

LEIVO

2/2011

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti



TURKU
airSHOW
2011

www.turkuairshow.fi



Kerhon uudet kunniajäsenet, vasemmalta Pentti Juhonen, Sakari Seppälä, Kauko Tomberg ja Esa Passila, kuvasta puuttuu Pertti Terho. (kuva Seppo Koivisto 7.4.2011)



Oripään Lions Clubin kanssa rakennettavan hallin lattiaan raudoitustalkoihin osallistui runsaasti kerholaisia. (kuva Henry Viitanen 29.10.2011)

Sisällysluettelo 2/2011

Pääkirjoitus	4
Sodanaikaisesta pommikoneesta tehtyjä merkkejä	5
Turun Lentokerhon MGPL- ja GPL-koulutuksesta 2011	6
Turun kentän hallisuunnitelmat	8
Purjetaitolennon MM-kisat 2013 Suomelle	9
EFOP avoimet ovet	10
Turun Lentokerho ry:n miehistö	12
Sähköllä ilmaan	14
ASan albumista	17
Kimppakivaa purjelentokoneilla	18
Lapinkävijäin retkikunta reissussa vappuna 2011	20

Kansikuva: Lentonäytösalue Petri Visan kopterista nähtynä, sade häiritsti näytöksen loppua (kuva Heikki Salo 19.6.2011)

Parasta vuosikertaa

Suomen kansallisbibliografian mukaan Turun Leivon ensimmäinen numero ilmestyi vuonna 1986 kerhon 40-vuotisjuhlan kunniaksi.

Leivon edeltäjä Tulkku ilmestyi vuosina 1981-85. Alkuvuosina lehti ilmestyi viisi kertaa vuodessa, kirjalliselle tiedotukselle oli tarvetta ennen sähköpostia ja nettiä.

Käsillä oleva vuosikerta on siis Leivon 26. Jos laskenta aloitetaan Tulkun ensimmäisestä numerosta, on Turun lentokerhon jäsenlehti ilmestynyt jo 31 vuonna.

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

Hyvät Kerholaiset,

Vuosi 2011 jää mieliimme useiden merkittävien tapahtumien vuotena.

Joulukuussa 2010 saimme vahvistuksen Thunderbirdsien saapumisesta SIL:n päälentönäytöksen tähtivieraaksi.

Lentönäytöksen valmisteluihin jäi siten aikaa vain noin puoli vuotta, joka tosiasia sai ilmeet vähän vakavoitumaan. Mutta toimeen ryhdyttiin, rakennettiin edellisten näytösten kokemusten pohjalle, otettiin uusia tuulia mukaan ja suurella joukolla veimme projektin näytösviikonlopun sadekeleistä huolimatta onnistuneeseen päätökseen.

Tässä vielä kerran suurkiitokset kaikille, jotka panivat kortensa kekoon tässä suururakassa, tuloksista saamme nauttia vielä vuosikymmenet kerhomme parantuneina toimintaedellytyksinä.

Keväällä Tupen päivien yhteydessä harjoiteltiin taas taitolentämistä ja ajatus SM-kisojen järjestämisestä Oripäässä heitettiin ilmoille. Lyhyellä varoitusajalla tiimi ryhtyi toimeen, vahvana tukena SIL:n ylin johto ja UTL, josta suurkiitokset. Jyri Mattila toimi kilpailujen johtajana ja veti tapahtuman jämäkästi läpi.

Raimo Nikkasen ideoima Oripää Open syksyn alussa yhdistettynä taitolentoleiriin sai suuren suosion, noin 600 katsojaa ja nelisenkymmentä konetta oli paikalla. Ihailtavana olivat mm. Esa Passilan hienosti entisöimä Viima ja taitolentopuolen Suomen huiput, unohtamatta sulavasti lentävää kerhomme Tuulia Teamia, ohjaimissa Ari Saarinen ja Antti Mäkelä.

Oripään infrastruktuuri parani kertaheittolla, kun yhteistyössä Oripään Lions Clubin kanssa saatiin päätös lämpöeristetyn hallin rakentamisesta kentälle. Olosuhteita parannetaan pikkuhiljaa edelleen.

Tämä tosiasia, sekä kerhomme halu ja kyky järjestää ilmailutilaisuuksia on poikunut taitolennon ja purjetaitolennon PM-kilpailut vuonna 2012 sekä purjetaitolennon MM-kilpailut vuonna 2013 Oripäähän. Oripään merkitys alueellisena lentokeskuksena tulee kasvamaan edelleen.

Turun kentällä on olosuhteitamme parannettava seuraavaksi. Toivottavasti saamme neuvoteltua Finavian kanssa pitkäaikaisen harrasteilmailun voimavarojen mukaisen, edullisen vuokrasopimuksen, jotta voisimme kehittää toimintatilojamme pitkällä jäniteellä. Ensi vuonna asiaan on paneuduttava toden teolla.

Kalustopuolella lisäystä tuli suunnitelman mukaisesti Duo Discus purjelentokone, joka mahdollistaa vuosiksi eteenpäin jatkokoulutuksen matkalentämiseen.

Ikääntynyt hinauskone, OH-SED, siirrettiin täysin palvelleena ”eläkkeelle” ja tilalle hankittiin uudenkarhea Hinu, jonka nokalle siirretään SED:n moottori.

Moottorilennon puolella on edessä kaluston uusimisprojekti. Yhä kallistuvan polttoainehinnan vuoksi vakavasti harkitaan dieselkalustoon siirtymistä asteittain, vaihtoehtona luonnollisesti myös autobensiini.

Niin ja lentäminen. Kaiken tämän touhun keskellä on myös lennetty ihan kohutuullisesti ja koulutettu uusia pilotteja tähän hienoon harrastukseen. Kiitos jälleen kerran ahkerien opettajiemme.

Moottorikoneet lensivät noin 700 tuntia, moput 300 ja purjelennossa oli vajaa 700 keikkaa.

Näillä eväillä vahvasti vuoteen 2012!

Puheenjohtaja

Sodanaikaisesta pommikoneesta tehtyjä merkkejä sotiemme veteraanien hyväksi!



Heinäkuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1944 kymmenen pommituslentolaihue 44:n Junkers Ju 88 -koneetta lähti Onttolan kentältä pommittamaan Kannaksella Mutalahden tienrستهystä. Koneiden ottaessa korkeutta joutui alinopeudella lentävä JK-254 edellään kiipeävän muodostelman voimakkaaseen potkurivirtaan ja menetti ohjattavuutensa. Kone meni kierteeseen ja syöksyi Liperin Rauvanlahteen.

Pommikoneen hylky nostettiin järven pohjasta vuonna 2008. Keski-Suomen Ilmailu-museo lahjoitti museaalisesti arvottoman materiaalin Veteraanivastuu ry:lle hyödynnettäväksi sotiemme veteraanien hyväksi tehtävässä varainhankinnassa. Lentokonealumiini sulatettiin harkoiksi ja siitä taottiin Junkers-merkkejä. Aidon, uniikin pommikoneen metallista taotun Junkers-merkin voi lunastaa omaksi R-kioskilta tai verkkokaupasta <http://www.veteraanit.fi> hintaan 25 euroa. Jokainen merkki on yksilö, eikä toista täysin samanlaista ole.



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

Turun Lentokerhon MGPL- ja GPL-koulutuksesta 2011

Keväällä päätettiin, tällä kertaa, hyödyntää SUIO:n (Suomen Urheiluilmailuopisto) nettiteorioita oman teoriakoulutuksen sijaan sekä MGPL- että GPL-oppilaiden osalta. Tätä tukemaan sovittiin kolme tapaamista Oripäässä koneisiin, kerhoon ja opettajiin tutustumiseksi. Tämä osoittautuikin päteväksi tukitoiminnaksi tietokoneella istumisen lisäksi. On oletettavaa, että on helpompi aloittaa lentokoulutus nettiteorioiden jälkeen, kun kerho, opettajat ja lentokoulutuksen ympäristö ovat jo hieman tuttuja.

MGPL (moottoripurjelento)

Keväällä ilmoitautui käytännössä vain yksi mopu-oppilas, Lasse Vahtola, koulutukseen. Hän suoritti SUIO:n nettiteoriat kevään aikana. Myöhemmin vuoden aikana on ilmoitautunut muitakin oppilaita lupakirjakurssille, nähtävästi kesäisen lentonäytöksen innoittamana.

Moottoripurjelentokoulutusta annettiin 2011 Turun kentältä käsin, entiseen tapaan, kaksikko-Tuulioilla pääasiassa Antti Mäkelän, Jussi Timosen (opettajaoppilas), Tuomo Hyyrönmäen toimesta.

Antin Mäkelän koulutuksessa mopulentaajista lupakirjan saivat:

Otto Rinne

Esa Ahola

Jussilla on aloitettu koulutus Mikko Myllylän, Jani Tuomisen ja Risto Argillanderin kanssa.

Tuomolla jatkuu keväällä aloitettu koulutus Lasse Vahtolalle.

Antti Mäkelällä ovat kesken Pirttilampi, GPL lentäjät Pekka Hänninen ja Markus Hatakka.

Joitakin valmistunee vielä syksyn aikana lupakirja-asteelle.

Lisäksi muutamia lupakirjan uudelleen-

kirjoituksia ja matkustajakuljetusoikeuksia on suoritettu.

GPL (purjelento)

Purjelento-oppilaidenkin teoriat hoituvat siis SUIO:n nettikursseilla. Peruslentokoulutus annettiin kaksipaikkaisella SZD-51 ”Puchatz” -koneella entiseen tapaan.

Koulutus eteni niin, että uusia lupakirjoja saivat:

Raimo Pohjola

Teemu Kangas

Ville Virtanen

Eija Velin

Lentokoulutus jäi kesken oppilailta Sauli Uotila, Harri Jokioinen, Otto Hänninen, Seppo Aaltonen, joiden koulutus jatkuu ensi kaudella.

Myös muutama vanhentuneen lupakirjan uudelleenkirjoitus ”tarkkari” on suoritettu. Opettajina peruskoulutuksessa toimivat pääosin Matti Autio, Heikki Parviainen, Joni Suutari ja Tapio Korpela

Pariin otteeseen kauden aikana on järjestetty myös GPL tutustumiskursseja kiinnostuneille.

Tyypikoulutuksesta

Johtokunnassa hyväksyttävänä olevan Purjelennon pelisääntöjen mukaisesti tyypikoulutusta Duo Discus -koneeseen annetaan purjelentaajille, joilla on vähintään 20 laskua LS4, Discus tai vastaavalla koneella ennen tyypikoulutuksen aloittamista. Koulutus sisältää vähintään kolme eri lentoa tyypikouluttajan kanssa. Tyyppejä ovat antaneet pääasiassa kerhon opettajat.

Tyypikoulutukset LS4- ja Discus-koneisiin ovat seuraavat:

LS4 – vähintään 20h kokonaislentokokemus, (vähintään 3 koululentoa Duo-

Discus -koneella ennen tyyppikoulutusta)

Discus – vähintään 50h kokonaislentokokemus (LS4 tyytit)

Koululentoilla Duo Discuksella totutellaan liukkaampiin ja liitävämpiin koneisiin Puchazin ja PW-5:n jälkeen. Koululentoja Duolla voidaan pitää myös ns. jatkokoulutuslentoina, joiden tarkemmasta sisällöstä olen opettajien piirissä peräänkuuluttanut keskustelua. Voisi olla aiheellista olla myös erillistä jatkokoulutusta aloitteleville LS4- ja Discus-piloteille ja niillä jo lentävillä. Näistä sisällöistä saataneen yhteisymmärrys talven aikana ennen seuraavaa kautta.

Puchazilla tai PW-5:llä voi lennellä HC-ajan valmiiksi (5 tuntia) ennen matkalento-

jen aloittamista. Tämä on uusi vaatimus, aika ennen matkoja, on kirjattuna pelisääntöihin. Tässä testataan, että peräpää ja kantti kestää pitkän istumisen, jollaista matkalennoissa aina vaaditaan. Tulee myös käytännössä kokeiltua, tuliko kaikki valmistelut tehdyksi oikein, vaatetus, ravitsemus ym., että ei tarvitse kesken kaiken tulla alas.

Purjelennon pelisääntöjen hyväksytyyn version pitäisi tulla nettiin aikanaan, kerhon sivuilta ladattavaksi.

*Matti T. Koskinen
koulutuspäällikkö, päälennonopettaja
(MGPL, GPL)*



Heikki Horma toimi koulutajana Oripää Camp 2011 -matkalentoleirillä, etupenkillä Pekka Hänninen. Kerhon uusi Duo Discus, ex. SE-ULP, on valmistettu Saksassa 1997. Meille se hankittiin Ruotsista, jossa sen on omistanut Kungliga Svenska Aeroklubben vuosina 1997-2001 ja sen jälkeen Eskilstuna Flygklubb. (kuva Seppo Koivisto 3.7.2011)

Turun kentän hallisuunnitelmat

Viime vuodenvaihteessa käyttöönotettu uusi kakkoshalli on nyt palvellut kerhon moottorilentoa alkuvuoden. Keväällä saatiin Finavian toimesta aita ja parkkialue hallin taakse, jolloin kulku helpottui oleellisesti. Kesästä usean kuukauden hallitilaa kuitenkin vei kopterioperaattori ja halli palveli myös TAS 2011 ravintolatoimintaa.

Jo nyt on uusi halli kattanut omat kustannuksensa antamalla mahdollisuuden vuokrata hallipaikkoja kerhon ulkopuolisille koneille sekä toimimalla ravintolatilana lentonäytöksen yhteydessä.

Finavia aloitti syyskuussa kunnossapidon länsipuolella maantasaustyöt uutta yleisilmailualueutta varten.

Mikäli aikataulu toteutuu ennakoidun mukaisesti, ensi vuoden elokuussa alue on tasattu, sinne on vedetty vesi-, viemäri- ja sähkölinjat ja se on valmis vastaanottamaan lentokonehallit. Uusi rullaustie tulee alueelle ja se varustetaan sähköisesti ohjattavalla portilla. Tällöin alueella ollaan lentoaseman turva-aidan ulkopuolella ja siten toiminta on helpompaa kerholaisten päästessä kulkemaan vapaasti hallialueella.

Yksityiset koneenomistajat ja niitä hallitsevat yhtiöt ovat päättäneet tehdä oman lentokonehallin yksityisellä rahoituksella. Näiltä osin kerhon yhteistyö halliyhtiön osalta ei ole mahdollinen ja kerho tulee tekemään omat ratkaisunsa.

Hallityöryhmä on ehdottanut kerhon hallitukselle aikaisempien suunnitelmien ja päätösten mukaisesti, että kerho siirtää kakkoshallin (pressuhallin) ensi vuonna uudelle Finavian valmistelemalle yleisilmailualueelle.

Finavia tuo alueen rajalle vesi- ja viemäri- ja sähkön. Siitä vedot omalle hallille palvelevat myös myöhemmin rakennettavaa lämmintä hallia. Tässä varmaankin voi-

daan tehdä yhteistyötä yksityisen hallin kanssa.

Nyt samalla tehdään tonttivaraus vie-reen myöhemmin rakennettavalle tilavalle lämpimälle hallille.

Tämä ratkaisu ei ole väliaikainen vaan tukee kerhon toimintaa pitkällä tähtäyksellä. Kakkoshalli tulee toimimaan myöhemmin pysyvästi osin parkkihallina omille koneille ja osin vuokrakoneille. Se voidaan aikanaan verhoilla esim. peltikatteella kun PVC-muovikate tulee aikansa päähän. Hallin lattia tehdään asfaltista, sinne tulee viemäröinti ja ovien alle lämmityskaapelit jäätyksen estämiseksi. Nyt hallista puuttuvat puhallin ja ilmastointiventtiilit asennetaan hallin pitämiseksi kuivana.

Hallin siirron myötä hankitaan toimistokontti, johon saadaan wc ja briefingtila hallin välittömään yhteyteen. Sen jälkeen voidaan luopua rahtiasemarakennuksesta vuokratusta toimistotilasta. Lämpimän hallin myötä tämä kontti korvattaneen hallin sivuun rakennettavalla kaksikerroksisella toimistotilalla, jossa on alhaalla briefing, sosiaalitalat ja varastotilaa sekä yläkerrassa kerho-, koulutus ja kokoontumistilaa. Kerhotilasta voimme seurata tapahtumia kentällä ja kerätä viihtyisästi kuppilatiimaa.

Ensi vuonna aloitetaan uuden lämpimän hallin suunnittelu yksityisten hallisuunnitelmaa hyödyntäen. Turussa kannattaa ottaa huomioon myös kaikki opit, mitä mahdollisesti saadaan Oripään hallin rakentamisesta. Tavoitteena on saada aikaan yhteinen yleisilmailu- ja hallialue, jossa on kasvumahdollisuuksia tulevaisuutta varten. Vanha lentokonehalli (3-halli) pysyy käytössä uuden hallin valmistumiseen saakka.

Uuden hallin rakennustyöt aloitetaan hallityöryhmän suunnitelman mukaan 2013. Turun hallien kehittäminen ja raken-

taminen tulee olemaan useiden vuosien ponnistus. Uuden hallin rakentamisessa omalla talkootyöllä on mahdollisuus saada kustannuksissa säästöä. Joten vaihtoehtoja tutkitaan edullisimpien ratkaisujen löytämiseksi.

Tässä tarvitaan kaikkien osaavien kerholaisten mukaantuloa!

Ilmailuterveisin
Heikki Salo

Purjetaitolennon MM-kisat 2013 Suomelle

Turun Lentokerhon kansainväliseen osaamiseen luotettiin jälleen

Kansainvälinen taitolentokomitea CIVA (Commission Internationale de Voltige Aerienne) on 6.11.2011 Krakovassa järjestetyssä vuosikokouksessaan myöntänyt vuoden 2013 purjetaitolennon maailmanmestaruuskisat Suomen Ilmailuliitolle ja Turun Lentokerholle. Suomea kokouksessa edustivat delegaatti Kari Kemppi sekä Turun lentokerhosta Antti Jouppi ja Jyri Mattila. Kisojen hakeminen alkoi jo alkusyksystä, kun Matti Mecklin, pitkäaikainen CIVA:n delegaatti ja tämän vuoden SM-kisojen päätuomari, lähetti ensimmäisen tarjouksen kisojen järjestämisestä komitealle. "Kesällä Oripään kentällä järjestettiin monta taitolentoleiriä sekä moottoritaitolennon SM-kisat. Siitä se ajatus sitten lähti", kertoo tuleva kilpailun johtaja Jyri Mattila. "Meillä on lisäksi kokemusta isojen tapahtumien järjestämisestä, olihan Turun Lentokerho vastuussa viime kesän Ilmailuliiton päälentönäytöksestä", kertoo lentokerhon puheenjohtaja Antti Jouppi.

Syksystä tähän hetkeen on jo tehty paljon töitä kisojen saamiseksi. Järjestelyissä on jo nyt ollut mukana lukuisia henkilöitä ja kokoukseen valmistauduttiin huolellisesti. Vain muutamaa viikkoa ennen Krakovan kokousta myös Ranska haki vuoden 2013 MM-kisoja. Ranska on kova kilpailija ja maasta tulee vielä kovempia purjelentäjiä. Tänä vuonna Puolan Torunissa pidetyissä purjetaitolennon MM-kisoissa ranskalaiset veivät Advanced-luokassa kaikki kultamitalit joukkuekilpailua lukuun ottamatta. Viime viikonlopun joukkuekilpailussa, jonka panoksena oli vuoden 2013 MM-kisojen saaminen, voiton vei ranskalaisilta Suomi, Suomen Ilmailuliitto ja Turun lentokerho.

Tulevat kisat järjestetään heinäkuussa 2013 ja paikalle odotetaan lukuisia kilpailijoita ympäri maailmaa. Vuoden 2011 kisoissa Puolassa oli 61 kilpailijaa 13:sta eri maasta, kaukaisin kisaaja saapui Japanista. "Saamme kansainvälisiä vieraita ja täten myös näkyvyyttä Suomelle. Uskomme, että Oripään lentokenttä palvelee kilpailuja täydellisesti ja Turun kaupungin ilmailumyönteinen asenne ja läheisyys mahdollistavat kilpailujen onnistumisen ja mieleen painuvan oheishjelman" kilpailun varajohtaja Hanna Räihä hehkuttaa.

Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) on urheilu- ja harrasteilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö Suomessa.

Turun Lentokerho ry kuuluu 400 hengen jäsenmäärällään Suomen suurimpiin ja aktiivisiin yleisilmailukerhoihin. Turun Lentokerhon ydinalueita ovat lennoki-, purje-, moottoripurje- ja moottorilento. Näillä ydinalueilla kerhon toiminta keskittyy harraste-, viranomaisapu-, kilpailu- ja näytöslentotoimintaan.

(SIL tiedote)

EFOP avoimet ovet

Oripään lentokentällä järjestettiin Avoimet ovet -tilaisuus 17.9.2011. Edellinen vastaava tilaisuus Oripään kentällä järjestettiin 1990-luvulla vanhojen purjekoneiden Vintage-tapahtuman yhteydessä. Edellisestä tilaisuudesta saadun hyvän palautteen johdosta rohkenin esittää TLK:n hallinolle vastaavan tilaisuuden järjestämistä vielä kuluneen syksyn aikana. Kerhon hallitus hyväksyi esitykseni ja sain vetovastuun kyseisen tilaisuuden järjestämiseksi.

Tilaisuuden tavoitteeksi asetin kerhomme monipuolisen toiminnan esittelyn ympäröivälle yhteiskunnalle, päättäjille ja medialle. Merkittävänä tavoitteena oli myös oman jäsenistön informoiminen kerhomme hankkeista ja varsinkin Oripään hallihankkeesta sekä tulevista tapahtumista. Tiedottamisen puutteesta kuulee usein valitusta ja sitä yritin tällä tavalla korjata.

Synergiaetuna oli tällä kertaa taitolento-leiri, jossa Suomen taitolentäjien parhaimmisto oli Jyri Mattilan vetämällä leirillä Oripäässä. Huippusuorituksia oli nähtävillä niin purje- kuin moottorilennoissa.

Tapahtumasta tiedotettiin medialle tehdyllä lehdistötiedotteella. Tiedote meni hyvin läpi ja lehdistö, radio ja televisio kertoi merkittävällä tavalla tulevasta tapahtumas-

ta. Lisäksi tiedotettiin kerhon nettisivujen ja TLK-tiedotteen kautta tapahtumasta. Tiedottamista oli siis hyvin paljon ja saavutti laajalti myös ympäri Suomea olevia ilmailijoita, joka näkyi myös vierailevien koneiden suurena määränä. Minua on kuitenkin syytetty huonosta tiedottamisesta ja siksi ei kerhon moottorilentäjiä ollut muka paikalla. Syyt ovat kyllä muualla, valittajien on syytä katsoa peiliin tässäkin tapauksessa.

Tapahtuman jälkeen mediassa oli myös paljon juttuja tilaisuudesta. Tapahtuma saavutti sille asettamani tavoitteen. Paikalla olleelta yleisöltä tuli hyvin paljon myönteistä palautetta.

Marttilalainen Raimo Verho hoiti tilaisuuden osallistujille hernekeittotarjoilun ja kerholaisemme hoitivat kahvi- ja pullatarjoilun. Keittoa oli varattu 500 annosta ja keitto loppui kesken. Osallistujia oli arvion mukaan liki 600. Kun lentokoneitakin oli nelisenkymmentä, voidaan todeta tilaisuuden onnistuneen loistavasti ja saavuttaneen sille asetetun tavoitteen.

Tilaisuus alkoi varapuheenjohtaja Jyri Passilan tervetuloivotuksella, jossa hän kertoi kerhomme toiminnasta ja tavoitteista. Oripään kunnanjohtaja Maija Tuohimaa

kertoi yhteistyöstä ja tavoitteista kunnan näkökulmasta. SIL:n puheenjohtaja Tapio Pitkänen kertoi SIL:n toiminnasta ja tulevista yhteistyökuvioista mm. taitolennon kansainvälisistä kisoista Oripään kentällä. Jukka Isotalo kertoi kentän hallihankkeesta ja Oripään kentän päällikkö Paavo Mäkimattila hallihankkeesta ja kentän kehittä-



misestä kerhomme näkökulmasta. Suomen Lentopelastusseuran toiminnasta sekä metsäpalolento- ja SAR-toiminnasta kertoi Matti Loukonen. Huomattavaa oli, että seura toi paikalle myös SAR-tunnuksin maalatun lentokoneen. Matti T. Koskinen kertoi purjelentojaoston toiminnasta ja kerhomme tarjoamasta koulutuksesta ja mahdollisuuksista purjelentämiseen. Ehkä muutama innokas uusi oppilas tulee tilaisuuden johdosta kurssillemme. Lennokkijaoston toimintaa esitteli Jarmo Hellevaara ja allekirjoittanut. Yleisölle esiteltiin myös lennokkien ja koptereiden lennätystä. Moottorilentojaosto ei nähnyt tarpeelliseksi esitellä toimintaansa.

Varsinaista lentotoimintaa oli ilmatilassa koko ajan. Taitolennon lisäksi lennettiin muitakin lentoja mm. koulu- ja harjoituslentoja. Harjoittelin itse Pittsillä näytösohjelmaa ja erityistä kiinnostusta herätti Passilan Esan lennot Viimalla. Myös kymmenien vierailevien koneiden saapumiset ja lähdöt antoivat yleisölle mielenkiintoista nähtävää. Valtakunnallisten lentonäytöksien kuuluttajana ansiokkaasti toiminut Riikka Kaipainen selosti nähtyjä lentosuorituksia antaen niille erinomaista sisältöä myös maallikon silmin katsottuna. Kiitos Riikka.

Erityinen kiitos myös kaikille yksityisille koneiden omistajille koneiden tuomises-

ta näytteille. Nähtävillä oli koneita PW-vitosesta Cirrukseen. Kaikille siis jotakin. Kerhossamme parhaillaan olevan moottorikonehankinnan johdosta sain puhuttua Porin Ilmailukerhon tuomaan näytteille heidän ylpeytensä Diamondin. He toivat sen näytteille ilman kustannuksia kerhollemme, mistä kiitos vielä heille. Pettynyt olin kyllä koneeseen tutustuneiden määrään. Joskus tehty työ menee vain hukkaan. Ei sille mitään voi.

Kun lähdin kehrittelemään tilaisuutta, kohtasin tapahtuman vähättelyä. Ehkä moni ei tajunnut sen tärkeyttä ja mahdollisuutta ilmailun edistämiseksi. Tapahtuma laitettiin pystyyn erittäin pienellä porukalla. Ehkä sitten sitä paremmalla. Pienikin tapahtuma vaatii valtavasti tekemistä. Se alkaa viranomaisten kanssa keskustelulla ja tarvittavien asioiden hoitamisella. Se etenee käytännön tekemisiin, joita tällais-sakin tapahtumissa on todella riittävästi. Kiitokset kaikille tapahtuman tekijöille ja avustajille. Hyvää pyrittiin tekemään, mutta priimaa tahtoo tulla, sanoi Pohjanmaan mies. Arvosteluakin huonosti tehdystä työstä on kyllä aivan tarpeeksi tullut. Uskon kuitenkin, että harrasteilmailua ymmärretään tapahtuman jälkeen paljon paremmin.

Raimo Nikkanen



kuvat Jorma Peltoniemi

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	040 506 1106
	Mika Tapio	040 555 2990
	Esa Pirinen	
	Pekka Hänninen	
	Pekka Mäkinen	
varajäsenet	Teemu Alanen	
	Henry Viitanen	

Jaostojen puheenjohtajat

rahastonhoitaja		
talousjaosto	Jyri Passila	040 559 7377
moottorilentojaosto	Joonas Tikka	050 917 3888
purjelentojaosto	Markus Hatakka	040 506 1106
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+mrtl 040 500 8474

Purjelennon ja moottoripurjelennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

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

Per Ole Ahlskog	ml+mrtl+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+prtl+mptl	040 838 5285
Matti Loukonen	ml	0400 476 509
Antti Mäkelä	mp+mptl+mkt	040 564 7548
Raimo Nikkanen	kt+hinauskelpuus	0500 530 822
Sami Nikulainen	pl+mp*	040 501 4543
Heikki Parviainen	pl*	040 548 9943
Esa Pirinen	ml	050 558 5378
Heikki Salo	mlkt	041 532 0026
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	
OH-COA C152	Esa Harjulahti	
OH-DSA C172	Mika Tapio, Joonas Tikka	
OH-PDT P28A	Esa Pirinen	
Koneenhoitajat (mopu)		
OH-367X RF-4D	Mäkelä/Hyyrönmäki	
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 LS4	Markus Hatakka	040 506 1106
OH-1005 Duo Discus		
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	Harri Nurmi	040 583 8821
Kerhon avaimet	Sándor Tóth	0400 180 143
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	webmaster@turunlentokerho.fi	
Jäsenrekisterin ylläpito	Mikko Tepponen	
Kerhon puhelimet	Turun halli	02-271 4963
	Oripään halli	02-766 1266

Sähköllä ilmaan

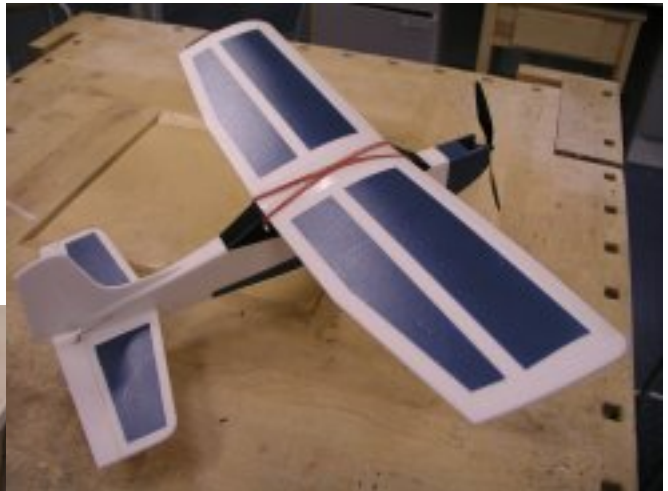
Lennokkijaostossa on muutaman vuoden aikana rakennettu useita radio-ohjattavia sähkömoottorilennokkeja hyväksi todetun mallin mukaan. Moni on rakentanut tämän lennokin ensimmäisenä radio-ohjattavanaan, mutta myös useat vanhemmat harrastajat ovat innostuneet tästä rauhallisesti lentävästä puistolennokista. Suositun lennokin rakentamisen avuksi lennokkijaostossa on kirjoitettu kuvallinen rakennusohje, joka esittää lennokin rakentamisen vaiheet tekniikan ja materiaalien hankinnasta ensilentoon.

Kärkiväliltään 83 senttimetrinen lennokin rakenteet tehdään pääasiassa 6 millimetriä paksusta eristekäyttöön tarkoitettua suulakepuristetusta polystyreenilevystä. Materiaali tunnetaan parhaiten tuotenimel-

lä Depron. Puurakenteisia lennokkeja aikaisemmin tehneen on syytä perehtyä liimoihin ja maaleihin ennen rakentamisen aloittamista. Lennokissa eniten käytetty liima on UHU:n vaahtomuovien liimaukseen soveltuva kontaktiliima. Maalaukset on tehtävä vesiohenteisilla maaleilla Depronlevyn sulamisen välttämiseksi.

Nykyisellä harjattomalla sähkömoottoritekniikalla, keveillä litiumpolymeerikuilla ja pienillä servoilla lennokin paino pysyy alhaisena ja lentoaikaa saadaan helposti puolikin tuntia. Hyvän ohjattavuuden ja hidaslento-ominaisuuksien ansiosta lennokkia on lennätetty menestyksellä jopa koulujen liikuntasaleissa.

Ville Pulkkinen



Rakennusohjeen lennokin
ennen ensilentoa

Siiven kaarevuus ja kärkien haritus muotoillaan taivuttamalla



Oripään uusi halli rakenteilla (kuva Matti Autio 7.10.2011)



Osat leikataan terävällä katkoteräveitsellä



Leikatut Depronosat



Sivuperäsimen teippisaranointi



Porin Hinuihin käytiin tutustumassa isolla porukalla, Simo Kuusisto briiffaa (kuva Seppo Koivisto 9.10.2011)



Vuodesta 1972 palvellut hinauskone OH-SED siirtyi eläkkeelle, Ville Vuori lensi viimeisen hinauksen (Kuva Markus Hatakka 15.10.2011)



Tasavallan Presidentti myönsi 20.5.2011 lentokapteenin arvonimen Martti Turpolle.



Mia Montonen voitti yhdessä Antti Lehdon kanssa kaksipaikkaisten Pribina Cupin Slovakian Nitrassa. (photo by Elfo)

ASAN ALBUMISTA



TLK:n puheenjohtaja Matti Elonheimo Tuuliassa, Oripää 1968 (kuva Ari Saarinen). Matti Elonheimo täytti 80 vuotta 11.5.2011.

Kimppakivaa purjelentokoneilla... matkalento

EFOP-EFIK-EFLA-EFOP

Päätimme Tapio Korpelan kanssa lähteä pienelle matkalennolle viime heinäkuussa 14.7.2011. Keli oli ennustettu melko hyväksi purjelennon kannalta. Koneina olivat Discus QT ja SZD-55-1 LA. Katselimme edellisenä iltana SUIO:n ennusteen ja uudelleen aamulla. Ennusteessa oli, että keli kuivuu ehkä lännessä, mutta idässä säilyisi parempana.

Pääsimme lähtemään matkaan noin varttia vailla yksi, kun ensin olimme päässet kipuamaan varsinaiseen matkantekokorkeuteen. Lento Kiikalaa sujui ongelmitta melko hyvässä kelissä ja vauhdikkaastikin. Keskinostot olivat OLC-Classic taulukon mukaan ensimmäisellä ”legillä” 1,18 ja 0,92m/s. Taulukkoon OLC-ohjelma on laskenut ensimmäiseksi etäisyydeksi n. 70 km. OLC-classic:n ylempään taulukkoon laskemat suorat viivat menevät Kiikalaa ja Vesivehmaan kautta.

Kiikalassa oli taivaalla ainakin ASK-13, Ka6CR ja taisi joku ultrakin tehdä läpilasukuja.

EFIK:n jälkeen keli hieman heikkeni, mikä näkyy myös taulukoista. Maasto muuttuu lähes täysin metsäiseksi. Vesivehmaalle Kiikalasta on OLC laskenut matkaa

n. 134 km. Räyskälän koneita risteili myös tällä osaa matkaa ja merkkasivat samalla hyviä nostoja. Räyskälän jälkeen päästiin ajamaan melko suoraa jonossa kohti Vesivehmaata hyvään nostoon ennen käännepestettä, mikä näkyy selvästi loggerin jättämästä datastakin. Käännepestettä saavutettiin noin varttia vailla neljä. Vesivehmaan ympäröstössä oli myös vilkasta purjelentotoimintaa mm. joku vanhempi kone, taisipa olla punainen Kajava.

Käänneksen jälkeisen liu'un päätteeksi jäin räpistelemään hieman alemmaksi ja oli hankaluuksia päästä jatkamaan. Tapio joutui hieman odottelemaan ylempänä.

Räyskälän tasolle saavuttuamme toteimmme, että keli oli kuivunut ja pilvet olivat lähes hävinneet Forssan - Oripään suunnasta. Ennuste siis piti paikkansa siltä osin. Myöskään nostot eivät enää vieneet entiseen tapaan. Tässä vaiheessa oli kahden koneen etenemisestä vieläkin enemmän etua. Kun jompikumpi löysi kuivassa säässä rinnakkain edetessä jotain noston poikasta, siihen vain sydäntä etsimään ja kutittelemalla ylöspäin. Siitä sitten taas hieman eteenpäin samalla menetelmällä. Tällä tavalla hivuttauduimme tilanteeseen, jossa voitiin todeta radiolla toisillemme, että n. 200 m plussaa EFOP:n. Siitä sitten



Loppuliu'ussa Oripäähän
Tapion Korpelan
kuvaamana 14.7.2011

liu'uttiin kotiin huojentuneina. Kovinkaan paljoa myöhemmin emme olisi päässeet enää perille..., sen verran tarkalle meni. Ehkä yksin lentäen olisi usko loppunut hel-

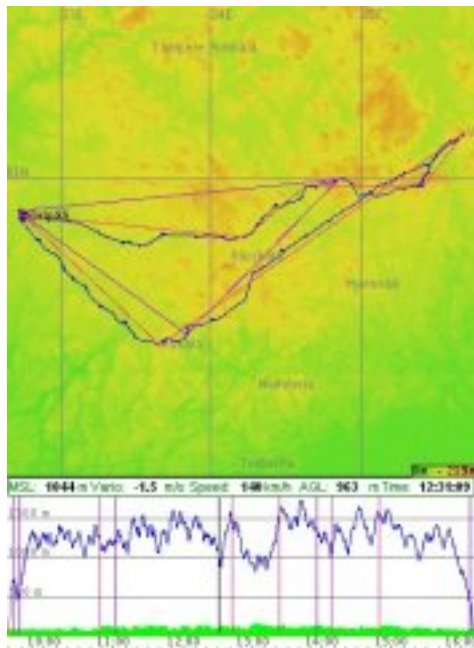
pommin ja joutunut peltoon, mutta nyt kimpassa perille onnistui.

Matti T. Koskinen

Päivän muut lennot Suomessa, OLC:ssä katsottavissa:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/daily.html?df=2011-07-14&c=FI&sc=&rt=olc&st=olc&sp=2011>

Matti



Statistics

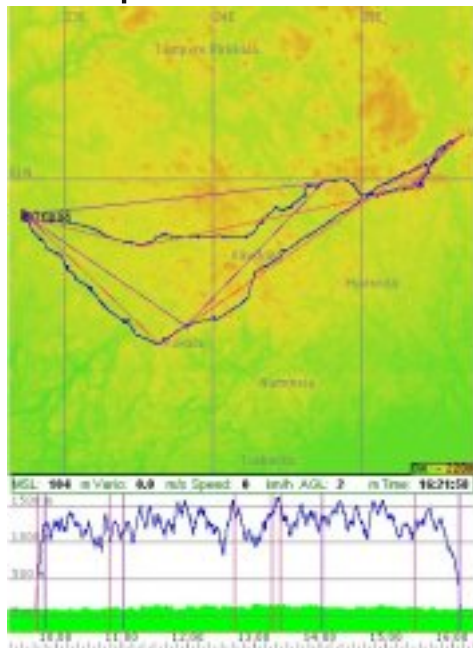
Distance (OLC-Class):

	s [km]	%total	Nuairms	ROC [m/s]	E	V ₀ [km/h]
Leg1	70.82	53.94	10	0.92	48.04	60.58
Leg2	133.84	43.76	16	1.04	46.88	70.35
Leg3	24.12	65.81	6	0.67	25.15	36.07
Leg4	42.21	41.52	6	0.58	34.80	55.89
Leg5	28.90	55.83	5	0.98	38.75	42.58
Leg6	82.32	37.98	7	0.60	36.85	62.67
Total	382.02	47.98	50	0.84	40.18	58.91

Triangle (Full-OLC):

	s [km]	%total	Nuairms	ROC [m/s]	E	V ₀ [km/h]
Leg1	1.12	60.58	2	0.15	6.90	12.97
Leg2	75.78	52.42	12	0.86	45.32	54.80
Leg3	78.54	49.80	25	0.88	17.92	27.09
Leg4	115.83	42.89	13	0.74	33.53	52.73
Total	270.6	48.19	51	0.82	28.94	41.28

Tapio



Statistics

Distance (OLC-Class):

	s [km]	%total	Nuairms	ROC [m/s]	E	V ₀ [km/h]
Leg1	70.15	47.55	12	1.18	42.85	64.45
Leg2	134.42	48.51	14	1.06	42.38	71.22
Leg3	25.84	59.88	7	0.66	31.17	45.73
Leg4	3.81	67.29	1	0.60	254.11	32.86
Leg5	104.75	47.35	17	0.78	34.66	51.47
Leg6	44.05	42.48	4	0.39	37.55	65.53
Total	383.02	48.82	53	0.87	38.84	68.15

Triangle (Full-OLC):

	s [km]	%total	Nuairms	ROC [m/s]	E	V ₀ [km/h]
Leg1	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
Leg2	71.88	45.93	13	0.93	36.70	59.89
Leg3	72.39	50.89	25	0.92	14.91	24.18
Leg4	109.48	44.69	14	0.65	35.33	53.04
Total	253.6	48.89	52	0.84	25.64	40.47

LKR – Lapinkävijäin Retkikunta reissussa vappuna 2011

Tekstiä retkeltä: Timo Laajalahti, Jussi Timonen, Antti Mäkelä, Seppo Rekola, Mikael Hirvonen, Teemu Kangas ja Tuomo Hyyrönmäki.

2.5. heräilin jo klo 4 ihmettelemään vappunjälkeistä maailmanmenoa. Kovin oli rauhallista ajellessa Salosta EFHK:lle. Jätin auton Lentoparkkiin ja suuntasin Norwegianilla Ouluun aamun ensimmäisillä lennoilla. Teemu ja Mikael odottelivat minua EFOU:ssa ja sieltä ajeltiin EFAH:lle, jossa sininen "poikatuulia" OH-383 oli kai saanut pakit hallissa majailevalta oranssilta kapeaumaiselta "tyttötuulialta" OH95x:ltä, kun oli joutunut ulkomajoitukseen yöksi. Pakkasin takapenkkiäiseksi rinkkani ja Teemun & Mikaelin toimiessa loistavina briefareina sekä saattajina ihan kiitotielle saakka lähdin kohti Kemiä, Kiitos!

Näin aloitti tarinansa Timo Laajalahti, lentokerhon tämän kauden pisimmällä matkalennolla Lapissa. Barents Sea Flight –nimellä toteutettu lento suuntautui Jäämeren päälle. Suomen kaikki kolkat kiertänyt matka jaettiin porukkalennoksi, jossa oli neljä lentomiestä, yhteensä 52 lentotuntia Tuulialla ja monta tyytyväistä naamaa. Lennon etenemistä seurattiin facebook-ryhmässä ja koneessa ollut minitietokone palveli sen ohella myös sääennustekoneena kentillä. Miehistönvaihtoja oli Kuusamossa, Kemissä ja Oulussa, joista pääsi sujuvasti lentämään Lapin maisemiin.

Lisävarusteena Tuuliassa oli mukana tarkkaan harkittu määrävälineistöä, joilla mm. erämaa-alueilla selviäisi yön yli, sekä löytämistä helpottavaa laitteistoa pakkolas-kun varalta. Ystävällistä konsultointia, tarkkoine karttasarjoineen ja ohjeineen antoi vanha tuttu Oripäästä vuoden 1994 purjelentokurssiltamme, Ville Varantola. Hän pitää tukikohtaa Hammerfestissä AS332 Super Pumalla, öljynporauslauttojen yhteys-

lentäjänä Bristow-helikopteryhtiöllä. Kiitos Villelle avusta!

Tässä tunnelmia matkalta:

Turku-Immola-Kuusamo

Rekola/Timonen

No niin, päivä 2 liikkeellä. Aamupala nautittiin Immolan sotilaskodissa ja aika pienellä kolikkomäärällä saatiin eväät matkalle ja mahat täyteen. Startattiin tyyneltä kentältä kohti Savonlinnaa, joka harmillisesti oli kiinni, AFIS kenttä kun on vielä kokematta niin kiinnostusta olisi ollut. Kuvailtiin maastoa ja suunnattiin seuraavaksi Joensuuhun, jossa toivottavasti saadaan bansaa. Mäkelän tuttuja löytyi taas Immolasta; kaksi vuotta sitten purjelennon opekurssin käynyt kaveri kertoi ajaneensa "useita kierroksia" syöksykierrettä Mäkelän opastuksella.

Nyt kirjottelen Joensuun briefingistä, jossa joudumme odotelmaan noin tunnin Joenservicen kaveria, jonka torni soitti paikalle hoitamaan täydennyksen. Avuliaan tuntuista lennonjohtopalvelua :)

Keli on komea ja taidetaan ehtiä ennen pientä rintamaa Lieksaan, jossa on tarkoitus mennä ensin kaupungille ja syömään. Illalla aloitetaan kuvauslentotoiminta ja maisemien metsästäminen.

Päivä kolme valkenee Lieksassa auriokisena ja CAVOKilla :

EFJO 270250Z AUTO 29004KT CAVOK 05/04 Q1022=

EFKS 270250Z AUTO 24002KT CAVOK M01/M04 Q1018=

Tästä siis suunta Kajaaniin tankille, saa nähdä ehditäänkö AFIKsen aukiollessa, tiukoille menee. Siitä sitten jatketaan täysillä tankeilla kohti Kuusamoa, jossa seuraava miehistö ottaa kaunottaren ohjat.

Kuusamo-Kirkenes-Ivalo-Enontekiö-Kemi

Mäkelä/Hyrrönmäki

Vaihto Kuusamossa, Tuomo lensi ekan legin Ivaloon, jossa saatiin kone Finavian halliin Tunturi-ilmailijoiden paikalle ja vieläpä kyyti kentän L1-autolla kylille. Nyt ollaan Kultahipussa katselemassa kelin hienoutta hotellihuoneessa. Laskussa oli päivällä hieman puhuria: 35kt, johon kumpuileva maasto teki pintatربولenssia.

Itäalentona oli yritys Kirkenesiin Norjan puolelle. Ajelimme 5000ft:ssä Inarijärven reunaan ADIZin puolella Vätsärin erämaaluuetta ihastellen, kunnes Sevettijärven seutuvilla jouduin tekemään kääntöpäätöksen ja huhuilin ACC:lle muutokset Ivaloon paluusta. Valtakunnan rajalla satoi lunta ja sekä Venäjän Murmanskin että Hammerfestin suunnilla oli mustaa satavaa cb:tä. Varmasti ihan hyvä päätös. 4000ft:n tuulet olivat tasaista 25kt lännestä, Lennettiin loppuilta huvilentoa localina Saariselän päällä. Nyt kone on taas hallissa.

Uusi lentopäivä. Antti lensi Norjan Kirkoniemeen ja takaisin Ivaloon, minä sieltä Lemmenjoen kautta Kittilään. Kuvia matkalta on parisataa ruutua ja tietty Barents-video! Tavoite saavutettu, Tuulialla Jäämerelle. Varanginvuonossa lentäessämme an-

toi lennonjohto tarkkoja ohjaussuuntia, jotka veivät tarkkaan Bugoyes Fjordin silmiä hivelevän kauniiden vuonomaisemien kautta. Syy selvisi myös; selvitys oli puhtaasti maisemallisista syistä! Polar-ruksiin lentosuunnitelman pelastusvarusteissa oikeuttava arsenaali oli ihan aiheesta mukana, sillä mahdollisia laskupaikkoja oli lähinnä jäätikköjärvillä.

Kirkenesissä kävimme lennonjohtotornissa jututtamassa ja Statoil tankkasi. Paikka oli kaikkienensa melkoista kuumaisemaa ja Venäjän läheisyys antoi oman sävykänsensä lentämiseen.

Illalla kierretty länsipuolen kentät: EFET, EFAA ja EFKT, sekä tunturit. Nyt ollaan Kittilän leirintäalueella mökissä, aamulla ostetaan vaskoolit ja mennään hakemaan reissurahat Ounasjoesta. Käytiin Sirkantähdessä vetämässä pihvit.

Sammal- ja Keimiötunturilla oli eilen illalla toimivaa aaltoa, veti 4m/s + tasaisen vahvasti. Myös Pallastuntureilla tuntui kantavaa, mutta jäi epäselväksi, oliko kyseessä iltaimu-termiikki, perus-rinnetuuli vaiko aallon alku?

Kemi-Käsivarsi-Oulu

Hirvonen/Kangas

Reissun keltanokkalentäjät saapuivat Kittilään. Kaikki hyvät projektit alkavat



Loistava näkyvyys ohjaamosta sopii Norjan maisemiin (kuva Antti Mäkelä 28.4.2011)

tarkalla ja hyvin valmistellulla suunnittelulla, jota sitten viimekädessä muutetaan; otimmekin 383:n Mäkelä/Hyrrönmäki-koalitiolta jo Kemissä ja nykäisimme siitä sitten taivaita pitkin Kittilään. Näin säästy kummaltakin porukalta autoiluaikaa melkein neljä tuntia, ja ainahan sitä mieluummin lentää kuin istuu autossa. Kelit olivat vaihtelevia rankoista sadekuuroista mukavasti nostaviin kumpiaisiin, näkyvyys parhaillaan sadan kilometrin luokkaa. On tämä lappi käsittämättömän hienoa seutua.

Aamulla Kittilän korpikentällä eka keikka Pallakselle, toinen Ylläkselle, kolmas Kilpisjärvelle, josta Enontekiöön ja pienen tauon jälkeen takaisin Kittilään. Kohta lähdetään yo-lakit päässä vappulennolle grillamaan makkarat Aavahelukkaan. Tuulia pörissyt tänään vasta 5h.

Plaanin mukaan käytiin ADIZ:ta hipoen katsastamassa Pokan, EFPA, ja kullankavajien kenttiä, EFMP ja EFJP, mutta kaikki oli joko osittain tai kokonaan lumen peitossa.

Oulu-Ivalo-Utsjoki Kevo-Turku

Laajalahti

Kevon kanjoni oli "sopivasti" reitin suuntainen mutta tällä kertaa tydyin ihailemaan sitä korkealta läpi räimimisen sijaan.

Kittilään palatessa reitin vieressä oli Kumputunturi, jonka jyrkät kalliorinteet olivat virinneeseen tuuleen päin, joten päätin kokeilla rinnetuulta. Tiputtelin korkeuden 2000 ft (=huipun tasalla) ja kuinka olakkaan aluksi tiukkaa kahdeksikko vääntämällä ja myöhemmin huipun yllä kaartuen Tuulia muuttui purjekoneeksi. Nosto vei tasaisesti 2-3 m/s > 5500ft. Afikselta pyytelin jatkot plaaniin purjelennon merkeissä. Sitä hauskuutta kesti lähes 2 h kunnes jalat alkoi olla tönkköjäässä ilman "Volkkarin lämmityslaitetta". Ajelin kentän ympäristössä n. 100 km purjelentomatkaa: Kumputunturi- Levi-Kaukonen- Jolhi-

EFKT ja tietysti kruunajaiseksi purtsikkalasku 16:lle, josta rullaus vauhdilla Alfasta asematasolle. Pitihän se moottori vielä käynnistää kun oli muutakin saapuvaa liikennettä ja piti saada ainoa yhdystie nopeaan vapaaksi.

Lennonnuvoja kyseli lennonaikana ja sen jälkeenkin, että taitaa olla hyvä purjelentokeli. Eihän siihen voi muuta kuin vastata myöntävästi kun n. 570 kg liitolentokone potkuri pysähtyneenä nousee parhaimmillaan 4 m/s. Lennon kestoksi tuli 3 ja puoli tuntia!

Paluu kotiin!

Turkuun saavuin reilusti (= n. 15 min) ennen auringonlaskua. Mielestäni olikin jo varsin hämää, mutta koneesta noustuani tajusin, että mullahan on vielä aurinkolasit päässä. Niiden riisuminen olikin auringon laskiessa varsin häikäisevä kokemus.

Suomi on suuri maa. Aamulla kärvisteilin Kittilässä lumisateessa, enkä millään uskonut ehtiväni illaksi Turkuun, mutta yritys kannatti ja "vastaanhangoitellut" sää lopulta auttoi myötätuulena melkoisesti.

Matka oli kokonaisuudessa hyvin antelias. Perhosiä vatsaan aiheutti tietysti se, että realitylentämiseen oli tullut yli 10 vuoden tauko. Antin hyvässä opissa asiat kertaantuivat viime kesänä niin hyvin, että reissusta selvittiin, eikä mitään suurempaa häslinkiä esiintynyt. Se huono puoli tässä on, että näitä kokemuksia haluaa lisää. Siihen ei tietääkseni ole keksitty mitään edullista lääkitystä, vain lentämistä lisää.

Kiitokset "matkakumppaneille" eli toisille konemiehistöille sujuvasta yhteistyöstä ja auton siirrosta Turkuun. Tällä tavalla toteutettuna onnistuu pidemmätkin reissut kohtuullisella rahoituksella, vaikka sää aiheuttaa aina mutkia matkaan. Suunnitelmaan pian jo seuraavaa..., joko jo ulkomaille!

LKR



Super Hinun pyörillenosto on voimalaji. Kerho hankki Sysmän Ilmailukerhon aloittaman projektin, johon asennetaan moottori OH-SED:stä. (kuva Seppo Koivisto 29.8.2011)



Mäkelä, Hyyrönmäki, Rekola ja Timonen Kuusamossa (kuva Jussi Timonen 26.4.2011)

Lähettilä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 Turku

Port Payé
Finlande
717207
Itella Oyj

PRIORITY



USAF Thunderbirds oli Turun lentonäytöksen pääesiintyjä (kuva Seppo Koivisto 18.6.2011)

Kokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n hallitus kutsuu koolle yhdistyksen syyskokouksen maanantaina 28.11.2011 kello 18.00, ICT-talon Lambda-sali, osoite Joukahaisenkatu 3-5, Turku.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen määräämät asiat ja lisäksi:

- Turun hallihankkeesta päättäminen
- Moottorilentokaluston uudistamisesta päättäminen

Kerho tarjoaa kahvit kello 17.30 alkaen. TLK:n Airshow-talkoolaisille jaetaan tilaisuudessa pikeepaita ja lippis.

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi