

LEIVO

1/2011

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti



TURKU
airSHOW
www.turkuairshow.fi **2011**



Red Arrowsin Folland Gnat -koneet Turussa vuonna 1971 (kuva Ari Saarinen)



Sivu 10: Halliporukka 2010 (kuva Hekki Salo 15.1.2011)

Sisällysluettelo 1/2011 *

Pääkirjoitus	4
Yritysten ja yhteisöjen mainoksia valotaululle	5
Moottorilentojaosto 2011	6
Purje- ja mopulennon koulutuspäällikkö	8
Turun kentän uusi lentokonehalli	10
Vakuutuksista Turun Lentokerhossa	12
TUAS 2011 talkoot	13
Turun Lentokerho ry:n miehistö	14
Tiukasti siivellä! - Oripää Camp	16
Kansallisen PPL-lupakirjan voimassaolo päättyy	17
Purjelentoa aina kun sää sallii	18
ASan albumista	20
Pikselikoneesta Tuuliaan	21

Kansikuva: Puchacz hinauksessa Oripäässä (kuva Seppo Koivisto 18.9.2010)

Ukkoslintuja ja Sinisiä Enkeleitä

USA:n merivoimien taitolento-osasto Blue Angels oli näytöksen tähtenä Turun lentokentällä vuonna 1992. Vuonna 2000 pääesiintyjänä oli Ranskan ilmavoimien Patrouille de France.

Yhdysvaltain ilmavoimien taitolento-osasto Thunderbirds vierailee Turussa 18.-19. kesäkuuta.

Seppo Koivisto



Turun Leivo

Julkaisija: Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77 • 20360 Turku • Finland
www.turunlentokerho.fi
Toimitus: Seppo Koivisto
Leivo.TLK@gmail.com
Painopaikka: X-Copy
Turku 2011
ISSN 0784-5561

Pääkirjoitus

Hyvää alkanutta kevättä kerholaiset!

Aloitetaanpa SIL:n kuulumisilla. SIL jatkaa vanhalla hallituksella kuluvankin kauden. Suurimpana haasteena nähdään polttoainehuollon varmistaminen Hangosta Ivaloon. Joillekin kentille on jo saatu polttoaineen jakelupiste, joka toimii luottokortilla, joten eiköhän hyvällä suunnittelulla tänäkin kesänä pääse matkalentoja tekemään Suomen taivaalle, hyvällä suunnittelulla.

Meidän toimintamme on alkuvuonna pyörinyt melko paljon tulevan lentonäytöksen parissa.

Kymmenkunta aktiivia on aloittanut suunnittelut ja tehnyt urakalla töitä näytöksen onnistumisen eteen. Valmistelut ovat edenneet hyvin ja piakkoin aloittavat eri osa-alueiden vastaavat ottamaan porukkaansa kokoon koulutuksen ja homman loppufiilauksen merkeissä.

Aiheeseen liittyen on järjestysmieskurssi käynnissä, mutta lisää väkeä tarvitaan siihenkin hommaan. Luvassa on kovan luokan näytös, joten kaikki joukolla mukaan tekemään ilmailun historiaa. Näytöksen taloudellinen onnistuminen on, aivan oikein, meidän jokaisen käsissämme.

Uusi konehalli ja kokoustilat ovat kovassa käytössä ja parantavat omalta osaltaan olosuhteitamme Turun kentällä. Käykää tutustumassa ja pöräyttämässä vaikka kahvit, ei tarvitse enää kylmässä ”kuppilatiimaa” kerätä.

Oripään hallihanke on edennyt EU-rahoituksen osalta ja hakemus on jätetty Jokivar-sikumppaneille. Positiivisessa tapauksessa rakennustyöt voitaisiin aloittaa ja kuluvana kesänä.



Mutta lentämääinkin pitää päästä, jaostot ovat olleet aktiivisia suunnitelmissaan, mainittava on ainakin taitolennon SM-kisat, jotka saatiin Oripäähän ensikesänä. Hoidetaan sekini kunnialla, niin kuin on tapana ollut.

Kevätaurinko helottaa ja päivät pitenevät, eikun taivaalle!

Antti

Yritysten ja yhteisöjen mainoksia valotaululle!

Lentonäytösyleisöä palvelee suuri LED-näyttötäulu lentonäytöksessä, josta yleisö voi myös nähdä esitykset kuten suurissa ulkoilmatapahtumissa on tapana.

Lentotapahtuminen väliin näyttötäulu antaa kerholle mahdollisuuden ansaita tuottoja myymällä valotaululta mainostilaa yrityksille ja yhteisöille.

Nyt jokaisen kerholaisen toivotaan tsekkaavan tutut ja potentiaaliset suhteensa yrityksiin ja yhteisöihin, joille olisi mahdollisuus myydä mainostilaa valotaululta lentonäytöksessä ensi kesänä.

Tarkemmat ohjeet myytävistä mainospalveluista saat seuraamalla tlk.tiedotteet@turunlentokerho.fi -kanavaa, jossa palveluista ja niiden hinnoista kerrotaan lähipäivinä tarkemmin.

Jokainen kerholainen, joka onnistuu mainostilamyynnissä, ansaitsee yhden vapaalipun per myyntitapahtuma. Kolme parasta myyjää palkitaan kahdella VIP-vapaalipuilla ruokineen ja juomineen.

Markkinointiryhmä



Varaosat, huollot
PPL(A)- ja NF-koulutus
040-7091718

Moottorilentojaosto 2011

Tervehdys moottorilentojaostosta!

Sain syyskokouksessa 2010 mandaatin toimia moottorilentojaoston vetäjänä vuoden 2011. Antti Mäkelältä perityt saappaat ovat suuret ja niillä täytyy astella kieli keskellä suuta; Turun lentokerhohan on kalustoltaan ja lentotuntimääriltään huippuluokkaa Suomen mittakaavassa. Vastuu on siis suuri, ja vuoden lopussa mitataan tehtävissä onnistuminen.

Ennen toimeen ryhtymistä olen saanut kuulla paljonkin näkemyksiä moottorilennon nykytilasta sekä toiveita siitä minkälaista toiminnan pitäisi Turussa olla. Useat kerholaiset ovat toivoneet toimintaan myös säännöllisyyttä, ryhtiä ja selkeää johtamista.

Moottorilentojaoston kokoonpanoa ja työnjakoa alettiin suunnitella heti vuoden vaihtuessa; tässä käytettiin apuna kokeneita kerholaisia joilla oli näkemystä kerhotoiminnasta, kokemusta hallitustyöstä sekä erilaista tätä palvelevaa ammattitaitoa. Moottorilentojaosto pitää sisällään useitakin erilaisia toimintoja, jotka vastuutetaan ja organisoidaan omina kokonaisuuksinaan. Jaoston työnjako on suunniteltu matalaksi ja helposti hallittavaksi. Ensimmäisessä koko jaostoa koskevassa kokouksessa 7.2.2011 jaosto organisoitiin ja toiminnoille asetettiin vastuuhenkilöitä ryhmineen.

Moottorilentojaoston vetäjänä vastaan jaoston toiminnan organisoinnista, siihen liittyvästä tiedottamisesta, vastuuryhmien toiminnan seurannasta ja näiden tasapuolisesta huomioimisesta. Haluan että jokaisella kerholaisella on henkilö jota lähestyä moottorilento-harrastusta koskevassa kysymyksessään. Minulla on mahdollisuus edustaa jaostoa hallituskokouksissa. Toivon myös, että moottorilento-harrastus Turussa on helposti lähestyttävä harrastusmuoto, sen imago on korkealla lentopinnalla ja toi-



minnassa on hyvä trimmi. Tätä haastavaa tehtävää avustaa jaoksen sihteeri Teemu Kangas.

Koulutus, sen jatkuvuus sekä turvallisuus ja laatu ovat onnistuneen toiminnan peruskivi. Jaostoon perustettiin koulutus- ja laaturyhmä, joka Martti Turpon johdolla vastaa lentotoiminnan koulutuksen toteuttamisesta, lento- ja kalustoperehdytyksistä, kelpuutusten uusinoista sekä kaluston kunnosta. Ryhmä pitää sisällään pääasiassa ammattilentäjiä ja lennonopettajia, toiminnan sisältäessä myös koneenhoitajiksi nimetyt. Käynnissä olevat PPL-koulutukset suoritetaan loppuun, mutta uutta moottorilennon lupakirjakurssia tai teoriaopintoja ei tänä vuonna järjestetä. Kerho pystyy kuitenkin tarvittaessa tarjoamaan lennonopetusta.

Turun lentokerho on vuoden vaihteessa tehnyt suuria kaappoja myös tilanteisiin liittyen; vanhasta huonokuntoisesta hallista sekä lennonvalmisteluparakista ollaan päästy muuttamaan tilavaan ja tarkoituksenmukaiseen halliin, jonka kylkeen on rahtiterminaalista vuokrattu kerhotilaa. Kerhotila on tarkoitettu kaikkiin kerhotoiminteesiin lajiin katsomatta ja se palvelee hyvällä käyttöasteella kokouksia ja koulutuksia. Hallitilaa on pystytty jopa vuokraamaan ulkopuolisille koneille. Halli tulee mahdollisesti jo kuluvan vuoden aikana

siirretyksi uudelle yleisilmailualueelle. Tätä kaikkea varten on ollut järkevää vastuuttaa oma ryhmänsä; Heikki Salo vastaa halliin ja kerhotilaan liittyvistä asioista ja hänen kauttaan kanavoituu myös yhteistyö Finavian kanssa. Sándor Tóth toimii ”hallimajurina”, katsoen päältä hallin ja kerhotilan käyttöä. Näiden tilojen käytöstä ja kunnosta vastaamme kuitenkin osaltamme kaikki. Fasiliteetteihin liittyvistä asioista vastaa hallitus, vaikka tilojen käyttö liittyykin lähinnä sijainnin sanelemana kiinteästi moottorilentotoimintaan.

Moottorilento on kallis harrastus ja sitä toteutetaan arvokkaalla kalustolla. Huoltaminen maksaa ja laitehankinnat ovat kalliita. Polttoaineet kallistuvat jyrkästi. Vaikka kerhon taloudenpidon toteuttamisesta vastaakin nimetty hallitus, on moottorilentojaokseen asetettu Kimmo Mäkisen johdolla talousryhmä, joka seuraa moottorilennon talousasioita ja rahaliikennettä avoimista lähteistä; näin jaos pystyy tekemään hallitukselle esityksiä ja myös perustelemaan niitä talousnäkökohdista. Turun lentokerhon lentämiseen liittyvä rahaliikenne on erittäin suurelta osaltaan moottorilennon aikaansaamaa ja noin 40 aktiivisen moottorilentäjän työn tulosta. Kerhossa on kuitenkin satoja jäseniä, ja jaoston yksi -varsin suuri- haaste on aktivoida tämä nukkuva joukko harrastamaan.

Metsäpalovalvontaa ja SAR-lentotoimintaa toteutetaan vuonna 2011 uusien sopimusten nojalla Esa Harjulahden ja Matti Loukosen ohjauksessa. Edellä mainitut toiminnot ovat yhteiskunnallisesti tärkeää ja viranomaisten avustamiseksi suoritettua vapaaehtoistyötä, joihin liittyy vaativaakin lento-, tehtävänjohto- ja tähyystoimintaa. Kerho jatkaa tätä perinnettä ja aktiivista osallistumista tässä.

Moottoripurjelento on lentoharrastuksen mittakaavassa helppo, halpa ja helposti lähestyttävä harrastusmuoto päästä moottorin

vetämänä ilmaan. Mopu-ryhmä Antti Mäkelän johdolla keskittyy tähän vuonna 2011 vastaten sekä mopu-kaluston kunnosta että tarjoten myös lupakirja- ja tyyppikoulutusta lajin pariin. Kerhon Tuulioiden lentäminen on mukavaa, haastavaakin, ja näkymä koneesta ulos on hyvä. PPL- taustaiselle lentäjälle moput antavat oikein mukavaa lisämaustetta lentämiseen ja lupakirjavaatimuksetkin hoituvat muutaman tunnin lennoilla; kylkiäisenä tulee pompittua myös kannuspyörälaskuja sekä oiottua syöksykierteitä joita muilla kerhon moottorikoneilla ei voi harjoitella.

Moottorilentojaosto kokoontuu aktiivisesti, vähintään hallituskokouksia edeltäen. Jaoskokouksiin kutsutaan avoimella kutsulla kaikki moottorilentäjät, ja jokaisella on tilaisuus esittää asiansa agendassa tai mielipiteensä kokouksessa. Myös muut kerholaiset ovat toki tervetulleita tutustumaan kokouksissa moottorilentojaoston toimintaan. Kokouksissa esille tulleita asioita viedään tarvittaessa hallitukseen. Kokousten lähtökohdat ovat suunnitelmallisuus ja avoimuus.

Lentoonlähtö on vapaaehtoista, mutta laskeutuminen pakollista. Tämä osuva evästys on jäänyt mieleeni omalta lupakirjatarkastuslennoltani ja se tulee mieleeni joka kerta kun teen omaan lentooni liittyviä valmisteluja ja tarkastuksia. Jaosto tarjoaa samaa miettiville jäsenille koulutusta lennonvalmisteluun, valvotussa ilmatilassa toimimiseen ja lentoturvallisuuteen liittyen ja edellä mainittua koulutusta järjestetään ennen aktiivisinta lentokautta. Ilmailuenglannin kurssi on järjestetty ja joukostamme löytyy myös valtuutettu kielitaitotarkastaja. Näissä asioissa kerholaisilla on suuri etu joukossamme olevista, erittäin kokeneistakin ammattilentäjistä ja lennonopettajista, jotka tekevät pyyteetöntä kerhotyötä yhteisen lajimme eteen. Kerhoon on hakeutunut uusina jäseninä myös SIO:n

ATPL-oppilaita, joilla uskon olevan vielä paljonkin annettavaa tällä saralla.

Taitolentoon sekä mittarilentoon on ilmennyt kiinnostusta. Viime vuonna aloitettua taitolennon koulutusta pyritään jatkamaan ja OH-DSA:n varustamista mittarilentoon tarvittavalla DME-laitteella valmistellaan hallituksen oltua asialle myötämielinen.

Kesän 2011 lentonäytös tulee olemaan merkittävä rajapinta myös moottorilentotoi-

minnassa. Tällainen ns. All-in –tilanne voi onnistuessaan taata kerholle aivan uusia edellytyksiä toiminnan kehittämiseen ja on erittäin hyvää mainosta harrastuksellemme. Toivonkin kaikilta kerholaisilta lujaa panosta yhteisen päämäärän eteen.

Toivotan kaikille kerholaisille hyvää lentovuotta 2011 ja turvallisia lentoja!

Joonas Tikka

Moottorilentojaoston vetäjä 2011

Purje- ja mopulennon koulutuspäällikkö

Olen Matti T. Koskinen TLK:n uusi purje- ja moottoripurje toiminnan koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja. Tehtävät siirtyivät Joupin Antilta viime vuoden aikana. Käytännössä koulutuksen paperintöitä on ansiokkaasti hoitanut myös Aallon Satu.

Asun Salon seudulla Perniössä ja olen vuodesta 1985 ollut Nokian palveluksessa eri laitteiden radioiden kehitystehtävissä. Koulukseltani olen diplomi-insinööri, lisensiaatin tutkinto työn alla.

Ilmailu-urani alkoi 1968, 15-vuotiaana, vanhimman veljeni vanavedessä, purjelentokurssilla Piikajärvellä Porin Ilmailukerhossa. Olen kotoisin läheltä Piikajärven lentokenttää Kokemäeltä.

Lennoikkien rakentelu ja lennättely oli vahvasti mukana harrastuksissa ennen purjelentokurssille menoa. Osaksi ilmailukipinä syntyi myös siitä syystä, että kotitalon ympyröistä näki pursikoneiden vintturihiinauksia. Niitähän piti käydä läheltä seuraamassa ja homma alkoi kiinnostaa. Koulukoneena oli Porin Ik:n PIK-12 eli ”kaksitoista-paikkainen”.

Piikajärveltä tehtiin yleensä HC-matka



Oripään kentälle silloin ”puukone” aikakaudella. Matka on juuri sopivasti hieman yli 50km.

Purjelennon HC:n lensin vasta 1976 Kokemäen Ilmailukerho ry:n ”höyrykutsella” eli Ka6CR-koneella.

Opiskelut veivät pääkaupunkiseudulle ja Nummelaan, jossa lensin MoPu-pahvin ja liityin Moottoripurjelentäjät ry:n poruk-

kaan samalla, kun kerho hankki yhden suomen ensimmäisistä Grob G109 koneista, OH-646, vuonna 1980. Tähän porukkaan minut houkutteli silloisen työpaikkani Yleisradion lähetinosaston käyttöpäällikkö Antero Ala-Kihniä.

Samassa kerhossa on myös YkkösTuulia, jolla on tullut myös lenneltyä. Tämä kerho on ns. suljettu, eli koneista voi hankkia osuuden ja kerho muodostuu osuuden "omistajista".

Opettajakelpuutuksen lensin 1989, jolloin olin jo muuttanut Salon seudulle. Koulutin Salon ja Kokemäen Falkella ja Salolaisen pienen ultra-kerhon ensimmäisen sukupolven Kolb-ultralla erinäisen määrän oppilaita mm. yhtenä niistä pikkuveljeni. Olin em. kerhojen koulutuspäällikkönä ja päälennonopettajana erinäisiä aikoja. Nykyään edelleen Salon Seudun Ilmailukerhon päälennonopettaja.

Myös purjelentokoulutus on ollut mukana koko ajan jossakin laajuudessa Salon Seudun ilmailukerhon ympyröissä.

Varsinainen oma purjelentoharrastus aktivoitui taas 1990 –luvun alussa ja 2003 tuli hankituksi oma PIK-20D, OH-610. Myöhemmin se vaihtui puolalaiseksi SZD-55-1 –koneeksi.

Kebnellä on tullut käydyksi neljä kertaa ja tuliaisina sieltä on 6000 metrin korkeuslento ja sen myötä KC-nousu, 3000 m ja KC-timantti 5000 m. Hieman juttua asiasta löytyy osoitteesta:

http://gamma.nic.fi/~mtkoskin/kebne_1.htm

Vuoren Villen ja kumppanien kanssa tuli vuonna 2006 käydyksi Serresissä, Etelä-

Ranskassa, alppilentämässä... ihan mukava kokemus.

Hankin aikoinaan omistukseeni myös Ka6CR antiikkipurjekoneen, joka odottaa rekisteröintiä ja aikaa sillä lennellä.

Muutaman vuoden olen hoidellut myös mopu- ja ultralentämisen tarkastuslentoja ja lentokokeita. Uutena sain voimaan myös purjelennon tarkastuslentovaltuutuksen 2010.

Teoriakoulutusta markkinoitiin taas tammikuussa 2011 lehti-ilmoituksin ja info-tilaisuuksin. Kurssilaisia saatiin kaikkiaan 5, joista yksi mopuoppilas. Kurssilaiset ohjattiin SUIO:n nettiteoriakurssille ja sovittiin pidettäväksi kolme "preppaus"-sessiota ja tapaamista Oripäässä, jotta oppillailla olisi helpompi tutustua lennonopettajiin ja kerholaisiin. Tilaisuuksissa käsiteltäisiin myös oppilaille hankalia teoria-asioita yhdessä opettajien kanssa.

Lentokoulutus järjestetään vanhaan malliin Oripäässä. Parviaisen Heikki on lupautunut opettamaan 2-3 uutta oppilasta ja mopu-oppilas lentää vanhaan tapaan Turusta. Tässä vaiheessa opettaja ei ole vielä selvillä.

Ideota purjelentoharrastuksen koulutuksen kehittämiseksi nykyaikaiselle kii-reiselle ihmiselle sopivaksi säädösten puitteissa kaivataan, jotta tavoitetaan ja saadaan edelleen uusia harrastajia ja koneille lentäjiä. Kaikki ideat ovat tervetulleita yleiseen keskusteluun.

*Tapaillaan
Matti*

Oripään ja Turun tapahtumakalenteri 2011

14.5.	Trafi FCL road show
17.-19.5.	Liikennelentäjien SEP-leiri
19.-20.5	Taitolentoleiri (to-pe)
18.-19.6	Turku Air Show
26.6.–3.7.	Oripää Camp 2011
22.-24.7.	Taitolennon SM

Turun kentän uusi lentokonehalli

Viime vuoden lopulla kerho sai tietää mahdollisuudesta hankkia Turun kentän rahtialueen reunalla oleva entinen Wingohalli. Hallista oli useita kiinnostuneita, mm. Finavia. Halli on noin 25 x 20 metrin kokoinen kangashalli, johon mahtuu mukavasti reilu puoli tusinaa konetta. Tämä mahdollisuus tuli kuin viime tilauksesta kerhon moottorilenton tarpeisiin.

Syyskokous antoi valtuudet työryhmälle alkaa valmistella Turun kentän hallikysymyksen ratkaisua vanhan 60-luvulla pystytetyn hallin tullessa aikansa päähän. Vanha halli on pieni ja ajastaan jo jäänyt jälkeen ja lumiset talvet uhkaavasti painavat rakenteita. Hallin ylläpitoon ei ole pantu panoksia senkään takia, että lentoaseman suunnitelmissa vanhojen hallien alue tulee jäämään uudistettavan rullaustien alle. Hallin vuokrasopimus on voimassa pari vuotta kerrallaan ja tulee olemaan edelleen käytössä niin kauan kuin se on käyttökelpoinen ja kentän muutustyöt odottavat toteutustaan.

Finavian vahvalla myötävaikutuksella kerho pystyi sopimaan toiminnalliset asiat ja alueen vuokrasopimuksen ja sitä myötä edullisen kaupan Wingon hallista. Siitä kiitokset Finavialle. Hallin vuokrasopimus nykyisessä paikassa on tehty alustavasti syyskuun loppuun saakka. Mikäli Finavia saa uuden yleisilmailualueen perustustyöt valmiiksi syksyyn mennessä, tulee kerholle eteen hallin siirtäminen uuteen paikkaan. Samassa yhteydessä on mahdollista jatkaa hallia yhden kaarivälin verran. Jo nyt on havaittu kova tarve Turun kentällä yleisilmailu- ja ultrakevyiden koneiden hallitilasta. Tässä tilanteessa kerho pystyy vuokraamaan osan hallipaikoista – nyt neljälle ulkopuoliselle koneelle- ja sitä kautta kattamaan vuokratustannuksia. Tulevina vuosina tarve tulee kasvamaan entisestään.

Samassa yhteydessä vuokrattiin rahtiter-

minaalista briefing- ja kerhotilaksi toimistotilaa. Tämä vajaan 50 neliön tila on myös ollut kovaan tarpeeseen ja niinpä siellä onkin jo pidetty useita kokouksia ja koulutustilaisuuksia viikottain. Kerhotilassa on tarpeelliset toiminnot, kaksi työpistettä ja PC:tä lennonvalmisteluun, kokouspöytä 12 hengelle, lisätuoleja yhteensä n. 30 hengelle, kahvinkeitin ja WC ja muutama mukava nojatuoli. Tila toimii mainiosti lennonvalmistelussa ja koulutuksessa ja myös muussa vapaassa sosiaalisessa kerhokäytössä. Tulevan lentonäytöksen aikana se tulee myös olemaan tukikohtana.



Talven lumien sulettua Finavia siirtää kentän verkkoaidan niin, että uuteen ns. B-halliin päästään suoraan takaovesta. Tällöin nyt vielä väliaikainen kulku kunnossapidon kautta jää pois. Samassa yhteydessä saadaan muutama parkkipaikka kerholaisien autoille hallissa asiointia varten. Hallin ovi tullaan varustamaan uusilla avaimilla, joita ei sarjoiteta vanhaan järjestelmään. Tämä sen takia, että halliin ei tule asiattomia kulkijoita. Kenttäalueen puolella kulkuun tarvitaan voimassa oleva moottorilento- tai mopulupakirja tai Finavian kulukortti. Koneessa matkustavat ovat koneen päällikön valvonnassa ja vastuulla. Tämä sen takia, että Turku on kansainvälisesti turvaluokiteltu kenttä eikä kentällä voida sallia vapaata kulkua. Turvamenetlyst ja kulkuohjeista hallin kautta toimivat

moottorilentäjät ovat saaneet tarkat ohjeet. Kentälle ei saa mennä muissa kuin lentämiin liittyvissä asioissa, joka tiedoksi kaikille ei aktiivisille kerholaisille.

B-hallin siirron tullessa ajankohtaiseksi kerhon täytyy rakentaa ensin uudet perustukset hallille. Samassa yhteydessä katse on jo pidemmälle tulevaisuuteen ja varaudumme uuden, lämpimän ja kiinteän hallin rakentamiseen varaamalla rakennustilaa sitä varten. Vesijohto, viemäri- ja sähkölinjat vedetään niin, että ne palvelevat myös uutta myöhemmin rakennettavaa hallia. B-halli tullaan pitämään tulevaisuudessa paikoitushallina ja siitä on mahdollista vuokrata tilaa ulkopuolisille tarvisijoille. Alue jää turva-aidan ulkopuolelle, jolloin siellä toimiminen on joustavaa ilman kulkurajoituksia. Lennolle lähtiessä lennonjohto avaa sähköportin rullausta varten.

Turussa tullaan tarvitsemaan investointeja uudelle yleisilmailualueelle. Turussa on kova tarve saada ajanmukainen yleisilmailualue. Edelleen operaatiomäärillä mitattuna yleisilmailu on ahkerin kentän käyttäjä. Meidän ei tarvitse muistuttaa yleisilmailun merkitystä harrastustoimintana, koulut-

tajana, kasvupohjana muihin ilmailun ammatteihin ja yhteiskunnallisesti merkittävänä toimijana.

Nyt tarvitaan rohkeutta ja uskallusta suunnitella tulevaisuutta. Lentokerhon tulee käyttää kaikkia kanavia ja suhteita hyväkseen, jotta iso hallihanke, uusi A-halli, saadaan toteutettua. Nyt on jo nähty miten kipeästi tarvitaan uutta halli- ja kerhotilaa. Uuden hallin yhteyteen tarvitaan huoltotilaa, kokous- ja lennonvalmistelutilaa ja sosiaaliseen toimintaan yhteistä kerhotilaa. Joko olisi aika saada myös sauna Turun kentälle. Niitä on jo poltettu niin monta Oripäässä, joten olisi aika saada yksi moottorilentäjillekin Turkuun.

Tuleva lentonäytös onnistuessaan antaa meille mahdollisuuksia taloudellisesti kehittää toimintojamme tulevaisuuteen. Joten ilmoittaudu mukaan näytökseen omalla panoksellasi.

Kiitokset hallityöryhmälle ja erityisesti Sándorille joka on tehnyt täyttä työviikkoa asian eteen.

*Ilmailuterveisin
Heikki Salo*



Sándor esittelee uutta hallia (kuva Seppo Koivisto 5.3.2011)

Vakuutuksista Turun Lentokerhossa

Lentokausi alkaa taas olla parhaimmillaan, joten on ehkä aika, uusien jäsentenkin vuoksi, kerrata, minkälaisia vakuutuksia Turun Lentokerholla on käytössään omaisuutensa ja jäsentensä turvaksi.

Kiinteistövakuutukset

Kaikki Tlk:n kiinteistöt on vakuutettu Palo-, Rikos-, Lvi- ja Luonnonilmiövakuutuksilla. Mukaan kuuluvat niin Turun pään lentokonehallit parakkeineen, kuin Oripään lentokonehallit, parakit, Tlk:n omistamat pienet mökit, bensajakamo ja tietenkin kerkhotalo. Myös näissä tiloissa oleva irtaimisto on vakuutettu ja erikseen on mainittu mm. laskuvarjot ja työkalut. Asuintiloissa on käytössä kotivakuutus irtaimistoinen. Vakuutukset on tarkistettu vuosittain.

Talkootapahtumat

Kaikki Turun Lentokerhon talkootehtävissä olevat henkilöt on vakuutettu SIL/Pohjola tapaturmavakuutuksella. Ei tarvitse olla Tlk:n jäsen, vaan riittää, että henkilö on Tlk:n määräämässä työssä, eikä hän saa siitä mitään korvausta. Tämä tiedoksi esim. tulevan lentonäytöksen talkoolaisille. Tämä vakuutus ei koske niitä henkilöitä, jotka ovat Tlk:n talkoissa siten, että jokin tehtävä on myyty jollekin toiselle yhdistykselle, yritykselle tms. ja he edustavat tapahtumassa omaa yksikköään.

Lentokonevakuutukset

Kaikissa Turun Lentokerhon omistamisessa lentokoneissa on lakien ja määräysten edellyttämät vähimmäisvakuutukset ja useimmissa vielä vapaaehtoiset vakuutukset lisäturvaksi. Pakolliset vakuutukset

ovat Lentovastuuvakuutus ja Ilmakuljetusvakuutus.

Moottorikoneissa SDA, COA ja PDT on käytössä pakollisten lentovakuutusten lisäksi kaskovakuutus ja istuinpaikkavakuutukset jokaiselle penkille. Purjelentoväen hinauskoneessa SED on pakollisten lisäksi istuinpaikkavakuutukset penkeille, mutta ei kaskovakuutusta.

Moottoripurjelentokoneissa 383 ja 392 on voimassa pakollisten vakuutusten lisäksi kaskovakuutus ja istuinpaikkavakuutukset molemmille istuimille.

Purjelentokoneissa on jaosto päättänyt pitää pakolliset vakuutukset lisänä istuinpaikkavakuutukset käytössä oleville istuimille. 1-paikkaisissa purjekoneissa on siis lentovastuuvakuutus ja pilotille istuinpaikkavakuutus, 2-paikkaisissa purjekoneissa on lentovastuuvakuutus ja ilmakuljetusvakuutus sekä istuinpaikkavakuutus molemmille istuimille.

Edellä on mainittu lentokonevakuutusten erilaisia käsitteitä, joten seuraavassa tarkemmin näistä käsitteistä ja mitä ne käytännössä tarkoittavat:

Lentovastuuvakuutus; on ns. kolmannen osapuolen vakuutus ja korvaa ulkopuoliselle henkilölle mm. omaisuusvahinkoja, jotka ovat aiheutuneet vakuutetun lentokoneen toiminnasta. Pakollinen!

Ilmakuljetusvakuutus; korvaa lennon matkustajille onnettomuustapauksessa aiheutuneiden vammojen hoitokuluja ja rajoitetusti heidän matkatavaroitaan. Ei koske lennon päällikköä. Pakollinen!

Istuinpaikkavakuutus; on tapaturmavakuutus esim. lennon päällikölle ainoa vakuutus ja matkustajille, mikäli lentokoneeseen on otettu istuinpaikkavakuutus matkustajien paikalle. Koulutuksessa pakollinen.

Kaskovakuutus; korvaa oman koneen vaurioita mahdollisessa onnettomuus tai vauriotilanteessa. Vakuutuksessa on määritelty jokaiselle koneelle omavastuuosuus, joka on vähin, mitä pilotti joutuu vauriotilanteessa maksamaan. Ei ole kuitenkaan aina järkevää käyttää kaskovakuutusta pienekköiden vaurioiden korjaamiseen, koska seuraavan vuoden vakuutusmaksu voi kasvaa tämän vuoksi huomattavastikin suuremmaksi. Tlk:n hallitus määrittelee vastuun tapauskohtaisesti.

Jokaisella SIL:n jäsenellä on käytössään

jäsenetuna vakuutus, joka on voimassa myös lentotoiminnassa. Tästä jäsenetuvaikutuksesta Pohjolassa voit lukea tarkemmin SIL:n nettisivuilta kohdasta ”jäsenetudut” On muutenkin aika ajoin hyvä tarkistaa oma yksityinen vakuutusturvansa. Onko sinun vapaa-ajan vakuutuksestasi lentotoiminta suljettu pois, vai kattaako se sen?

Terveisin

Harri Nurmi

Tlk vakuutukset

harri.nurmi@turunlentokerho.fi



HUOMIO KERHOLAISET!

Talkoot Turun Lentosemalla 16.-20.6.2011 (to-ma) TUAS2011 järjestelyissä. Luvassa on yksi suurimmista tapahtumista kulttuuripääkaupungissa vuonna 2011. Jokaista kerholaista, sukulaista ja kaveria tarvitaan talkoisiin, jotta Turun Lentokerho järjestää ikimuistoksen lentonäytöksen tulevana kesänä. Ilman teitä kerho ei pyöri, tule paikalle!

Talkootöitä on tarjolla rakentamisessa, liikenteenohjauksessa, pysäköinnissä, järjestyksenvalvonnassa, lipunmyynnissä ja purkamisessa. Lentokerholaisille tullaan lähitulevaisuudessa järjestämään kilpailu, jossa tarkoituksena on myydä 50 neliön näytöscreenille 500€ mainoksia. Kaikki kontaktit siis käyttöön.

Talkooilmoittautumiset ottaa vastaan Paavo Mäkimattila osoitteeseen

paavo.makimattila@turunlentokerho.fi

Turun Lentokerho ry:n miehistö

matkapuhelin

Hallitus

puheenjohtaja	Antti Jouppi	040 838 5285
varapuheenjohtaja	Jyri Passila	040 559 7377
sihteeri	Eija Velin	045 236 8902
jäsenet	Markus Hatakka	
	Mika Tapio	040 555 2990
	Esa Pirinen	
	Pekka Hänninen	
	Pekka Mäkinen	
varajäsenet	Teemu Alanen	
	Henry Viitanen (tiedotusvastaava)	

Jaostojen puheenjohtajat

rahastonhoitaja		
talousjaosto	Jyri Passila	040 559 7377
moottorilentojaosto	Joonas Tikka	050 917 3888
purjelentojaosto	Markus Hatakka	
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+mll 040 500 8474

Purjelennon ja moottoripurjelennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

Matti T. Koskinen pl+mp+ul+mptl+ultl 050 568 9773

Per Ole Ahlskog	ml+mll+kielitaitotarkastaja	0400 860 533
Sirpa Arisalo	pl	050 380 0364
Matti Autio	pl+mp	050 308 6568
Harri Heikkilä	ml	040 820 7605
Antti Jouppi	pl+mp+ptl+mptl	040 838 5285
Matti Loukonen	ml	0400 476 509
Antti Mäkelä	mp+mptl+mlkt	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	plkt+mpkt	0400 371 141
Sakari Seppälä	pl+mp+mlkt	040 546 3062
Joni Suutari	pl	040 777 8730
Ville Vuori	pl+mp	0400 698 514

pl=purjelento, mp=mopu, ul=ultra, ml=moottorilento, *=opeharjoittelija, tl=tarkastuslentäjä
kt=kerhotarkkarin vastaanottaja

Lentokoneiden hoito ja huolto

Koneenhoitajat (moottorilento)	koneenhoitajat@turunlentokerho.fi	
Koneenhoitajien esimies	Martti Turppo	
OH-COA C152	Teemu Alanen	044 554 2455
OH-DSA C172	Mika Tapio, Joonas Tikka	
OH-PDT PA-28	Esa Pirinen	
OH-SED Rallye		
	Mats Kommonen (varalla)	
OH-367X RF-4D	Antti Mäkelä	040 564 7548
OH-383 RF-5	Antti Mäkelä	040 564 7548
OH-392 RF-5	Tuomo Hyyrönmäki	
Koneenhoitajat (purjelento)		
OH-780 Discus	Ville Vuori	0400 698 514
OH-880 PW-5	Pekka Mäkinen	
OH-960 Puchacz	Samuli Sahlström, Ari Yli-Rantala	
OH-971 LS-4	Markus Hatakka	
Metsäpalolentotoiminta ja SAR tukikohdan päällikkö	Esa Harjulahti	040 762 3135
SAR-yhdyshenkilö	Matti Loukonen	045 236 9014
Laskutus		
moottorilento ja mopu	Esa Harjulahti	laskutus@turunlentokerho.fi
purjelento	Esa Harjulahti	laskutus@turunlentokerho.fi
Kerhon vakuutukset ja avaimet	Harri Nurmi	040 583 8821
Turun hallipäällikkö	Sándor Tóth	0400 180 143
Finavia-yhteyshenkilö	Heikki Salo	
Oripään lentopaikan päällikkö	Paavo Mäkimattila	050 553 9033
Oripään hallipäällikkö	Tapio Korpela	0400 232 219
Juhalan isäntä	Raimo Vainionmaa	040 526 2173
Bensapousarin hoitaja	Matti Autio	050 308 6568
Pelastusvarjojen hoito	Satu Aalto	040 507 8425
Toiminnantarkastaja	Harri Nurmi	040 583 8821
Varatoiminnantarkastaja	Kimmo Lehti	040 500 3592
Leivon toimitus	Seppo Koivisto	0400 522 933
Kerhon nettisivut	www.turunlentokerho.fi	
webmaster	Teemu Kangas	webmaster@turunlentokerho.fi
Jäsenrekisterin ylläpito	Mikko Tepponen	
Kerhon puhelimet	Turun halli	02-271 4963
	Oripään halli	02-766 1266

Tiukasti siivellä!

Oripää Camp – matkapurjelento- ja moottoripurjelentoleiri

Tämän vuoden OC-leiri pidetään 26.6.-3.7. Oripäässä. Leirin vastaavana vetäjänä on Antti Mäkelä. Camp on Oripäähän purjelentokesän virkistäjä, kerhon ydintoiminnan elinvoima ja hyvä paikka oppia lisää lentämisestä hiukan syvemmältä, kuin omin päin kaarrellessa. Vanhaa konseptia ollaan ajamassa nyt hiukan uuteen suuntaan, palvelemaan enemmän omaa lajikehitystä ja omia lentäjiä, lennättäen omia koneita ja kevyemmällä kisaorganisaatiolla, pitäen muun kulupuolen ohuena.

Prinssiipit tämän vuoden lentoleirille ovat; pääsy matkalennon fiilinkiin, teorian perusasioiden vahvistaminen, asioiden yksinkertaistaminen ja ilma-ajan maksimointi. Aamulla hinataan kalusto taivaalle heti kelin alettua ja illalla tuulen tyynnyttyä lennetään mittarilentoharjoittelua kuomussa

Tuulioilla, sekä harjoitellaan muodostelmalentoa opettajien ohjauksessa.

Leirin hinausmestarina lentää Ari Saari, joka ohjeistaa myös muodostelmaharjoittelun. Hinauskoneita on leirillä näillä näkymin vain kerhon Rallye, mutta toinen Pawnee-hinauskone on sovittu hälytysvalmiuteen Räyskälään.

Purjelennot lennetään yhteisellä tehtävällä, jossa voi olla ”kuumakallejen lisälentäjä”. Joukon perimmäisenä tulee kerhon Duo Discus, joka noukkii pahnepohjimmaset mukaan ja näyttää heille nostot. Koko lennolla on sama radiojako ”pulina” jolla saa raporttia matkan etenemisestä ja kelitilanteesta. Leiri on mukana valtakunnan kisalentovarauksissa, joten saamme selvitysvapaat sektorit käyttöön päivän tehtävälle.

Aikaisempi tuloslaskenta korvataan tänä vuonna yhteisellä lentotietojen syötöllä Online Contestiin, lentojen vertailuun ja



Duo Discus avaa matkalennon salat kaikille lentotunneista riippumatta. Kuvassa lainakone Oripäässä 2008, ensikesänä samalla parkkipaikalla mahdollisesti oma Duo!

analyysiin porukalla tuodaan työkaluksi statistiikka ja animaatio kartalla. Oripää Camp antaa valmiuksia oikeisiin purjelentokisoihin menoon, leiripäivä alkaa kisabriefingillä, koneen valmistelulla ja pilotin orientaatiolla. Näihin autetaan kaikkia leiriläisiä, jolloin vieraisa kuvioissa ei jää yksin. Eräänlainen tutorkuvio järjestyy kisoissa jo lentäneistä. Maastolaskuihin Oripää on turvallinen ympäristö.

Miten näitä vehkeitä oikein lennetään? Monesti tuohon se viimeinen sana on löytynyt Räyskälän saunan lauteilta, nyt sitä haetaan Parolasta saakka; kerhon Discukseen suurimman osan tunteista logannut Heikki Horma on puikottanut purjekonetta kisamielestä jo 60-luvulla ja on käynyt nyttemmin opettajakurssin kypsemällä iällä, erikoisalanaan jatkokoulutus Duo Discuksella kisaa lentämällä. Hän tulee vierailemaan Campissä ja kertomaan takkatulen äärelle, kuinka hänen aikaisemmin omistama OH-780 kulkee kovaa ja kauas. Heikki voi

myös tulla muutamana päivänä kerhon Duo Discukseen mukaan kertomaan oikeaa ajolinjaa, hänellä näet tuntumaa piisaa. Horma opettaa aktiivisesti Duo-lentämistä Opistolla ja Hämeenlinnan kerhossa.

Joten eiköhän me näillä eväin saada Oripäässä ilmaa halottua? Seuratkaa kerhon verkkosivuilta ohjautuvia leirisivuja ja ilmoittautukaa sitä kautta vapaana oleviin konepaikkoihin. Käytännön tukitoimetkin (ruoka, maksut, mökkeily) kerrotaan netissä.

Alustava lentoharjoittelu, tyyppilennot, laskuharjoitukset onkin toivottavasti kaikilla Campiin tulijoilla jo hoidossa etukäteen, koska kiivaassa kisalennossa ei siihen enää voida keskittyä. Duo Discus saadaan maalattua Suomen tunnuksiin varmaankin jo huhtikuussa, joten kylmiltään ei reitille tarvitse uudella koneella lähteä.

*Antti Mäkelä
puhelin 040 5647548*

Kansallisen PPL-lupakirjan voimassaolo päättyy ensi vuonna?

Kansallinen PPL-lupakirja lakkaa nähtävästi olemasta voimassa vuoden kuluttua, mikäli komissio hyväksyy FCL-asetuksen. 8.4.2012 alkaen uusittavat JAR-lupakirjat muutetaan EASA-lupakirjoiksi. Muut kansalliset lupakirjat (GPL, MGPL) muunnetaan automaattisesti EASA-lupakirjoiksi. UPL ja APL (autogyro) taas säilynevät entisellään kansallisina lupakirjoina.

Kansallinen PPL pitää muuntaa JAR-lupakirjaksi. Kansallisen lupakirjan kannessa lukee "Annettu ICAOn normien nojalla". JAR-lupakirjassa on teksti "Annettu

ICAOn ja JAR-FCL:n normien nojalla" ja lupakirjan numeron edessä on lisäksi kirjaimet FI.

JAR-lupakirjaksi muuntamista varten on käytävä JAR-FCL-määräysten teoriakoosteessa (PEL T1-2). Mikäli yölentokelpuudesta ei ole, muuntaminen edellyttää lisäksi kertauskoululennolla todettua radiosuunnistuslaitteiden käyttötaitoa. Kokonaislentoaikaa täytyy olla vähintään 70 tuntia.

Seppo Koivisto

Purjelentoa aina kun sää sallii

Tuulinen, kylmä aurinkoinen toukokuun päivä. Twini odottaa kiitotien 32 päässä. Meitä on 6 oppilaskokelasta tutustumiskursseilla - kuuntelemme Villen ohjeistusta siitä mitä on tulossa. Tätäkö olen koko kevättalven odottanut? Onneksi tuli laitettua riittävästi vaatteita ja pipokin löytyi taskusta. SED rullaa paikalle – kiiltävä purjekone näyttää noin 100 vuotta uudemmalta kuin tuo sotaratsu, johon kesän hinauksissa totumme luottamaan. Ensimmäisen kierroksen jälkeen olemme oppineet kiinnittämään köyden myös Echo-Deltan koukkuun, työntämään konetta ja seisomaan väärässä paikassa opetuksista huolimatta - kyllä se tästä. Minä melkein tanssin riemusta, tähän on hauskaa! Kurssitoverini sen sijaan on pahoinvoiva ensilentonsa jälkeen, puuskainen sää on tehnyt tepposensa. Toisella lennolla Ville työntää minulle tekemistä enemmän mihin olin varautunut, hei tähän tuntuu helpolta - ajatus jota naureskelen myöhemmin kun mikään ei tahdo sujua. Ensimmäisen päivän jälkeen tunnelmat ovat korkealla - purjekone on kuin akvaario joka suhisten liittää luonnon ehdoilla, maisemat näyttävät aivan toisilta kuin moottorikoneesta ja vastatuuleen laskeutuminen vaatii uskottoman lyhyen kiitotien pätjän.

Varsinaisen opetteluun alkuun pääsen kesäkuulla - nappaan tarkistettavat pääsykokeet kainaloon ja lähdän Matin oppiin Oripäähän viikoksi. Sää suosii meitä ja toisen Pekan kanssa koemme oppimisen ilot ja unohtamisen surut yhtä "jalkaa". Lentojen välissä tarkistan lääkkisen pääsykokeita - jos lentämisen oppiminen tuntuu joskus vaikealta, niin fysiikan oppiminen on ollut myös monille vaikeaa. Kokeiden tarkistaminen pelastaa ison osan itsetunnostani. Kyllä "ennen vanhaan" sentään laskea osattiin. Kun melko pian pystyin ohjaamaan Puhkua lähdestä laskuun niin mokaamisen sie-

tämätön helppous tulee minulle raskaana yllätyksenä - nopeana oppijana olen tottunut muuhun, kun kerran on oppinut niin taito vaan paranee. No ehkä nimenomaan tuo käsitys "oppinut" joutui kokonaan uuteen tarkasteluun tässä lajissa. Parin päivän jälkeen huomasi myös, että purjelentohan on myös mitä erinomaisinta liikuntaa – kun päiväkaupalla työntää konetta lyhyiden lentojen jälkeen kerta toisensa jälkeen takaisin lähtöpaikalle, niin kuntohan lähtee nousemaan. Etenkin kun Puhku ei oppilaan käsissä päädykään kynnykselle vaan usein satojen metrien päähän ja välillä jopa kiitotien sivuun – hyvä että tilaa piisaa. Samalla tutustun ihmisiin jotka rakkaudesta lajiin jaksavat vuodesta toiseen tehdä työtä meidän, uusien oppilaiden eteen; uhraten korvauksetta aikaansa satoja tunteja kesässä vain sen tähden että minä ja toverini oppimme lentämään.

EFOP on muutenkin aivan oma lukun-



Otter Oripäessä

sa. Erinomaiset olosuhteet, oma rauhallinen korpikenttä ja Juhala, sauna, uimaallas - nämä pojat ovat jaksaneet puurtaa. Asuntovaunumme päätty Juhalan takaiseen mökkikylään suureksi osaksi kesää - ikään kuin tämä kaikki olisi vain meitä varten rakennettu. Ja onhan se – kaikille lentäjille, uusille ja vanhoille. Hauskana tapahtumana jäi mieleen kun Hangosta lähtenyt laskuvarjoporukka aamulla ennen

lentopäivän alkua ilmestyi Oripäähän eteläisen Suomen turneellaan. Kun hyppääjät oli pudotettu laskeutui Grand Caravan kentälle apuohjaajanaan kääpiösnautseri Otter – Otteria oli saapunut kuvaamaan myös toimitaja Loimalta.

Kun oppimiskäyräni vihdoin alkaa kääntyä tutummalle linjalle joudumme heittämään pyyhkeen kehiin - OKRA katkaisee kauden ja oppimiskäyrän tylästi. On selvää, että kerho tarvitsee nyt ja tulevaisuudessa talkootuloja ja OKRA on erinomainen esimerkki upeasti ja upealla porukalla hoidetusta varainhankinnasta - toisaalta kesken parhaimman kauden koneiden pakkaaminen piiloon on enemmän kuin kohtuutonta. Aikaa kuluu paikkojen siivoamisessa ja koneiden purkamisessa tovi ennen kuin OKRA järjestelyt alkavat – sama toistuu OKRAn jälkeen. Oppilaana tauko osui pahimpaan mahdolliseen rakoon - sekä motivaation, että osaamisen kehittymisen kannalta. Kun seuraavan kerran pääsin Puhkun puikkoihin oli sää muuttunut ja tuntuma lentämiseen kadonnut. Pidempään lentoon ei ollut mahdollisuuksia muuten kuin hinaamalla - hinaus 1500 metriin pilvien yläpuolelle syöksykierreharjoituksiin oli toisaalta mielenkiintoista mutta kestoltaan uskomattoman puuduttavaa. Ja pilvet putosivat koko ajan alemmas tuulien kiusatessa kesän kääntyessä syksyyn. Kun opetteluun sattui yksi hyvä tuuleton päivä niin kaikki tuntui uskomattoman helpolta - ihmeellistä ettei konetta tarvinnutkaan hinauksessa koko ajan paimentaa vaan Puhku seurasi SEDIä kuin hai laivaa.

Ensimmäiselle yksinlennolle pääsin kuurostateiden välissä. Oli uskomattoman vapauttavaa kun vastuu siirtyi kokonaan itselle - toisin koneen keventyminen teki pienet tepposet jo lähdetäessä ja tepposet toistuvat palatessa laskun mennessä "hyllylle", onneksi vastuu oli siirtynyt myös päähän ja jarrujen sulkemisen jälkeen uusi laskeutu-



Oppilas puikoissa

minen oli ihan siedettävä; ei tyylipisteitä mutta homma oli hoidettu. Viimeiset yksinlennot ja lupakirjatarkkari saattoivat taitolentoviikonlopulle. Sää oli mitä oli ja yksinlennot menivät pilvien välissä pujotte-luksi - tuli hiukan sanomistakin kun näköyhteys kentälle aika ajoin katosi. Kun pilven pohjia pitkin sitten palasin laskukierto on niin koin ensimmäistä kertaa myös pilven "imun" – kyllä sain hetken ihan kunnolla tyrkätä Puhkuun vauhtia ja korkeus sen kuin tahtoi kasvaa. Innoissani sitten tein yksinlentojeni huonoimman laskun kesän suurimman yleisön edessä kun taitolentoleiriläiset odottelivat vuoroaan – Puhku rämähti kynnykselle äänekkäästi saaden korvani punottamaan. Loppusyksystä pääsin vielä muutaman kerran kokeilemaan vintturistarttia – siinä on tekemisen meininkiä leko-hinauksiin tottuneille!

*Uuden lentokauden alkua odotellessa
hyvää kevättä toivotellen
Pekka Hänninen*





Turun lentonäytöksen johtaja
Perttu Karivalo tiedotustilais-
suudessa yliopistolla (kuva
Seppo Koivisto 15.2.2011)

ASAN ALBUMISTA



Loimaan IK:n Rhönlerche II Oripäessä 6/1966 (kuva Ari Saarinen)

Myöhemmin OH-235 ja Moottori-Lerche OH-235X

Lentonopeudet:

1. Vintturi- ja autohinaus = 90 km/h
2. Lentokonehinaus = 120 km/h
3. Vapaalento puuskaisella säällä = 120 km/h
4. Vapaalento tasaisella säällä = 170 km/h

Pikselikoneesta Tuuliaan

Kun tarpeeksi kauan lukee pienenä ilmojen korkkareita ja tutkii toisen maailmansodan ilmataisteluita, alkaa tehdä mieli taivaalle. Tätä mielitekoa voisi luonnehtia kiinnostukseksi, joka odottelee sopivaa tilaisuutta. Muutamia vuosia sitten tutustuin Esa Harjulahteen, jonka mukana pääsi joskus taivaalle tyydyttämään Flight Simulatorin tuomaa intoa. Sitten tuli tieto Kaarinan kansanopistolla järjestettävästä PPL-teoria-koulutuksesta, johon ilmoittaudun, ajatuksena saada yleissivistystä ilmailusta. PPL-pahviin ei olisi kuitenkaan varallisuutta. Mitä useammalla teoriatunnilla istui, sitä enemmän alkoi tehdä mieli päästä kokeilemaan opittuja juttuja käytännössä. Kurssin alussa mainittu moottoripurjekone alkoi kuulostaa houkuttevalta vaihtoehdolta kustannuksien puolesta. Sitten vain Esan suosituksesta etsimään Antti Mäkelä Facebookista ja viestiä menemään.

Ensimmäiset lennot lennettiin Oripäästä ja kaikki oli uutta ja ihmeellistä. Tuntui jotenkin aika epätodelliselta oikeasti istua siinä lentokoneessa ja ohjata sitä itse. Ohjaaminen alkoi sujua melko nopeasti ihan hyvin, joskin polkimien käyttö vaati totuttelua. Ilmeisesti simulaattorilentämisestä oli jotain hyötyä. Pienen itsevarmuuden hiippiessä puseroon, aloitettiin laskukierroksen lentäminen. Uskomaton tunne, kun puolen tunnin keikalla saa itsensä totaalisen väyksiin, vaikka tee juuri minkäänlaisia fyysisiä suoritteita. Erityisesti mieleen jäi lento, jossa harjoiteltiin syöksykierteestä oikaisua yms. Hieno päivä Pyhäjärven päällä ja muutama onnistunut läpäri lähikentille, fiilikset korkealla.

Välillä lennettiin Turusta, että juttelu lennonjohtoon tulisi tutuksi. Pikkuhiljaa sekin alkoi sujua, joskin siitä tuli Antilta huomautuksia koko kurssin ajan. Yksinlentotarkka-

rilla Jouppi istui Tuulian takapenkillä ja lennettiin Oripäässä. Olin mielestäni melko sopivalla tavalla itsevarma. Näytän mitä osaan, tuntui että homma oli hanskassa. Jännitys kuitenkin vei voiton ja kokovartalokipsi kietoutui lento-oppilaan ympärille. Kamalaa lentämistä, joka alkoi kuitenkin sujua kun tarpeeksi tahkottiin ja lupa yksinlentoihin irtosi. Ensimmäisen yksinlennon varmaankin muistaa aina. Olin etukäteen ajatellut, että se jännittää todennäköisesti ihan silmittömästi ja toivottavasti en törmää Maapalloon liiallisen jännittämisen takia. Totuus oli kuitenkin päinvastainen. Olin todella rauhallinen ja nautin tilanteesta. Tein kaksi läpäriä tyynessä Turun illassa ja sain sangollisen vettä niskaan hallilla. Hymyä ei saanut pyyhittyä pariin päivään pois naamalta.

Pidemmän matkayksinlennon tein Maarianhaminaan. Antti lähti mukaan toisella koneella ja vei samalla vieraita Kumlingen. Mieleton tapa viettää kesäpäivää saaristossa. Reittiviivaa seuraten jatkoin kohti Ahvenanmaata. Aurinko porotti pilvettömältä taivaalta ja alkoi kuumentaa OH-392:n ohjaamo saunalämpöihin. Jalkatilaan puhaltava kuuma ilma ei kauheasti helpottanut tilannetta. Spriiliukoinen reittiviivakaan ei aina kestänyt oppilaan hikisen peukalon alla. Pientä lisäihmetystä aiheutti EFMA:n ATIS-taajuus, kun radiota ei saanut väännettyä sopiville hertsimäärille. Kenttä löytyi kuitenkin mukavasti ja kommunikointi tornin kanssa sujui. Suunnitelmissa ollut läpilasku vaihtui pysähdykseen ja taukoon. Puolen litran vesipullo oli pahasti alimitoitettu tälle keikalle. Puhelin ei suostunut yhdistymään verkkoon, että olisi voinut ilmoittaa hermostuneelle opettajalle viivästyksestä. Iloinen jälleennäkeminen Antin kanssa Kumlingen eteläpuolella ja

siitä yhdessä kotiin. Turkuun laskiessa siivenkärki raapaisi kiitotietä ja oppilaan itsetuntoon naarmuja, niin kuin Tuulian siipeenkin.

Kurssin pisin retki tehtiin Ruotsiin. Minulla ei ollut minkäänlaista ajatusta, mitä tuleman piti, joten Antin suunnitelmat Kalmarista kuulostivat hyviltä. 20. heinäkuuta aamulla tarkistettiin vielä sää tiedot, tulosteltiin karttoja varakentistä ja pakattiin koneeseen kevyet matkatavarat. Kohtalaisesti oli jännitystä ilmassa, mutta onneksi luotto takapenkkiiläiseen oli pohjaton. Siirtyminen Ruotsiin sujui ongelmitta ja hiukan uudentyyppisessä maastossa oli mielenkiintoista navigoida. Transponderin puute aiheutti pientä lisäkeskustelua lennonjohtoon, kun piti vähän väliä ilmoitella missä mennään. Ensimmäinen välilasku tehtiin Västeråsissa, jossa paikallisen lentokerhon tiloissa syötiin ja ihasteltiin paikallista harrastelentokulttuuria. Koneen ja miehistön tankkauksen jälkeen jatkoimme itärannikkoa etelään. Öölanti tuli näkyviin ja tutkimme saarella olevia pieniä kenttiä, joilla voisi käydä illalla. Borgholmin ruohokenttä vaikutti lupaavalta kaupungin ulkopuolella. Ensin kuitenkin käynti varsinaisella tukikohtakentällä Kalmarissa.

Kalmarin kenttä näytti ylhäältä hauskalta, kun suuret ruohokentät oli niitetty ja paikallinen maajussi oli tehnyt muutama sata pyöröpaalia. Tornilta saimme ohjeet mihin kolmekasikolmosen voi jättää parkkiin. Kenttä oli ilmeisesti joku ilmavoimien entinen tukikohta ja paikallisen lentokerhon mökki oli armeijan entisiä tiloja. Paikalla oli lentokerhon kaveri, joka opasti meitä ja kertoi mistä löytyy mitäkin. Vahvasta eteläruotsalaisesta murteesta oli välillä melko vaikea saada selvää, mutta pääasiat tulivat selviksi. Bensaakin saatiin pienen säätämisen jälkeen ja päätimme lähteä tutustumaan Borgholmiin tarkemmin, nälkäkin alkoi olla. Taas sai ihailla täkäläistä ilmailukulttuu-

ria ja vieraanvaraisuutta, kun Borgholmin kentän vieressä olevan mökin seinustalla oli muutama vuokrafillari. Pyörillä oli tosi mukava liikkua Borgholmin ympäristössä. Ainoa miinuspuoli oli pieni sekaannus kerhotalolla lakanoiden saatavuudessa, joten päätimme ostaa sellaiset kaupungilta. Sopivaa lakanaputiikkia ei tietenkään enää löytynyt, mutta kertakäyttöiset spidermanpöytäliinat ajoivat saman asian. Seuraavana päivänä kiersimme vielä hiukan Öölantia, jännän näköinen saari. Tuli mieleen Irlanti peltotilkkuiheen ja kiviaitoineen. Vähän aikaa sitten huomasin, että Roxetten eräs video on kuvattu Borgholmin linnassa. Suupielet nousivat leveään hymyyn kun muisteli, miten kurvailtiin tuon linnan päällä ja otettiin kuvia.

Loppukesä menikin mukavasti lentämällä reittiä EFTU-EFOP, kuskaten opettajaa töihin ja illaksi kotiin. Air Balticin ohjaamostakin tuli välillä tuttu heilautus aamulla, kun rullailtiin samoihin aikoihin lähtöön.

Olin tehnyt kotona kahden huoneen remonttia koko kesän, jotta olisin saanut talon kuntoon ennen uutta perheenjäsentä. Ajatukset ja energia kuluivat loppuun remonttia ja uutta tulokasta ihmetellessä, joten tarkastuslento lykkääntyi aina vaan kauemmas. Tarkkari on vieläkin tätä kirjoittaessa lentämättä, mutta kunhan sopiva viikonvaihte saadaan sovittua, eiköhän se pahvi saada Rinteen pojan kouraan joskus ja Antille se single malt.

Lopuksi vielä ISO kiitos Antille ihan mahtavasta opetuksesta ja kärsivällisyydestä, oli hieno kesä. Vaimolle myös kiitokset kärsivällisyydestä, kun tuli melko paljon vietettyä kesäiltoja Oripäässä.

-Otto Rinne



Tuulia Västeråsissa (kuva Otto Rinne 20.7.2011)

Otto Rinne Öölannin Borglandan kentällä
(kuva Antti Mäkelä)



Kalmarin kenttä (kuva Otto Rinne 21.7.2010)

Lähetäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 Turku

Port Payé
Finlande
717207
Itella Oyj

PRIORITY



OH-DSA lentää Jurmossa (kuva Antti Mäkelä 7.8.2009)

Kokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n hallitus kutsuu koolle yhdistyksen kevätkokouksen torstaina 7.4.2011, kello 18.00, Raision kaupungintalon valtuustosali, Nallinkatu 2, Raisio.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 11 §:n määräämät kevätkokousasiat.

Lisäksi:

- Palkitaan ansioituneet kerholaiset
- Päätetään ansioituneiden hallituksen esittämien kerhon jäsenten kutumisesta kerhon kunniajäseniksi
- Päätetään EFOP hallin rakentamisesta

Kerho tarjoaa kahvit kello 17.30 alkaen.

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi