden kisaajat ovat kaikki lähdössä myös ensi vuonna kisaan. Joukkoon mahtuu vielä mukaan muitakin kerholaisiamme.

Vuoden 2009 kisajärjestelyistä voisi vastata Turun Lentokerho.

Onnittelut Satulle

RAISIO

RAISIO MALT

Suviseuratalkoot alkoivat Oripäässä

Vanhalestadiolaisten suviseurat pidetään vuonna 2009 Oripään lentokentällä.

Suviseuroilla on yli satavuotinen historia, sillä ensimmäiset pidettiin 1906 Oulussa. Niistä on pitkä matka tähän päivään. Vuoden 2009 seurat pidetään 26.-29. kesäkuuta. Tapahtuma on kasvanut suureksi ja kasvaa edelleen. Valmistavat talkoot aloitettiin elokuun alussa. 60 000 vieraan majoittuminen ja 146 hehtaarin alueen valmistaminen tapahtumaa varten on iso urakka. Se vaatii noin 10000 talkootyövuoroa. Talkoita varten on palaneen hallin alustalle tuotu taukotupa ja polttoainesäiliö. Tupa on liitetty kunnan vesilinjaan ja sähköt tulevat Lentokerhon kautta. Tapahtuma pidetään parhaimpaan purjelentoaikaan joten lentotoiminta on siirrettävä muualle tuona aikana.

Oripäästä löytyi paras paikka

Turun Rauhanyhdistys kantaa päävastuun vuoden 2009 Suviseurojen järjestelyistä. Edellisen kerran tapahtuma oli Varsinais-Suomessa 1975. Silloin paikkana oli Artukainen. Tällä kertaa alue vaihtoehtoja oli useita, mutta vuonna 2004 Rauhanyhdistys päätti pitää tapahtuman Oripäässä. Lentokentän sijainti on sopiva ja riittävä laajuus syntyi kun Metsähallituksella oli tulossa 53 hehtaarin pätehdäkö. Tärkeää on myös, että alueen maapohja sallii majoittumisen ja liikkumisen säässä kuin säässä. Lentokerhon hallussa olevat rakennukset sopivat tilaisuuden tarpeisiin ja ne on vuokrattu tai vuokrataan tapahtuman käyttöön. Päähal-

li on jo vuokrattu, mutta kerhotalo Juhala ja syksyllä ostettu ”Kurpan” hallin osalta päätökset tehdään myöhemmin. Juhala on pyydetty tapahtuman ajaksi median edustajien käyttöön. Myös mökkikylän mökkien vuokraamisesta on keskusteltu.

Alue tasataan ja männynpaimet raivataan

Talkoovoimin tasataan metsähallituksen hakkaamat alueet. Maastossa paikallinen yrittäjä on jyränyt puiden kannot ja nyt tehdään viimeinen silaus. Pintaan nousseet kivet vieritetään sivuun ja kalikat kerätään pois sekä kuopat tasataan leiriytymiseen sopivaksi. Tiestö alueelle tehdään puukarikkeella, joka voi jäädä maastoon. Jatkossa Metsähallitus tekee vielä 37 hehtaarin harvennushakkuun ja alueen ajolinjat tehdään autolla ajettaviksi. Tälle alueelle majoittuu myös osallistujia. Majoitusalueilta poistetaan kaikki pienet ja tarpeettomat puuntaimet.

Kenttötoimikunta vastaa toiminnasta

Suviseurojen järjestelyä varten Rauhanyhdistykset ovat nimennet tai nimittävät 13 toimikuntaa. Kenttötoimikunta vastaa alueen valmistelutyöstä. Talkooväki on kotoisin lähimaakunnista. Kenttötoimikunta kiittää Turun lentokerhoa hyvästä yhteistyöstä.

Turun Lentokerho toivottaa menestystä Suviseurojen talkooväelle.

Paavo Mäkimattila



Palo- ja SAR-lennot 2007

Kesä 2007 on takanapäin ja eletään koh- talaisen kaunista syksyä. Palolennot lop- puivat tällä kaudella TLK:n osalta 26.8. ja lentoja tuli kaikkiaan 29. Kauttuan Il- mailukerhoa tuurattiin toukokuussa muu- tamalla vuorolla, kun heillä oli koneen kanssa jotain ongelmaa.

Palolentokausi käynnistyi normaaliin ta- paan Länsi-Suomen lääninhallituksen pelastusosaston ja sen alueella lentävien lentokerhojen tapaamisella, joka pidettiin perinteisesti Tampereen poliisitalon audito- riossa 11.4.07.

TLK:n oman väen yhteispalaverissa 24.4.07 pohjustettiin kauden lentotoiminta;

asioiden kertausta, Suomussalmen palolen- tokoneen onnettomuus syksyllä 2006, VIR- VEn nappulatekniikan kertausta ja uuteen Garmin GPS:ään tutustumista. Garmin sai heti käyttäjät puolelleen, eikä NaviPaq- GPSää jäänyt kukaan kaipaamaan. Hyvä! Oman palaverin järjestelyssä oli pientä pul- maa, kun Kärämäen palolaitoksen kanssa sovittu tilavaraus ei pitänytkään. TLK:n pitkäaikainen tukija ja auttaja Turku Airin Timo Leino pelasti pulasta maksamalla Tu- run lentoaseman VIP-tilan meille palaveri- paikaksi. Kiitos Timo!

Lentotoimintaan varauduttiin norma- listi, mutta läänin myöhäinen päätöksente- ko meinasi aiheuttaa harmia. Tukikohdan



SAR-kisajoukkueemme tehtävän valmistelussa; Harri, Toni, Pentti ja Pertti.

päällikkö informoi pelastustarkastaja Laintetta TLK:n varautumisesta kauteen ja sen vaatimista paikallisista koulutuksista, jotta hänellä olisi riittävän ajankohtainen tieto tukikohdan toimintakyvystä. Vasta aivan huhtikuun lopulla tuli tieto, että TLK lentää palolentoja kaudella 2007 ja VIRVEkin tuli vasta toukokuun ensimmäisellä viikolla. Lennot aloitettiin viikolla 18/07 kuitenkin normaalisti, koska vuorolistamme oli valmis jo 24.4.07 palaverin aikaan.

Uusia tähyistäjiä tuli toimintaan mukaan kolme; Harri Hyvönen, Timo Asikainen ja Jorma Paavilainen ja heille oli oma perheidytyksensä. Palolennot aloitetaan aina tähyistäjän pestillä, vaikka olisi lentotunteja kertynyt paljonkin. Lentojen päälliköillä on aina lisäksi vastuullaan kerrata ja varmistaa miehistön osaaminen toiminnan

ja laitteiden osalta. Uutena ohjaajaoppilaana aloitti Esa Harjulahti. Sateinen kesä sotki koululentoja, joten ensi vuodelle jäi vielä koulutusohjelman mukaista lennettävää. Hyvin kuitenkin päästiin etenemään.

Palolentotoimintamme tukemiseksi Lähivakuutuksen Varsinais-Suomen liitolta saatua lahjoitusta on käytetty osaan palolentojen koululentoja. Tämä juhlavuotena saatu lahjoitus tuli tarpeeseen. Siitä vielä kiitos lahjoittajalle. Suurin osa koululenoista tapahtuu varsinaisilla palolennoilla ja normaalin toiminnan puitteissa, mutta Ilmailuhallinto edellyttää lisäkoulutusta TRG T2-100:n mukaisesti.

Esa ja Harri sekä Sampplan Simo osallistuivat keväällä Pirkkalassa järjestetyille Suomen Lentopelastusseuran peruskurssille, joka on hyvä teoriapaketti palo- ja SAR-



Joukkue toimitsijoiden tentissä ennen lentoa.

lennoille. Seuraava peruskurssi on 9.-10. helmikuuta 2008 Tikkakoskella, joka kannattaa jo nyt noteerata. SLPS:n ensi vuoden jatkokursseille toivottavasti TLK:sta on osallistujia, koska ohjeena on 2-3 vuoden välein suorittaa kertausta niillä kursseilla. Koulutus on aina paikallaan ja lisänä tulee mukavaa yhdessäoloa samanhenkisten ilmailijoiden kanssa. SLPS:n koulutuspaikkoja ovat Tikkakoski, Kauhava, Rissala, Rovaniemi ja Pirkkala. Näihin ilmavoimien tukikohtiin ei normaalisti siviileillä ole mahdollista mennä, mutta kurssilaiset pääsevät näkemään ja kokemaan ne.

SAR-toimintaan kuuluu koulutustarkastuksen nimellä tunnettu ”kisa”, johon kaikkia tukikohtia veloitetaan osallistumaan. Tämän vuoden kisa järjestettiin Kauhavan Lentosotakoulun ja sotilaslentoaseman alueella ja lähimaastoissa. TLK:n joukkueen muodostivat suunnistajana Toni Koski, ohjaajana Pertti Uusitalo sekä tähyistäjänä Harri Hyvönen ja Pentti Juhala. Joukkueen valmistautumisessa avusti Esko Maasalo. Tuloksena tässä SAR-toiminnan moniotte-lussa oli kunniakas kolmas sija. Tämäkin tapahtuma oli osa SLPS:n koulutusta. Kisan monipuolisesta testistä saa käsityksen SLPS:n ”lentopelastus”-nettisivuja selaamalla. Allekirjoittanut on jo kahtena vuotena osallistunut SLPS:n kursseille kouluttajana ja toiminut kisoissa toimitsijana. Sekin on mielenkiintoista, antoisaa ja kouluttavaa toimintaa.

SLPS jakoi kaudelle 2007 SAR- ja palolentotoiminnassa oleville kerhoille koulutusta varten euroja, jotka TLK:n osalta lennettiin pois syyskesästä. Kaikki SAR-lentäjät toimivat ohjaajina sekä myös suunnistajina näillä koululennoilla. Näin varmistetaan koulutetun SAR-miehistön suunnistajien osaamista tuleville lennoille, SAR-ohjaajahan toimii tarvittaessa myös suunnistajana. Harjoituksen aiheena oli tarkka ja säännöllinen et-



Etsintälento suoritettu. Tuloksen syöttö koneelle Juha Kirkkalan ja Tero Asikaisen toimesta.

sintäkuvion lentäminen GPS:n avustuksella, samalla pitäen oikea nopeus ja korkeus. Suunnistajan tehtävänä on pitää lentokone oikealla reitillä/etsintälegillä ja ohjaaja lentää ohjeiden mukaan sekä pitää siivet suorassa, jotta tähyistäjät voivat tehdä mahdollisimman tarkkaan oman työnsä. Myös tähyistäjiä oli näillä lennoilla harjoittelemassa. Tähyistäjien tulee huomioida aina oikea etsintäkaistan leveys, ettei katse harhaile liian kauas. Se on 200m molemmin puolin, eli 45 asteen kulmassa alaspäin ja siitä aivan koneen rungon sivuun. Oikea asento on otsa kiinni lasissa, jotta rungon alle jäävä kais-ta on mahdollisimman kapea. Oli mukava jälleen todeta se aktiivisuus, jolla miehistöt osallistuivat koululennoille. Näin on hyvä toimia ja jatkaa myös tulevaisuudessa.

Palolennot tulivat lennettyä ja huolto-

joukot tekivät ansiokasta työtä koneiden tuntien täytyessä. Kaikki toimi hienosti! Kuluneen kesän lennoilla ei metsäpalojen ensihavaintoja saatu, mutta erilaisia paloja ja savuhavaintoja oli kaikkiaan 78.

Alla olevassa listassa jälleen kerran mainitaan kunkin kohdalla lentojen määrä ja havaittujen savujen määrä. Kunkin lennon savut on kirjattu sekä ohjaajalle että tähystäjälle.

Lehti Kimmo 6,23
Loukonen Matti, ope 8,20
Maasalo Esko 2,15
Nikkanen Raimo 0,0
Saarinen Seppo 5,6
Salo Heikki 1,0
Tapola Seppo 3,3
Uusitalo Pertti 3,11

Tähystäjät:

Asikainen Timo 3,5
Autio Matti 2,3
Haikonen Jorma 5,15
Hyvönen Harri 2,3
Juhala Pentti 6,29
Laine Rauno 5,14

Ohjaajat:

Harjulahti Esa 4,16
Kettunen Erkki 3,3
Koski Toni 0,0
Kostia Eero 0,0



TLK:n joukkue ja toimitsija Fouga-parin siivellä.

Mikkola Risto 0,0
 Mäkinen Kimmo 0,0
 Mäkinen Alpo 1,2
 Paavilainen Jorma 3,6
 Samppala Simo 0,0
 Toivonen Leo 3,3
 Ylieskola Timo 0,0

Keväällä jatketaan palolentoja, etsintälentoja ja lennetään tarvittaessa myös talven aikana. Vuodet eivät ole veljeksiä, joten lentojen määrät vaihtelevat suurestikin. Kaikille ei tällä kaudella tullut lentoja, mutta toisille sitäkin enemmän. Hyvä, että tuuraajia löytyy aina tarvittaessa. Ohjaajien on muistettava, että yli 24kk:n tauko palolennoissa edellyttää koululentoa tai palolentoa opettajan toimiessa lennon päällikkönä.

Miehistöä kootaan jälleen ensi keväänä. Toivottavasti saamme silloin uusia tähystäjiä ja ohjaajia koulutukseen sekä aktiiviseen toimintaan mukaan. TLK:n PPL(A)-lentäjät, popu-, ultra- ja purjelentäjät ovat terve-

tulleita toimintaamme, joka antaa runsaasti uusia kokemuksia ja näkemyksiä oman lentokokemuksen kartuttamiseksi.

Tähystäjän paikalta oppii mm. kartta- ja GPS-suunnistusta, radioliikennettä, maastomerkkejä Lounais-Suomen alueelta sekä tutustuu paremmin moniin TLK:laisiin, pääsee myös mukaan SAR-toimintaan sekä Suomen Lentopelastusseuran koulutukseen. Tähtystäjän penkin kautta on myös mahdollista siirtyä ohjaajaksi, kunhan moottorilentotunteja, kokemusta ja koulutusta tulee riittävästi. Palolentotoimintaan liittyvät ilmailutiedotukset OPS T2-100 ja TRG T2-100. Tätä toimintaa voi todella lämpimästi suosittelaa kaikille.

Jos tuli mieleen kysymyksiä, niin ota yhteyttä allekirjoittaneeseen. matti.loukonen@surffi.net

Kiitos kaikille – jatketaan ensi vuonna!
 SAR- ja palolentotukikohdan päällikkö

Matti Loukonen

Virallista



Huoltotiloja ja rakenteita

Oripäässä tapahtuneen tulipalon jälkeen on pyritty löytämään ratkaisuja huoltotiloihin. Purjekoneiden säilytys ja huolto on tapahtunut tilapäisissä tiloissa Pöytyällä Osuuspankin piharakennuksessa. Olemme tehneet sopimuksen myös tulevaksi talveksi kyseisen tilan käytöstä huoltotiloinamme.

Ratkaisu on kuitenkin tilapäinen ja asianmukaisten tilojen rakentaminen Oripään kentälle on ajankohtainen edelleen. Kurpan hallin siirtyminen omistukseemme selventää tilannetta. Hallin yhteyteen rakennettavalla lisätilalla saamme asianmukaiset huol-

totilat toivottavasti jo seuraavaksi talveksi kuntoon. Käsittelemme mukaan hallitilan laajentaminen on rakennuslupien kannalta helpompi vaihtoehto kuin uuden erillisen rakennuksen rakentaminen. Tarvittava hallitila on rakennettava lämpöeristeiseksi ja tarvittaessa lämmitettäväksi tilaksi. Kurpan hallin seinien rakenne mahdollistaa lämpöeristämisen suhteellisen helposti. Sen voimme tehdä talviaikana ”sisätöinä”. Ensinnäkin täytyy hallille vetää sähkökaapeli jotta saamme sinne sähköä ja valoa. Maakaapeli asennetaan vielä ennen pakkasia hallien väliin.

Valittu halliryhmä pitää kokousta aivan lähiaikoina ja silloin mietitään jatkoa hank-

keelle. Tarkoituksena on rakentaa kohtuullisen kokoinen yksinkertainen halli jonka pystymme itse rakentamaan. Tulipalosta saamamme korvauksen tulisi riittää hankkeeseen. Oman työn osuus on ratkaiseva ja hankinnoissa tulee käyttää kaikkia mahdollisuuksia kerjäämisestä alkaen. Kerhoalaisten apu ja hyvät vinkit ovat nyt tarpeen. Mäkimattilan Paavo on hankkeen vetäjä ja häneen kannattaa ottaa yhteyttä jos hyviä ideoita löytyy.

Oripään kentällä on monta erilaista kopia joita on aikanaan lahjoituksena saatu. Monen rakennelman elinikä on saavuttamassa lakipisteensä. Tavoitteena on, että tilalle tulisi rakentaa sopivaa tilaa ja koppien sisällöt käydä läpi, mitä tarvitaan ja mistä

voimme jo luopua. Myös alueen siisteyteen meidän tulee kiinnittää enemmän huomiota. Kaikki turha roina täytyy viedä pois asianmukaisella tavalla. Alue on pohjavesialuetta ja sen kunto pitäisi olla sen mukaista. Meidän jokaisen tulisi omalta osaltamme pitää aluetta kunnossa.

Loimaan palaneen hallin tilalle voitaisiin jossakin vaiheessa rakentaa latomainen, puurakenteinen tila jossa voisimme säilyttää perävaunut, pöydät, traktorin ja monet muut meille niin tärkeät tarvikkeet.

Ensin kuitenkin lentokoneiden huolto- ja säilytystilat kuntoon.

Raimo Nikkanen

Perustietoa aiheesta

abc

Moottorilentämisen kustannukset rajussa nousussa: CIR 166 euroa/h?

Polttoaineverotuksen muutos, tyyppi-hyväksytyjen lentokoneiden muuttuvat huoltomenetelmät sekä ilmailun nousevat maksut nostavat moottoroidun lentämisen hintaa varsin rajusti jo ensivuonna. Tässä kirjoituksessa esimerkkipioneena on kerhomme Cessna 172. Kulutiedot ovat vuoden 2006 ja 2007 kirjanpidosta.

Lentokoneen lentohinnan voidaan katsoa muodostuvan kahdesta osasta:

1. Kiinteistä kustannuksista, jotka mahdollistavat varsinaisen lentämisen
2. Muuttuvista kustannuksista, jotka aiheutuvat itse lentämisestä

Kiinteisiin kustannuksiin voidaan katsoa sellaiset kulut, jotka syntyvät koneen hankinnasta ja lentokelpoisuuden ylläpitämisestä. Ne ovat kuluja, jotka syntyvät ilman, että

kone lentäisi minuuttiakaan. Mm. vakuutukset, kiinteät huoltoylläpitokulut, radioluvat, laskeutumiskortit ja viranomaismaksut ovat kiinteitä: niiden osuus per lennetty lentotunti pienenee tuntimäärän kasvaessa.

Vastaavasti muuttuvia kuluja ovat varsinaisesta lentämisestä aiheutuvat kulut. Sellaisia ovat mm. ylimääräiset huoltokulut, renkaat, kuluvat osat, moottorin kuluminen (hankintavaraus) ja polttoaineet. Lentotuntimäärän lisääntyminen ei siis juurikaan muuta muuttuvien kustannusten osuutta per lennetty lentotunti.

Kiinteät kustannukset

CIRrin kiinteät kustannukset olivat vuonna 2006 seuraavanlaiset:

- Pakolliset vakuutukset 1677,-
- laskeutumiskortti 995,-
- korjaamohuollot, vuositark. 1760,-
- öljyt 400,-
- viranomaismaksut noin 200,-
- kerhon maksamat lennot (koe, sii) noin 10h yhteensä 1350,-

Yhteensä kiinteitä kustannuksia syntyy vuodessa noin 6400 euron edestä. Em. kustannus on kokonaisuudessaan jaettavissa lennetyille lentotunneille. Jos CIR lentäisi vuodessa 150 tuntia, olisi kiinteiden kustannusten osuus 43 euroa tunnissa. Vastaavasti jos CIR lentäisi 250 tuntia olisi osuus enää 26 euroa tunnissa.

On hyvä huomata, ettei esimerkissämme huomioida koneen hankintahintaa tai kasvakuutusta.

Muuttuvat kustannukset

Muuttuvia kustannuksia syntyy koneen kulumisesta sekä itse lentämisestä seuraavasti:

- polttoaine 1,65 euroa/litra, kulutus 40l/h, yht. 66,-
- moottorin hankinta (2000 tuntia, arvioitu hankintahinta noin 58 t€, yht. 29,-
- muut kulut, lisääntyneet huollot, renkaat yms. 18,- (arvio, joka perustuu pitkän aikavälin toteumaan, koska huoltokustannukset eivät jakaudu tasaisesti eri vuosien välille)

Yhteensä muuttuvia kustannuksia em hinnoilla syntyy siis 113 euroa tunnissa.

Lentomäärän ja polttoaineverotuksen vaikutus hintaan

Mikäli CIR lentäisi vuodessa 150 tuntia, muodostuisi lentotunnin hinnaksi em. luvuilla $43+113=156$ euroa. Vastaavasti len-

nettäessä 250 tuntia olisi hinta $26+113=139$ euroa. Lentomäärän vaikutus lentotunnin hintaan on siis merkittävä.

Polttoaineverotuksen muutoksen vaikutusta litraa kohden ei vielä tarkkaan osata sanoa. Ilmailuliiton mukaan korotus on 43 senttiä litralta, johon lisätään arvonlisävero 22%. Näin korotuksen vaikutukseksi tulee noin 53 senttiä litralta. Vaikutus 40 litran kulutuksella on siis noin 21 euroa tunnissa. Polttoaineen hinnan osuus kokonaishinnasta tulee olemaan yli 87 euroa tunnissa.

Päätelmät

Kerhomme koneet lentävät vuodessa vajaa 200 tuntia. CIRrin kohdalla tämä tarkoittaa kustannuksellisesti 166 euron tuntihintaa. Ei ole vaikeata ennustaa, että noin hurja hinta vähentää lentämistä, jolloin kiinteiden kustannusten osuus kasvaa lentotuntia kohden. Hintaa on tällöin nostettava ja kierre on valmis.

CIRrin moottorissa on jäljellä 250 tuntia, jonka jälkeen se on vaihdettava. Kerhollamme ei ole varattuna koneen hankintahintaa.

Edessämme on erittäin hankala kysymys: jatkammeko kohti tulevaisuutta nykyisellä laivastollamme ja hyväksymme hintojen rajun kasvun vai pyrimmekö hallitsemaan kustannuksia laivostoon vaikuttamalla?

Käytännössä keinot ovat vähäisiä: lentotuntimäärää per kone on nostettava nykyisestä ja vaikutettava polttoaineen kulurakenteeseen (dieselöinti?). Näin hinnat olisi ehkä mahdollista pitää nykytasolla.

Asia on vakava. Nyt on aloitettava keskustelu toimenpiteistä, joilla turvaamme moottorilennon jatkumisen kerhossamme.

Mikko Savela

Yhteystietoja



Turun Lentokerho ry:n johto- ja toimihenkilöt

päiv. 23.02.2007

| Johtokunta | | GSM | työ | koti |
|-----------------|-------------------|-------------|--------------|--------------|
| puheenjohtaja | Nikkanen Raimo | 0500-530822 | 4845735 | 4845758, fax |
| varapuheenjoht | Mäkimattila Paavo | 050-5539033 | | 02-7641687 |
| taloudenhoitaja | Samppala Simo | 044-5878909 | Tili: Nordea | 152530-982 |
| sihteerit | Savela Mikko | 040-5573600 | | |
| | Sandor Tóth | 050-5580449 | | |
| | Koski Toni | 050-5361050 | | 2372885 |
| | Mäkelä Antti | 040-5647548 | | |
| varajäsenet | Hietanen Esko | 040-5255019 | | |
| | Jouppi Antti | 040-8385285 | | 4329721 |

Jaostojen puheenjohtajat

| | | | | |
|---------------------|-----------------|-------------|--|---------|
| moottorilento | Kostia Eero | 0400-822908 | | 4383715 |
| purjelento | Koski Toni | 050-5361050 | | 4329721 |
| lennokki ja nuoriso | Pulkkinen Ville | | | |
| talous | Harjulahti Esa | 040-7623135 | | |

Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat

(pl=purjel., mp=mopu, ml=moottoril., *=opeharj., tl=tark.lent.)

(kt=ml-kerhotarkkarin vastaanottaja)

| | | | | |
|-----------------|--|-------------|-------------|--------------|
| Ahlskog Per | ml+mtl+monimiIFRtl | 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 | | |
| Mäkelä Antti | mp+kt+mptl | 040-5647548 | | |
| Nikkanen Raimo | kt | 0500-530822 | 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 | 040-7778730 | | |
| Turppo Martti | ml+mtl+monim.IFR+MCCI+IFRmtl, ml:n koul.pääl. ja päälennonop. | 040-5008474 | | |
| Tähtinen Veikko | ml+mtl+IFRtl+meptl+vesilentokelpuutus | 0400-224798 | | 7364198 |
| Arisalo Sirpa | pl | 050-3800364 | 2314184+fax | 2390340 |
| Vuori Ville | pl+mp | 0400-698514 | | 4697601 |

Johtokunnan sähköpostiosoitteet

etunimi.sukunimi@turunlentokerho.fi

Turun Lentokerho ry:n johto- ja toimihenkilöt

päiv. 23.02.2007

Lentokoneiden hoito ja huolto

GSM

työ

koti

Huoltotoim.johtaja Fokin pavel

Huoltovastaava Kostia Eero, ml

0400-822908

4383715

Kerhon vakuutukset ja avaimet

Vakuutusvastaava Nurmi Harri

040-5838821

Metsäpalolentotoiminta ja SAR

Tukikohdan pääll. Loukonen Matti

0400-476509

Tukikohdan varap. Maasalo Esko

050-3713593

2667289

Laskutus

Harjulahti Esa, ml

040-7623135

Tasala Timo, pl+mp

0400-440149

Hallipäällikkö**EFTU**

Liipola Juhani

049-530547

4841230

EFOP

Vainionmaa Raimo

040-5262173

7661238

Oripäätoimikunta

Tapola Seppo, pj

0400-847765

Oripään lentopaikan päällikkö

Mäkimattila Paavo

050-5539033

02-7641486

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 Maasalo Esko

Lehti Kimmo

Montonen Kari

Turun halli

2714963

Oripään halli

7661266

EFOP ATIS Vaisalan autom. sääsama 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

Lähtettäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 TURKU

2

Virallista



Syyskokous

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen SYYSKOKOUS pidetään keskiviikkona 21.11.2007 klo 18.30 Ravintola Turun kasarmin tiloissa, Vänrinkatu 4. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämien asioiden lisäksi yhdistyksen sääntöjen muuttaminen. Sääntömuutosehdotus on nähtävillä kerhomme nettisivuilla. Kahvitus alkaa klo 18.00.

Turun Lentokerho ry johtokunta

Ylimääräinen yhdistyksen kokous ja kerhoilta

Turun Lentokerho ry:n ylimääräinen yhdistyksen kokous pidetään Vanhalla Raatihuoneella (3 krs.) perjantaina 18.1.2008 klo 18.00, mikäli syyskokouksessa esitettävä sääntömuutosehdotus päätetään hyväksyä. Ylimääräisessä yhdistyksen kokouksessa käsitellään sääntömuutosehdotus sääntöjen määräämällä tavalla toiseen kertaan.

Heti ylimääräisen kokouksen jälkeen pidetään samassa paikassa vapaamuotoinen kerhoilta aina klo 22.00 asti. Kerhoiltaan tulee ilmoittautua viimeistään 13.1.2008 Sandor Tothille.

Turun Lentokerho ry johtokunta



Turun Lentokerho ry:n jäsenjulkaisu