

LEIVO

2/2009

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti





Sivu 8-9: DSA ja miehistö SAR-lennon jälkeen Turussa (kuva Matti Loukonen 1.7.2009)



Sivu 11-12: OP-landing-voittaja kiertopalkintokellon kanssa ja muut COA:n siipien suojassa (kuva Matti Loukonen 22.8.2009)

LEIVO

Sisällysluettelo 2/2009

Sisällysluettelo • Toimittaja taittaa	3
Suuren lentokerhon toimintatapa ja organisaatio	4-6
Cessna 172 SP OH-DSA	7
Lentokerhon kone ja miehistö SAR-lennolla	8-9
Okra 2010	10
Maaliinlaskuharjoitus OP-landing 2009	11-12
Lyhyt johdatus vinttaukseseen	13
Robbe Charter	14
Suviseurat vielä kerran	15
Vapepan Saana-harjoitus	16-17
Alkusammutuskoulutusta Turussa	17
Taitolentoa Oripäässä	18-19
Syyskokouskutsu	20

Kansikuva: SED tulossa laskuun Oripäässä (kuva Seppo Koivisto 25.4.2009)

Toimittaja taittaa

Leivon syysnumero yrittää esitellä kerhon toimintaa mahdollisimman monipuolisesti. Toimituksen periaatteena on, että jokainen saa kehua omia tekemisiään. Jos oma laji jäi vaille palstatilaa, sen voi korjata parhaiten kirjoittamalla itse juttu seuraavaan numeroon.

Tässä numerossa on sisäkansien parempilaatuinen paperi varattu valokuville, joka saattaa hiukan heikentää juttujen luettavuutta, toivottavasti kuvien parempi laatu korvaa sen.

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

Suuren lentokerhon toimintatapa ja organisaatio

Turun Lentokerho edustaa maassamme suurta lentokerhoa, jossa ovat mukana perinteiset purjelento-, moottori-, ja mopulaivueet sekä lennokkikerho. Hallitus on vuosisuunnitteluseminaarissaan sopinut kerhossamme toimintatavasta, jossa jokainen laivue saa mahdollisimman suuren toimintavapauden oman taloutensa puitteissa. Samalla kerho hoitaa yhteisvoimin edelleen Okrat ja sen kaltaiset yhteiset varainhankintaprojektit.

Laivueitten toimintakulut ja toimintatuotot budjetoidaan tasapainoon. Tappiollisia toimintakatteita ei tehdä. Laivueet saavat joka toinen vuosi järjestettävästä Okrasta osuutensa Oripään ja Turun kenttien kiinteistökulujen sekä lennokkikerhon saaman toimintatuon vähentämisen jälkeen. Lisäksi hallituksen kuluihin budjetoidaan sen verran kassavaroja, mitä toiminta edellyttää. Talkootöillä hankittu tuki jaetaan pääsääntön mukaan tasan laivueitten kesken investointien rahoituksen kerryttämiseksi.

On siis tärkeää, että lennämme kustannuksia vastaten. Tärkeää on myös, että käyttäjät maksavat saamistaan kiinteistöpalveluista osuutensa, jolloin laivueitten investointimahdollisuudet vastaavasti nopeutuvat ja kasvavat.

Ensi vuoden Okratalkoista tulee kerhon paras työrupeama. Se on jo tässä vaiheessa selvää. Tulevaisuudessa katseet tulee kiinnittää Okran välivuoteen, jolloin kerholla olisi myös mahdollisuus lisätä varainhankintaansa. Ymmärrämme, millaiset mahdollisuudet Oripään kenttäalue meille tarjoaa. Syyskokouksen esitelmässä saamme kuulla, miten Suviseurojen järjestelyorganisaatio toimi toteuttaessaan viime kesän suurta-pahtuman. Uskon, että saamme esityksestä paljon villoja oman toimintamme suunnitteluun.

Suurista kerhoista olemme eturivin kerho mitä tulee menestymiseen ja sen mahdollisuuksiin tulevana ilmailuvuosina. Okra on kerhon varainhankinnan kivijalka, josta suoriutuminen kunnialla on välttämätöntä kerhon taloudelle. Myös ne jäsenet, joilla ei vuoden mittaan ole mahdollisuuksia kerhotoyöhön riittävästi, ovat tervetulleita Okraan.

Yhteiskunnallisen lentämisen osuus on tärkeää niin maakunnalle kuin kerhollekin. Valmiutemme niin palo- kuin SAR-lentoihin ovat hyvät. Ensi vuonna niiden näkyvyyttä samoin kuin kasvavan nuorisotyön osuutta mediassa on syytä hyödyntää. Kertomalla niistä rakennamme positiivista mielikuvaa kerhostamme ja yleisilmailusta.

Kerhossa poistettiin verottajanäkökulmasta bonukset pitkällisten keskustelujen jälkeen. Verottajan tulkinnan mukaan kerhoissa ei voi olla kannustinjärjestelmiä, joiden kohteena olisi aktiivinen jäsenistö ilman veroseuraamuksia. Aktiivista jäsentä ja passiivista jäsentä tulee verottajan mukaan kohdella samalta viivalta. Toivottavasti tässä asiassa ei viimeistä sanaa ole sanottu suomalaisessa yhdistyselämässä, vaan esim. maakuntamme urheilupoliitikot ja urheiluministeri saavat aikaan sellaisen lain, joka turvaa yhdistyksissä asialliset kannustinjärjestelmät ilman kannustimien verotusta. Loppuvuodesta on kutsuttava urheiluministeri ja maakunnan kansanedustajat neuvonpitoon, jotta verotuskäytäntöihin saadaan muutos.

Syyskokouksen tulisikin harkita ns. vapaaehtoisen tukimaksun ottamista käyttöön niiden jäsenten omantunnon keventämiseksi, joilla ei ole mahdollisuutta osallistua täysipainoisesti kerhotoyöhön?

Kerhossamme on käynnissä ja käynnistymässä merkityksellisiä projekteja, jotka vaikuttavat tulevaisuuteen. Mm.:



Hurmahetkiä viime kesän taitolentoleirillä. Päälikkönä Risto Niemi.

- historian kokoamis- ja kirjoittamistyö
- SEC-koneen rakentaminen hinauskoneeksi
- PPL-teoriakurssi ja lento-osa
- lennokkikerhotyön organisointi koulutoimintakeskuksen kanssa vapautuviin koulutiloihin
- lentotoimintakäsikirja
- Loimaan hallin rakentaminen
- taitolentokurssi

Ensi vuonna kerhossa järjestettävät lentokoulutukset pyritään järjestämään niin, että Oripään kentän rooli koulutuspaikkana kasvaa unohtamatta myöskään operointikokemuksen hankkimista EFTUssa. Jos lentokoulutukseen osallistuvia on lukuisia oppilaita, on koulutusten keskittäminen mahdollisuuksien mukaan ajallisesti ja paikallisesti Oripäähän perusteltua. Pystymme tarjoamaan varsin mukavat ja edulliset majoitus- ja ruokailumahdollisuudet kurssilaisille ja opettajille. - Taajuudella 123,2 tapaamme uusia ääniä ensi kautena.

PPL-teoriakoulutus Kaarinan kansalaisopistossa ja Oripään lentopaikka tarjoavat hyvät mahdollisuudet maakunnallisen ilmailuakatemiaan kehittämiseen. Ilmailu-

akatemiaan rehtorin haku kannattaa panna päälle aikanaan.

Oripäässä vapaa-ajan uutena pikanttina mahdollisuutena voimme tarjota kentällämme ensi suvena myös mainiot olosuhteet alkeisgolfin Suviserojen raivaamalla kenttäalueilla! Kouluttajakin löytyy omasta takaa. Oripään monipuolinen kehittäminen tekee siitä kilpailukykyisen vaihtoehdon vieraille yleisilmailijoille. –Tarvitaan lisää (poikkiurheilullista) näkökulmaa Oripään kehittämiseksi, lentäjät!

Kerho tarjoaa nuorille jäsenilleen monia mahdollisuuksia olla rakentamassa yhdistystämme ja samalla kehittää omaa orastavaa osaamistaan yhteiskunnassa. Tämä on mahdollista kerhon hallinnossa yhdessä kokeneempien kanssa.

Ohessa on kaaviokuva kerhomme hallinnosta. Tehtävistä kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä kerhon sihteeriin tai suoraan kaavion vastuuhenkilöön halutessaan osallistua tehtävien hoitoon. Mukaan mahtuvat niin nuoret kuin työelämässään karaistuneet. Jos ei heti hallituksen jäsenenä, niin assistentteina sitten.

Kerhon historiassa on pitkäaikaisia vaikuttajia. Aina pitkäaikaisuuteen ei välttämättä ole mahdollisuuksia, jolloin vastuutehtävissä tapahtuu kiertoa aiempaa nopeammin.

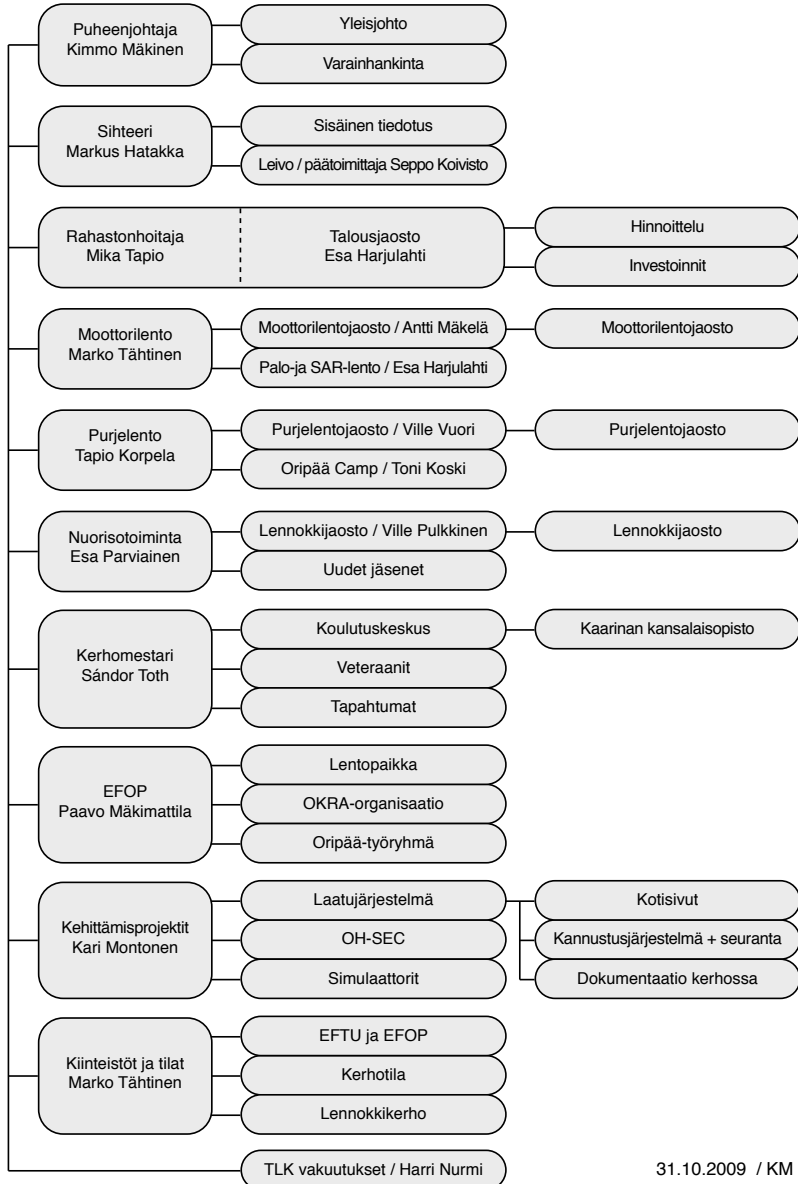
Omalta kohdaltani puheenjohtajakausi jää yhteen työntäyteiseen kauteen omassa pienessä yritystoiminnassa syntyneitten kasvuodotusten johdosta. Uuden tuotteen lanseeraaminen markkinoille tulee vaatimaan kaiken ajan, jolloin omat tekemiset on syytä priorisoida.

Työskentely hallituksessa on ollut palkitsevaa. Kerhon toiminnasta on voitu keskustella munaskuita myöten ja sitten on myös osattu tehdä päätöksiä, joihin jäsenistö on avoimesti voinut tutustua jäsenivuilla.

Toivon uudelle puheenjohtajalle yhtä uut-

teraa hallitusta kuin omanikin oli. Vapaaehtoinen kerhotyö on menestyksen perusta, jolle on hyvä rakentaa kerhon tulevaisuutta tästäkin eteenpäin.

Kimmo



Cessna 172 SP OH-DSA

190 vuorokautta kerhokäyttöä takanapäin - koneenhoitaja raportoi

Jo pitkään suunniteltu moottorilentokalustomme ajanmukaistaminen ja siirtyminen uudelle vuosituhannelle saavutti lopultakin ensimmäisen ison etappinsa 14. huhtikuuta 2009. Oululaisen Antti Korhosen vuonna 2006 Yhdysvalloista ostama ja siellä alunperin rekisteritunnuksella N410SA lentänyt kone siirtyi Oululaisomistuksesta kerhomme omistukseen. Korhosen maahantuomana ja rekisteröimänä kone sai sittemmin tuon tutumman kotimaisen tunnoksensa OH-DSA ja ehti lentämään ennen kaupantekoa Oulun seudulla yksityisomistuksessa parisen vuotta. Tunteja kone oli kaupantekohetkellä kerännyt mittariinsa 800, joten melko uudehkosta koneesta oli kysymys sen siirtyessä Turun Lentokerhon omistukseen.

Sen hetkisessä taloustilanteessa päätös konekaupoista oli kerholta ja hallitukselta melkoisen rohkea teko. Konekaupat kuitenkin toteutettiin ja nyt kun koneella on kerhossamme takanaan otsikonmukaiset 190 lentopäivää tuo ratkaisu on saanut vahvistusta taakseen ja osoittautunut hyvinkin oikeaksi. DSA:n tähänastiset 276 lentotuntia ja lukuisat uudet jäsenet kerhossa tukevat tätä teoriaa.

Millaisia sitten ovat olleet ensikokemukset kerhomme uudesta koneesta. Tarina on tuttu ja noudattelee hyvinkin samaa kaavaa kuin maamme muutamien muidenkin uudehkojen koneiden kerhot harrastajineen ovat kertoneet. Alun hankaluuksien, epäilyiden ja jopa vastustuksen jälkeen kone onkin todettu varsin kelvolliseksi lentolaitteeksi ja kone onkin saavuttanut kerhon suosituimman koneen aseman varsin nopeasti. Jopa vastustajat ovat ensilentojensa jälkeen

joutuneet miettimään kantojaan uudelleen.

Olivatpa mielipiteet jakaantuneet sitten miten tahansa, ainahan joukosta löytyy niitä jotka pitävät äidistä ja toiselle taas tytär on mieluisampi. Lopputuloksena on kuitenkin se, että nyt kerhollamme on tarjota jäsentemme käyttöön ajanmukainen, hienolla avioniikalla, autopilotteineen ja muine herkkuihineen varustettu 2000-luvun kone, joka viisaila päätöksillä, käytöllä ja huolenpidolla toimii kerhokoneena pitkään ja riittäväillä lentotuntimäärillä on vielä hinnaltaan huomattavan huokea ja näin lentämään innostava, kuitenkin muitakaan koneitamme nohtamatta.

Pelkkää ruusuilla tanssimista, vai ilmaisisiko asian pilvien päällä auringonpaisteessa lentelyksi kun lentokoneesta puhutaan, yhtä kaikki olipa ilmaisu kumpi tahansa, ei uudenkaan koneen alkutaival kerhossamme ole kuitenkaan ollut. Alun hienosäätöä muutamien puutteiden ja toimimattomuuksien takia, kaksi peräkosketukseen johtanutta laskua kovahkossa sivutuulikelissä, nokkatelineelle tullut pomppalaskun päätös muotosuojavaurioineen, käynnistysongelmia, tyhjentyneitä akkuja jne. Siinä tapahtumia kerrakseen, jotka kuitenkin tilanteisiin nähden päättyivät suhteellisen onnellisesti ja joista selvittiin pienillä vaurioilla, isoilla huokaisuilla ja muutamilla varaosilla. Laitteet on kuitenkin käyttöä ja lentämistä varten tehtyjä. Pidetään kuitenkin järki päässä ja lennellään turvallisesti, turhia riskejä ottamatta taidot ja olosuhteet huomioon ottaen, kunnollista lennonvalmistelua unohtamatta. Suunta on näytetty, tästä on hyvä jatkaa eteenpäin ja suunnitella tulevaisuutta kaluston suhteen. Onko lasinäyttö se seuraava askel vaiko jokin muu, se nähdään aikanaan, toivottavasti hyvinkin pian.

DSA:n koneenhoitaja Mika

Lentokerhon kone ja miehistö SAR-lennolla

Tämän vuoden juhannusta edeltävä viikko oli paikoitellen hyvinkin tuulinen. Merialueilla ja järvillä oltiin myrskytuulten armoilla. Myös Tammelan Pyhäjärvellä oli myrskyä maanantaina 15.6.2009. Verkkoja kokemaan lähtenyt mies jäi palaamatta. Vene löytyi 17.6. vedellä täyttyneenä, myös perämoottori löytyi järvestä ja samoin verkot. Etsintöjä suoritettiin tiiviisti parin viikon ajan; poliisi, Vapaaehtoisen pelastuspalvelun väkeä veneineen, palokuntalaisia naaran kanssa, ruumiskoira, Puolustuslaitoksen sukeltajia 3D-kaikuluotaimen kanssa, ym.

Parin viikon kuluttua katoamisesta soitin EFES:iin ja kyselin, josko voisin kertoa Forssan poliisille lentoetsinnän mahdollisuudesta. EFES:in vuoro esimies antoi suunauksen asiaalle. Soitin välittömästi 30.6. aamulla tapauksen tutkintaa johtavalle Forssan poliisiin ja esitin lentoetsinnän mahdollisuutta ja hälytysmenetelmän. Poliisi harkitsi asiaa koko päivän. Illalla poliisi hälytti etsintälennon normaalia reittiä EFES:in ja Suomen Lentopelastusseuran SLPS:n kautta.

Tehtävä tuli SLPS:n kautta 30.6. illalla, mutta sovittiin, että lento hoidetaan aamulla 1.7.2009. Lähtö EFTU klo 9. Miehistönä OH-DSA:ssa oli PIC Kimmo Lehti, MC

Matti Loukonen, tähyistäjinä Pentti Juhala ja Risto Mikkola.

Etsintäalueelle saavuttaessa järvi kiertettiin mastojen toteamiseksi. Koska vene oli lähtenyt pohjoiselta rannalta lännen suuntaan ja moottori sekä verkot löytyneet siltä alueelta, aloitettiin etsintä sieltä. Myös juhannusviikon itäinen myrsky puolsi länsipäätä, joskin veden virtaukset tällaisissa järvissä ovat ihmeellisiä. Pyhäjärvi on n. 4x6 km, siis kohtuullisen laaja. Järveen tulee vettä Kuivajärvestä idästä ja laskee Loimijokeen luoteiskulmasta.

Aloitettiin yhdensuuntaismenetelmällä järven länsirannalta N/S-suunnalla, korkeus 700 ft GND, 70 kts, siirtoväli 200 m. Pieni siirtoväli, koska uhri saattoi olla pinnassa ja näkyvissä vain pään ja hartioiden alue. Aivan itärannasta kaislikon keskeltä löytyi hukkunut, noin 3 km:n päästä hukkumispaikasta. Kaislikon suuruus noin 30x50 m ja aivan siellä keskellä oli tämä hukkunut.

Poliisi oli sopimuksen mukaan rannalla varautuneena veneen kanssa. Hämeen Häätäkeskuksen kautta Virvellä viesti poliisille. Laskivat veneen veteen ja opastettiin vaaputtamalla heidät kohteeseen. Varmistettiin vielä Häken kautta viestittäen, että kohde



Poliisivene lipumassa opastuksen mukaisesti kaislikkoon



Poliisit päässeet perille

oli oikea. Sovittiin, että koneemme poistuu tukikohtaan. Lento kesti kaikkiaan 3 tuntia; siirtolennot 2x30 min ja etsintää opastukseen 2 tuntia.

Tähystäjien työskentely kesti noin 1,5 tuntia, joten tiukka tähystäminen rupesi jo tuntumaan rankalta. Järveen näki hyvin, mutta katseen tarkentaminen väreilevään veteen teki työstä haastavan. Tarkka työ aiheutti toiselle tähystäjälle jopa pään särkyä illaksi ja seuraavaksikin päiväksi. Ei siis turhaan kehoiteta pitämään lepotaukoja ja tekemään kaulan venyttelyitä kaarosten aikana.

Venepoliisi kertoi jälkepäin, että vaikka tiesivät uhrin olevan kyseisessä kaislikossa, niin 5 metrin päästä ei häntä vielä näkynyt. Veneillä ei siis ole suurta käyttöä kaislikkojen haravoinnissa, kun kasvusto on pitkä. Kaislikkohan kasvaa kesällä vauhdilla, joten kahdessa viikossakin tapahtuu runsas kasvu.

Virve toimi hyvin, joskin suora yhteys olisi ollut käytännöllisempi. Koska etsittyä ei voitu löytää elossa, niin Hämeen Häken kautta linkitettyä asiaa hoitui hyvin, joskin pienellä viiveellä ja useammalla yhteydellä. Akuutissa etsintätilanteessa, jossa etsittävä voi olla loukkaantunut tai sairaus-



GPS:n piirtämä jälki. Kohde löytyi merkin SAR3 läheltä, jossa pyöriitty pienellä alalla. Huomaa pohjoisnuolen suunta vasemmassa reunassa.

kohtauksen saanut, pitäisi olla suora viestiyhteys poliisiin ja etsintäkoneen välillä. Tietysti joku pelastuslaitoksen henkilö poliisien mukana Virven kanssa, on toinen toimiva vaihtoehto. Käytössämme olevassa Virvessä kun on pelastuslaitoksen puhe-ryhmiä, mutta sillä ei ole mahdollista saada suoraa yhteyttä poliisiin.

Kiitos lennon miehistölle ja myös 30.6. varalla olleille. Lentoahan valmisteltiin siten, että jo 30.6. päivällä olimme valmiudessa. Illalla tullut tehtävä siirsi sitten lennon seuraavalle päivälle ja uusi miehistö piti hälyttää. On tärkeätä saada SAR-lento hälytyksen tapahtuessa ilmaan. Kahden tunnin varoaika kuluu ihmeen nopeasti, kun lentoa valmistellaan ja miehistöä kootaan. Toivotavasti Turun Lentokerho ja sen SAR-miehistöön sitoutuneet saivat tästä positiiviseen tulokseen päättyneestä etsinnästä jatkuvaa kantavuutta SAR-toiminnalle.

Aiheeseen liittyen vielä: Laajojen alueiden nopeaan etsintään soveltuu lentokone koulutettuine miehistöineen erittäin hyvin. Mikäli vähäistäkään ajatusta tulee mieleen, että lentokone voisi soveltua etsintään, niin poliisin kannattaa hälyttää se. Poliisilta soitto Etelä-Suomen Lentopelastuskeskukseen EFES 03-368 5171, joka hoitaa asian eteenpäin. Lasku menee Ilmailulaitoksen Finavialle, jossa on maksualue näitä asioita varten. Koneen hinta on noin 300 eur/h. Tällainen 4-paikkainen lentokone soveltuu hyvin järvellä tai saaristossa kadonneiden veneiden, vesialueilla kadonneiden henkilöiden ja maalla kadonneiden henkilöiden etsintään. Myös jo aikaisemmin hukkuneiksi tiedettyjen etsintä hyväksytään lentopelastuksen piiriin. Tarpeen harkitsee tapauksen tutkintaa johtava poliisi, jonka pyyntö EFES:ille ja sen SLPS:lle välittämä tehtävä ohjaa kulut Finavialle.

Matti Loukonen

Okra 2010

Tulevana kesänä järjestetään Oripään lentokentällä Okra-maatalousnäyttely. Näyttely on avoinna 8-11.7.2010. Kerho vastaa autopaikoituksesta ja saa siitä syntyvän tulon.

Neljä päivää!

Näyttely on neljäpäiväinen ja sinne odotetaan kävijöitä enemmän kuin aiemmilla kerroilla. Lions club Oripään tavoitteena on saada näyttelystä kesän päänäyttely. Aiemmillä kerroilla isot keskusliikkeet eivät ole olleet paikalla, vaan näyttely on koottu paikallisin voimin. Nyt tavoitteena on saada keskusliikkeet valitsemaan Okra muiden sijasta. Tämä merkitsee yleisömäärän kasvua. Myös ulkomaiset koneliikkeet ovat kiinnostuneita tuomaan tuotteitaan esille.

Lipunmyynti ja paikoitus muuttuu

Järjestäjillä on halu muuttaa lipunmyynti ja paikoitus uuteen kuosiin. Tavoitteena on

poistaa jonottaminen autojonoissa ennen lipunmyyntiä. Uudessa autot ajavat suoraan parkkiruutuun ja väki kävelee lippukojuille ja ostaa lippunsa/rannekkeensa sieltä. Samalla ostetaan myös paikoituslippu, jota näyttämällä pääsee poistumaan alueelta. Ellei paikoituslippua ole hankittu, se pitää ostaa poistumistien varressa hieman korkeampaan hintaan.

Talkooväkeä tarvitaan

Vanhan tavan mukaan kerholaiset ovat talkoovoimin hoitaneet osuutensa näyttelystä. Tälläkin kertaa tarvitaan runsaasti tekijöitä parkkipaikoille, ravintolaan, lipunmyyntiin ja paikoitusalueen valmistamiseen. Laittakaa päivät kalenteriin, sillä jokaista tarvitaan. Kerhon tilaisuuksissa on mahdollisuus ilmoittautua mukaan toimimaan. Kaikkia tarvitaan.

Paavo Mäkimattila



Sikaflunssa-aikana headsetit sikahinnalla

Turun Lentokerholaisille mainosmielessä kuvan headsettejä hintaan **122 €** (sis.alv) mieluiten yhteistilauksena ... yksittäinkin. Mallikappale nähtävissä Turun Lentokerhon tiloissa ja myös EFTP / Air Spark Oy.

Tilaukset mieluiten sähköpostilla

Air Spark Oy

Erkki Järvinen

lekoerkki@nic.fi

0400 979 029

Maaliinlaskuharjoitus OP-landing 2009

Perinteinen Turun Lentokerhon maaliinlaskuharjoitus, jota myös on kisaksi kutsuttu, on jälleen ohi.

Kyseessä oli 14. vuosi, kun tapahtuma järjestettiin. Osallistujia on ollut vaihtelevasti, nyt Oripäähän saapui 8 urheata pilottia. Tapion Mika oli ainut ensikertalainen tällä kertaa.

Oli kaunis vaikkakin tuulinen lauantai-aamu 22.8.2009, kun pilotit kokoontuivat kentälle. Kiitotie 14:n suuntainen tuuli sopi mainiosti ja oli tasapuolinen kaikille. Yrjö Rihun valvovan katseen alla kisa suoritettiin. Ykä on kiitettävällä aktiivisuudella osallistunut tuomaritehtäviin viime vuosina.

Osallistujiksi oli kutsuttu kaikkia TLK:n moottorilentäjiä lento- ja kisakokemuksesta riippumatta. On mielekästä harjoitella maaliinlaskuja 2 m leveälle 0-viivalle, sillä taitoa voi joskus yllättäen jopa tarvita. Kisan laskut ovat aivan normaaleja suorituksia, joskin 2 m korkean lippusiiman yli tapahtuva lasku poikkeaa normaalista toiminnasta. Lippusiimakin on vain psykologinen este, jonka jälkeen on 50 m sarkaa viivalle mitattuna. Moottorilaskujen aloituskorkeus 500ft GND ja tyhjäkäyntilaskujen 1000 ft GND.

Koneita oli paikalla COA, SED ja CPA. Esa käytti omaa farmikonettaan, Raimo ED:aa ja muut OA:aa.

Tapahtuma alkoi briefingillä ja muilla evästyksillä, jotta kaikilla olivat tehtävät sekä proseduurit selvillä.

Lennettiin perinteisesti laskut: moottorilasku vapaavalintaisin maustein, tyhjäkäyntilasku muilla mausteilla kuin moottorin teho, tyhjäkäyntilasku ilman tehoa ja laipponen käyttöä, moottorilasku lippusiiman yli. Arvostelu SM-sääntöjä soveltaen. Tulokset myös perinteisesti osallistujien ja päätuomari Ykän arvostelemina. Hurtti huumori

ja kilpakumppanien ”kannustus” kuuluivat asiaan. Sándor löysi jotain uudistustarvetta tuomaristoon, mutta asia jäi hautumaan. Mahdollisten protestien käsittely on ”piikajärveläisen” mallin mukainen: kirjalliset protestit annetaan hautua paikallisen PUU-CEEn tuotteiden joukossa vuoden ajan, jonka jälkeen mahdolliset jäänteet käytetään pellon parannukseen. Protestimaksu on aikoinaan ollut 500 mk, joten nykykäytännön mukaan se on 500 euroa. Protesteja ei yleensä jätetä.

Viime vuoden voittaja Seppo oli pyyhkinyt kiertopalkintokellosta pölyt ja toi sen näytille Oripäähän. Hyvin olivat hinauslentojen laskuharjoitukset sujuneet, kun hän otti kellon taas haltuunsa vuodeksi. Tuloksissa poikkeamat 0-viivasta +4 m, 0 m, +1 m ja -2 m. Yhteispisteet 28, kun meillä muilla pisteet 150 yläpuolella. Onnittelut Seppo!

Viiden peräkkäisen vuoden 2006-2010 sijalukukisan 4. koitos antoi Sepolle pienen kaulan Esaan nähden. Tasapisteet 21 muutettiin siten, että Sepolla 29 ja Esalla 27 pistettä. Ensi vuoden koitoksessa pitää kummankin olla mukana hyvin harjoitelleena, koska pokaalit ovat jaossa silloin. Sijalukukisassa saavat kaikki mukana olleet pisteitä sijoituksensa mukaan: voittaja saa osallistujamäärän mukaiset pisteet ja viimeinen 1 pisteen. Poissaolo jonkun vuoden kisasta, voi rankaista aika rajusti kokonaispisteissä. Nyt poissa ollut Liipolan Jussi on menneistä kahdesta kisasta kerännyt 12 pistettä.

Tapion Mika voi lämpimästi suosittelaa kisaa kaikille. Ei ensikertalaisena osallistuminen niin hirveätä ole. Ensi vuonna uusia pilotteja mukaan!

Matti Loukonen

OP-landing tulokset	2009 pisteet	2006-2010 sijalukukisan pistetilanne
1. Seppo Tapola	28	29
2. Esko Maasalo	152	15
3. Esa Passila	191	27
4. Matti Loukonen	194	23
5. Raimo Nikkanen	259	13
6. Kimmo Mäkinen	417	4
7. Mika Tapio	490	2
8. Sándor Tóth	506	10



Toimintapäivänä Turun hallilla esiteltiin kerhon Discusta ja DSA:ta (kuva Seppo Koivisto 12.9.2009)



V-60 vintturi (kuva Tapio Korpela 27.4.2009)

Lyhyt johdatus vinttaukseen

Viime keväänä esiintyi vähän yllättävääkin kiinnostusta vinttaustoimintaa kohtaan, kun Hyvinkään V-60 vintturi tuli myyntiin. Hyvinkääläiset olivat jo hankkineet uuden muodin mukaisen kevytvintturin Englannista. Tämä uutukainen on todistajanlausuntojen mukaan kevyt vain painoltaan, ei suorituskyvyiltään.

Ryhmä TLK:n purjelentäjiä osti V-60:n porukalla. Kerhon hallitus myönsi luvan käyttää vekotinta Oripäässä ja vintata myös kerhon koneita. Syksyn kuluessa vintturia on käytetty jo useamman kerran ja kelpuutuksia on uudistettu sekä uusia koulutettu.

V-60:ssä on Volvobussin moottori ja monimutkainen vaihdeloita, mutta itse käyttö on tekniikan vuoksi melko vaivatonta. Terräslangalla saadaan korkeutta Oripään kentällä 450-500 m yksipaikkaisella ja n. 400 m kaksipaikkaisella koneella, tuulesta ja käytettävästä radasta riippuen. Huonoin vaihtoehto on 06, jossa ei saa lankaa ulos kuin 900 m.

Vinttauksen aluksi vintturi ajaa ”lähtöpäähän”, jossa langat kiinnitetään ankkuriin. Sitten vintturi ajaa radan sivussa (tilaa lentokoneen laskuun jää riittävästi) radan toiseen päähän, yleensä kiitotien jatkeelle. Tämän jälkeen vinttaaja kertoo radioon vintturin olevan valmis.

Purjekone siirretään lähtöpaikalle, pilotti valmistautuu, sulkee kabiinin ja lanka kiinnitetään oikean varokkeen kanssa. Pilotti sanoo radioon ”kiristä”. Vinttaaja kiristelee paitsi hampaitaan myös lankaa niin kauan, että radiosta kuuluu pilotin kuittaus ”kireällä”. Seuraavaksi pilotti ilmoittaa startin ”Oripään liikenne, OH-960, vintturistartti rata 32”. Tämä on varoitus muille lentäjille alueella, ja myös lupa vinttaajalle vintata. Ilman selkeästi kultua ilmoitusta vinttaaja

ei saa vintata, ei tietysti myöskään, jos ”kiristä” tai ”kireällä” – ilmoitukset puuttuvat.

Yleensäkin vintturitoiminnassa on oltava tarkkana ja keskeytettävä vinttaus tai sen valmistelut heti, kun jotain poikkeavaa ilmaantuu tai homma ei suju. Radio on lyhyttä ja asiallista yhteydenpitoa varten. Toisaalta myös moottorilla liikkuvat pilotit välttävät kovin pitkiä omaehtoisia selvityksiä, joita välillä kuulee huumorin varjolla, yleensä tahattoman sellaisen.

Kun pursikone starttaa, se on ilmassa noin viidenkymmenen metrin päästä lähdistä. Alkunousussa kone nousee noin 30 asteen kulmassa, viidenkymmenen metrin korkeudessa alkaa varsinainen nousu noin 45 asteen kulmalla. Kun kone alkaa olla tulossa vintturin päälle, vinttaaja löysää kaasua, koneen nousukulma tasaantuu, lanka (laskuvarjoineen) alkaa vetää ”taaksepäin” ja irtoaa yleensä itsestään. Koko tapahtuman ajan, noin viiden sekunnin välein pilotti kertoo vinttaajalle radiolla nopeuksia, yksinkertaisina lukuina. Vinttaus kestää startista loppuun (varjo maassa) alle minuutin.

Jos lanka tai varoke katkeaa kesken vinttauksen, toiminta koneessa on suoraviivaista: 1. työntö 2. katse korkeusmittariin 3. jos korkeutta 100 m tai yli, 360 ja lasku lähtöbaanalle, jos korkeutta alle on 100 m, lasku suoraan eteen. Jos lanka päättyy käytettävälle kiitotielle, mikä on epätodennäköistä, vinttaaja varoittaa muuta liikennettä kunnes kiitotie on langasta vapaa.

Ville Vuori

Robbe Charter

Sana Robbe vie minut päivään, jolloin talon isäntä saapui kotiin iso, punainen laatikko kädessään ja kyljessä luki ”Robbe Charter”. ”Mahtavaa! Valmis lennokka, vähän liimaa ja moottori kiinni ja eikun lentämään...!” Se laskettiinkin olohuoneen pöydälle ja yllätys oli suuri. Se oli täynnä pieniä, ohuita levyjä ja piirustuksia. Tästä ei pelkällä liimalla selvitäkään.

Seuraavana viikonloppuna minut vietiin lennättämään TLK-lennokkia isäni Timo Muikun ja lennokkijaoston puheenjohtajan Ville Pulkisen toimesta. Kone oli iso ja se tuoksautti bensalta, jota on tullut käytettyä RC-autossani. Kone ohjattiinkin taivaalle suhtkoht nopeasti ja pienen selostuksen jälkeen annettiin ohjain minun käsiini! Jo hetken lennätettyäni tajusin että tässä on harrastus, johon haluaa tutustua tarkemmin. Isojen miesten vaihdettua muutamat sanat saatiinkin tietoa, että joka torstai kokoonnuttaisiin Pernon suunnalla pieneen tilaan ja rakennettaisiin lennokkeja.

Seuraavalla viikolla eksyimmekin joukkoon tämä iso, punainen laatikko kädessämme. Meidät ohjattiin yhden tyhjän pöydän ääreen ja piirustukset levitettiin pöydälle. Hetken niitä pälisteltyämme ja uusia kasvoja sekä ääniä tutkaillen, yritin mahdollisimman monta käytännöllistä vinkkiä oppia ja muiden ideoita kuunnella, miten kyseinen kone kuuluisi valmistaa. Ei kestänyt kuin kahdesta, kolmeen viikkoon ja oli avun kysyminen jo lähes rutiinia ja työkalujen lainaus myöskin tuttua puuhaa. Koneen parissa tuli siellä taistelua noin vuoden päivät. Parhaiten mieleeni ja mukavimpana asioina jäivät päällystysvaihe ja moottorin ensikäynnistys, sillä kumpikaan ei sujunut ihan ilman ongelmia, mutta kun siinä lopulta onnistui sai olla ylpeä saavutuksestaan!

Ensientoa odotellen Lauri Muikku



Lauri ja Timo Muikun rakentama Robbe Charter -lennokka esillä Helsingin Modelexpo-näyttelyssä 3.4.2009.

Tekniset tiedot:

- kärkiväli: 1470 mm
- pituus: 1160 mm
- paino: 1800 g
- siipikuormitus: 43,5 g/dm²
- moottori: O.S. LA 25

Suviseurat vielä kerran

Kesän suurin hengellinen tapahtuma on onnistuneesti ohi. Oripään lentokentälle kokoontui keskikesällä enimmillään 64000 henkilöä sanan ääreen. Uskomaton, vuosia kestänyt talkootyö sai ansaitsemansa onnistuneen päätöksen.

Kesällä lennettiin vähemmän

Kerhon toiminta kentällä kärsi koko kevään ja evakko Kiikalan kentälle vähensi kaikkien lentojen kokonaismäärää. Talkoolaisten aktiivinen rakennustyö alkoi jo huhtikuussa. Enimmillään työskenteleviä saattoi olla 400/päivä. Sunnuntaisin oli hiljaisempaa. Lentäjien oli koko ajan tarkkailtava kiitotien ylittäjiä tai sen lähellä työskenteleviä. Ongelmitta ei selvitty, mutta onneksi mitään todella vakavaa ei tapahtunut. Se osoittaa kaikkien toimineen yhteisymmärryksessä ja virheistä oppien.

Lentokentän olosuhteet paranivat

Suuren tilaisuuden vaikutukset yltivät kentän olosuhteiden paranemiseen. Sähkönjakelun katkokset jäivät ehkä historiaan suuremman sulakekoon ja leko-hallin vanhan sähkökeskuksen uusimisen kautta. Tiestö parani ja tulotiet levennettiin kaksikaistaisiksi. Kentän pintaa vahvistettiin kalliomurskeella, jota myös saatiin varastoon

tulevia tarpeita varten. Puuston raivaus pois maastosta ja kiitoteiden välittömästä läheisyydestä toi avaruutta maisemaan. Kurpan hallia haittaava puusto kaadettiin. Seurojen päätyttyä paikat kunnostettiin ja siivottiin nopeasti. Kenttä luovutettiin takaisin lentotoimintaan erittäin hyvässä kunnossa. Tupakantumppi direktiivi toimi hyvin, eli maahan ei tumppeja jäänyt.

Suviseurat uudelleen?

Rauhanyhdistykset suunnittelevat seuraavaa kertaa vuosille 2016 tai -17. Asioiden näin sujussa ja taloudellisen tuloksen ollessa näin hyvän voimme varmaan toivottaa heidät uudelleen kentällemme. Silloin oletetaan osanottajien määrän nousevan yli 80000:n.

Kiitos

Moni kerholainen osallistui jollakin tavalla suviseurojen onnistuneeseen loppuunsaattamiseen niitä edeltäneiden vuosien aikana. Kiitos jokaiselle tehdyistä työtunneista ja uhrauksista. Kaikesta vaivasta ja työstä huolimatta kerho sai hyvän taloudellisen tuloksen, jota vastaavaa on vaikea saada. Voimme olla vain tyytyväisiä.

Paavo Mäkimattila

Palolennot numeroina 2009

Viime kesänä (suluissa vuoden 2008 luvut) TLK suoritti yhteensä 77 (74) palolentoa, joista kertyi 133 lentotuntia (180). Lentojen yhteydessä tehtiin 80 (131) kpl savuhavaintoja, joista metsäpaloja oli 5 kpl (26). Metsäpaloista palokoneen tekemiä ensihavaintoja oli 5 kpl (10), joihin myös paloautot ohjattiin palopaikalle 6 kertaa (10) ilmasta käsin.

Vapepan Saana-harjoitus

Tällaisia kaikkien toimialojen yhteisiä harjoituksia järjestetään Turun Vapaaehtois-
sen Pelastuspalvelun puitteissa kahden vuo-
den välein. Edelliseen, vuoden 2007 syk-
sällä järjestettyyn, ei TLK voinut osallistua
matalan pilven takia. Nyt oli uusi yritys.

Turun Lentokerho osallistui Saana-har-
joitukseen 17.10.2009 Hirvensalon – Airis-
ton alueella. Maastoetsintää harjoittelivat
ryhmät Hirvensalossa, samoin ensiaputoi-
minta oli siellä. Meripelastuksen ja lentope-
lastuksen toiminta-alueeksi soveltuvi hyvin
Airiston keskiosa, jonne suunniteltiin len-
toetsintään soveltuvia kohteita. Turunmaan
Meripelastusyhdistyksen väki vei kohteet
paikoilleen osittain jo perjantaina ja jatkoi
lauantai-aamuna toimiaan. Kaikki oli val-
miina, vain suunniteltu veneen upotus jätet-
tiin tekemättä, koska sää oli muodostumas-
sa jälleen haitaksi.

Harjoituksessa oli peitetarinoita kehitel-
ty kaikille harjoitusaiheille. Meri-lento-toi-
mintaan seuraavasti:

Veneseurue lähtenyt nopeakulkuisella
veneellä saaristoon. Ajanut vauhdilla yhteen
hitaamman veneen kanssa. Jatkoj kovalla
vauhdilla saaren rantakivikkoon ja alle jää-
nyt vene upposi paikalle. Rantaan ajossa ve-
neen ohjaaja menetti tajuntansa.

Veneessä ollut henkilö sai puhelinyhtey-
den Hätäkeskukseen, mutta onnettomuus-
paikasta hän pystyi sanomaan vain, että pie-
niä ja isoja saaria näkyy. Rantaa ajaneesta
veneestä pari henkilöä lähti hakemaan apua
saareissa mahdollisesti olevista mökeistä.
Alle jääneessä veneessä oli kaksi tai kolme
henkilöä, jotka joutuivat veden varaan kau-
empana rannasta. Heistä ei soittaja pystynyt
antamaan tarkempaa tietoa. Suoritettussa
puhelimen paikannuksessa HÄKE sai alu-
eeksi Airiston eteläisen osan. Paikannuksen
tarkkuus on huono, noin 10 km halkaisijal-

taan oleva alue.

HÄKE välitti hätäilmoituksen Meripe-
lastuskeskukseen MRCC, joka hälytytti Tu-
runmaan Meripelastusyhdistyksen aluksen
ja Lentopelastuskeskukseen EFES, joka
välitti lentoetsinnän Suomen Lentopelastus-
seuran kautta Turun Lentokerholle.

Pelastusaluksen miehistö sai myöhem-
min tiedon avustavasta lentoetsinnästä, jota
yksi kone suorittaa. Mahdollisista havain-
noista koneen miehistö ilmoittaa heittä-mäl-
lä viestikapulan ja opastaa pelastusaluksen
paikalle lentämällä kohteen yli ja vaaputta-
en samalla.

Harjoituskoneeksi oli varattu DSA jo
hyvissä ajoj. Se oli kuitenkin huollossa ja
perjantaina selvisi, ettei sen valmistuminen
lauantaiaamuksi ollut realistista. Selvitel-
tiin varakonetta Kauttualta ja Hyvinkäältä.
Kauttuan kone oli huollossa ja Hyvinkään
koneen siirron esti aamulla hankala sää.
Muita vaihtoehtoja harkittiin ja miehistö
päätti käyttää PDT:oa. Piper on etsintälenn-
nolle huonosti sopiva, mutta proseduurin
lentämistä sillä voi harjoitella. Myös Vape-
pan VHF-radiota oli tarkoitus kokeilla maa-
yhteyden saamiseksi, koska näitä vanhoja
poliisin radioita on etsintäkäytössä useita.
Koneen painolaskelman jälkeen miehistöstä
muodostui kolmihenkinen. Ei siis hyvä et-
sintää ajatellen.

Airistolla PDT ehti lentää kolme legiä,
kun Turun torni ilmoitti kenttää lähestyvän
matalan pilvilautan. Kone ehti laskuun juu-
ri sopivasti, ettei tarvinnut etsiä varalasku-
paikkaa kauempaa. Etsintälennon aikana ei
vielä saatu havaintoja kohteista, joten vain
proseduurin lentoa ja radion kokeilu saatiin
suoritettua. Meripelastusyhdistyksen aluk-
set hakivat kohteina olleet pelastusrenkaan
ja kaksi kylmäkallea pois vedestä. Heillä
siis eteni harjoitus varasuunnitelman mu-

kaan. Kaikki löytyi vinkkien jälkeen.

PDT:n miehistö teki kaikkensa lennon eteen, mutta liikaa oli vastoinkäymisiä. Ja sää sotki viimeisenkin vaihtoehdon käytön. Kiitokset aktiivisesta osallistumisesta kaikille. Allekirjoittaneella oli mahdollisuus osallistua harjoituksen meri-lento-osan suunnitteluun ja harjoituksen seuraamiseen aluksesta käsin. Merellä tapahtuva toiminta ja lentoetsinnän yhteen sovittaminen on haasteellista, mutta sitä pitää päästä harjoittelemaan vaikka ensi kesänä varmemmissa oloissa. Tällaisesta vapaaehtoisten järjestöjen yhteistoiminnasta ovat kiinnostuneet ainakin Rajavartiosto ja Suomen Lentopelastusseura, joten asiaa on vietävä eteenpäin kokemusten saamiseksi.

Turun Lentokerhon SAR-tukikohdalla on tärkeä rooli lentotoiminnassamme. Sitä on kehitettävä ja koulutusta on jatkettava niin ohjaajien, suunnistajien kuin myös tähyttäjien osalta. Tähyttäjät ovat SAR-lennon tärkein lenkki, koska heidän valppautensa ratkaisee kohteen löytymisen. Toivottavasti ensi vuoden SLPS:n peruskurssille talvela ja jatkokurssille lento-osineen löytyy TLK:sta useita lähtijöitä. Myös omaa harjoittelua pyritään järjestämään. SAR-lentoja tarvitaan ja TLK pyrkii hoitamaan oman yhteiskunnallisen velvoitteen niiden suhteen.

Matti Loukonen, SAR-kouluttaja

Alkusammutuskoulutusta Turussa

Tiistaina 20. lokakuuta 2009 järjestettiin alkusammutuskoulutus Turun lentokentällä (EFTU). Lyhyen teoriaopetuksen jälkeen jokainen osallistuja sai kokeilla tulen samuttamista allaspalossa ja sammutuspeitteen käyttöä. Harjoitukseen osallistui 12 kerholaista, harjoituksen kesto oli 3 tuntia ja vetäjinä toimivat Jaakko Auramo, palomestari Aluepelastuslaitoksesta, sekä TLK:n jäsen palomies Rauli Jokiranta.

Allekirjoittaneen toimesta on koottu TLK:n hallin ja parakkien pelastussuunnitelma. Hallin ja parakkien käyttäjiä kehoitetaan tutustumaan pelastussuunnitelmaan, joka on nähtävillä hallin ja parakkien seinillä.



Sándor Tóth

kuva Tuomo Pöntinen

Taitolentoa Oripäässä

Oripään lentokentällä järjestettiin taitolentoleiri 18-20.9. Turun Lentokerhon ja Urheilutaitolentäjät ry:n yhteistyönä. Finnairin Airbus-kapteeni Tapio Pitkäsen kanssa yhdessä Suomen lentonäytöksiä kierrellesämme ideoimme taitolentoleirin järjestämistä Oripään kentällä. Tarkoituksena oli alun perin järjestää pienemmän ryhmän harjoitusleiri, mutta asiaa kehittäessämme päädyimme samassa yhteydessä järjestettävään taitolennon tutustumisleiriin, johon oli mahdollisuus Turun Lentokerhon jäsenten osallistua.

Sopivan viikonlopun löytäminen olikin vaikeampaa. Tapsa lentää Aasian lentoja Airbussilla ja opettaa sen lisäksi Patrialla ja Ilmailuopistossa. Koulukoneena käytettävä Bravokin piti saada aikataulullisesti sovitettua tapahtumaan. Kaikki onnistuivat kuitenkin kyseiselle viikonlopulle ja erittäin hieno, lähes kesäinen sää kruunasi tapahtuman. Opettajina leirillä toimivat Tapio Pitkänen ja Toivo Huovinen rautaisilla ammattitaidoillaan. Paikalla oli myös kolme taitolentotuomaria, jotka arvioivat suorituksia ja antoivat neuvoja mahdollisten virheiden korjaamiseksi. Taitolentokoneita leirillä oli kuusi kappaletta ja varsinaisia kurssilaisia toistakymmentä.

Tapahtuman vetäjänä olin iloisesti yllätynyt tapahtuman saamasta erittäin myönteisestä palautteesta UTL:n taitolentäjiltä, kuin myös kerholaisiltamme. Oripään kentän tarjoamat mahdollisuudet ovat tarkoitukseen loistavat ja myös yhteistyö muonituksen osalta Kössin tilan kanssa todettiin erinomaiseksi. Puitteet ovat siis hyvät tällaistenkin tapahtumien järjestämiseen.

Neljätoista kerhomme jäsentä lensi tutustumislennon. Ilmoittautuneita oli enemmän, mutta ajanpuutteen johdosta muutamia len-

toja jäi tekemättä. Lentoja lennettiin ahkerasti aamuvarhaisesta iltapimeyteen saakka. Palaute oli innostunutta ja jatkoa taitolennon merkeissä toivottiin. Alustavasti onkin sovittu Tapsan kanssa teoriakurssin järjestämisestä talven aikana. Osallistua voi kaikki taitolennosta kiinnostuneet vaikka ei haluaisikaan lento-osuutta lentää. Lento-osuus järjestetään tulevana kesänä. On myös keskusteltu mahdollisuudesta lentää talven aikana tutustumislentoja Turun kentällä järjestettävässä tilaisuudessa.

Puheenjohtaja Kimmo Mäkisen kanssa käydyissä keskusteluissa on suunniteltu taitolennon ottamista mukaan kerhon toimintasuunnitelmaan. Tapsa on luvannut auttaa meitä käytännön järjestelyissä. Kannattaa mainita tässä yhteydessä, että Tapsa on ollut kerhomme jäsenenä viime keväästä lähtien.

Taitolento on yksi lentämisen muoto monien joukossa. Pidän taitolennon alkeiden hallitsemista hyvänä kaikkienkin lentäjien osalta. Jos kone karkaa ”lapisista”, tietää mitä tulee tehdä. Lisäksi taitolento antaa uusia mahdollisuuksia ja ulottuvuuksia lentämiseen. Taitolennossa ei tule koskaan valmiiksi. Uusia haasteita tulee kun rimaa korotetaan. Rimaa korotetaan kuitenkin hallitusti itseään kouluttamalla, ei turhia riskejä ottamalla.

Raimo Nikkanen



Taitolentoleirin osaanottajia Oripäässä (kuva Raimo Nikkanen 20.9.2009)



Suviseurat kiitotie 14:n päästä nähtynä ja Mats Kommosen ohjaamasta DSA:sta kuvattuna (kuva Tommi Kaskinen 28.6.2009)

Lähtettäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 TURKU

2



Ari Saarinen ja Heikki Salo muodostelmalentoharjoituksissa (kuva Antti Mäkelä 19.9.2009)

Syyskokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään keskiviikkona 25.11.2009 kello 18.30 alkaen If Vahinkovakuutusyhtiön Kupittaaan toimitalon luentosalissa, osoitteessa Kalevankatu 3, Turku. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat.

Kello 18.00 Kimmo Puolitaipaleen esitys Suviseurojen organisoinnista.

Kokoukseen ennakkoon ilmoittautuneille (sihteeri@turunlentokerho.fi) If tarjoaa kahvit kello 17.30 alkaen.

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi