

# LEIVO

1/2010

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti





Kimmo Mäkinen luovutti syyskokouksessa puheenjohtajan nuijan Antti Joupille



Eero Kostia, Matti Loukonen ja Heikki Parviainen saivat ilmaisuliiton ansiomerkin, Markus Hatakka Lasikotka-kiertopalkinnon (kuvat Seppo Koivisto 25.11.2009)

## Sisällysluettelo 1/2010

Hyvää kevättä aviaattorit	4
Kerhon menstys on kiinni taloudenhoidon työkaluista	6
Lapinkävijäin Rahasto LKR	7
EFOP:n Ilmailu- ja Tapahtumakeskuksessa golfia ensi kesänä?	8
OKRA 2010	9
Turun Lentokerho ry:n miehistö	10
Taitolentoa ja taitolentokoulutusta	12
Moottorilennon kevätkuulumisia	13
Kannuspyöräkoulutusta USA:ssa	14
Turun Lentokerhon leiri Kiikalassa kesällä 2009	16
Kiikalan evakkoretki	17
Lennoikkipoikien kevätsuunnitelmia	18

Kansikuva: Siirtohinous EFIK-EFOP Koskella (kuva M. Parviainen 3.7.2009)

## Leivo siirtyi avoimuuteen

Leivon viime vuoden numerot taitettiin Indesign-ohjelman kokeiluversioilla. Nyt on käytössä avoimen lähdekoodin ilmainen Scribus, jonka takia ulkoasu on jonkin verran muuttunut. Muutamista puutteista huolimatta uusi ohjelma on osoittautunut käyttökelpoiseksi ja jäänee toimituksen työkaluksi.

Avoimuutta toimitus toivoo myös lukijoilta, sillä jokaisessa lukijassa asuu pieni kirjoittaja. Kesän tapahtumia kannattaa kirjata muistiin tuoreeltaan ja koostaa niistä vaikka juttu syksyn Leivoon, jonka aineistoja aletaan peräämään tuttuun tapaan lokaussa.

*Seppo Koivisto*

### Turun Leivo

Julkaisija: Turun Lentokerho ry  
Kerosiintie 77 • 20360 Turku • Finland  
[www.turunlentokerho.fi](http://www.turunlentokerho.fi)  
Toimitus: Seppo Koivisto  
Painopaikka: X-Copy  
Turku 2010  
ISSN 0784-5561

# Hyvää kevättä aviaattorit

Kolmas kuukausi meneillään uudella hallituksella. Kokouksia on pidetty, vaikka ulospäin ei vielä kovin paljon ole näkyntäkään. Ajatuksia kuitenkin sen verran, että voi päivittää ”valtakunnan” tilanteen.

## **Moottorilento**

Kalusto on saatu ajanmukaiseen kuntoon ja lentomäärät kasvaneet viime vuonna.

Teoriakoulutus on loppupuolella Kaarinassa ja odotamme lopullisia sitoumutuksia lento-osaan.

Mikäli oppilasmäärä kasvaa erittäin suureksi, Kerho on varautunut vuokraamaan tarvittaessa yhden koulukoneen lisää.

Palolento-organisaatio on pystyssä ja tarjous lähtee lähiviikkoina ensikesän lennoista.

Lisälämmikkeenä jatkuu taitolentoon tutustuminen tänäkin kautena, alustavat teorialat pidettiin jo, kolmisenkymmentä kiinnostunutta oli paikalla, mahdollisesti toukokuussa ja ainakin elokuussa sitten halukkaat opettajan kanssa taivaalle oppimaan perusjuttuja. Siitä vain kokeilemaan, ainakin valmius selvittää hankalista paikoista parane.

## **Moottoripurjelento**

Oppilaita on tännekin tulossa Kaarinan kurssilta, muutama oppilas on jo aloittanut/vielä kesken.

Ykkös-Tuulia valmistuu kevätkeleihin kovaa vauhtia, moottori on jo nokalla ja upeaa mittaritauluakin on jo vilautettu maallikoillekin. Mielenkiintoinen vehje. Muodostelmalentoa kolmella Tuulialla; kehtaa lähteä kauemmaksikin.

## **Purjelento**

Huoltotoiminta on jatkunut vilkkaana koko talven lumihankien keskellä.

Teoriakoulutus lähti myös käyntiin kahdeksan oppilaan voimin viikonloppuisin Juhalassa.

Hinauskoneprojekti etenee aiemmin sovitun kaavan mukaisesti. Kone saadaan käyttöön ensikesän purjelentokauden jälkeen, koska SED:n moottori voidaan ottaa käyttöön vasta sen jälkeen.

Kokonaisuutena ottaen aktiiviopettajakunnan vähyys huolestuttaa ja pyydänkin konkareita jututtamaan uusia opettajakandidaatteja sillä silmällä, että josko ura urkenisi ja Räyskälän kurssien kautta mielenkiintoiseen harrastuksen osaan.

## **Lennoikkitoiminta**

Kovasti on saatu uutta aikaan odottelemaan hankien sulamista. Koulutoimen kautta suunniteltu harrastuksen laajentaminen etenee pikkuhiljaa.

## **Hallitus on myöskin pohtinut lähiaikojen strategioita.**

Joiltakin osin on ilmennyt tarvetta tarkistaa syyskokouksen hyväksymää toimintasuunnitelmaa, osin nopeasti muuttuvien tilanteiden mukaisesti osittain pitkänajan strategioiden toteuttamiseksi.

Siispä, on tullut esiin tilaisuus parantaa suhteellisen pienin taloudellisin panostuksin Oripään infrastruktuuria vuosikymmeniksi eteenpäin. Muutokset sisältäisivät parhaimmillaan uutta lämpöeristettyä hallitilaa, paremman sähköliittymän ja mahdollisesti paineviemärin helpottamaan ikuista säiliön tyhjentämistä. Asioita tehtäisiin yh-

teistyössä Oripään Lions-klubin kanssa ja EU-rahaa olisi tukemassa hanketta. Hanke tukee myös SIL:n strategiaa kehittää alueellisia lentokeskuksia ja mahdollistaa entistä paremmin erilaisten kilpailujen ja muiden tapahtumien läpiviennitä Oripäässä

Purjelentojaosto on edennyt määrätietoisesti konestrategiassaan ja myynyt kaksi yksipaikkaista konetta ja mielessä on nyt yhden uudemman koneen hankinta.

Tulen esittelemään kevätkokouksessa näitä projekteja lähemmin, valmistelevaa työtä tehdään koko ajan.

Ja sitten hieman filosofistakin pohdintaa. Aistin ympärilläni eripuraisuutta, kaunaa eri harrastelajien välillä. Varmaan osa perustuu väärin arviointeihin, väärällä tavalla esitettyyn ns. ”totuuteen” tai mihin vaan.

Pyritään kasvamaan pois sellaisesta, ottaa kukin itseänne niskasta kiinni ja menkää tutustumaan lähemmin kerhon tarjoamaan koko harrastemaailmaan, tutustumaan toimintatapoihin. Ihmisiä, mukavia sieltä tapaatte, jututtakaa heitä, kerhotovereitanne.



Lopuksi Okra: Okra mahdollistaa meidän kaikkien lentämään suhteellisen edullisesti. Pyydänkin kaikkia osallistumaan talkoisiin, näyttely on nyt laajempi ja pitempi, joten yrittäkää järjestää vapaata myös arkipäiviksi, organisaatio odottaa yhteydenottoja.

Nähdään suurella joukolla kevätkokouksessa 15.4.2010.

*Antti Jouppi*

### **Kerholainen!**

## **Talkoot Oripään lentokentällä 8.-11.7.2010 OKRA-näyttelyn järjestelyissä.**

Talkoolaisille on luvassa trendikäs fleecetusakka tai t-paita. Tehtävät parkkialueella, liikenteenohjauksessa ja kahviossa.

**Ilman tätä ei kerho pyöri, tule auttamaan!**

Talkooilmoittautuminen (nimi ja päivät) Esa Parviiselle  
[esa.parviainen1@luukku.com](mailto:esa.parviainen1@luukku.com)

# Kerhon menestys on kiinni taloudenhoidon työkalusta

Kerhon 2009-toimintavuonna kehitettiin hallituksen toimesta talousjärjestelmä, jonka avulla jaostot voisivat toimia tavoitteellisesti ja motivoidusti pitkälti omassa budjettitaloudessaan. Talousjärjestelmän kehittämiseen oli kaksi syytä: taloudellisten kassavirtojen selkiyttäminen jaostojen välillä ja resurssien käytön suuntaaminen kerhoa ja jaostoa eteenpäin vievään työhön.

Menneinä vuosina jaostojen talous on ollut keskinäisessä solmussa tavalla, jota tänä päivänä ei voi enää pitää mahdollisena. Hallitus teki luonnollisen päätöksen 2009-toimintavuonna, että moottorilennon, moottoripurjelennon ja purjelennon tulee kattaa tuntihinnoittelun kautta kustannuksensa. Investoinnit rahoitetaan sitten yhteisistä talokootoista ja mahdollisuuksien mukaan saatavasta ulkopuolisesta rahasta.

Talousjärjestelmän mukaisista okratuotoista kukin jaosto saa 1/3-osuutensa sen jälkeen kun keskushallinnon kiinteistö- ja muut kulut, kuten lennokkikerhon tuki on maksettu pois. Okraosuus on tarkoitettu jaostojen investointisuunnitelman rahoitukseen. Järjestelmä turvaa investointien rahoituksen ja tukee jaostojen aktiivisuutta talokoiden läpiviemisessä ja tavoitteellisuutta hankinnoissa. On kuitenkin selvää, jos investoinnit ylittävät jaostojen kassakertymän, on jaostojen katettava puuttuva osuus esim. jäsenlainoilla, yhteiskunnan tuella ja vanhan kaluston realisoinneilla. Ennen kaikkea on oltava malttia kerätä

ajan kanssa tarvittavat pääomat jaoston kassaan. Teoriassa on ainakin mahdollisuus lainata toiselta jaostolta, mutta toisen jaoston kassavirtojen käyttö omiin tarpeisiin ei enää olisi mahdollista aiempien vuosien tapaan, jolloin talousseuranta oli puutteellista.

Kerhon hallituksen viime vuonna synnyttämä talousjärjestelmä syntyi Turun Lentokerhon tapaisen suuren yleisilmailu-kerhon tarpeisiin, jotta jaostoilla olisi aiempaa itsenäisempi taloudellinen toimivalta. Järjestelmän avulla kerho infrastruktuuri pysyy kunnossa ja kehittyä sekä jaostot tulevat saamaan erilaiset hankkeensa läpi. Pitkässä juoksussa kehitetty talousjärjestelmä osoittautuu yhdeksi merkittävimmäksi päätökseksi kerhon historiassa. Ilman sitä kerhon hallinnolta puuttuu työkalu ohjata loogisesti ja osapuolia tyydyttävällä kerhon taloudellista tulevaisuutta.

Ilman talouden työkalua toimintamme paukahtaa virheliikkeeseen, josta tullaan varsin nopeasti toimintakyvyttömänä ulos. Siitä pitää talouden lainalaisuudet huolen. Työkalu kannattaa pitää terävänä. Silloin yhteisten asioiden hoitamisessa aktiiviset jäsenet jaksavat painaa pitkää päivää ja hymy on jäsenistössä herkemässä.

*Kimmo Mäkinen  
Puheenjohtaja 2009*

---

## Oripään tapahtumakalenteri 2010

18.-20.5.	Liikennelentäjien SEP-leiri
8.-11.7.	Okra 2010 (suljettu 1.-14.7.)
19.-24.7.	Oripää Camp 2010
20.-22.8.	Urheilutaitolentäjien leiri

# Lapinkävijäin Rahasto LKR

## Rahasto hakee uusia jäseniä korvauspiiriinsä

Joukko Turun Lentokerhon jäseniä perusti 1989 Lapinkävijän rahaston saadakseen lisäturvaa kalustovaurioissa. Kaikissa kerhon koneissa ei ollut tuolloin kaskovakuutusta, jolloin niihin oli vaurioiden sattuessa määritelty ilmailijan omavastuuosuus, jonka joutui maksamaan. Tämän omavastuuosuuden pienentämiseen perustettiin LKR:n korvausrahasto. Ehtona oli rahaston jäsenyys ja vauriot korvattiin kerhon koneille tapahtuneista vahingoista.

Rahaston toiminta on ollut rauhallista useamman vuoden. Tarvetta kuitenkin korvausrahastolle on ja rahaston hallitus on päättänyt tarjota uusia rahastojäsenyyksiä niille lentokerhon jäsenille, jotka eivät ole rahaston jäseniä. Samalla kysytään vanhojen jäsenten halukkuus olla edelleen mukana.

Rahasto on voittoa tuottamaton rekisteröimätön yhdistys. Rahasto on itsenäinen ja täysin riippumaton Turun Lentokerhosta ja sen hallinnosta. Rahaston jäsenmaksu on 100 € ja se tulee olla maksettuna rahaston tilille Nordea 232518-62145 huhtikuun loppuun mennessä. Hallitus pitää huolta rahaston maksuvalmiudesta ja määrää tarvittaessa uuden jäsenmaksun sen jälkeen kun rahastopääoma on alittanut 2000 € korvausmaksujen jälkeen. Rahas-

ton likvidit varat ovat 2010 maaliskuussa 5565 €, jotka ovat pankkitilillä (2450 €) ja sijoitettuna Turun Lentokerhon toimintaan (3115 €).

Rahaston maksama korvaus on vauriota kohti enintään 1000 €, tai korkeintaan kulloinkin kerhossa olevan konekohtaisen omavastuuosuuden suuruinen. Rahaston jäsenen omavastuu on 300 € vauriota kohti.

Rahaston säännöt ja jäsenanomuskaavake maksuohjeineen julkaistaan kerhon nettisivuilla huhtikuun aikana.

Kerhon nettisivuille ja Leivossa julkaistu jäsenhakemuslomake tulee lähettää rahaston hallitukselle osoitteeseen LKRhallitus@turunlentokerho.fi tai kerhon Turun kentän postilaatikkoon nimellä LKR-rahaston hallitus. Vanhojen jäsenten, jotka ovat maksaneet jäsenmaksun 2000-luvulla rahastoon, tulee täyttää myös jäsenlomake ja ilmoittaa halukkuutensa jäsenyytensä jatkamiseen ja toimittaa se edellä mainittuun osoitteeseen. Vanhojen jäsenten osalta päivitetään tiedot eikä heillä ole nyt jäsenmaksuvelvoitetta.

Rahastolle on valittu hallitus hoitamaan rahaston toimintaa. Puheenjohtajana toimii Sándor Tóth, varapuheenjohtajana Raimo Nikkanen, sihteerinä Kimmo Mäkinen, jäseninä Antti Jouppi ja Esa Passila.

*Rahaston hallitus*

### Jäsenilmoitus/hakemuslomake

Nimi ja osoite: \_\_\_\_\_  
sähköposti: \_\_\_\_\_  
puh.numero: \_\_\_\_\_ jäsennumero: \_\_\_\_\_

Haen jäsenyyttä LKR-rahastossa uutena rahaston jäsenenä 1.5.2010 alkaen

Jäsenmaksu 100 € eräpv. 30.4.2010 Nordea 232518-62145

Rahaston nykyisenä jäsenenä ( ) jatkan tai ( ) en jatka jäsenyyttä rahastossa

Palautus: LKRhallitus@turunlentokerho.fi tai

Turun Lentokerho ry, Kerosiinitie 77, 20360 Turku

Pvm ja allekirjoitus: \_\_\_\_\_



# EFOP:n Ilmailu- ja Tapahtumakeskuksessa golfia ensi kesänä?

Keväällä tutkitaan mahdollisuudet pelata links-tyyppistä golfia Oripään kentällä. Links –kentällä pelaamisella tarkoitetaan lähinnä sitä, että peli tapahtuu luonnonalustalla. Kerhon vanha jäsen, Pertti Rännäli on luvannut suunnitella kentälle golfradan ja luvannut järjestää tutustumiskurssin lajiin. On selvää, että tilaa on niin paljon, ettei laji häiritse vilkastakaan lentotoimintaa.

Oripään kentän tarjoama mahdollisuus rentoutua lentämisen ohessa tulee herättämään mielenkiintoa valtakunnallisestikin. Varsin käyttökelpoinen juttu Oripään vetovoimaisuuden kehittämiseen.

*Kimmo Mäkinen, HCP 16,3*

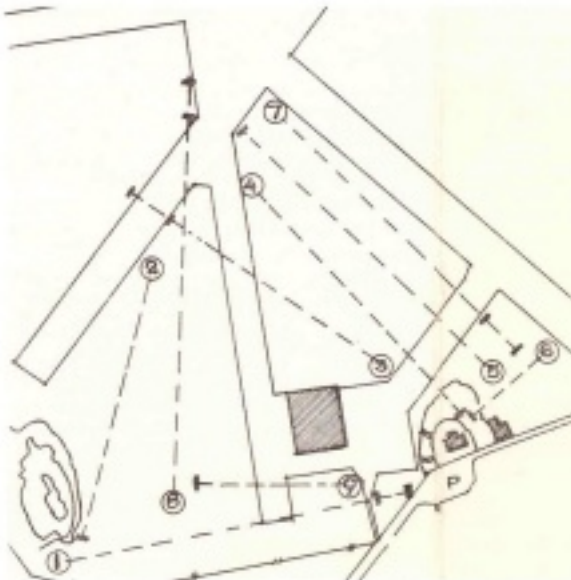
Alla kuva väylistä ja kiitoteistä. Sodanjälkeistä pilottipolvea ei ilmeisesti pienet kuttaperkapallot hätkäyttäneet, vaan homma toimi lennonjohtajan valvonnassa turvallisesti ”leikkaavista” lentoradoista huolimatta (Aura Golf 50 vuotta).

## Talkoohenki nosti päätään

**A**ruskaisten kesästä pistettiin pelikuntoon talkoovoimin ja innostuneita väkeä siinä kättäpäivästä. Kentän seikien suunnittelusta vastasivat todennäköisesti Pekka Sivalan lisäksi Onni Huotkalo poikineen ja Jukka Rissanen, joda jo edellisessä kotikaupungissaan olivat joutuneet pelaamaan lentokentällä golfia. Tauno Vuola lahjoitti seuralle käytetyn kevyen traktorin, johon oli kiin-

teiksi asennettu niitoterät. Panamaailla hioettuna ja Aura Golfin tammukset kyljissään kone leikkasi parhaansa mukaan mätäseynyttä nurmikkonsa, irrokivitä koivustellen. Kesän lopulla sen terit alkoivat olla melko loppuun kuluneita. Vihertöitä leikattiin ympyröin muotoisiksi yksinkermaisella, tyttömäisellä paurahamallisella koneella.

Vihertöiden heinäkasvu oli hieman harvaa ja korat srsipohjat tekivät niistä suhteellisen nopeita. Sekä pallokupit että lipputangot olivat vahvasti improvisoituja ja tuskin aivan kansainväliset mitat täyttyivät.



## ARTUKAISTEN GOLF-KENTTÄ

### Paikallissäännöt

1. Pello on ukona 1. vöytää rajoittavalla pelloilla.
2. Pelivöytillä pellen saa siirtää lähimpään sopivaan yhdeksiportaan, ei kuitenkaan lähemmäksi reikää. Samoin saa kiitoradalle pysähtyneen pallon siirtää lähimmälle viharadalle.
3. Vihertöillä (grreen) saa pelataa enintään neljänneksen etäisyydellä reikästä pysähtyneen pallon sitä pelatavasta lausesta yhdeksi lyöntiksi.
4. Lentotoiminnan aikana ei lähinnä käytössä olevia kiitoratoja saa pelata. Lennonjohtajan ohjeita on ehdottomasti noudatettava.

Tällä pelatiin kolmi kesä (1964–1965). Aura Golfin ensivielinen kerho käytti kuukausi pelitöitä ja lentokentän kiitoradat rajoittivat suuresti peliä.



# OKRA 2010

## Suurin kaikista!

Pohjoismaiden suurin maatalousnäyttely järjestetään Oripään lentokentällä heinäkuun alussa. Järjestävä taho on Oripään Lions club. Lentokenttä luovutetaan näyttelyä varten 1.7.2010 kello 8.00 ja vastaanotetaan 14.7. kello 24.00. Kenttä on suljettuna lentoliikenteeltä saman ajan.

## Suuria muutoksia

Näyttely on neljäpäiväinen, alkaen torsdai-  
nana ja päättyen sunnuntai-iltana. Näytteil-  
leasettajina toimivat nyt keskusliikkeet,  
kun aiemmin on toimittu lähinnä paikalli-  
sin voimin. Esillä siis ollaan koko kalus-  
ton esittelyllä. Tästä johtuen tontit ovat suu-  
rentuneet, esim. Hankkija on varannut  
6000 m<sup>2</sup>. Alue kasvaa aiemmasta kiitotie  
32-14:n yli. Kiitotie on nimetty Okra Bule-  
vardiksi ja sen molemmin puolin on myyn-  
ti- sekä esittelykojuja. Koko alue erotet-  
aan aitaamalla, joten metsän kautta hiipi-  
mällä ei enää näyttelyä katsomaan tulla.  
Ainakin se tulee hankalammaksi. Oripää-  
läisten keskuudessa ko. ”vapaapääsy” on  
ollut jonkinlainen kansanhuvi. Myöskään  
autojen jättäminen metsään ei auta, koska  
paikoituslippuja ei myydä.

## Paikoitus

Autopaikoitus kokee suuren muutok-  
sen, kun lipunmyynti siirtyy myyntikoju-  
ihin. Autot ajavat suoraan parkkiin ja asiak-  
kaat kävelevät lippuluukuille. Tämän järjes-  
telyn pitäisi poistaa ruuhkat Hirvikosken-  
tieltä. Lipunmyynti pisteitä on kolme, joil-  
le on pyrittävä ohjaamaan tasaisesti asiak-  
kaita. Näyttelyalueelle tullaan kahta kaut-

ta. Pääsisääntulo siirtyy jonkin verran Hir-  
vikosken suuntaan ja sen lisäksi toinen si-  
sääntulo tapahtuu Suviseurojen rakenta-  
maa tietä kiitotie 06:n suunnasta.

## TLK-ravintola

Kerho pitää omaa ravintolaa kerhotalos-  
sa. Vanhan tavan mukaan siellä on talkoo-  
laisten ruokailu ja myyntiä näyttelyvierail-  
le. Ravintola on tuottanut hyvin ja voim-  
me odottaa hyvää taloudellista tulosta tällä-  
kin kertaa.

## Talkootyön onnistuminen on tärkeää. Osallistuminen palkitaan.

Mikään ei toteudu ilman kerholaisten  
voimakasta ja sitoutunutta panosta. Onnis-  
tuminen ravintolassa ja paikoituksen järjes-  
tämässä on koko jutun ydin. Olemme  
vuokranneet kenttäalueen ja sitoutuneet  
hoitamaan paikoituksen ja liikenteen oh-  
jauksen näyttelyn aikana. Tähän tarvitaan  
jokaisen kerholaisen panosta. Toivon, että  
jokainen suunnittelee kesänsä niin, että voi  
osallistua kerhon tärkeimpään tulonhankin-  
tatapahtumaan. Talkootyöhön osallistuvat  
saavat korvauksen sen mukaan kuinka pal-  
jon ovat työhön osallistuneet. Seuraa kes-  
kustelua.

## Tervetuloa Okraan!

*Paavo Mäkimattila*

# Turun Lentokerho ry:n miehistö

GSM

## Hallitus

puheenjohtaja	Antti Jouppi	040 838 5285
varapuheenjohtaja	Jyri Passila	040 559 7377
sihteeri	Jussi Timonen	045 236 8902
jäsenet	Markus Hatakka	
	Esa Parviainen	050 330 6959
	Kari Montonen	040 595 0761
	Sándor Tóth	0400 180 143
	Mika Tapio	040 555 2990
varajäsenet	Marko Tähtinen	
	Heikki Salo	

## Jaostojen puheenjohtajat

rahastonhoitaja	Mika Tapio	040 555 2990
talousjaosto	Kari Montonen	040 595 0761
moottorilentojaosto	Antti Mäkelä	040 564 7548
purjelentojaosto	Esa Parviainen	050 330 6959
lennokki- ja nuorisajaosto	Ville Pulkkinen	040 506 2763

Hallituksen sähköpostiosoitteet: etunimi.sukunimi@turunlentokerho.fi

## Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat

### Moottorilennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

Martti Turppo ml+mtl 040 500 8474

### Purjelennon ja moottoripurjelennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

Antti Jouppi pl+mp+ptl+mptl 040 838 5285

Per Ole Ahlskog	ml+mtl+kielitaitotarkastaja	0400 860 533
Sirpa Arisalo	pl	050 380 0364
Matti Autio	pl+mp	050 308 6568
Harri Heikkilä	ml+kt	040 820 7605
Matti Loukonen	ml	0400 476 509
Antti Mäkelä	mp+mptl+kt	040 564 7548
Raimo Nikkanen	kt+hinauskelpuus	0500 530 822
Sami Nikulainen	pl+mp*	040 501 4543
Heikki Parviainen	pl*	040 548 9943
Timo Piipponen	pl+mp+kt	0400 371 141
Sakari Seppälä	pl+mp+kt	040 546 3062
Joni Suutari	pl	040 777 8730
Ville Vuori	pl+mp	0400 698 514

pl=purjelento, mp=mopu, ml=moottorilento, \*=opeharjoittelija, tl=tarkastuslentäjä  
kt=ml-kerhotarkkarin vastaanottaja

**Lentokoneiden hoito ja huolto**

huoltotoiminnan johtaja	Pavel Fokin	040 709 1718
Koneenhoitajat (moottorilento)	koneenhoitajat@turunlentokerho.fi	
OH-DSA	Mika Tapio, Mats Kommonen	
OH-SED	Seppo Tapola	
OH-PDT	Mats Kommonen	040 747 2320
OH-COA	Jukka Lehto	0400 820 903
OH-367X	Antti Mäkelä	040 564 7548
OH-383	Jussi Timonen	045 236 8902
OH-392	Tuomo Hyyrönmäki	
Koneenhoitajat (purjelento)		
OH-628	Arto Itkonen, Timo Yli-Eskola	
OH-681	Esa Parviainen	050 330 6959
OH-780	Ville Vuori	0400 698 514
OH-880	Mia Montonen	045 120 9242
OH-960	Samuli Sahlsted, Ari Yli-Rantala	
OH-971	Tapio Korpela, Markus Hatakka	
Metsäpalolentotoiminta ja SAR		
tukikohdan päällikkö	Esa Harjulahti	040 762 3135
SAR-yhdyshenkilö	Matti Loukonen	045 236 9014
Laskutus		
moottorilento ja mopu	Montonen, Tähtinen, Tapio	ml-laskutus@turunlentokerho.fi
purjelento	Montonen, Tähtinen, Tapio	pl-laskutus@turunlentokerho.fi
Kerhon vakuutukset ja avaimet		
vakuutusvastaava	Harri Nurmi	040 583 8821
Oripäätoimikunta	Tapio Korpela	0400 232 219
Oripään lentopaikan päällikkö	Paavo Mäkimattila	050 553 9033
Pelastusvarjojen hoito	Sami Nikulainen	040 501 4543
	Satu Aalto	040 507 8425
Tilintarkastajat	Harri Nurmi	040 583 8821
	Kimmo Lehti	040 500 3592
Leivon toimitus	Seppo Koivisto	0400 522 933
Kerhon nettisivut	www.turunlentokerho.fi	
webmaster	Mika Tapio	webmaster@turunlentokerho.fi
Kerhon yhteystiedot	Turun Lentokerho ry	
postiosoite	Kerosiinitie 77, 20360 Turku	
pankkitili	Nordea 152530-982	
puhelin	Turun halli	02-271 4963
	Oripään halli	02-766 1266

# Taitolentoa ja taitolentokoulutusta

Vuoden 2009 elokuussa järjestettiin Ori-pään lentokentällä taitolentotapahtuma. Taphtuma sai erittäin suuren suosion ja toivomuksena oli että toimintaa jatkettaisiin. Tämän vuoden puolella 6.3. järjestettiin koulutustilaisuus, jossa lennonopettaja Tapio Pitkänen kertoi taitolennosta ja taitolentosuorituksista. Tilaisuus sai taas suuren suosion. Yli kolmekymmentä osallistujaa oli kuuntelemassa taitolentoteorioita.

Tarkoituksena on Turpon lentopäivien yhteydessä toukokuun puolivälissä aloittaa lento-osa, jos saadaan järjestettyä opetuskooneena käytettävä Bravo paikalle. Leiri on kuitenkin tarkoitettu lähinnä SEP-tarkkareihin ja silloin ei taitolentokoulutusta ehtine paljoakaan antamaan. Tapsa on silloin kiinni muissa tehtävissä leirillä. Asia tarkentuu kuitenkin kevään aikana. Runsaan kysynnän johdosta pyrimme järjestämään kesän aikana useammankin kerran taitolentokoulutusta, jos saadaan aikataulut koneen ja opettajien osalta soviteltua.

Turpon leirille osallistuu myös muutamia taitolentokoneita ohjaajineen ja suoritavat omia koulu- ja harjoituslentoja. Kannattaa tulla katsomaan paikan päälle toimintaa. Leirin aikana on myös hinaaja ja purjelennonopettaja paikalla. Silloin on kerholaisilla myös mahdollisuus lentää purjelentoa. Usein kevätaikaan on erittäin hyvät kelit. Laittakaa allakkaan ylös ajankohta.

Varsinainen taitolentokurssin lento-osa on elokuun 20.-22. päivinä, perjantaista sunnuntaihin. Bravo tulee silloin käyttööme ja pari opettajaa näillä näkymin. Tapio Pitkänen tulee ainakin ja uskoisin Toivo Huovisen olevan toisen opettajan. Saman aikaisesti pidetään UTL:n kanssa yhteistyössä taitolentoleiri, johon tulee useita koneita mukaan. Taitolentotuomareita osallistuu myös leiriin ja silloin on mahdollisuus



saada korkeatasoista palautetta ja opetusta taitolennosta. Iltaisin järjestetään jotain ohjelmaa, ainakin grillillä istumista, maailman parantamista ja saunomista.

Kerhorakennus on silloin varattuna leirin käyttöön, sekä myös majoitustiloja. Alustavasti majoitustiloja on myös varattu Kössin tilalta. Kössin kanssa olen sopinut muonituksesta leirin aikana. Palvelut ovat kohtuuhintaisia ja sopivat hyvin lentäjän kukkarolle. Leiri ei estä myöskään muun lentotoiminnan harjoittamista. Pelisäännöt sovitaan aloitettaessa lentotoimintaa ja kaikki tapahtuu silloin turvallisesti.

Nettisivujen ja tlk.tiedotteen kautta annetaan lisätietoa, kun hinta ym. tiedot tarkentuvat leirien lähestyessä. Alustavia ilmoittautumisia voi minulle jättää osoitteeseen [raimo.nikkanen@kuljetusliikernikka.fi](mailto:raimo.nikkanen@kuljetusliikernikka.fi). Toivon runsasta osanottoa tapahtumiin.

*Raimo Nikkanen*



# Moottorilennon kevätkuulumisia

Cessnat ovat lentäneet läpi talven, Piper heräsi helmikuun loppupuolella ja OH-SED räjäytetään käyntiin purjelentokauden avaukseen 10.4. OH-392 tulee riviin 1.5. Täyden 7 koneen vahvuus saavutetaan kesän aikana, kun 42 vuotta TLK:n kruununjalokivenä ollut OH-367X tekee "roll outin".

Moottorilennon toimintoja pyöritetään siis täysille kierroksille. Esa Harjulahti on neuvotellut palolentoja jälleen hoidettavaksemme ja sekä PPL- että MGPL-teoriakursseilta valmistuu liuta uusia innokkaita puikokoihin. Kiitos Martti Turpolle ja Mikael Hirvoselle teoriajärjestelyistä!

Lentokoulutuksessa on niin paljon sarkaa, että konekapasiteetti voi olla kovilla. OH-COA:n avuksi koulutukseen on tarkoi-

tus vuokrata toinen pikkucessna. Kakkos-Tuulioista toinen on kesän käytössä Ori-päässä, jossa on saatavilla koulutusta kesäkuusta elokuuhun sopimuksen mukaan.

Täydennyskoulutuksena kannattaa käydä taitolennon- ja muodostelmalennon käytännön kurssit. Näissä saa ammattimiehen opastusta.

Lentoturvallisuus- ja pelisääntöillat on jokaisen syytä tulla kuuntelemaan. Sen ohella on hyvä muistaa mihin nykyiset toimintaedellytykset pohjaavat ja kuitata oma talkoopäivänsä OKRA 2010 maatalousnäyttelyssä!

*Lentoterveisin*

*Antti Mäkelä*

*TLK moottorilentojaoston PJ*



Uusitalo, Martikainen ja Koski pesevät kerhon uutta Cessnaa (kuva Antti Mäkelä 12.7.2009)

# Kannuspyöräkoulutusta USA:ssa

"Olisi ehkä pitänyt vuokrata vähän amerikkalaisempi auto" ajattelin, kun etsin Toyota Yaris sedania vuokraamon pihalta Chicago O'Haren kentällä. Olihan se kuitenkin automaatti ja jousituskin oli varmaan epätasaisille betoniteille pehmeämmäksi viritetty. Se että pohjoiseen vievä tie oli viitoitettu "west" aiheutti aluksi hämmennystä, mutta pian oikea tie kohti Oshkoshia löytyi.

EAA Airventuren jälkeen oli aika suunnata 100 km etelään Watertownin kentälle, jossa sijaitsee osavaltion suurin lentokoulu Wisconsin Aviation. Heillä on valikoimissaan Citabria-kannuspyöräkone. USA:n Tailwheel Endorsement vaatii yleensä 10 tunnin koulutuksen, mutta FAA-lupakirja oli jäänyt konvertoimatta, joten nyt oli tarkoitus tehdä joitakin laskuja ja lopuksi lentää matkalento opettajan kanssa.

Champion Aircraft Corporation aloitti Citabrian valmistuksen 1964, mutta se perustuu paljolti Piper Cupin kilpailijaan Aerona Champiin vuodelta 1944, jonka oikeudet oli hankittu 1954. Champ tuli uudestaan tuotantoon 2007 LSA-luokan painoihin kevennettynä. Bellanca hankki Championin 1970, jolloin esiteltiin ulkopuoliseen taitolentoon paremmin soveltuva, symmetrisemmällä siipiprofiililla varustettu Decathlon ja puskakone Scout. Bellancan taru päättyi 1980 ja eri vaiheiden jälkeen oikeudet siirtyivät 1989 nykyiselle valmistajalle American Champion Aircraft Corporation.

Lentokoulun kone oli 1998 valmistettu 7GCBC eli Citabria Explorer. Siinä on muita malleja jalan verran suurempi karkiväli ja laskusiivekkeet. Hyvään konseptiin ei ole yli 40 vuodessa paljon muutoksia tarvinnut tehdä. Nykyinen valmistaja on moottorin päivityksen (160-hevosvoimainen O-320) lisäksi vaihtanut puisen siipisalon alu-



miiniseksi, vuonna 2004 on tullut myös paremmin pomppuja vaimentava alumiininen laskuteline.

Koneen suurin lentomassa on 1800 naulaa eli 816,5 kg. Punnitustodistuksen mukainen tyhjämassa on 585 kg, jossa on 18 kg lisäystä esitearvoihin. Kuormattavuutta jää 231,5 kg, kun bensaa mahtuu säiliöihin 36 gallonia eli 136 litraa (98 kg), muulle jää täysillä tankeilla 133,5 kg, joten matkatavaraa saa harvoin täyttä sallittua 100 naulaa.

Sisään meno Citabriaan edellyttää hiukan voimistelua, käsillä ote ylhäältä runkoputkista, jonka jälkeen voi nostaa jalat sisälle ja viimeksi laskea takapuolen penkille.

Peräkkäin istuttava ohjaamo on tilava ja leveä, jonka takia ei kuitenkaan 5-pistevoissä ylety katsomaan nokan sivuitse. Nokan yli on kuitenkin hyvä näkyvyys rullatessa, matkanopeudella nokka tuntuu aluksi olevan yllättävänkin alhaalla. Polkimet ovat rungon sivuissa, joten koneessa istutaan tottumista vaativasti jalat levällään, eikä sauvakättä pääse lepuuttamaan polvella. Kaasuvipu-etuilman lämmitys-yhdistelmä vaati totuttelua. Pitkään laippavipuun en itse yletynyt olkavyöt täysin kiireällä. Ryyppypumppu ja seosvipu ovat erikoisen tuntuisesti hiukan pystyssä. Starttinappia lukuun ottamatta kaikki kytkimet ovat paneelissa ylhäällä vasemmalla sivulla. Hyrrämittareita ei kaartomittaria

lukuun ottamatta ollut ja radioon yhdistetyn GPS:n kartat oli mennyt vanhaksi koneen syntymävuonna 1998.

Lentoonlähttö aloitettiin sauva täysin edessä, josta löysätään työntöä pyrstön noustua. Tapa oli kuulemma helpompi kuin nostaa raskaalta tuntunutta pyrstöä vauhdissa. Irrotus ilman laippoja tapahtuu 60 mailin nopeudella, kahdella pykälällä laippoja (14°) irrottaa voi 55 mailissa. Lähttökiito tuntui tosi vakaalta, joten vauhdin huumassa tuli mielellään kiihdytettyä miniä suuremmillekin nopeuksille.

Vielä 80 mph nopeudella nousu tapahtuu lähes ultramaisen jyrkästi. Ohjaimet olivat miellyttävän tasapainoiset, mutta mikään odotetun herkkä taitolentokone ei ollut kyseessä, pikemminkin pikkusessnamaisen jäykkä ja vakaa. Matkanopeutta sai 2400 kierroksella työnnettyä reilut 110 mailia, joka tuntui hiukan vaatimattomalta isolla moottorilla varustetulle 2-paikkaiselle.

Lennonopettaja sanoi aloittavansa kannuspyöräkoulutuksen mielellään ruoholla, joten suuntasimme reilun 20 mailin päässä olevaan Palmyran 850-metriselle ruohokentälle. Ruoho tosin oli aika kulottuneen näköistä ja kuoppaisuus suomalaisen heinäpellon luokkaa. Kenttä oli sopivan hiljainen, mutta radioliikenteen seuraamista kor-



pikentällä vaikeutti se, että varmaan kymmenellä lähikentällä oli käytössä sama taajuus.

Laskukierroskorkeus on USA:ssa kentästä riippuen 800-1000 ft AGL. Myötätuules-

sa etulämpö vedettiin aina päälle, kierrokset sai laskea 1500:aan, nopeutta 80 mph ja kaksi pykälää laippoja. Perusosalla nopeus 70 ja kaksi pykälää lisää laippoja. Finaalinopeus 65 mph ja viimeinen viides napsu laippoja. Sakkausvaroitin alkoi huuata jo kynnyksellä, jonka takia ensimmäiset laskut tulivat kahdelle pyörälle, mutta ruohokenttä imaisi koneen pintaansa enempiä pomputtamatta.

Koulu oli kieltänyt läpilaskut kannuspyöräkoneella, joten joka laskun jälkeen rullattiin uskollisesti kiitonurmen alkuun. Rullailun ja suuren laskukierroskorkeuden takia laskuja tulee harvaan tahtiin.

Harjoituksia jatkettiin seuraavana päivänä kestopäällysteellä Dodge Countyn kentällä Juneaun pikkukaupungin lähellä. Tarjolla oli 1200- ja 1500-metriset kiitotiet, joista käytimme lyhyempää. Samaan aikaan tuli risteävälle pari konetta laskuun 2 mailin finaalilla. Samalla taajuudella oli sentään vain pari kolme lähikenttää.

Viimeisenä päivänä piti lentää matkalento Oshkoshiin, mutta uhkaavan ukkosmyrskyn takia piti tyytyä neljään laskuun läheisessä Fort Atkinsonissa.

Koneen vuokra oli 99 \$/h, johon lisättiin 5,5 % vero. Headset-vuokra oli lisäksi 5 \$/päivä. Vuokra-aika laskettiin ns. Hobbs-tuntimittarin perusteella, joka käynnistyy moottorin öljynpaineen perusteella, desimaalitunnin tarkkuudella. Opettajan pakkion kanssa koululennon tuntihinnaksi tuli dollarin silloisella kurssilla 102 euroa. Kaskovakuutus sisältyi tuntihintaan.

Wisconsin ei ehkä ole mikään ihanteellinen lentoturismiosavaltio. Kesällä on suomalaisittain kuuma ja talvet ajoittain kylmiä ja lumisia. Pikkukenttiä on kuitenkin uskomaton määrä, USA:n meijeriosavaltion laajat pellot tarjoavat ainakin pakkolaskupaikkoja ja onhan Oshkoshissa se maailman suurin ilmailutapahtuma.

*Seppo Koivisto*

# Turun Lentokerhon leiri Kiikalassa kesällä 2009

Keväällä 2009 keskusteluissa selvisi, että TLK:n purjelentotoiminta eli turkulaiset tulisivat ehkä Kiikalaa lentämään Ori-pään suuren uskonnollisen seuratahtuman ajaksi. Oli kuultu myös, että Piikajärvi olisi toinen vaihtoehto. Vahvistusta leirin toteutumisesta odoteltiin ja se saatiinkin hyvissä ajoin. Odotuksen Salon Seudun Ilmailukerhon eli SSIK ry:n puolesta olivat korkealla saataisiinhan tuoksi ajaksi hinauskone paikalle mahdollisesti vetämään myös SSIK:n koneita taivaalle ja halukkaat voisivat uudistaa tai jopa hankkia lekohinaus kelpuutuksen tuon leirin aikana. Tietysti toiseen suuntaan myös TLK:n jäsenillä olisi mahdollisuus hankkia vintturihinaus ”lisenssi” samoin periaattein. Kiikalassa toimivan parin yksityiskoneen vesi-



Kiikala ilmakuvasa 28.6.2009

lastikäyttö olisi myös mahdollista, vintturista kun vesilastitankkeja ei ole oikein tohtinut täytellä, kun tuo vanhan vintturinkin vetonopeus uudemmille ”kuttaperkka” koneille ei ole oikein aina tahtonut olla riittävä.

Kiikala kun on myös yhden purjelentokerhon lentokeskus niin, lentotoiminnan lisäyksen tuona aikana toivottiin lisäävän myös oman jäsenistön aktiivisuutta.

Periodin aikana kelit olivat enemmän tai vähemmän suotuisat purjelentoon. Kui-

tenkin lentoja tuli aika mukavasti, painotui viikonloppuihin, ja uusia tuttavuuksia ”naapurikerhosta” roppa kaupalla.

Seisontapaikalla oli parkissa ennen näkemätön määrä koneita, etenkin viikonloppuina, ja sivummalla peräkärriä.

SSIK:n purjekoneiden, ASK-13, Grob Astir ja Ka6CR lisäksi Kiikalasta on toiminut Nikusen Mikon Experimental Jantar Standard ja allekirjoittaneen SZD-55-1 pursikoneet. Nyt lisäksi tuli aika monta TLK:n konetta.

Edellinen pienehkö vierailijoiden leiri on Kiikalassa ollut PIK:llä parilla koneella yhtenä viikonloppuna vuosi sitten ja muutama vuosi sitten Espoon Ilmailukerholla.

Ketkä ovat hiukankin kiertäneet pursikoneilla lentämässä muilla lentopaikoilla tai kilpailuissa huomaavat, että uusiin ilmailujiin ja toimintatapoihin tutustuminen avartaa maailmaa niin tässäkin tapauksessa. On virkistävää omalle porukalle nähdä hieman naapurinkin toimintaa ja puitteita. Vaikka tässä tapauksessa väliaikainen siirtyminen oli TLK:n toimesta tehtävä kentän muun toiminnan vuoksi. No tämä leiriaika tiesi kuitenkin jonkinlaista taloudellista vastinetta kerholle.

Leiriaika Kiikalassa sujui hienosti yhteistyössä ja organisaatiot olivat kokemuksen rikkaampia. Leirin aikana muodostuneiden tuttavuuksien perusteella on helppoa jatkaa samanmoisia leirejä, jos tarvetta ilmenee. Hyötyä epäilemättä tunnetaan olevan molemmille osapuolille ja leiri osaltaan virkistää rutinoitunutta toimintaa.

*Matti T. Koskinen*

*DI*

*SSIK ry.*



# Kiikalan evakkoretki

Rauhanyhdistysten suviseurat vuokrasi Oripään lentokentän kesällä 2009. Kentälle kertyivät ensimmäiset tavarakaset suviseuratarpeistoon liittyen jo pari vuotta ennen varsinaisia seuroja, ja kentän käyttö lentotoimintaan lopetettiin 7. kesäkuuta. Tällöin tavaraa ja rakenteita olikin jo sen verran, että vain kiitoradat ja ”turvamarginaali” olivat vapaina. Lentoharrastuksen oheistavarat ja kaikki Oripäässä oleva kerhon irtain omaisuus kuljetettiin kahden todella pitkän talkoopäivän aikana purjelentoväen toimesta Paimion hallista vuokratuun tilaan ja niihin mökkeihin, joita ei vuokrattu suviseuralaisille.

Purjelento lähti siis evakkoon Oripäästä. Korvaavaksi kentäksi tuli Kiikala, lähinnä majoitusmahdollisuuksien ja oman hinauskoneen käyttömahdollisuuden vuoksi. Puchazc lennettiin Kiikalaa hinauksessa, muut koneet kulkivat perävaunuissa. Karavaani oli pitkähäkki.

Perillä odottivat Kiikalan palvelut, joista oikeastaan puuttuu vain uintimahdollisuus suoraan saunasta.

Oma episodinsa oli hinauskoneen polttoainehuollon järjestäminen; kun kokkeja ilmaantui jo sovittuun asiaan yli tarpeen, ei soppaa meinattu saada lainkaan! SED kävi kaksi kertaa Räyskälässä hakemassa bensa, lopulta Erkki Patrakka ja Matti Kallio lainasivat ystävällisesti polttoainetta omasta tynnyristään, jonka pl-jaoston vetäjä kävi täyttämässä Räyskälässä vielä viimeisenä evakkopäivänä.

Puhku yöpyi hallipaikassa, jonka Salon Seudun Ilmailukerho ystävällisesti lainasi käyttöömmme. Yksipaikkaiset säilytettiin putkissa, keliön osoittauduttua sateettomiksi, osan aikaa myös Kiikalan platalla.

Kiikalassa lennettiin pilvilentoa Puhkulaa ja matkaa useamman koneen voimin.

Kaukaisin käännepiste taisi olla Selänpää Kouvolan takana. Oman mausteensa antoivat samoihin aikoihin liikkeellä olevat juniorien MM-kisojen koneet, yhteensä yli 80 kpl. Ilmatilan tarkkailu oli suosittua ja syystä.

Janne Turta lensi HC-ajan 5 h. Matkan ja korkeuden Janne sai käymällä PW-5:lla katsomassa Oripään kentän asuntovaunupaljoutta.

Kerhon silloinen sihteeri Markus Hatakka aloitti matkalentoharrastuksen vauhdilla; aamupäivällä pakolliset sarkalaskut ja iltapäivällä yli 150 km:n matkalentotehtävä otsikolla ”tämä tuli vähän äkkiä mutta olkoon menneeksi”!

Paluumatkalle Kiikalasta lähdettiin kuun lopussa, siirto-operaation kestäessä päivän verran koneitten purkuineen, pakkausineen ja muine härdelleineen. Tietysti siivosimme myös Kiikalan lennonjohtorakennuksen jälkeemme, pitkän lentopäivän jälkeen se oli joskus unohtunut. Sunnuntai-iltana seitsemän jälkeen karavaani oli taas perillä Oripäässä. Seuraavan viikon aikana muutettiin tavarat takaisin oikeille paikoilleen Oripäässä.

Oripään vuokratulojen vuoksi tusinan verran kerholaisia teki yli 380 tuntia talkoita ja ajoi parinsadan kilometrin muuttomatkat omilla pensoilla.

Lentokoneiden käytön kannalta muutto vieraalle kentälle oli katastrofi, kuten etukäteen tiedettiinkin. Kesäkuun aikana lennetään purjekoneilla normaalisti 30 % koko kesän lentomäärästä. Nyt käyttöaste ja tulot lentotoiminnasta olivat vain murtoosa normaalista.

Toisaalta kerho sai piristysruiskeen suviseurojen vuokratuloista, joita tarvittiinkin kipeästi OH-DSA:n rahoitukseen.

*Ville Vuori*

# Lennoikkipoikien kevät suunnitelmia

Talvikausi on perinteiseen tapaan ollut innokasta rakentamisen aikaa Pansion lennokkiverstaalla. Äkkiä laskettuna on työn alla ollut lähemmäs parikymmentä lennokkia, joista monen ensilentoa päästään ihastelemaan kevään ja kesän aikana. Torstain kerhoiltoja tullaan pitämään totuttuun tapaan aina nuorisoin kesäloman alkamiseen asti. Kesälläkin tilat ovat toki ahkerasti käytössä, mutta kokoontumisista sovitaan ja soitellaan erikseen.

Lennokki- ja nuorisosaasto on jälleen osallistumassa Helsingissä 23.-25. huhtikuuta järjestettävälle Model Expo -messuille. Kyseessä ovat pohjoismaiden suurimmat harrastemessut, kävijöitä viime vuonna 66 200! TLK:n lennokkipojille tämä on jo kolmas kerta messuilla oman esittely-

osaston kanssa. Tänä vuonna otamme teemaksi lennokin rakentamisen ja näytämme messuvieraille miten balsapuu pölyää taitavissa käsissä.

Aloitimme syksyllä yhteistyökuvioiden suunnittelun Turun koulutoimintakeskuksen kanssa. Tavoitteena on tarjota koulutusta turkulaisille käsityön opettajille, jotta he voisivat omissa kouluissaan käynnistää lennokkikerhoja ensi lukuvuotena. Tällä hetkellä vielä odotamme koulutoimintakeskuksen kanssa lisää lennokkitoiminnasta kiinnostuneita opettajia ja toivomme pääsevämme laajentamaan toimintaamme tätä kautta vielä kevään aikana.

*Aurinkoista ilmailukevättä toivotellen  
Ville ja lennokkijaoston pojat*



Henrik tarkkana, Jarmo opettaa siiven päällystystä.



Tapio Pitkänen kertoi taitolennosta Kerttulan koululla (kuva Seppo Koivisto 6.3.2010)



Puuliiterin rakentelua Oripäässä, mallia J. Turta (kuva Esa Parviainen 17.10.2009)



Sándor Tóth ja Juhani Liipola poistamassa lunta Turun hallin katolta, mm. Eurassa sortui hallin katto lumikuorman takia (kuva Raimo Nikkanen 8.3.2010)

Lähettilä:  
Turun Lentokerho ry  
Kerosiinitie 77  
20360 Turku

2



Pegase Kimmo Lehden ohjaamana (kuva Heikki Parviainen 9.6.2007)

## Kevätkokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään torstaina 15.4.2010 kello 18.30 alkaen If Vahinkovakuutusyhtiön Kupittaaan toimitalon luentosalissa, osoitteessa Kalevankatu 3, Turku. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat ja lisäksi hallituksen esityksen pohjalta päätös toimintasuunnitelman ja talousarvion tarkennuksista muuttuneessa tilanteessa.

If tarjoaa kahvit kello 18.00 alkaen.

*Turun Lentokerho ry hallitus*



[www.turunlentokerho.fi](http://www.turunlentokerho.fi)