

LEIVO

1/2013

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti





Matti Loukonen luovutti tauolle jääneen OP-landing maaliinlaskukilpailun kiertopalkintokellon kokonaispisteissä kunnostautuneelle Esko Maasalolle, tulokset sivulla 8. (kuva Seppo Koivisto 22.11.2012)



Tasavallan Presidentti Sauli Niinistö myönsi 30.11.2012 lentokapteenin arvonimen Raimo Nikkaselle. Kakkukahveja nautittiin niin Oripäässä kuin Turussakin. Onnittelijoiden joukossa oli myös tavallisia kapteeneita. (kuva Seppo Koivisto 11.12.2012)

Sisällysluettelo 1/2013

Kerho kehittyi monella saralla!	4
Matkapurjelennon suorituksesta	6
Oripää-landingin 15 vuoden tulosten yhteenveto	8
Palolentoilmoittautumiskaavake	9
Turun hallin siirto elokuuhun	13
Maailmanmestaruuskisat	13
Turun Lentokerho ry:n miehistö	14
Tähystyssaarnaajan reitin varrelta	16
Lentäminen Super-Hinulla	18

Kansikuva: Koko perheen lentokone Diamond DA40-TDI
(kuva Henna Mattila 1.4.2013)

Lasikotka-palkinto luovutettiin syyskokouksessa Matti Loukoselle.

"Lennonopettajakurssin 1994 kävin samaan aikaan Nummelan Heikin kanssa ja lensimme yhdessä ope/oppilas-lentoja COA:lla."
(kuva Seppo Koivisto 22.11.2013)



Turun Leivo

Julkaisija: Turun Lentokerho ry
Kerosiintie 77 • 20360 Turku • Finland
www.turunlentokerho.fi
sihteeri@turunlentokerho.fi
Toimitus: Seppo Koivisto
Leivo.TLK@gmail.com
Painopaikka: X-Copy
Turku 2013
ISSN 0784-5561

Kerho kehittyä monella saralla!

Tänä vuonna kriittinen taloudenpito jatkuu. Viime vuonna jaostot pakotettiin väkisin positiiviseen tulokseen ja tämä saatiin toteutumaan. Infrojen osalta tavoitteena oli pienentää tappiot vain muutamaa tuuhanteen euroon, tässä onnistuttiin yli odotusten. Infrat tekivät viime vuonna nol-latuloksen. Tämä ei kuitenkaan riitä, vaan tänä vuonna jaostot ja infrat pakotetaan vielä parempaan tulokseen.

Moottorilennon kalustouudistus saatiin loppuun juuri ja juuri viime vuoden aikana. Kerhon uusi ylpeys Diamond saatiin moottorin vaihdon jälkeen kerholaisten käyttöön maaliskuussa, ja vastaanotto on ollut loistava. Kone on todettu todelliseksi yleisilmailun Mersuksi. Koneen varauskirja on täytynyt kovaa vauhtia. Tämä kertoo siitä, että tälle koneelle on ollut kysyntää. Mikä parasta, niin koneen todellinen tuntihinta on lentämiseen kannustava. Suurin vaikutus aikaisempaan kalustoon verrattu-

na on se, että polttoainekulut ovat laske-neet lähes sata euroa tunnilta, ollen nyt vain noin 20 € tunnissa. Kesän aikana myös kerhon timantti siirtyy uudelle yleisilmailualueelle Wingo-hallin mukana.

Oripäässä paikkoja on laitettu kisakuntoon. Pitkään kaivattu kerhon majoituska-pasiteetti kasvaa hieman kevään aikana, kun kerholla tulee pari uutta mökkiä. Näi-den rahoitus perustuu avustuksiin ja kesän majoitustuloihin. Samalla myös kerholai-silla on mahdollisuus hankkia oma mökki Oripäästä. Nyt on tärkeää, että kerholaiset pääsevät myös Oripäässä harrastamaan kunnolla ja nauttimaan myös uuden Su-perHinun tarjoamista palveluista.

Kesä on täynnä toinen toistaan hienom-pia tapahtumia. Niistä isoimmat ovat ker-homme historian ensimmäiset maailman-mestaruuskisat ja Oripään lentonäytös.

Mutta nyt...lennetään!

Jyri Mattila



Suomen urheilutaitolentäjien puheenjohtaja Kari Kemppi ojentaa Jyri Mattilalle Vuoden taitolentoteko -palkinnon Taitolennon talvipäivillä Tuusulassa. Palkinnon myöntämisperusteluina oli mm. viime vuonna hyvin järjestetyt purje- ja moottoritaitolennon PM-kisat. (kuva Raimo Nikkanen 9.2.2013)

Talkooilmoittautumiset
Purjetaitolennon MM-kisat 17.7. - 27.7.2013

Jyri Mattila mattila.jyri@gmail.com

Oripään lentonäytös 27.7. - 28.7.2013

Esa Parviainen esa.parviainen1@luukku.com

Oripään ja Turun tapahtumakalenteri 2013

- | | |
|-------------|--|
| 24.4. | Kevätkokous |
| 9. - 12.5. | TLK:n purjelentoleiri Jämillä |
| 14. - 16.5. | Liikennelentäjien SEP-leiri |
| 17. - 19.5. | Oldtimer Finlandin leiri |
| 24. - 26.5. | Moottoritaitolennon kevätleiri |
| 14. - 16.6. | Lappeenrannan lentonäytös LIAS2013 |
| 24. - 30.6. | Oripää Camp 2013 |
| 1. - 3.7. | Purjetaitolennon SM-kisat |
| 5. - 13.7. | Laskuvarjoleiri |
| 12. - 17.7. | Purjetaitolennon harjoitusviikko |
| 18. - 27.7. | Purjetaitolennon MM-kisat www.wgac2013.fi |
| 17. - 28.7. | Oripään lentonäytös www.oripaa2013.fi |
| 16. - 18.8. | Helsinki Fly In |



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

Matkapurjelennon suorituksesta

Hyvän matkalennon alkutoimet sijoittuvat viimeistään edelliseen iltaan. Säätilan ohella varmistetaan myös oma kunto, siis aikaisin nukkumaan! Riittävä ruokailu jo edellisenä päivänä täydentää lentopäivän energiatilannetta. Parhaat yöunet saa viettämällä täysraittiin illan, seuraavana päivänä saattaa keikka kestää koko päivän ja aivokapasiteetti on kovilla. Alustavaa reittiä suhteessa säätilaan on myös hyvä miettiä jo illalla, sekä käydä mielessään läpi tässä esitellyt seikat.

Taitojen tarkkailu

Pelissäännöissä on hyvä osviitta siitä, millä edellytyksillä matkaan purjekoneella lähdetään. Viisituntinen kertoo sen, löytääkö ja pysyykö lentäjä termiikeissä. Sarkalaskukoulutus taas tosittaa sen, mahtuuko liukas kisakone muuallekin kuin kiitotielle. Ohjehan on, että yksipaikkaisilla laskeetaan pari laskua poikkeavin lähestymisin ja lisäksi isolla Duolla tehdään lyhyt lasku kiitotielle. Kaikki tämä valvotusti, kokeneen opettaja-maastolaskijan tarkkaillessa. Samalla on hyvä käydä lyhyt suullinen kertaus peltoon menosta.

Kalusto kuntoon

Koneen suorituskyvyn optimointi tehdään pesemällä tasot, sekä virittämällä massakeskiö. Jälkimmäinen seikka ei mene arvaamalla kohdalleen, vaan on syytä laskea; kunkin osamassan arvo kerrotaan massan etäisyydellä perustasosta ja näin saatujen momenttien summa jaetaan lopuksi lentoonlähötömassalla, jolloin saadaan massakeskiöasema etäisyytenä perustasosta. Saatua lukua verrataan lentokäsikirjassa annettuihin rajoihin. Sopivan takapainoinen kone liittää huomattavasti paremmin ja on herkempi käsittellä. Samalla

on kuitenkin syytä muistaa, että sakkauksominaisuudet muuttuvat vaativampaan suuntaan. Liian takapainoinen kone on sakkauksessa hengenvaarallinen. Omia mahdollisia vakiokuormauksia on hyvä laskea etukäteen. Pyrstötankein säädettävä kuormaus on koneissa TR ja TLK. Standardipainoiselle sopiva normaalikuormaus on TR:ssa 100 litraa vettä siipiin ja 3 litraa pyrstöön, jolloin on edellytyksiä lentää koko päivän vaihtelevissa keleissä laske-matta vesiä kesken pois.

Ennen starttia on syytä tasata vedet siivissä pitämällä kone vaakasuorassa, tunnustelemalla tasapainoa ja kuuntelemalla veden solinan loppuneen. Hyvä keino on pitää siipipyörä starttivalmisteluun saakka paikoillaan. Startissa hyvä varokeino on pitää alkukiihdytyksessä jarrut täysin auki, jolloin ohjaussiivekkeet purevat paremmin. Ei aivan välttämätöntä, mutta joskus sivutuulella kätevää. Ja sitten määrätietoinen jarrujen sulku on muistettava!

Akkujen valinnassa on syytä keskittyä, sillä akut tulevat antamaan kaikkensa päivällä. Uusimmalla päiväyksellä ja varmasti vihreää näyttävät akut koneeseen. Pitkillä keikoilla on myös joskus tarpeen säästää virtaa, esimerkiksi hiljentämällä audion ja radion volyymia. Radio kiinni lentäminen on myös keskittymiskeino, mutta turvallisuusmielessä todella kyseenalaista.

Software-puoli

Ohjelmistoasioilla on lentämiseen luultua pienempi merkitys. Koen tarvitsevani lennolla vain gps:n perustietoja suhteessa seuraavaan käännepisteeseen. Lennon jälkeen tarvitsen varmoin ja helpoin menettelin tuotetun .igc-tiedoston. Paperikarttaa ei kannattane tänä päivänäkään aliarvioida – varsinkaan kun se ihan viimeisin

värinäyttö ei taida ohjaamosta löytyä.

Lisäksi tällä hetkellä ollaan melko kirjavassa tilanteessa, jossa 20 vuotta vanha musta laatikko pitäisi ohjelmoida älykännykän avulla? Monista vaihtoehtoista kannattaa valita itselle sopiva laitteistokokonaisuus ja ohjelmistot. SeeYou ja XCSoar tuntuvat olevan suosituimmat ohjelmistot, nyt kannattaa tutustua myös prosoar.dennettisivuun! Sopivan kallis älypuhelin on nyt viimeisintä huutoa ja korvannee sen mitä kerho voi tarjota. Omien ostosten lisäksi kerho tarjoaa kuitenkin jotain; kerholla on vanha, mutta toimiva Strepla 3 desktop –lisenssi, josta voit kopioida oman CD:n, sekä napata purjelennon jakelulistalta lisenssitiedoston. Mikäli onnistut löytämään vielä sarjaportillisen tietokoneen, on vintage-atk setti täydellinen! Volkslogger-tallentimia löytyy jokaiselle. Muista tyhjentää laitteen muisti ennen lentoasi. Hyvän Volkkariohjeen löydät googlaamalla ”eik saarnimo volkslogger”. Meillä on nyt kampanja ladata kaikki .igc:t Online Contestiin, jotta matkalentomaineemme maailmalla nousee!

Ilmatilaseikat

Päivittäistarkistus ilmatila-asioissa sisältää ensinnäkin vaara-alueet. Näet ne ais.fi –sivuilta kätevästi karttana bullettien kohdasta NAV WARNINGS. Toisek-

si saatat saada helppoa lisätilaa lennollesi hyödyntämällä kilpailuilmatilavarauksia. Laitetaan Juhalaan kartta alueista, jota katselemalla selvität päivittäisvarauksen soittamalla alueenjohtajan infonumeroon aamupäivällä. Kolmanneksi ei kannata pelätä radioyhteyttä lennonjohtoihin ja pyytää rohkeita mutta tarkkoja selvityksiä valvottuun ilmatilaan.

Lähtiessä

Riittäväksi katsomasi määrä omenaa, leipiä, broileripyöryköitä ja valmispitsoja mukaan sivutaskuihin. Makiaa mahan täydeltä lennolla vetävä kohtaa verensokeriensa romahduksen juuri kun taistelu iltaimuissa alkaa. Juomavettä optimi pari litraa pienissä pulloissa tai imettävässä retkeilijäin vesipussissa. Aurinkorasvaa naamaan. Koneen vessan käyttö on todella hankalaa, mutta onnistuu hätätilanteessa. Mukautumalla tilanteeseen etukäteen ja juomalla sopivasti lennolla ei tarvetta yleensä tule. Puhelin ja rahaa, jos paluumatkalla peltokeikalta palaa bensaa hakuautossa! Katso kärryyn kaikki kiinnikkeet ja sovitteet, sekä jätä tankatun cross-country Volvosi avaimet saataville.

Älä epäröi pyytää aamuvalmennusta kentällä. Ja eikun keppiä eteen!

Antti Mäkelä

Volkslogger lennontallennin työssä, start point Forssa. (kuva Antti Mäkelä)



Oripää-landingin 15 vuoden tulosten yhteenveto

Mukana olleet vuosien 1996-2010 aikana ja kertyneet sijalukupisteet

	mukana kertaa	kilpailija ja voitot	sijalukupisteet 5-vuosittain			yhteensä 1996-2010
			1996-2000	2001-2005	2006-2010	
1	10	Autio Matti	15	11	8	34
2	1	Heikkilä Harri			8	8
3	4	Hirvelä Kai	8			8
4	1	Huttunen Viljo	1			1
5	2	Jouppila Heikki	18			18
6	9	Ketonen Pekka, 2	44	15	5	64
7	7	Koski Toni	12	35,5		47,5
8	4	Lehti Kimmo	16	3		19
9	3	Liipola Juhani	8		12	20
10	15	Loukonen Matti, 1	39	32	25	96
11	13	Maasalo Esko, 4	42	36	15	93
12	3	Martikainen Pekka	3	9		12
13	1	Mäkelä Antti			2	2
14	2	Mäkinen Alpo	8			8
15	1	Mäkinen Antti	1			1
16	2	Mäkinen Kimmo			4	4
17	11	Nikkanen Raimo, 1	46	20	18	84
18	1	Nikunen			2	2
19	3	Nummela Heikki, 1	35			35
20	7	Nurmi Harri	28	13		41
21	13	Passila Esa, 2	28	40,5	34	102,5
22	1	Passila Jyri			1	1
23	3	Piipponen Timo	9	3		12
24	2	Rihu Yrjö	14			14
25	1	Riksberg Tomas			1	1
26	1	Rötkönen Kaarlo	1			1
27	1	Tapio Mika			2	2
28	12	Tapola Seppo, 4	5	38	35	78
29	8	Tóth Sándor		9	13	22
30	4	Tähtinen Veikko		22		22
31	2	Weckström Markus	2	2		4
32	1	Vesterinen Tero	2			2
149						

Sijalukupisteitä jaettiin siten, että kulloisenkin kisan voittaja sai osallistujamäärän verran pisteitä ja viimeiseksi jäänyt yhden pisteen.

Esko Maasalolla ja Seppo Tapolalla on molemmilla neljä voittoa, mutta Maasalolla on enemmän sijalukupisteitä, joten kokonaisvoitto menee hänelle.

OP-landingin on osallistunut 32 lentäjää, joille kertyi yhteensä 149 kilpailusuoritusta.

Kiitos kaikille osallistujille, kuten myös kannustusjoukoille.

Matti Loukonen



Turun Lentokerho ry
Seppo Tapola
Luodesuontie 117
31600 Jokioinen

**Turun Lentokerho r.y.
SAR- ja palolentotoiminta 2013**

Palauta tämä viim. eistään 30.03.2013

OHJAAJAN / TÄHYSTÄJÄN HENKILÖTIEDOT

Sukunimi Etunimi Syntymäaika

Lähiosoite Postinumero ja -toimipaikka

Matkapuhelin Sähköpostiosoite

Ilmailulupakirja; JAR-PPL, CPL, GPL, MGPI Kelpuutukset; SEP, NF...

SEP voimassa, pvm Medikaali voimassa, pvm

Moottorilentotunnit viimeinen 12 kk Olen toiminut ohjaajana palo-
valvontalennolla viimeksi, pvm

Moottorilentotunnit yhteensä (OPS T2-100 5.1, 15.5.2000)

Suoritettu SAR- palolentokurssi, merkitse ruutuun suoritusvuosi.

SLPS:n peruskurssi

SLPS:n jatkokurssi

SLPS:n koulutustarkastus

Lupaudun toimimaan palolentotoiminnassa v.2012 seuraavasti (rasti ruutuun):

Ohjaajana , Tähyistäjänä , Ohjaajaoppilaana , Varaohjaajana , Varatähyistäjänä

Tähyistäjiksi ja varatähyistäjiksi toivotaan myös ohjaajia, joilla on mahdollisuus tuurilla.

Uusille tähyistäjille annetaan tukikohtainen ko ulutus 31.4.2013

Teoriakoulutusta toiminnasta annetaan SLPS:n peruskursseilla sekä myös jatkokursseilla.

Ohjaajaksi koulutettavalta vaaditaan riittävä lento- ja tähyistäjäkokemus ja näiden toimien hallinta, ja on tärkeätä osallistua myös SLPS:n perus- ja kertauskurssille (teoriat) ja jatkokurssille (lento-osa).
Lue Ilmailutiedotukset OPS T2-100 ja TRG T2-100.

Olen käytettävissä myös ympärivuotiseen SAR- etsintä- ja pelastuslentotoimintaan.

Sitoudun toimimaan OPS T2-100 metsäpalolentotoiminnan sääntöjen, annettujen ohjeiden ja vuorolistan mukaisesti. **Osallistun kauden alussa järjestettävään TLK:n koulutukseen.**

Päivämäärä

Allekirjoitus

Täytä tämä lomake. Entiset tiedot ovat saattaneet muuttua ja vain tällä ne saadaan ajan tasalle.
Osoite on kääntöpuolella valmiina. Niittaa kiinni ja nuole postimerkki kulmaan.

P.S. Kommentteja voit liittää mukaan tai s-postilla seppo.tapola@turunlentokerho.fi

ORIPÄÄ AIRSHOW 2013

Oripää Airshowssa: Jurgis Kairys ja Sukhoi! Zlin Trener, Pittsejä,
Viima, Stigu, Fouga, taitopurjelennon huiput ja muuta.
Aika 27.-28.7. Seuraa nettisivuja www.oripaa2013.fi.

Turun hallin siirto elokuuhun

Turussa rahtiplatalla oleva pressuhalli, entinen Wingo-halli siirretään tulevan elokuun aikana uudelle yleisilmailualueelle. Hallitus teki päätöksen ajankohdan lykkäämisestä kesän Oripään hankkeiden takia. Finavia edellyttää, että siirto elokuussa toteutuu. Olemme tehneet uudesta alueesta vuokrasopimuksen jo viime vuonna.

Viime syksynä, ensilumen jo tullessa maahan, valettiin tulevan hallin antura odottamaan siirtoa.

Pressuhallin ovet ja kiskot korjataan siirron yhteydessä. Yläkiskot ja siirtopyörät vaihdetaan järeämmiksi.

Hallin yhteyteen on hankittu polttoainesäiliö Diamondin tankkausta varten. Kesäaikana voidaan käyttää dieseliä (moottori-

polttoöljyä), talvella lämpötilan ollessa alle 5 astetta tankataan JET A1:stä.

Hallille tarvitaan lennonvalmisteluun ja dokumenttien säilytykseen toimistokoppi, joten vanhan hallin vieressä oleva pyöräparakki siirretään hallin viereen. Myös siirrettävä wc tarvitaan (bajamaja).

Uudella alueella on asfaltointi kunnossa. Vesi-, viemäri- ja sähkötyöt alueelle etenevät Finhemsin hankkeen tahdissa kevään aikana. Finavia rakentaa aidan ja portin liikennealueelle.

Kerhotila rahtiasemarakennuksessa poistui käytöstä huhtikuun alussa ja lukko on sarjoitettu uudestaan. Vanhat avaimet säilyy käytössä hallin osalta.

Heikki Salo

Maailmanmestaruuskisat

Tällä tapahtumalla Turun Lentokerho nousee koko maailman tietoisuuteen. Pykälä pykälältä ollaan menty kohti suurempia kisoja, ja nyt on edessä suurimmat eli maailmanmestaruuskisat. Projekti on ollut pitkä, ja on jo nyt tuonut paljon hyvää Oripään kankaalle. Jotta kisojen järjestämiseen olisi ylipäättänsä ollut mitään mahdollisuuksia, piti infran kehittyä todella paljon.

Itse kisapäivät ovat 17.7. – 28.7., mutta kilpailijoita saapuu harjoittelemaan jo aikaisemmin. Perinteisesti kisoissa on osallistujia noin 65. Tällä hetkellä kaukaisin ilmoittautunut on Japanista. Organisaatiossa on päätuomarin (avustajineen) lisäksi 10 tuomariparia ja kansainvälinen jury. Tämän lisäksi talkoolaisia noin 30, joista noin puolet tulevat kerhomme ulkopuolelta.

Oripäästä tehdään tapahtuman ajaksi tempo D alue, jotta liikennettä pystytään koordinoimaan. Kisojen aikana kuitenkin

myös oma harrastaminen on mahdollista, ja purjekoneiden hinaukset onnistuvat loistavasti kisahinausten välissä. Lentävien kerholaisten tulee osallistu päivän aamubriefinkiin, jotta kunkin päivän lentomenehtelmät tulevat tutuiksi.

Jos teillä on mahdollista antaa asuntovaunua tai –autoa kerholle lainaksi, niin saisimme useampia kisaajia majoitettua kentälle ja mukavasti lisätuloja. Näistä ilmoitukset mattila.jyri@gmail.com. Myös talkooporukkaan mahtuu vielä, joten kaikki mukaan. Ja vastaavasti jos teillä on tiedossa sopiva sponsori, niin ottakaa ihmeessä yhteyttä.

MM-kisoihin on katsojille ilmainen sisäänpääsy, joten tulkaa ihmeessä kaikki kerholaiset katsomaan kun maailman parhaat ottavat mittaa toisistaan. Ottakaa samalla myös perheenne, ystävänne ja naapurit mukaan.

Jyri Mattila

Turun Lentokerho ry:n miehistö

matkapuhelin

Hallitus

puheenjohtaja	Jyri Mattila	040 848 7947
varapuheenjohtaja	Markus Hatakka	040 506 1106
sihteeri	Pirkka Mattila	
jäsenet	Pekka Hänninen	
	Heikki Seppänen	
Turun infra	Jarkko Ketonen	
Oripään infra	Paavo Mäkimattila	
varajäsenet	Juha Pirttilampi	
	Jasmin Paavilainen	

Jaostojen puheenjohtajat

taloudenhoitaja	Pekka Hänninen	
moottorilentojaosto	Heikki Seppänen	
purjelentojaosto	Markus Hatakka	040 506 1106
lennokki- ja nuorisajaosto	Jarmo Hellevara	

Hallituksen sähköpostiosoitteet: etunimi.sukunimi@turunlentokerho.fi

Tarkastuslentäjät, lennonopettajat ja kouluttajat

Moottorilennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

Martti Turppo ml+mllt 040 500 8474

Purjelennon ja moottoripurjelennon koulutuspäällikkö ja päälennonopettaja

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

Per Ole Ahlskog	ml+mllt+kielitaitotarkastaja	0400 860 533
Matti Autio	pl+mp	050 308 6568
Harri Heikkilä	ml	040 820 7605
Tuomo Hyyrönmäki	mp	0400 732 533
Antti Jouppi	pl+mp+piltl+mptl	040 838 5285
Tapio Korpela	pl	0400 232 219
Antti Mäkelä	pl+mp+mptl+mlkt	040 564 7548
Raimo Nikkanen	kt+hinauskelpuutus	0500 530 822
Sami Nikulainen	pl+mp*	040 501 4543
Heikki Parviainen	pl	040 548 9943
Esa Pirinen	ml	050 558 5378
Juhani Salminen	ml	
Heikki Salo	mlkt+palolentokouluttaja	041 532 0026
Joni Suutari	pl	040 777 8730
Jussi Timonen	mp	050 575 3270
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) OH-COA C152 OH-DMD DA40-TDI OH-YHS PIK-15	koneenhoitajat@turunlentoerho.fi Martti Turppo ja Sándor Tóth Ari Saarinen
Koneenhoitajat (mopu) OH-367X RF-4D OH-383 RF-5 OH-392 RF-5	Antti Mäkelä ja Tuomo Hyyrönmäki Antti Mäkelä 040 564 7548 Tuomo Hyyrönmäki 0400 732 533
Koneenhoitajat (purjelento) OH-780 Discus OH-880 PW-5 OH-960 Puchacz OH-971 LS4 OH-1005 Duo Discus	Ville Vuori 0400 698 514 Ville Virtanen Samuli Sahlström ja Ari Yli-Rantala Markus Hatakka 040 506 1106 Pekka Hänninen ja Jyrki Haula
Metsäpalolentotoiminta ja SAR tukikohdan päällikkö tukikohdan varapäällikkö SAR-tukikohdan hälyttäjät	Seppo Tapola 0400 847 765 Esko Myöhänen
Laskutus	Esa Harjulahti myyntilaskut@turunlentoerho.fi
Vakuutusvastaava Avainvastaava	Harri Nurmi 040 583 8821 Sándor Tóth 0400 180 143
Turun hallivastaava Finavia-yhteyshenkilö	Sándor Tóth ja Juha Pirttilampi Heikki Salo 041 532 0026
Oripään lentopaikan päällikkö Oripään aluepäällikkö Juhalan isäntä Oripään polttoainevastaava	Paavo Mäkimattila 050 553 9033 Tapio Korpela 0400 232 219 Raimo Vainionmaa 040 526 2173 Matti Autio 050 308 6568
Pelastusvarjojen pakkaus	Satu Aalto 040 507 8425 Matti T. Koskinen 050 568 9773
Toiminnantarkastaja Varatoiminnantarkastaja	Harri Nurmi 040 583 8821 Raimo Nikkanen 0500 530 822
Leivon toimitus	Seppo Koivisto 0400 522 933
Kerhon nettisivut webmaster	www.turunlentoerho.fi paikka avoimna webmaster@turunlentoerho.fi
Jäsenrekisterin ylläpito	Mikko Tepponen
Kerhon puhelimet	Turun halli 02-271 4963 Oripään kenttäpuhelin 044 745 1232

Tähystyssaarnaajan reitin varrelta

Kun kysyttiin, niin vastaan...

SAR- ja palolentotoimintaan liityin heti A2:n suorittuani keväällä 1988. Palolennon tähystäjänä 1988-1990, palolentäjänä 1991-2012, SAR- ja palolennon opettajana 1994-2012, TLK:n palolentotukikohdan päällikkönä 1996-2009.

Osallistuin Suomen Ilmailuliiton Jämilä järjestämiin SAR- ja palolennon koulutuksiin, jotka olivat arkiviikon mittaisia; tähystajakurssi 1990, ohjaajakurssi 1991 ja jatkokurssi 1992 sekä viranomaisten yhteistoimintakurssi Vaasassa 1993.

Ilmailuliitto järjesti SAR-kurssin Turussa 2001, jolla kerrattiin koko tukikohdan voimin SAR-lentoja. Oman tukikohdan erilaisia SAR-harjoituksia järjestin tukikohdan päällikkönä 1996 alkaen, kuten myös palolennon yhteistoimintaharjoituksia Varsinais-Suomen pelastuslaitosten kanssa vuosittain. SAR-lentoja harjoiteltiin myös kilpailuja varten.

SAR- lentopelastustaitokilpailuihin osallistuin TLK:n joukkueen suunnistajana: Räyskälässä 2. sija 2002; Maasalo,

Loukonen, Autio ja Mikkola. Pudasjärvelä voitto 2003; Maasalo, Loukonen, Mikkola ja Saarinen. Vielä vuonna 2004 koennut ja hyvin aktiivisesti harjoitellut TLK:n joukkue voitti kisan Jämijärvellä; Maasalo, Koski, Mikkola ja Saarinen. Kisoista tarkemmin kunkin vuoden Leivon syysnumerossa. Vuoden 2005 jälkeen en enää voinut "valmentaa" SAR-joukkuettamme, kun lupauduin SLPS:n tähystyksen- ja lennonopettajaksi ja toimin myös lentopelastustaitokilpailun yhtenä toimitsijana.

Turun Vapaaehtoinen Pelastuspalvelu VAPEPAssa toimin TLK:n yhdyshenkilönä 2001-2012. Joihinkin yhteistoimintaharjoituksiin saimme osallistuttua SAR-lennolla, mutta syksyinen ajankohta ja konepula estivät toisinaan lennot.

SLPS:n mandaatilla VAPEPA:n Varsinais-Suomen maakuntatoimikunnassa olen toiminut 2010 alkaen.

TLK:n SAR- yhteyshenkilönä Suomen Ilmailuliiton SAR-toimistoon 1996-2005 ja SAR-toimiston toimintaa jatkavaan Suomen Lentopelastusseuraan 2006-2012.



SLPS:n kunniajäsen Matti Loukosen kanssa yhteiskuvassa SLPS:n kunniapuheenjohtaja Pertti Luntiala ja taulut maalannut Petteri Patolinn kesellä (kuva Raimo Savolainen 9.2.2013)

Valtakunnallisena SLPS:n valmiuspäivystäjänä toimin 2006-2012, päivystysviikko 24h/7pv sattui joka kolmannelle viikolle. Valmiuspäivystäjät ottavat vastaan viranomaisen SAR-lentopyynnön ja välittävät sen jollekin koko maan SAR-lentoihin sitoutuneista lentokerhoista. Vuodesta 2012 alkaen hälytys tulee suoraan poliisilta, eikä Lentopelastuskeskus ole enää siinä välissä.

SLPS:n SAR-lennonopettajana toimin 2006-2012. Opetin myös tähystyksen teoriaa, josta olin itse hyvin kiinnostunut. Jämin kursseilla 1990-luvulla opiskeltiin myös tähystystä viikko, kuten muitakin tehtäviä.

Vuosituhanneen vaihteen aikoihin tähystys oli SAR-koulutuksessa jäänyt todella vähiin. Aloittaessani SLPS:n opettajana oli koulutuspäällikkönä Ismo Aaltonen, jolle esitin tähystyksen ottamista erilliseksi koulutuksen aiheeksi. Sain silloin 15 minuuttia aikaa, joten se oli pieni pintaraapaisu asiasta. Keväällä oli useita kursseja ja seuraavalla kurssilla sain anomalla 30 minuuttia aikaa.

Ismo oli kolmannelle kurssille laittanut taas sen 30 minuuttia, jolloin sanoin, että ellen saa tuntia aikaa niin en puhu mitään. Perusteluna esitin tarinan lähetyssaarnaaja

Martti Rautasesta, kun hän meni v.1868 Ambomaalle kutsumustaan täyttämään: "Alueen kuninkaat eivät antaneet Rautasen julistaa sanomaansa, koska eivät tienneet asiasta riittävästi. Vasta sitten, kun Rautanen oli saanut kerrottua kuninkaille tärkeän viestinsä ja sen perusteet ja sai heiltä hyväksynnän, Rautanen sai suorittaa lähetystyötään vapaasti."

Tässä on nyt samanlaisesta asiasta kysymys, kunhan saisin koulutuspäällikön ymmärtämään tähystysasian tärkeyden. Ismo katseli hetken minua ja sanoi sitten: "Saat sen tunnin". Myöhemmin tämä eläköitynyt Draken- ja Hornet-lentäjä vertasi

tähystäjien työtä: "SAR-kone ilman koulutettuja tähystäjiä on kuin hävittäjäamme ilman tehokasta aseistusta. SAR-koneen aseina toimivat hyvin koulutetut ja tehtävänsä osaavat tähystäjät." Tuon jälkeen sain aikaa aina sen tunnin - joskus meni vähän ylikin. Minua kutsuttiinkin toisinaan Ambomaan tähystysaarnaajaksi. Tuo Afrikka-viittaus vahvistui, kun käytin kuvamateriaalissani erään eläinsafarin otoksia. Safarin paikallinen opas taisi nolostua, kun viisi ensimmäistä eläinhavaintoa tuli tällaiselta harmaatukkaiselta turistilta. Tein vain tähystyshavaintoja systemaattisesti, kuten olen opettanutkin, ja tulosta tuli. Suomalaisen oppaan ihmettelevään kyselyyn vastasin olevani puoliammatillainen, kun koulutan lentotähystäjiä.

SLPS:n vuosikokousta 2013 vietettiin helmikuun alussa risteillen Helsingistä Tukholmaan. Varsinainen kokous pidettiin laivassa - Vanhan kaupungin rannassa. Sen tiesin jo mennessä, että SLPS:n kunniapuheenjohtajaksi nimitetään sen ensimmäinen puheenjohtaja poliisiylijohtaja evp Pertti Luntiala. Yllätykseni oli suuri, kun minut nimettiin SLPS:n ensimmäiseksi kunniajäseneksi. Saimme kumpikin muistoksi numeroidun taulun, jossa Laatokalla vuonna 1933 pelastetaan Sääksi-koneita ja niiden miehistöjä. SLPS:n hallituksen puheenjohtaja, alueenjohtaja Pekka Halme, painotti puheessaan minun ansioitani tähystäjäkoulutuksessa ja lennonopettajana. En voinut muuta kuin kiittollisuudella ottaa vastaan osakseni tullut huomionosoitus. Tunsin, ettei työni SLPS:n kouluttajana ollut mennyt hukkaan.

Emerituksena voin nyt seurailta 25-vuotisen SAR- ja palolentotoimintani jälkeistä aikaa ja kehitystä kiikkustuolistani. Hyviä ja aktiivisia vuosia SLPS:n ja TLK:n SAR- ja palolentotoiminnalle!

Matti, emeritus

Lentäminen Super-Hinulla

Hinu tulee päivittäiskäyttöön ja on tarpeen viedä hinaajien ajatukset uusien kahvojen taa. Aloitammekin tarinan toistamalla Hinun suunnittelijan Kai Mellénin terveisillä juuri meille: "Muistakaa olla varovaisia ja huolellisia!" Nöyryllä mielin pärjää parhaiten. 6.4. pidettiin hinaajakoulu, jossa tuhannen tunnin Hinu-kuski M. Sucksdorff kertasi puuhinulla hinaamisen erityispiirteitä. Tässä yhteenveto siitä:

OH-YHS lentoonlähdössä

Muistinvarainen lista S-T-K-K-H-L-T tai vastaava tarkastuslistaan pohjautuva omaksumasi käytäntö on nopeatempoisessa hinaustoiminnassa kätevin. Kriittisimpien tekijöiden tarkastus vasemmalta oikealle sisältää Seoksen, Trimmin, Kuomun, Kiduksen, Hanan, Laipan, Trimmin. Huomaa myös Y-ohjaussauvan poikkeavuus, katso että pidät ohjaussiivekkeet kessellä.

Lentoonlähtö tehdään aina nollalaipoilla. Moottorin vääntö vasemmalle tuntuu enemmän kuin ennen. Kaikkien ohjaimien käytön pitää olla ajan tasalla ja kone reagoi herkemmin. Suuri siipi alkaa kantaa nopeasti ja myös tuuli kääntää konetta voimakkaasti ja reaaliaikaisesti, ohjaajan pitää olla tarkempuna. Hinu antaa helpon ensivaikutelman ja onkin melko helppo, mutta tarjoaa tässä suhteessa yllätyksen myöhemmin.

Hinaus

Hinatessa kiduksen on oltava auki-asennossa. Irroituksen jälkeen se on suljet-

tava, jotta nopeaa alastuloa jarruin voi hyödyntää. Alastulossa muistisääntö voi olla: Jarrulaippa, Kidus, Nopeus 200, Kierros 2100. Tällöin kone tulee yhdellä kaarrolla köydenpudotukseen. Mikäli kidus on auki alas tulleessa, on lennettävä samaan tapaan kuin Rallyella suurin kierroksin ja loivasti liukumalla.

Tärkein pointti on valvoa lämpötilamuutosta, oikein toimien CHT:n muutos hinauksesta liukuun on vain 20-30 astetta.

Ennen köydenpudotusta kämmenellä kopautetaan laipat sisään, sillä laskuun liittyvä kääntely matalalla täysin jarrulapoin ei ole missään tapauksessa viisasta. Laipat avataan tarpeen mukaan jälleen loppuosalle vakauduttua. Jarrulaipat eivät ohjaamoon näy, mutta tuntuvat! Tärkeää on pitää nokka aina huomattavan alhaalla laipoilla.

Lasku

Lasku tehdään tyypillisesti vaaka-asennosta vain hieman vedettynä, kannuksen jäädessä noin 40 cm ilmaan. Tämä johtuu siitä, että siipi on paremman hinausasennon vuoksi suuressa asetuskulmassa runkoon ja sakkaa laskussa jo rungon ollessa kutakuinkin vaaka-asennossa. Kolmen pisteen ylivedetty lasku on mahdollinen, mutta rasittaa turhaan kannusta.

*teksti Antti Mäkelä
tekstin tarkastus Ari Saarinen*

Muista **Jämi-leiri!** Aika 9.-12.5.
Kalustoa paikalla: Hinu, Duo, Discus, Vasama, Ka-6cr, (Diamond, Tuulia)
Halvat hinnat ja sauna lämmin! Hyvä seura ja perinteet.
Ilmoittaudu keskustelupalstalla.
Terveisin **JÄMI-team.**



DI Kai Mellén suunnitteli Hinun 1962-1964. Mellén tarkasti YHS:n Malmilla elokuussa 2012. "Olkaa varovaisia ja huolellisia" sanoi Mellén ohjeeksi TLK:n hinaajille. (kuva Antti Mäkelä 28.8.2012)



Martti Sucksdorff kertoo näkemyksiään Super-Hinun koelennon jälkeen, Ari Saarinen ja Tuomo Hyyrönmäki kuuntelevat (kuva Seppo Koivisto 6.4.2013)

Lähetettäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 Turku

Port Payé
Finlande
717207
Itella Posti Oy

PRIORITY

Itella Green



Kerhon uusi Diamond saapui Turkuun 25.3.2013 (kuva Seppo Koivisto 6.4.2013)

Kokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään keskiviikkona 24.4.2013 kello 18.00 - 21.00, Kuntoutuskeskus Petrea, Auditorio, Peltolantie 3, 20720 Turku.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntömääräiset asiat sekä moottorirahojen rahastointi.

Hallitus tarjoaa kahvit kello 17.30 alkaen. Kokoukseen tulijoita pyydetään ilmoittautumaan 19.4. mennessä sähköpostitse osoitteella tlk.ilmoittautuminen@gmail.com kahvitarjoilun vuoksi.

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi