



LEIVO

1/2009

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti

LEIVO

Sisällysluettelo 1/2009

Sisällysluettelo • Toimittaja taittaa	2
Puheenjohtajan palsta	3-4
Rahastonhoitaja 2009 esittäytyy ja tarinoi	5-6
Oripään lentokentällä lentää uhanalainen perhonen	7-8
Oripään kentällä tapahtuu	9
Moottorilentojaoston toimintaa	10-11
Askainen fly-in 2009 • Oripää Camp 08	12
Part M tulee – oletko valmis?	13-14
Purjelentojaosto tiedottaa	15
Aosta – purjelentoa Alppien sylissä	16-18
Lennokki- ja nuorisajaoston kevätkuulumisia	19
Kevätkokouskutsu	20

Kansikuva: Tuulia OH-392 palaamassa vauriokorjauskatsastuksesta Piikajärveltä jossain Pyhäjärvestä länteen (kuva Antti Mäkelä 12.10.2008)

Toimittaja taittaa



Toimittajan vaihdoksen myötä myös Leivon ulkonäkö on hiukan muuttunut. Leivon sisällöstä suuri osa on pakollista kerhon jaostojen suunnitelmia käsittelevää, mutta mukaan olisi hyvä saada lisää kerhon ja sen jäsenten toiminnasta kertovia juttuja ja valokuvia. Niitä voisi jokainen kirjoitella pitkin vuotta tympäpäivinä ja pitää kameraa mukana lentokelillä.

Seppo Koivisto

Leivo – Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti
Kerosiinitie 77 • 20360 Turku • Finland
www.turunlentokerho.fi
Toimitus: Seppo Koivisto
Painopaikka: X-copy
Turku 2009
ISSN 0784-5561

Puheenjohtajan palsta

Näin kevään korvalla ilmailu nostaa voimakkaasti päätään. Moni on jaksanut pitää lentotaitojaan yllä talven läpi, mutta muilla on kevättarkkarit edessään. Hyvä niin.

Konerintamalla kuuluu positiivista. Aitoon kerhohenkeen SEC-Rallyesta on rakennettu alkuvuonna kannuspyöräihinuria Barkerin vanhoissa teollisuustiloissa. OA:n ja DT:n sisustukset on uusittu aktiivisen jäsenyön tuloksena. SED on kunnostettu ja on myyntilistalla rahoittaakseen edellä mainitun uuden hinurin hankintoja. Todennäköisimmin SED hinaa vielä tulevan lentokauden ja sen jälkeen se luovuttaa moottorinsa experimental-hinurille, jollei sitten tule myydyksi jollekin kerholle sitä ennen. Ykköstuulian runko on kunnostettu perusteellisesti Kristiinankaupungissa ja toiseen Tuulioista – OH-383 – asennetaan uusi Limbach-moottori lentokauden aikana.

CIR:n tilalle on vahvasti tulossa uuden karhea Cessna 172 SP Skyhawk. Kaupan hintataso on sovittu 120 000 €:n hintaan ja toteutuu, jos kone läpäisee teknisen tarkastuksen. Koneella on lennetty 800 tuntia. Tavoitteena on, että se on toukokuun alusta alkaen kerholaisten käytössä.

Kerhossa liikkeelle lasketun jäsenlainan juoksuaikaa lienee jatkettu Leivon ilmestymisen aikaan mittavan investointiohjelman ja käyttöpääoman läpiviemiseksi. Lainaan pääsee mukaan kohtuullisin panoksin tuotavasti – toivottavasti lentäjät ja ei-lentäjät ovat merkinneet sitä aktiivisesti mahdollisuuksiensa mukaan! Se kannattaa.

Kerhon on tarkoitus järjestää yhteistyössä Kaarinan kansalaisopiston kanssa teoriakoulutus PPL-, mopu-, purjelento- ja ultrateorioidissa. Koulutus suunnitellaan modulirakenteena niin, että se palvelee mahdollisimman tehokkaasti eri koulutusalueita. Ensi syksyn koulutussuunnitelma huomioi laajasti maa-



kunnan eri kerhojen tarpeet. Hanke antaa myös hyvää pohjaa maakuntamme kasvavalle yleisilmailun verkostoitumistarpeelle. Ensi kesänä odotamme monen uuden mopolentäjän ja purjelentäjän suorittavan lentolupakirjan.

Lennoikkikerhomme menestyy valtakunnallisissa SM-tason kilpailuissa hienosti ja tuo kerhoamme hyvin esille. Junioritoimintamme on selkeä painopistealue kerhotyössä. Lennoikkikerhon toiminnan kasvu on melko suoraan verrannollinen toimitiloihin. Saadaksemme yhä useamman juniorin mukaan, se edellyttää suurempien toimitilojen vuokraamista. Tässä mielessä jokainen kerholainen voi kulkea silmät ja korvat avoimena.

Palolentotoiminnassa olemme ensi kesänäkin mukana, nyt yhdessä taas kauttua-laisten kanssa. Viime alkukesän aktiivinen jokaviikkoinen palolentotoiminta hoidetaan nyt rauhallisemmin joka toinen viikko. Matkalentämiseen kerhossa ei ole esteitä. Meillä on hyvät mahdollisuudet lentää matkalennot kunkin haluamalla koneella. Toivotaan, että

esiintuodut matkalentotarpeet myös tyydytään hyvin ensi kesänä.

Tulevat vuodet tulevat olemaan taloudellisesti laihoja vuosia. Meidän on kuitenkin oltava aktiivisia ja käytettävä mielikuvitusta esteiden voittamiseen. Organisaatiomme toimivuus on siinä avainasemassa. Jaoston prosessit tulee käydä uudella asenteella läpi. Vanhat toimintamallit on osattava kyseenalaistaa. Kustannusvuodot tulee tukiä. Myös erilaisten palvelujen ilmaiskäytöllä ei ole nykypäivänä sijaa, vaan käyttäjät maksavat palveluista, jos ei suomalaisen vähittäiskaupan hintaa, niin kustannukset peittävän hinnan kuitenkin.

Homamme onnistuminen on kiinni ensisijaisesti hyvästä johtamisesta. Johtamista on hallitustasolla, mutta sitä on myös organisaation eri tasoilla. Kerhon organisaatio voidaan miehittää varsin vähin kustannuksin, joten raha ei ole toimivuuden ja henkilöstön kasvattamisen esteenä. Esteenä voi olla huono henkilöstöjohtaminen, jos toimintamme ei kehity suotuisaan suuntaan. Uskon kuitenkin, että valitut hallintohenkilömme osaavat valita erilaisiin tehtäviin innostuneita jäseniä omilla vastuualueillaan. Tehtäviä on paljon ja jokaiselle löytyy oma

tehtävä varmuudella. Kun saamme tehtävät jaetuiksi kattavasti ja jokainen halukas löytää paikkansa, menemme tulevista laihoista vuosista ”heittämällä yli” – tai pitäisikö sanoa – lentämällä.

Kannustejärjestelmämme on myös uudistamisen kohteena. Siihen suuntaan esiintyy paineita monelta taholta. Olen aivan varma, että muutokset jotka teemme, yksinkertaiset järjestelmämme ja sen varassa on hyvä jatkaa työskentelyä kerhossa. Periaate uudessakin järjestelmässä on kannustavuus, jonka avulla vähemmän kiinnostava papperinmakuinen tai esim. siivoamiseen viittaava kerhotyö tehdään motivoitusti.

Kuulumme Turun Lentokerhoon, joka yhteisönä antaa meille monia lisäarvoja, ja joista pääsee moni halukas nuorempi tai vanhempi kerholainen osalliseksi ilman suurta taloudellista panostusta. Kerho on vaihtoehto puhtaasti kaupalliselle toiminnalle ja hyvin johdettuna kerhotyö on kilpailukykyinen ja jäseniään innostava toiminnallinen kokonaisuus myös alkaneella lentokaudella.

Kimmo Mäkinen



TLK:n järjestämä lentoturvallisuussilta keräsi runsaasti yleisöä Lounais-Suomen kerhoista ICT-talon auditorioon (kuva Seppo Koivisto 18.3.2009)

Rahastonhoitaja 2009 esittäytyy ja tarinoi

Vuoden vaihtuminen 2009:ksi toi monia muutoksia ja henkilövaihdoksia kerhomme organisaatioihin. Useat jo pitkään itsensäselvyytenä pitämämme henkilöt joutuivat vetäytymään tehtävistään ja kerhon organisaatioista erinäisten syiden vuoksi. Useat tärkeät tehtävät kerhossa tarvitsivat uudet tekijät. Kerhomme pitkäaikainen puheenjohtaja Raimo päätti keskittyä tulevaisuudessa itse lentämiseen ja kertoi vuoden 2008 olevan hänen viimeinen kautensa kerhon ohjaimissa. Raimon päätös vetäytyä tulevista puheenjohtajakausista ja tehtävän luovuttaminen ”nuoremmille” yrittäjille asetti kerhomme isojen haasteiden eteen. Kerhoomme tarvittiin uusi ”kapteeni” kipparoimaan tätä lähes 350 matkustajan ”koneetta” ja syyskokouksessa tällainen kippari sitten kerhoomme ”palkattiinkin”.

”Kapteenien” työ on kuitenkin verrattain raskasta, vastuullista ja lisäksi sitä on usein niin paljon, että viisaiden ja oikeiden päätösten tekemiseksi ja varmistamiseksi ja oman työnsä helpottamiseksi kapteenitkin

tarvitsevat johtamaansa koneeseen kelpo miehistön. Mikon uusi työpaikka Helsingissä, Simon keskittyminen perhe-elämän kipparointiin uuden tulevan pilotin kanssa, Antin luopuminen rahastonhoitajan tehtävistä ym. miehistövaihdokset eivät ole helpottaneet koneen ohjaamista. Kerhomme oli löydettävä monia uusia tekijöitä ratkaiseviin tehtäviin ja kaiken tämän lisäksi ”koneelle” oli myös löydettävä jokin suunta ja päämääräkin johon suunnistaa. Tarvittiin ”koneenomistajien” apua ja niinpä syyskokouksessa kerhomme jäsenistö ”palkkasikin” koneeseen uutta miehistöä muutamien vanhojen miehistönjäsenten avuksi, aivan uudella miehistöllähän ei kukaan tervejärkinen ”koneenomistaja” laske kallisarvoista konettaan liikkeelle.

Nyt, kun kolmen kuukauden matka on takana, on koneemme miehistö alkanut pikkuhiljaa hahmottaa omat tehtävänsä, ”ohjaamoyhteistyö” on alkanut sujumaan ja koneeseen on jo löytynyt jonkinlainen selväkö kurssikin. Koneemme kulku on alkanut

Nimi: Mika Tapio

Ikä: 39 vuotta

Kotipaikka: Paattinen, Turku

Ammatti: tunneleiden teko maan alle (porari)

Harrastuslaji: moottorilento, PPL(A) syksyllä 2007, tämän hetkinen tiima 175 tuntia

Perhe: OH-COA, avovaimo, tyttäret 4- ja 7- vuotta



pikku hiljaa tasaantumaan muutamien turbulenssien jälkeen, oma tehtävänikin tämän koneen miehistössä on alkuvaikeuksien ja kiireiden jälkeen alkanut selvitä. Toisinaan ”ohjaamossa” vieraillessani olen jo nähnyt hymynhäivähdyksen kipparimmekin kasvoilla vilahtavan ja onpa hän väliin hieman maisemiakin kiireiltään ehtinyt vilkuilla. Mikäpä siinä on kapteenin isoakin konetta kipparoida, kun vierellä on perämies auttamassa ohjaamisessa ja suunnistamisessa, sekä mukana koneessa kelpo miehistö, joka hoitaa tehtävänsä ja johon kapteeni voi tiukassakin paikassa luottaa. Toivon mukaan myös koneemme matkustajat ovat tyytyväisiä kapteenin ja miehistön tekemiin päätöksiin ja ratkaisuihin ja jokainen meistä tuntee istuvansa oikeassa koneessa ja olevansa menossa oikeaan suuntaan. Tämä miehistö tekee varmaankin kaikkensa luotsatakseen teidät parhaalla mahdollisella tavalla ja turvallisesti perille!

Olkoon tämä vertauskuvallinen kertomus minun näkemykseni kerhomme tilanteesta johon vuosi 2009 meidät vei. Tämän hetkinen taloudellinen epävarmuus ja tilanne niin maailmalla kuin kotomaassammekin ei edelleenkään anna kipparillemme ja hänen miehistölleen aikaa herpaantua koneen ohjaamisesta, matkustajien panostuksesta puhumattakaan. Kerhomme tulevat investoinnit ja jo olemassa olevan kaluston ja infrastruktuurin ylläpito vaativat jatkuvasti tarkkaa laskemista, miettimistä ja tärkeiden päätösten tekemistä, kuten myös tekemistä itse sanan varsinaisessa merkityksessä.

Kerhomme vakaan taloudellisen tilanteen ylläpitäminen jatkossakin vaatii siis myös jäseniltämme panostusta kerhomme eteen, suurelta osinhan harrastuksemme tukeutuu muutamaa tärkeisiin osa-alueisiin, joista tulevat varat mahdollistavat tämän hienon harrastuksen tähän hintatasoon ja näissä puitteissa. Palolentotoiminta, omien

jäsentemme lennot, Okran ja Suviseurojen kaltaiset tilaisuudet ovat se kerhomme voimavara ja taloudellinen lähde, joista meidän tulee pitää kiinni ja huolehtia jatkossakin. Jopa uusien tilaisuuksien (jo olemassa olevien lisäksi) järjestämisestä on ollut puhetta, mutta kaikki tämä tarvitsee ne tekijät, ideoidijat ja järjestäjät, ”maahenkilöstö” nousee tässä arvoonsa oikeaan. Oripää Camp, Oripää fly-in, Tupen lentopäivät, pienistä ideista ja tapahtumista ovat kaikki suuretkin tilaisuudet lähteneet... puitteet tilaisuuksien järjestämiseen meiltä jo löytyvätkin...

Näillä ajatuksilla tällä kertaa. Osallistukaa talkoisiin / tapahtumiin ym. ja

LENTÄKÄÄ !!

minä ainakin aion...

Turvallista ilmailukautta kaikille !!

kirstunvartija, miehistön jäsen Mika

PS. nykikää hihasta tai olkaa muutoin yhteydessä jos tulee jotakin kysymyksiä kerhon raha-asioista...

...saunamaksuista, sähköistä ym. maksuista ja niiden maksamisesta tullaan tiedottamaan...



Oripään lentokentällä lentää uhanalainen perhonen

Kenttähietakoi

Kenttähietakoi (*Gnorimoschema strelicellum*) on kuivien, melko karujen hiekkamaiden laji. Suomessa lajia esiintyy vain viidellä kankaalla, joista yksi on Oripään korpikenttä. Se on määritelty erittäin harvinaiseksi paahdealueiden perhoseksi, joka kuuluu uhanalaisten lajien luetteloon. Virossa se löytyy kahdelta paikkakunnalta. Lentoaika on kesä-heinäkuu, jonka lopulla munii munansa kissankäpääläkasvuston alle. Munien kuoriuduttua toukat syövät käpälän vartta, kotoituvat ja kuoriutuvat lentäväiksi koiksi.

Kenttähietakoi on harvinainen, koska sen asuinalueen on oltava hiekkapohjainen. Tämä rajoittaa lajin esiintymistä ja siksi ne ovat paljon ravintokasviaan harvinaisempia. Hiekkamaavaatimus johtuu siitä, että useimmat niistä tekevät hiekasta seittiputken maahan ravintokasvin maanmyötäisen lehden alle. Hyönteinen kovertaa lehteä alapinnalta seittiputkesta käsin. Koin toukka kotoituu seittikudelman ja talvehtii todennäköisesti kotelona.



Kenttähietakoi (kuva www.perhostutkijainseura.fi)

Kissankäpäälä

Kissankäpäälä (*Antennaria dioica*) on monivuotinen, 10-25 cm korkuinen, koko Suomessa yleinen asterikasvi. Kuivilla, aurinkoisilla kankailla, kedoilla ja kallioilla kasvava kissankäpäälä kukkii kesä-heinäkuussa punavalkoisin kukinnoin. Avoimilla paikoilla viihtyvä kissankäpäälä kuuluu kentän kasvuston valtalajikkeisiin. Noin 100:n hehtaarin alueella kissankäpääläyksilöitä kasvaa satojatuhansia ja laji on alueella tavattoman runsas ja kasvustot elinvoimaisia. Kasvin mahdollisuudet säilyä ja levitä ovat hyvät, koska käpäälä ei kärsi kilpailusta muiden lajien kuin kanervan kanssa. Säilymisen kannalta todellisia uhkaavia tekijöitä ei ole.

Yhteenveto

Juhani ja Arja Itämies tekivät vuonna 2003 ensimmäisen laajan tutkimuksen, jossa molemmat lajit todettiin, sekä niiden välinen yhteys. Joillakin alueilla kanerva uhkaa kissankäpääläkasvustoja, mutta kanervan niitto ja puuntaimien repiminen parantaa sen elinmahdollisuuksia. He ehdottavat jopa jonkinlaista aurausta tai kyntämistä lajien säilyttämiseksi.

Suomen Luontotieto Oy:n 2008 Suviseuraorganisaation tilaamana tehdyssä selvityksessä kissankäpääläpopulaatio todettiin elinvoimaiseksi ja runsaaksi koko kentän alueella. Alueella saattaa kasvaa jopa miljoonia yksilöitä ja mahdollisesti alue on laajin yhtenäinen kissankäpäälän esiintymä koko Suomessa. Lajin uhka alueella on kanerva, joka kentän reuna-alueilla kasvaa paikoin hyvin tiheinä ja yhtenäisinä kasvustoina, joiden joukossa joukossa muilla putkilokasveilla on hyvin vähän elinmah-

dollisuuksia. Kanervan kurittaminen on siis hyväksi. Alueella on ollut säännöllisesti suurtahtumia (mm. maatalousnäyttelyitä ja ilmailutapahtumia) eikä kissankäpäläpopulaatio ole niiden vuoksi merkittävästi kärsinyt. Todennäköisesti suurtahtumat ja alueen tallominen ovat estäneet kanervan leviämistä ja auttaneet kissankäpälien elinmahdollisuuksia. Tieurilla ja urien varsilla tavattavat tuhannet pienet ja nuoret yksilöt kertovat lajin tehokkaasta lisääntymiskyvystä. Kenttähietakoin ravintokasvin elinvoimaisuus parantaa sen elinmahdollisuuksia.

Kerholaisille

Aktiivinen toiminta ja kentän kunnossapito edesauttaa lajien selviytymistä. Lentotoimintaan niillä ei ole vaikutusta, joten väistämismahdollisuuksista ei tarvitse sopia. Voimme olla ylpeitä, että alueellamme elää uhanalainen laji, jonka elinmahdollisuuksia toimintamme vain parantaa. Harrastus muuttuu luonnonsuojeluksi.

Paavo Mäkimattila



Muodostelmalentokurssi

Aika: La 25.4. kello 12:00 Paikka: Juhala, Oripää
Tasokas Ari ASA Saarisen puljalentokurssi nyt tarjolla! Kurssiin kuuluu luentopäivä ja kaksi tuntia koululentoja Tuulialla hintaan 150 euroa.
Ilmoittaudu: Antti Mäkelä puh. 040-5647 548



OH-CIR viimeistä kertaa Oripään hallin edessä ennen siirtolentoa uudelle omistajalle, kone tuli Suomeen 1982 ja siirtyi kerhon omistukseen 93 (kuva Antti Mäkelä 25.10.2008)

Oripään kentällä tapahtuu

Hiljaisen talven jälkeen kentällä alkaa vilkas kesäkausi. Lentokerhon lentotoiminta on koko talven keskittynyt Turun kentälle. Pariinkymmeneen vuoteen en tiedä lentotoiminnan olleen näin vähäistä talvisessa Oripäässä. Toivottavasti tästä ei muodostu uutta käyttäytymismallia.

Rakennustoimintaa ja työmiehiä

Huhtikuun puolestavälistä alkaen Suviserialaiset alkavat rakentamaan uusia rakennuksia ja pystyttämään kaiutinmastoja kiitotiealueiden ulkopuolelle. Alussa kentällä työskentelee päivittäin muutamia kymmeniä työmiehiä, mutta kesäkuun puolella väen määrä kasvaa 400 työntekijään päivässä. Lentotoiminnan kannalta on tärkeää, että kaikki tarkkailevat tavallista enemmän. Kentän reunoilla työskentelevät työmiehet voivat käyttäytyä arvaamattomasti ja lentotoimintaa tuntemattomalla tavalla. Tämänkaltainen toiminta luo vaaratilanteita. Mukana on myös lapsia, joiden kiinnostus lentokoneista on otettava huomioon. Toiminnasta varoitettava Notam on voimassa.

Kenttä suljettuna

Suviseurojen aikana kenttä on suljettuna perjantaista 12.6 alkaen suomenaikaa kello 00:00. Kenttä avautuu lentoliikenteelle 2.7 kello 24:00. Perjantaina 12.6 kentälle pystytetään 24 metriä korkea radiomasto, joka puhkaisee esterajapinnat. Uuden, Euroopan suurimman, teltan pystytys alkaa 15. päivä kesäkuuta. Kasaajat tulevat teltan valmistajan puolesta ja kokoamisaika on jäämässä lyhyeksi.

Suviseurat

Tapahtuma on vapaa kaikille, joten kerholaiset voivat käydä tutustumassa seuroihin ja valvomassa mökkejään. Majoittuminen omaan mökkiin on mahdollista, mutta muunlainen leirytyminen ei ole suotavaa. ”Viidenpäivänkaupunki” on varmasti näkemisen ja kokemisen arvoinen. Suviseuroilla on omat nettisivut, www.turunrauhanyhdistys.fi/Suviseurat2009.htm Kannattaa käydä vilkkailemassa.

Sotaharjoitus

Osana isompaa sotaharjoitusta kentän maastoon sijoittuu sotilaita ajoneuvoineen. Harjoitus pidetään 9-12 kesäkuuta.

Ilmailuhallinnon tarkastus ja jatko-toimenpiteet

Ilmailuhallinnon kesäkuussa 07 tekemän lentopaikan tarkastuksen puutteet on korjattu viimekesän aikana. Kiitos kaikille työhön osallistuneille.

Kiitotie 06-24 osalta on vielä korjattavaa. Tarkastuspöytäkirjassa lukee: ”Pituussuuntainen laaja painuma on korjattava 31.12.2010 mennessä” Olemme Nikkasen Raimon toimesta sopineet, että Turun lentotoiminnan insinöörit tekevät katselmuksen kentällä tämän lentokauden aikana. Heidän avullaan pyrimme kumoamaan tarkastajan vaatimuksen. Työ tältä osin on aloitettava kevään aikana.

Paavo Mäkimattila

Moottorilentojaoston toimintaa

OH-CIR myytiin – mitä tilalle?

Kerhoa 15 vuotta palvellut OH-CIR päätti laittaa myyntiin alkusyksyisessä hallituksen kokouksessa. Kolme tasavahvaa ostajaa ilmoittautui pian halukkaiksi ostamaan – kun kerrankin oli hyvää ja halpaa kaupan. Kone lähti viimeisen kerran kerhon operoimana lokakuun alussa kohti Kannuksen lentokenttää, jonne se Kainuun soita piiskanneen syysateen läpi koukaten saapui iltahämärissä polttoaineveisarien jo hakatessa ”tappiin”.

Kauppa tehtiin, voisi sanoa haikein mielin. Onhan FR172 käyttökelpoinen kone joka lähtöön. Luopumista puolsivat ensivaiheessa tekniikan uusimistarve ja polttoainetalous. Myöhemmin kävi ilmeiseksi paraneva uudempien tarjonta, kynnyksen madaltuminen sen saavuttamiseksi ja viimevaiheessa tiedotusvälineistä tulvineet myönteiset avustuspäätökset kulovalvontakoneen uusimiseen.

Ostajalla on tarkoitus rakentaa CIRristä vesitaso Lapin erämaajärville. Kone paikkaa keskipohjalaisen ilmailijan, Timo Hintikan viisikoneisessa laivastossa ollutta isomman Cessnan puutetta uusilla Wiplinen pyöräkelukkeilla hyvin. Kerhon saama kauppahinta 38.000 euroa sen sijaan kasvaa 3,5% vuotuista korkoa odotettuun uusinvestointiin, joka ei voisi parempaan aikaan osua kone-tarjonnan laajuuden ja hintatason vuoksi.

Tätä kirjoitettaessa paikallinen asian-tuntijaryhmämme muodostaa ehdotustaan Cessna 172SP tai Piper Archer III:sta. Kriteerilistalla ovat mm. käyttötarkoitus, käyttäjät, huolto ja varaosat, moottorin polttoainetalous ja sopivuus autobensalle, mahdollisuudet seurata dieselkehitystä ja mielellään Garminin tuore avioniikka.

Autobensiinin paha haju hallilla

Moottorivalmistaja Textron Lycoming sallii korkeaoktaanisen autobensiinin käytön matalapuristeisissa malleissaan. Kerhon C152 ja PA28 soveltuvat tähän käyttöön myös lentokonetehtaiden luvalla. Ainoan kysymysmerkin asettaa jakelu, sillä suuren mittakaavan kuljetus, varastointi ja tankkaus ovat tällä hetkellä ratkaisemattomassa konfliktissa tieliikennettä, ympäristömääräyksiä ja paloturvallisuutta koskevien normien kanssa. Oljy-yhtiöillä ei ole toistaiseksi löytynyt halua jakeluaseman perustamiseksi Turkuun.

Autobensaa on kuitenkin lupa käyttää kerhon moottoripurjekoneissa, OH-PDT:ssa ja OH-COA:ssa. Lue erikseen julkaistava Autobensaohje.

Pitkäsiipisten pörinää

Vapun jälkeen on tilanne hyvä, mikäli sinulla on taskussasi joko kansallinen moottoripurjelentäjän lupakirja tai PPL(A) TMG-luokkakelpuutuksin. On näet niin, että myös toinen RF 5 modifioidaan tehokkaammaksi uudella moottorilla. Koulutuksen ohella myös vapaa harrastelentäminen on sujuvammin mahdollista. Koulutukseen panostetaan uudella opettajalla ja kuudella peruskurssilaisella, vanhojen tuella.

Muu kurssitarjonta on muodostelmalennon peruskurssi ja matkalennon alkeellinen yhteislento etukäteen yhdessä tehtävine valmisteluineen Ruotsin Öölantiin. Syksyllä istutaan halukkaiden vaatiessa yölentoteoriat.

Pikkusen puutöitä

Paha ukkospuuska käänsi oppilaslennolla olleen Tuulian huonoin seurauksin kiitotieopasteeseen kesäkuussa 2006 Pirkkalassa. Ensimmäinen valvovan opettajan puhelu meni muistaakseni Kristiinankaupunkiin sisältäen sittemmin kuolemattomaksi jääneet sanat: ”Pentti. Olis pikkusen puutöitä.” Tästä alkoi Esko Hietasen valvoma, Pohjolan maksama ja Pentti Saariston johtama vauriokorjaus, jossa rikkiinäiset kohdat korjattiin ja huonot uusittiin, kuten hovimekaanikko Tuomo Hyyrönmäki asiasta käski kirjoittamaan.

Voit katsella korjaustyön kuvina Tuomo Hyyrönmäen galleriassa osoitteessa <http://picasaweb.google.fi/TuHyyro/>

Työ onnistui ja koelentosarja lennettiin 2008. Työmäärä projektissa oli valtava. Sitä lisäsi molempiin siipiin tehty täydellinen kiinnitysrautojen uusinta. Loppuvaiheessa

Hietanen rakensi vielä lentojarrumekanismiin uudestaan, joten nyt käytössämme on täysin läpikäyty siipi. Vaikka puun hartsit ovat jo vanhuuttaan hieman kuivaneet, ei resorsifenoliliimasauvoissa ole todettu heikentymistä. Kerhon sisäisellä päätöksellä on kuitenkin taitolento kielletty.

X-kone

Tekniikan Maailmaan ilmestyy 2009 TM-testaa palstalla 40 vuoden kestotesti. Kohteena on koko ajan TLK:lla ollut Pikkutuulia. Se on nyt rakennettu uudelleen puu- ja muilta osiltaan. Jäljellä on maalaus ja kokoonpano. Mittaritaulu on ajanmukainen: itsetehtyyn hiilikuitutauluun sovitaan EFIS-laite, jossa lennonvalvonta, GPS ja moottoriarvot esitetään.

Antti Mäkelä



Purjelentäjä – kiinnostaako moottoripurjelelento?

Turun Lentokerho ry järjestää moottoripurjelennon teoriakoulutuksen 11.4. - 30.5.2009 välisenä aikana.

Koulutus järjestetään viikonloppuisin luentoina.

Lentokoulutuksesta sovitaan tapauskohtaisesti opettajien ja oppilaiden kesken. Jos kiinnostuit, ota heti yhteyttä jtimo@utu.fi. Teoriakurssin hinta on 160 €.

Askainen fly-in 2009

Maaliskuun tiukka pakkasjakso kehitti jäätä suojauselle Mietoistenlahdelle niin, että kevennetyn traktorin saattoi ajaa merenjäälle. Saaristossa olikin pian peräti kaksi 600x20 m jääkiitotietä, toinen Petri Visan ”EFPV” Paraisilla ja mainittu Seppo Rekolan Askainen ”EFAS” lännessä. Laskeutu-

minen vaalealle lumikentälle oli mahdollista pyöräkoneilla, mikä on erittäin harvinaista herkkua tänä päivänä tällä leveysasteella. Lentopäiviin mökkirannassa on helppo yhdistää muutakin, kuten hiihtoa, pilkintää, nuotiolla istumista ja saunomista. Kiitos isännille baanoista!

Antti Mäkelä



Oscar-Alfa Askaisten jääkiitotiellä (kuva Antti Mäkelä 8.3.2009)



Laurisen pilviteoriat (kuva Antti Mäkelä 25.6.2008)

Oripää Camp 08

Tämän vuoden leiriin yhdistettiin iltaohjelmaksi pilvilento-oikeuteen (CF) tähtäävä koulutus. Teorioita oli luennoimassa Janne ”Compair” Laurinen ja käytännönopetusta koulutti Timo Piipponen. Iltaisin kakkos-tuulia lensi tiiviisti hupussa kaartomittari suristen. Tarkkareita otti vastaan Satakunnan pilvilentoguru Veli Novaro Piikajärvellä.

Antti Mäkelä

Part M tulee – oletko valmis?

Komission asetus (EY) 2042/2003, eli huoltotoiminta-asetus tulee voimaan 28.9.2009. Sen jälkeen tyyppihyväksytyjen moottori-, moottoripurje- ja purjekoneiden huoltotoiminta on suoritettava asetuksen liite I, osan M, tuttavallisemmin Part M:n mukaisesti. Asetus korvaa suomalaiset AIR-määräykset. Poikkeuksena ovat mm. ultrakevyet ja experimentalit, sekä muut perusasetuksen (EY) 216/2008 liite II:n koneet, jotka ovat pääasiassa vanhoja tyyppihyväksytyjä purje- ja moottorikoneita, esim. PIK-3c Kajava.

EASA-ilma-aluksiin on tulossa kaksi uutta luokkaa. LSA-ilma-alus vastaa amerikkalaista alle 600 kiloa painavaa kaksipaikkaista harrastekonetta, mutta esim. huippunopeutta ei ole rajoitettu. ELA1-ilma-alus on puolestaan suurimmalta lentomassaltaan alle 1000 kg oleva lentokone, mopu tai purjekone. Esim. OH-PDT:n suurin lentomassa on 975 kg. ELA1-koneella on etuja huoltotoiminnan kannalta.

Asetuksen myötä jokaiselle koneelle on tehtävä oma huolto-ohjelma ja lentokelpoisuuden hallinnasta on oltava sopimus G-organisaation kanssa, tai omistaja voi hoitaa sen myös tietyin edellytyksin itse. G-organisaatio laatii huolto-ohjelman, valvoo huoltotarvetta ja tilaa huollot. Suomen Urheiluilmailuopisto on perustamassa osuuskuntaperiaatteella toimivaa G-organisaatiota.

Lentokelpoisuustodistus on tulevaisuudessa voimassa toistaiseksi, mutta vaatii rinnalle lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen (ARC). Katsastus poistuu ja korvautuu vuosittaisella ARC:n jatkamisella, jonka ELA1-koneelle voi tehdä mekaanikko, paitsi joka kolmas vuosi viranomainen tai G+i -organisaatio.

Kuka saa huoltaa

Lentäjä-omistaja (pilot-owner) saa tehdä turvallisuuden kannalta ei-kriittisiä huoltoja, jotka on lueteltu huoltoasetuksen lisäys VIII:ssä, esim. öljysuodattimen ja tulppien vaihto. Lentäjä-omistajalla on oltava voimassa oleva lentolupakirja kelpuutuksineen huollettavalle koneelle ja hänen on oltava koneen omistaja tai kerhon jäsen ja kerhon nimeämä huolto suorittamaan. Huoltojen on oltava myös huolto-ohjelmassa merkityt lentäjä-omistajan tehtäviksi, yleensä voi tehdä moottorikoneen 50 tunnin huollon tai purjekoneen vuositarkastuksen.

Lentäjä-omistajan huolto vaativimmat huollot voi mopuilla ja purjekoneilla siirtymäaikana tehdä viranomaisen hyväksymä henkilö. Myöhemmin tällainen henkilö saa ilmeisesti isoisän oikeuksilla purjekonemekaanikon lupakirjan. Moottorikonepuolella vaativimmat huollot tekee aina mekaanikko, jota varten on tulossa uudet ELA1-Basic ja ELA1-Full harrastemekaanikkolupakirjat, joita käsittelee huoltoasetuksen Part 66. Esimerkiksi ELA1-Basic-lupakirja tulee vaatimaan 80 tunnin teoriakoulutuksen.

Isoisän oikeudet

EASA:n uusiin säädöksiin liittyy ns. isoisän oikeudet, jos on aikaisemmin ollut oikeudet kuitata huolto, ne saa myös uuden asetuksen tultua voimaan ilman erillistä koulutusta.

Ilmailuhallinto kerää harrasteilmailun huoltajätietoja syksyyn asti. Luvan vaatimisiin huoltoihin voi saada mm. katsastaja, erityistarkastaja, tai jos on kuitannut vuositarkastuksen tai -huollon.

Isoisän oikeuksien hakeminen

Jos edes epäilet kuuluvasi isoisän oikeuksien perusteella mekaanikkolupakirjan saavien joukkoon, täytä Ilmailuhallinnon nettisivuilta löytyvä Harrasteilmailun huoltajatietojen kerääminen -lomake (LU3526) ennen 28.9. Tämän jälkeen sen saa vain koulutuksen kautta. <http://tietopalvelu.ilmailuhallinto.fi/files/lth/asiakaslomakkeet/LU3526.pdf>

Lyhenteitä:

EASA = Euroopan lentoturvallisuusvirasto

CAM = jatkuva lentokelpoisuuden valvonta (Continuing Airworthiness Management)

ARC = lentokelpoisuuden tarkastustodistus (Airworthiness Review Certificate)

G-organisaatio = jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio

(=CAMO, Continuing Airworthiness Management Organisation)

G+i -organisaatio = lisäoikeus, jolla saa kirjoittaa ARC:n

F-organisaatio = ilma-aluskorjaamo

MP = huolto-ohjelma (Maintenance Program)

Seppo Koivisto



Tuomo Hyyrönmäki voi ruuvata ensi talvenakin – ajallaan haetuilla isoisän oikeuksilla
(kuva Antti Mäkelä 10.8.2008)

Purjelentojaosto tiedottaa

Teoriakurssi hyvässä menossa, oppilaita 11, joista noin puolet moottoripurjehdus- suuntautuneita.

Kauden aloitus 10.4, päivystävänä opena Joni Suutari.

Lentoja 7.6 saakka, jolloin alkaa myös tavaroiden varastointi ja koneiden siirto (oletettavasti) Piikajärvelle, jossa saatavana majoitusta ja saunomista sekä hinauksia. Muutto ja varastointi jatkuvat la 14 ja su 15.6.

Leireilyä jatkuu 4 viikkoa, Oripään kentälle palataan takaisin aikaisintaan 3.7. Leirillä käytössä yksi kaksipaikkainen ja 2-3 yksipaikkaista.

Oripää Camp 6-11.7. Ohjelmasta: katso kerhon nettisivut / Oripää Camp.

Purjelennon peruskurssi: Opettajaoppilaat Tapio ja Heikki määrittävät nimettyjen oppilaiden kanssa omat aikataulunsa. Lisäksi lopuille oppilaille lentokurssia pitävät Matti ja Ville. Alkupätkät pitkin kevättä, Sirpa 26.7 - 1.8, Joni 2.8 - 9.8.

Mopu tai PPL-lupakirjan haltijoille purjelentokurssi tarvittaessa, yhteyshenkilöt Matti Autio ja Ville Vuori.

Ville Vuori



Pian on taas kesä, kepit heitetään pois ja lennetään!

Aosta – purjelentoa Alppien sylissä

Syyskuussa 2007, vaatimattoman purjelentokesän kallistuessa kohti loppuaan, Pertin pääkoppaan ilmestyy pieni mato. Mato ei pahemmin haittaa, ei arvostelee vallitsevia olosuhteita eikä ihmettele tilan kokoa, mutta kyselee pieniä, varovaisia kysymyksiä. Olisiko jossain toisenlaisia nostoja? Ei tällaisia lempeitä vaaleita, jotka hiljaa puhaltavat konetta ylöspäin, vaan toisenlaisia, tummia, väkeviä, sellaisia jotka hurjana tarttuvat siipiin ja karjaisevat että nyt mennään eikä meinata? Olisiko jossain isoja kiviä, lunta ja jäätä ja kuitenkin kentällä lämmin, leppoisa ilma?

Mato kyselee joutavia niin usein ja pitkään, että lopulta Pertti käskee alaistään valitsemaan numeron ja antamaan luurin hänelle. Kun linja komentokeskuksesta on saatu auki, Pertti esittää madon kysymyksiä toisessa päässä olevalle miehelle. Pitkän hiljaisuuden jälkeen päädytään siihen, että on vain yksi vaihtoehto, ja siellä puhutaan italiaa.

Kuin vanha puimakone pitkän tauon jälkeen, rytmiryhmän koneisto herää eloon. Puhelimit piippaavat, sähköpostit lentelevät ja kotineuvottelut saavat päättäväisempiä piirteitä. Kimmo J varailee autoja, Pertti selvittelee lentoja, Ville hoitaa asiaa Italiaan päin, Ari varaa hulppean vuoristomökin

englantilaisen perheenemännän avustuksella, Tapsa virittää navigointilaitteita maalle ja ilmaan. Tunnelma on päällepäin rento, mutta itsekullakin alkaa pikku mato kysellä kysymyksiä.

Huhtikuussa 2008 lähdetään. Berliinissä konetta vaihdettaessa pitää ottaa oikein video bojoingin moottorista, jossa ahtimen siivet kilisevät kuuluvasti tuulen voimasta. Joku kysyy, että tuollako me päästään niiden neljän kilometrin alppien yli? Heikki huomauttaa, että purjekoneessa ei ole yhtään moottoria ja niilläkin meinataan siellä seikkailla. Verrataan halpislentoyhtiön toimintaa omaamme ja todetaan kummankin olevan hauskaa ja hyödyllistä, ainakin toistaiseksi.

Perille pimeä ehtii ennen meitä. Ajamme Aostan laaksosta serpentiinitietä etelän puolen vuorenrinteelle joitakin kilometrejä, kunnes olemme 1100 metrin korkeudella. Mutkasta löydämme aidon alppimökin, joka on sisältä tilavampi kuin ulkoa voisi päätellä. Kaikki kahdeksan löytävät makuusijan ja huoltikselta ostetut keksit käyvät iltapalasta.

Rob, eläkkeelle jäänyt liikennelentäjä pitää briefingiä. Keli näyttää kohtuulliselta, lounaisvirtaus joka tarkoittaa rinnetuulta iltapäivälle. Tietysti edellisellä viikolla on



ollut seitsemän huippuhyvää päivää putkeen, mutta niinhän se on aina. Yläpuolella olevan ilmatilan, taaksejääneen kiitotien ja pousarissa olevan pensan jatkoksi voi vielä lisätä edellisen viikon loistokelit. Briefingin loputtua Kimmo kysyy Robilta aitoa, italialialaisvalmisteista lennonopettajaa kevättarkkareille. Rob pahoittelee semmoisen puutetta, mutta esittää suomalaista, paikallisen valtuutuksen saanutta rytmiryhmäläistä tilalle. Kimmo hyväksyy lopulta koska toinen vaihtoehto on ilmeinen; Aostassa ei saa lentää ilman kevät- ja paikallistarkkaria. Tarkastuslentäjä virnistele ajatellessaan kommunikaatiota paikallisten kanssa yleensä ja erityisesti että miten käytetään viittomakieltä koulukoneessa?

Kun päivän viimeinen laskeutumisaika koittaa, laskeutuu ASK-21:kin viimeiseltä tarkkarilta. Osa lennoista on lopetettu ennenaikaisesti aikataulun vuoksi, vaikka rinnetuulta ja nostoa jäi paljon käyttämättä. Mikään ei tuhoa antoisaa lentoa niinkuin takapenkillä mariseva kellokortti.

Tapsa killittää pitkää kahdeksikkoa pitkin rinnettä, siipi ehkä 50 metriä lähimmästä puista. Etäisyyden rinteeseen hän määrittää vanhan piparkakkureseptin mukaan; pannaan sopivasti muskottia mukaan. Kukaan ei vain kerro paljonko on sopivasti. Nopeutta ripotellaan reilusti, satakymmenen on alaraja. Tapsan mieleen muistuu heti ekan käännöksen jälkeen kiristää vyöt, kun kone tippuu vuorennokan jälkeen kuin kaivoon, noustakseen taas pompahtamalla nostavaan alueeseen. Meno on muutenkin räyhäkkää, rinteessä saa lentää koko ajan ja vielä pitää silmät auki. Tapsan tinttilakki pullistuu lämmöstä ja innosta kuin ennenvanhaan, etuohjaamosta kuuluu 100 dB:n huuto: VOI (sensuroitu) TÄÄ ON KIVAA! Vähän ajan päästä perään: Oliko mulla tangentti auki?

Kun muut tyytyvät lentämään hupia, Pekka veivaa päättäväisesti Astirilla nostos-



sa. Ylös, ylös vie tie, metri kerrallaan. Kun nosto hiipuu, pilvien välistä löytyy aallonpoikanen, joka tasaantuu metriseksi. Pekka kaivaa happimaskin päähänsä mutta jatkaa korkeuksien huutelemista kateellisille, omien sanojensa mukaan pitääkseen mielen virkeänä. Kenen mielen, se jää kertomatta, mutta tilanteen tasalla pysyvät kaikki. Aalto vie Mont Blancin päälle 5300 metriin, jossa Pekka sanoo nähneensä koko Euroopan. Kukaan ei esitä vastaväitteitä.

Ari tutkii karttaa, vaihteeksi suksien päällä. Sumu ja lumimyrsky rajoittavat näkyvyyden kahteenkymmeneen metriin, lähin reunakeppi näkyy mutta ei muuta. Kimmo, urhea lumilautailija, makaa kuolleen näköisenä kinoksessa. Ville seisoo huolestuneen näköisenä ja pelkää uutta kaatumista, Tapsa liukuu jo alaspäin kärsimättömänä, suunnasta tietämättä mutta tyytyväisenä: Alpit on valloitettu näinkin. Ranskan puolella aurinko paistoi ja elämä rinneravintolassa oli juhlaa pastan ja viinin seurassa, mutta nyt, Italian puolella, rinne häviää harmaaseen massaan, josta sinkoilevat jääkiteet repivät ihoa. Mato on käskenyt Pertin jäämään kuumeessa mökkiin, muut kadehtivat salaa Pertin päivää: ei tartte palella eikä pelätä tai ainakaan pelätä. Lopulta Ari selvittää reitin eteenpäin ja Volgan lauturit jatkavat matkaa tarpoen; näkyvyys on liian huono lasketella. Ikuisuuden jälkeen sumusta pil-

kistää gondolin yläasema. Aria onnitellaan nappisuorituksesta ja kehoitetaan pistämään paikallinenkin lotto sisään; tuolla tuurilla varmasti lykää.

ASW-24W kääntyi Pertin kourissa varmanoloisesti pitkin Valpelline-laaksoa, joka sijaitsee Aostasta pohjoiseen. Koska Janus oli remontissa, rytmiryhmälle myönnettiin paikallisen (kerhon lippulaivan) ASW:n käyttöoikeus. Varoitettiin siivekkeistä, tehot kuulemma huonot, vaikka Pertin mielestä ovatkin suht normaalit. On vaan muistettava muistaa pitää nopeutta yllä, ja ilman sitä ei alpeilla voi lentää ollenkaan. Rob kertoo niistä, jotka ovat sen unohtaneet. Aiemmin kerho antoi turisteille laajemminkin ASW24:siä, mutta kun kaksi oli kukistunut vuorenrinteeseen, politiikkaa jyrkennettiin. Toisen piloteista haki helikopteri vuorelta, toinen käveli alas laaksoon yhden päivän. Valpelline-laaksossa ei ole kuin pari pientä kylää, joten apu voi kaukana. Pertti ei muistele turhia vaan lentää liihottaa ja mato vaikeene tyytyväisenä.

Joku yrittää mennä suihkuun, karjuu kun hanasta tulee vain kylmää. Kaasulämmitin ulkovarastossa tempuaa taas, kukaan ei pääse peseytymään. Tapsa käy salaa käynnistämässä kaasulämmittimen, ilmoittaa sitten menevänsä suihkuun, oli lämpötila mikä hyvänsä. Vesi lorisee pitkään, mutta kukaan ei huomaa mitään ennenkuin Tapsa karjuu kaikki kylpyhuoneeseen. Siellä se istuu ammeessa, joka on täynnä kuumaa vettä ja vaahtoa, ja pyytää noutamaan hänelle yhden jääkylmän oluen. Olut noudetaan ja kaadetaan. Koskaan ei ole kylmä olut mennyt tukkaan näin nopeasti.

Courmayer kimaltelee iltapäivän aurin-gossa. Mont Blancin kainalossa ASK21 veivaa korkeutta, kaksi hikistä pilottia sisässään. Matka vuorelle sujui hyvin, 40 km meni kepeästi, mutta nyt on hyvät neuvot tarpeen. Happimaskit ovat unohtuneet pää-

hän, korkeutta ei tahdo tulla. Mittari näyttää 1800, mikä tarkoittaa 1200 metriä kentän pinnasta. Kone liittää 35:1 ja kentälle on se 40 km, mutta matkalla ei ole yhtään laskupaikkaa ja laskevat voivat olla laajoja. Lopulta tehdään päätös, kun korkeutta on saatu vähän lisää, että lähdetään kentälle. Liito on pitkä, mutta pahoja laskevia ei satu reitille. Juttu ei tahdo luistaa ennenkuin tulos alkaa olla varma. Perillä lentoaseman tavernassa olut maistuu paremmalle kuin aikoihin, todetaan että päivän saalis on hieno patkka videota ja opetus.

Viimeisenä päivänä Lassi kääntää konetta altaassa rinnetulessa, nyt itärinteellä. Korkeus lisääntyy hiljalleen. Lassilla on ollut lupakirja 10 vuotta sitten, mutta taidot heräävät nopeasti. Lassi kyselee lupaa lentojarruna istuvalta Villeltä: eikö tässä voisi jo mennä ympyrän? Ville ei uskalla, antaa luvan vasta kun on noustu parisataa metriä harjanteen yläpuolelle. Kun kone päättyy rinnetuulen leen puolelle, korkeudet rapisevat nopeasti. Lopulta päästään takaisin äskeiseen paikkaan huomattavasti alempana. Ollaan yksimielisiä rinnelementämisen säännöstä numero yksi: älä koskaan tee käännöstä vuoreen päin. Kun vuori on noustu ylös saakka, käydään lentämässä hurua huipulla olevassa erikoisessa kattilassa, Colle Finestrassa. Ainoa kamera on kovin vähäpikselinen, mikä on sääli. Laskeva aurinko punaa Monte Falleren huiput, alhaalla laaksossa varjot pitenevät. Alapuolella Air Valleen iltakone Roomasta aloittaa laskeutumisen, yksinäinen kotka kaartaa puurajassa ylöspäin. Purjelentäjät ovat kaiken yläpuolella, hetken aikaa Euroopan kuninkaita.

Moottoritiellä kohti Turku muistellaan innolla ravintoloita alppilaaksossa – missä ruoka oli parasta, kun huonoa sieltä ei saanutkaan? Eteläsuomalainen maisema vaikuttaa kovin ... tasaiselta. Mato kääntää kylkeä.

Ville Vuori

Lennokki- ja nuorisajaoston kevätkuulumisia

Päivien pidentessä ja kevätauringon mukavasti lämmittäessä suuntaavat lennokkiharrastajat taas suurella innolla Paattisten lennökkikentälle. Vanhojen konkareiden lisäksi on mukaan tullut myös monia uusia ilmailusta kiinnostuneita. Muutamat heistä ovat syksyn aikana Vähä-Heikkilän koululla järjestetyn Toka-kurssin osallistujia.

Maaliskuun toisena viikonloppuna kiitotien auraamisen jälkeen lentokerhon rauhallinen koulutuskone TLK-1 tarjosi kahdelle

pilotille ensikosketuksen lennättämiseen polttomootorilennokilla. Aivan aloittelijaa ei moottorikoneen puikkoihin kylmiltään päästetä, mutta esimerkiksi vapaasti lentävistä hankitun tietämyksen jälkeen voidaan lennätys kahden lähettimen ja opetuskaapelin avulla aloittaa.

Ville Pulkkinen

Mikäli olet kiinnostunut lennokkiharrastuksesta ota meihin yhteyttä:
 Ville Pulkkinen 040 506 2763 ville.pulkkinen@turunlentokerho.fi
 Jarmo Hellevaara 040 842 1321 jarmo.hellevaara@pp.inet.fi
 (Jarmo toimii myös Paattisten lennökkikentän kenttämasterina)



Erik ja kannustusjoukot ensimmäisen moottorilennätyksen jälkeen

**Lähtettäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 TURKU**

2



Punkaharju (kuva Antti Mäkelä 30.8.2008)

Kevätkokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään maanantaina 27.4.2009 kello 18:00 alkaen If Vahinkovakuutusyhtiön luentosalissa, osoitteessa Kalevankatu 3 Turku. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat.

If tarjoaa kahvit, jonka takia ilmoittautumiset pyydetään lähettämään 21.4 mennessä osoitteeseen sihteeri@turunlentokerho.fi

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi