

LEIVO

2/2014

Turun Lentokerho ry:n jäsenlehti





Puheenjohtaja Jyri Mattila sai luovuttaa kevätkokouksessa palkintoja urakalla.

Jarmo Hellevaara vastaanotti Erik Lindströmin puolesta Sammon pokaalin.

Vuoden purjelentäjän Trestonin maljan sai Heikki Parviainen (keskellä).

Eerik Kiskoselle myönnettiin Alfa Flightin pokaali vuoden moottorilentäjänä mm. matkalentojen ansiosta.

Lisäksi Teon pokaali oli myönnetty Marita Juhalalle.

(kuvat Seppo Koivisto 25.4.2014)



Sisällysluettelo 2/2014

Kovaa mennään, mutta niin pitääkin mennä!	4
Palolennot Turuus 2014	5
Ennätysten OKRA 2014	6
Viimeinen lento Karjalankannakselle	7
Purje- ja mopulentämisen koulutuksesta	9
Turun Lentokerho ry:n miehistö	10
Mucha Standard	12
Purjelennon maaliinlaskukisa	13
TLK pärjasi hienosti taitolennon SM-kisoissa	14
Moottoritaitolennon PM-kisat	14

Etukansi: Raimo Nikkanen ja Tapio Pitkänen lentoonlähdössä
Lappeenrannan näytöksessä 15.6.2013

Takakansi: Kerhon uusi koulukone Katana, joka saapui maahan
heinäkuun alussa Itävallasta, tekemässä läpilaskuja
kerhopäivänä Oripäässä 18.7.2014

Turun Leivo

Julkaisija: Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77 • 20360 Turku • Finland
www.turunlentokerho.fi
sihteeri@turunlentokerho.fi
Toimitus: Seppo Koivisto
Leivo.TLK@gmail.com
Painopaikka: X-Copy
Turku 2014
ISSN 0784-5561

Kovaa mennään, mutta niin pitääkin mennä!

Vuodenvaihteessa nimesin kuluvan vuoden koulutuksen vuodeksi. Purje- ja moottoripurjelento jatkoi tänä vuonna totutuilla hyvillä oppilasmäärillä. Mukavaa oli huomata myös, kuinka kerhomme moottorilentäjiä lensi kesän aikana purjelentolupakirjoja. Purjelennossa koulutettiin tänä vuonna kaksi uutta lennonopettajaa koulustoitominnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Kerhon purjelentokoneilla lennettyjen lentojen määrä kasvoi noin 30%, vaikka kenttä oli kiinni kolme viikkoa heinäkuussa Okran vuoksi. On ollut ilo huomata, kuinka toiminta Oripäässä on selvästi vilkastunut.

Moottorilennon koulutus käynnistettiin tänä vuonna todenteolla uudestaan muuttaman vuoden tauon jälkeen. Lento-oppilaiden määrästä voi päätellä, että kysyntää on. Reilun vuoden aikana olemme saaneet kerhoon myös uusia moottorilennon opettajia yhteensä 7 kappaletta. Nyt meillä on kyky vastata siihen kysyntään, joka muodostuu moottorilennossa uusista oppilaista

ja kerhon sisältä syntyvästä LAPL(A)-koulutustarpeesta. LAPL(A)-koulutus aloitetaan näillä näkymin kerhossamme ensi huhtikuussa. Hinauslentokoulutusta annettiin tänä vuonna usealle moottorilentäjälle ja myös yölentokoulutuksen antamista jatkettiin. Uuden EASA-lupakirjan mukanaantuoman taitolentokelpuutuksen sai moni kerholainen lupakirjaansa. Kerhomme oli edustettuna hyvin taitolennon SM- ja PM-kisoissa, joista kotiin tuotavana oli Suomen ja Pohjoismaiden mestaruudet ja hyviä pistesijoja.

Kesällä hankittu koulukone Katana on otettu loistavasti vastaan. Se on todettu erinomaiseksi koulukoneeksi ja lisäksi kerholaiset ovat lentäneet sillä myös matkalentoja. Jatkossa uudet oppilaat lentävät lupakirjan Katanalla, jolloin DA40 jää jo lupakirjan omistavien käyttöön. DA40 lentää tänä vuonna noin 450 tuntia, mikä on hyvä määrä kerhokoneelle.

Okra-maatalousnäyttely on ollut monta vuotta kerhomme varmin tulonläde. Okrasta saatu tulos oli tänä vuonna suurempi kuin koskaan aikaisemmin. Iso kiitos kaikille talkoolaisille. Ensi vuonna meillä on edessämme taas iso talkookoitos, kun Turussa järjestetään 6.–7.6.2015 Ilmailuliiton päälentönäytös Turku Airshow. Ilmoittautukaa kaikki jo nyt mukaan tämän hienon tapahtuman talkooporukkaan, ja ottakaa perheenjäsenenne sekä sukulaisetkin mukaan. Näin varmistamme taloudellisesti ja ilmailullisesti hienon lentönäytöksen.

Lopuksi on kiva todeta, että kerhomme jäsenmäärä on kääntynyt selvään kasvuun. Tänä vuonna kerhoomme on liittynyt 35 uutta jäsentä. Tervetuloa tämän hienon harrastuksen pariin.

Jyri Mattila





kuva Pertti Uusitalo 28.4.2014

Palolennot Turuus 2014

Turun kesä oli haastava niin säiden kuin lento-olosuhteidenkin kannalta. Palolennot lennettiin periaatteella joka toinen viikko Turku ja se toinen viikko Eura. Turun kentän kiinniolo heinäkuussa aiheutti vuoromuutoksia ja DMD:n pienet ongelmat tekniikan kanssa aiheuttivat jumppaa järjestyksessä. Tänä vuonna ei varakoneeksi kelvannut 2-paikkainen, mikä toi oman mausteensa hommaan, meidän varakone oli Euran COV, DMD oli taas Euran varakone.

Palolentoja oli 11 kpl, joilla havaittiin 3 kpl ensihavaintoja tulipaloista, valtakunnallisesti erittäin hyvä saavutus.

Valtiolta saamamme korvaus tuli varmasti kannattavaksi yhteiskunnalle säästyneinä palokustannuksina.

Palolennot ajoittuivat ajallisesti 26.-30.4. 4 kpl, 26.-29.5. 3 kpl ja 28.-31.7. 4 kpl.

Esko M, palolentopaimen

Turun lentonäytös 6.-7.6.2015

Talkoolaisia tarvitaan seuraaviin osa-alueisiin:

- Ensiapu
- Lentonäytösalueen rakentaminen
- Liikenteenohjaus
- Lipunmyynti
- Logistiikka
- Parkkialueet
- Talkoocatering
- Tiedotus, myynti ja markkinointi
- Turvallisuus (mm. järjestyksenvalvonta)
- Yleisö catering

Ilmoittautumiset sähköpostitse yhteystietojen kanssa (sähköp. ja mahd. puhelin)
Jyrki Haulalle jyrki_haula@luukku.com

Ennätysten OKRA 2014

Jo totuttuun tapaan Okra-maatalousnäyttely rikkoi edellisten näyttelyiden saavuttamia rajoja. Näyttely monipuolistui, vaikka alue sinänsä ei kasvanut. Kävijämäärä ylitti kauan odotetun 80 tuhannen kävijän rajan. Ensimmäistä kertaa myös ilman pääsymaksua osallistuneet lapset laskettiin yksinkappalein. Näyttelyn tai tapahtuman kasvulle on edelleen hyvät edellytykset. Ulkomaalaisten näytteilleasettajien määrä kasvaa kerta kerralta. Hevoset, jotka olivat ensimmäistä kertaa näyttävästi esillä, toivat arviolta n. 7000 niistä kiinnostunutta vierailijaa. Edellisellä kerralla Lions club asfalttoi uusia rullausteita ja näyttelyalueita. Nyt pinnoitetut alueet kasvoivat merkittävästi ja rullausteita tuli sinnekin, missä niistä ei lentämisen kannalta ole mitään hyötyä.

Talkootyö kerhon hyvän tuloksen takana

Lentokerholle OKRA on erittäin tärkeä tapahtuma. Liikenteen ohjauksesta, paikoituksen hoitamisesta ja ravintolan pitämisestä kerho saa merkittävän, 60–70 tuhannen euron, korvauksen. Se ei tule helpolla. Siihen tarvitaan valtava määrä työtä ja sitoutuneita kerholaisia. Tällä kertaa oli vaikeuksia saada riittävä määrä kerholaisia innostumaan työstä kerhon hyväksi. Olen ollut tässä tehtävässä viimeiset viisi näyttelyä ja pitää todeta, että näin vaikeaa se ei ole ollut milloinkaan ennen. Lopulta saatiin kokoon porukka, joka pystyi hoitamaan homman kotiin. Mutta siihen tarvittiin suuri joukko kerhon ulkopuolisia jäsenten sukulaisia ja tuttuja. He tekivät pyyteetöntä työtä lentokerhon hyväksi, vaikka eivät hyödy siitä itse millään tavalla.

Ruuhkat kuuluivat asiaan

Jokaisena näyttelypäivänä liikenne ruuhkautui ennen kokemattomalla tavalla. Jonoja oli kaikista suunnista. Parhaimmillaan jonot olivat jopa 5 kilometrin mittaisia. Paikoitusalueet vetivät hyvin ja ne riittivät ennätysmäiselle määrälle autoja, vaikka ahdistakin oli. Näyttelyn järjestäjät eivät koe, että liikenteen ohjaus tai järjestelyt olisivat olleet syynä ruuhkiin. Päinvastoin, ennen tapahtumaa, he tiedottivat sivuillaan tietöistä valtatie 41:llä ja suositelivat käyttämään muita väyliä. Tämä johti ruuhkautumiseen ainakin Loimaan suunnasta. Tästä huolimatta Kangastie oli tukkoinen. Näyttely on kasvanut niin suureksi, että tiestöön on panostettava ja sisääntuloja kentälle on lisättävä. Uusi, Oripään kunnan omistama ”Suvisseura-alue” on otettava paikoituskäyttöön jo kahden vuoden kuluttua.

Kiitokset vastuunkantajille

Sitoutunut joukko kerholaisia teki pitkää päivää etukäteisvalmistelussa ja varsinaisina näyttelypäivinä. Paikoitusalue valmistui hyvissä ajoin Ari Pajjan johdolla ja toimi hyvin näyttelyn aikana. Ravintola teki historiallisen hyvän tuloksen Jyri Mattilan ohjauksessa. Pyttipannu maistui kylminä päivinä ja jäätelö kun näyttelysää parani. Liikenteen sujumisesta vastasivat Ismo Vairinen ja Seppo Tapola.

Kiitos kaikille mukana olleille kerholaisille ja heidän mukana osallistuneille sukulaisille ja tuttaville.

P.S. Olen vetänyt lentokerhon osuuden viidessä viimeisessä Okrassa. On ollut hienoa olla mukana, mutta tämä jää viimeiseksi. Kiitos, että olen saanut tehdä jotain kerhon hyväksi.

Paavo Mäkimattila

Viimeinen lento Karjalankannakselle

Euroopassa tapahtuu isoja asioita parhaillaan. Ne vaikuttavat myös ilmailuun. Suomen ilmatilan koskemattomuutta loukataan, Ukrainassa matkustajakone ammuttiin ohjuksella alas ja keskustelua käydään Finnairin ylilentoluvista Aasian-lennoilla Venäjän ilmatilassa. Epävarmuus ja epätietoisuus ovat aina olleet osa ilmailua, eikä muutosta ole luvassa.

Tämä juttu sijoittuu aikaan jolloin Neuvostoliitto oli hajoamassa. Elettiin epävarmuuden aikaa. Ei tiedetty mitä päivä tuo tullessaan. Elettiin kesää vuonna 1990. Kerhomme toimi aktiivisesti taitolennon parissa, myös Neuvostoliiton Karjalankannaksella toimivan paikallisen Dosaafin (harrasteilmailuliitto) kanssa. Yhteyksiä oli luotu ja tapaamisia oli ollut, niin Suomessa kuin naapurissa. Kerhomme silloinen puheenjohtaja Elonheimon Matti soitti ja ilmoitti, että meidät oli kutsuttu heidän juhlalentonäytökseen. Hän ehdotti, että voisin viedä Klemmin OH-ILI:n Turusta vielä silloisen Leningradin kautta Gorskajan kuoppaiselle Dosaafin koulutuskentälle. Mukaan tulisi lisäksi meidän moottoripurjehtija Grob 109A OH-653 sekä näytökseen kutsuttu Passilan Esan Fouga Magister FM-37.

Lentoluvat normaaleille lentoväylille olivat tuohon aikaan mahdollisia, varsinkin kun meidät oli kutsuttu. Neuvottelimme Matin kanssa kuitenkin niin, että Klemmillä emme lennä Suomenlahden yli, vaan tulemme ainoastaan Karjalan kannaksen kautta. Tiesimme pyyntöemme mahdottomuuden epävarmuuden aikana, koska kukaan ei oikein tiennyt naapurissa kuka kääntää ketäkin. Aikaa kului. Matti oli yhteyksissä lähes viikoittain eri henkilöiden kanssa, jotka voisivat vaikuttaa asiaa.

Viimein heinäkuun loppupuolella tärpäsi. Tieto tuli Neuvostoliiton Turun lähe-

tystöstä, että olimme saaneet luvat kummallekin koneelle lentää Lappeenrannasta Karjalan kannaksen kautta ensin Leningradiin tullattavaksi ja sieltä sitten Karjalan Gorskajan kentälle. Ehtona oli, että mukaan pitäisi sopia yksi heidän suunnistajansa. He eivät ilmeisesti luottaneet meidän suunnistustaitoomme. Ymmärtäähän tuon kun heidän omilla suunnistajillaan on edelleen huonot taidot ainakin Suomenlahdella. Esa ja Nummelan Heikki tulisivat samoihin aikoihin virallisia reittejä pitkin.

Alkoi kuumeinen koneiden varustaminen matkaa varten. Tiedossa olisi eksoottinen matka tuntemattomaan. Onneksi saimme hyviä ohjeita Finnairin piloteilta sekä siellä maassa jo käyneiltä harrasteilmailijoilta. ”Varautukaa ihan mihin tahansa!!!” Epävarmuus taas... Koneisiin pakattiin mukaan isompia varaosia mm. varakannuspyörät, sisäkumit, Klemmiin varamagneetto ja saimme jopa 100 litraa polttoainetta jerrykanistereilla maakuljetuksella paikalle.

Itse matkasta. Alustava lupa jonka mukaan meillä olisi mahdollisuus lentää Klemmillä ja Grobillä Kannaksen kautta, lähetettiin myös aluelennonjohtoon ja sotilashenkilöille, itärajalalla kun lensimme ja suuntana oli suuri ja mahtava Neuvostoliitto. Muistelen tehneeni kummankin koneen lentosuunnitelman noin viikkoa aikaisemmin. Halusin tiedot olevan rajan takana, ettemme tulisi heti ammutuksi. Lennin Hietasen Ekon kanssa Klemmin Lappeenrantaan 17.8.1990. Matti tuli sinne Grobin kanssa samana päivänä. Vastassa meitä oli venäläinen Viktor, joka toimisi navigaattorina ja oli Gorskajan lennonopettaja. Enne oli hyvä. Suomen sotien jälkeen, olisimme ensimmäiset luvalla kannaksen yli lentäneet. Sovimme Viktorin kanssa, että hän tulee minun mukanani ⇨

Grobilla, koska siinä on hyvä radio. Klemmissä oli kurkkumikrofooni ja kanavia liian vähän. Joten Matti ja Eko tulivat sitten siivellä. Lensimme tiiviissä muodostelmassa kuin konsanaan useampi vuosikymmen aikaisemmin.

Lähtiessämme kello 15.00 Lappeenrantaan plaanin mukaan, emme olleet saaneet lupaa Leningradin aluelennonjohdosta ylittää rajaa Nuijamaan kohdalta. Rajavyöhyke alkaa melkein heti kentän ulkopuolelta, muutama minuutti lentäen. Ohjasin kuitenkin Grobia kohti rajaa. Ehkä minuutti ennen rajalle tuloa, lupa myönnettiin ja annoin radion hoidon Viktorille. Olimme Kannaksella ja jäimme odottamaan kohtaammeko tunnistajan tai hävittäjän. Viktorin sanatulva radiossa sai ilmeisesti aikaan sen, ettemme kohdanneetkaan vastarintaa. Vasta rajan ylityksen jälkeen Viktor avasi karttansa, josta näin että suuntana on ensin Viipurin pohjoispuoli, jonka jälkeen suuntaamme itään jonkin matkaa ennen kääntymistämme kaakkoon kohti Pulkovan kansainvälistä lentokenttää. Matkalla näimme muutaman lentotukikohdan, joiden kiitoradoille oli ajettu paljon panssarivaunuja. Niiden tarkoituksena oli ilmeisesti meidän harhautus, jottemme näkisi rataa. Leningradissa kävimme passintarkastuksessa sekä tullissa, jotka toimivat meidän kohdalta tosi joustavasti. Iloisesti tapasimme myös Esan ja Hessun kentällä ennen lentoa Gorskajaan.

Hienon vastaanottoseremonian jälkeen saimme tulkin avuksi hoitamaan asioitamme näytöksen ja asumisen suhteen. Meille jopa maksettiin palkkaa ruplissa ja oma auto kuljettajalla, joka hoiti matkat majoituspaikeille. Tulomatkamme illalla kävimme vielä Matin kanssa lentämässä omilla koneillamme nuotit näytöstämme varten. Seuraavana päivänä oli heti lentonäytös eli 18.8.1990.

Istuin valmiina koneessa juuri ennen

omaa vuoroani, kun vierelleni kapusi eräs paikallinen lennonopettaja. Hän puhua pö-lötti jotain mistä en saanut selvää. Siihen se jäi, vaikka yritin selittää tulkin välityksellä, että laskelmat ja lentoarvot eivät enää päde kun meitä on kaksi. Ei auttanut muuta kuin äkkiä pähkällä liitomatkojen pituuksia, kun sammutan moottorin yleisön päällä ja liidän laskuun, samoin kuten Klemmikin tulisi tekemään. Muuten meni onnistuneesti, mutta en saanut venytettyä laskuani kuitenkaan niin pitkälle yleisön eteen kuin olin ajatellut. Se niistä lisäkieloista. Matti tietysti esitti sen loistavan esityksen Klemmillä, jonka me kaikki tiedämme. Ja kansa hurrasi. Oman esityksensä jälkeen Esa ja Hessu eivät voineet laskeutua kyseiselle kentälle sen lyhyiden ja huonokuntoisuuden vuoksi. Tästä johtuen he tulivat esitykseensä toiselta kentältä, jonka nimeä en enää muista.

Pääsimme myös Pravda-lehden etukanteen seuraavana päivänä. Yleisöä mainittiin olevan siellä paikalla noin 40–50000, josta bussilastillinen Turun lentokerholaisia jerrykanisterien kera. Navigaattorimme Viktor ihastui Klemmiin, kun kävin hänen kanssaan lentämässä lentonäytöksen jälkeen, koska ei pettymyksekseen päässyt sillä lentämään Kannaksen taivaalla huonon radion takia.

Lensimme takaisin 20.8.1990 Lappeenrantaan Leningradin kautta juuri ennen tymän tuloa. Matti ja Viktor Grobilla, minä ja Eko Klemmillä taas puljassa tietysti. Lähtöaamulla, kun kyselimme niiden jerrykanistereiden ja suomalaisen polttoaineen perään tankkausaikeissa, ei kanistereita löytynyt. Silloin vielä olivat sukkanauhat ja sytytystulpat ym. länsimaisen polttoaineen lisäksi kovaa valuuttaa. Ei muuta kuin tankkaamaan heidän korkeaktaanista polttoainetta tankkiin. Onneksi toimi hyvin.

Lähtömme Leningradistakin meinasi

myös mennä pieleen, kun kukaan ei "tien-nyt" meistä mitään, vaikka plaanit olivat olleet heillä jo yli viikon. Onneksi taas eversti Kaskinin puhelinsoitto jonnekin aukaisi tilanteen niin, että voimme palata takaisin Kannaksen kautta ilman alas ammutuksi tulemisen pelkoa.

Halusin kirjoittaa tämän tarinan, koska jossain vaiheessa kaikki on historiaa. Tänä tapahtuu tätä ja silloin tuota, mutta jotkut asiat ovat toisia merkityksellisempiä. Tämä oli pala ilmailun historiaa. Tuon tapahtuman jälkeen Karjalankannas on taas suljettu, eikä siviili- tai sotilaskoneilla

ole ollut asiaa kyseiselle alueelle. Koke-
muksestani kerron, että neuvottelutaito sekä suhteiden luominen eri henkilöiden ja henkilöstöryhmien välillä avaa portteja, antaen ohjeita kuinka epävarmoista asioista pääsee eteenpäin. Tässä tapauksessa teimme historiaa, josta selvisimme pienin vatsavääntein. Henkilökohtaisesti kiitän kaikkia niitä henkilöitä, jotka myötävaikuttivat lupien myöntämiselle sekä heille, jotka mahdollistivat tämän kokemuksen.

*Elias Viitanen
vuosimallia -55*

Purje- ja mopulentämisen koulutuksesta

Koulutus alkoi tavanomaisesti tammi-kuussa omalla purje- ja mopulennon teoriakurssilla. Kurssi pidettiin lentoasemalla, rahtiterminaalialueella kerhon tiloissa. Oppilaita oli ilmoittautunut mukavasti niin, että oma kurssi kannatti pitää, viisi purjelento-oppilasta, yksi vanhentuneen lupakirjan kertaaja ja yksi mopuoppilas. Lento-osaan jatkoi kaksi teoriakurssilaista. Yksi lento-oppilas oli suorittanut teorian SUIO:ssa ja edellisen vuoden oppilaita jatkoi lentokoulutuksessa myös.

Aikaisemmin aloittaneista valmistuivat Mats Rauhala (vanhentunut lupakirja), Kalle Rautava ja PPL-lentäjistä Jarkko Ketonen, Jaakko Nikkanen, Konsta Mehto saivat suoritetuksi myös hinauskelpuutuksen GPL-pahvin jälkeen. Mopulentäjäoppilaita sai lupakirjan kevään teoriaoppilas Juha Menna, ripeästi suoritetun kurssin jälkeen. Purjelennon opettajaoppilaita valmistuivat Markus Hatakka ja Pekka Hänninen SUIO:n kurssilta ja he aloittivat lennot oppilaiden Otto Hänninen, Niko Vesa, Janne Isotalo ja Mika Pänkälä kanssa. Lentokoulutus eteni hyvälle tasolle kai-

killä ja jatkuu taas ensi kautena tähtäimessä lupakirja.

Turun lentokentän ollessa huoltotöiden alainen heinäkuun ajan, kerhon toinen kaksipaikkainen Tuulia säilytettiin Malmilla. Tällöin annettiin syöksykierrekoulutusta usealle ultrakevytlentäjälle tutustumiskurssin muodossa. Koulutus oli suositua ja ylitti myös uutiskynnyksen monessa paikallisessa mediassa.

Tämä vuosi piti olla viimeinen vanhalla opetusjärjestelmällä ja luvalla. ATO-järjestelmään siirtyminen alkoi 8.4.2014, mutta kesän aikana tuli muutos. EASA päätti muutoksen jatkoajasta äänestyksen jälkeen, joten vanhalla koulutusjärjestelmällä mennään vuoteen 2018 asti. Joitakin pieniä muutoksia on kuitenkin luvassa siirtymäkaudeksi. Ensi vuonna nykyiset PPL-kouluttajat saavat oikeuden kouluttaa myös LAPL(A)-oppilaita, kunhan muuttavat koulutusohjelmansa Part-FCL -perusteiseksi sekä asiaankuuluvien AMC/GM-materiaalien mukaiseksi ensi kevään 8.4.2105 mennessä. Tämä muutos



jatkuu sivulla 14

Turun Lentokerho ry:n miehistö

matkapuhelin

Hallitus

puheenjohtaja	Jyri Mattila	040 848 7947
varapuheenjohtaja	Jarkko Ketonen	040 537 7119
sihteeri	Pirkka Mattila	050 387 7082
jäsenet	Markus Hatakka	040 506 1106
	Pekka Hänninen	
	Paavo Mäkimattila	050 553 9033
	Juha Pirttilampi	
varajäsenet	Mikael Hirvonen	
	Markus Rajala	

Jaostojen puheenjohtajat

taloudenhoito	Pontus Lindroos ja Antti Laiho	
moottorilentojaosto	Jarkko Ketonen	040 537 7119
purjelentojaosto	Heikki Parviainen	
lennokki- ja nuorisajaosto	Jarmo Hellevaara	

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+kielilitotarkastaja	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+pllt+mptl	040 838 5285
Mikko Koli	ml	
Tapio Korpela	pl	0400 232 219
Jyri Mattila	ml+hinauskelpuus	040 848 7947
Antti Mäkelä	pl+mp+mptl+mllt	040 564 7548
Jaakko Nikkanen	ml+hinauskelpuus	050 358 8503
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
Markus Rajala	ml	
Pekka Rosti	ml	
Juhani Salminen	ml	0400 735 012
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

Lentokoneiden hoito ja huolto

Koneenhoitajat (moottorilento)		koneenhoitajat@turunlentokerho.fi
OE-AMH DA20		
OH-DMD DA40-TDI	Jarkko Ketonen	040 537 7119
OH-YHS PIK-15	Ari Paija	
Koneenhoitajat (mopu)		
OH-367X RF-4D	Antti Mäkelä ja Tuomo Hyyrönmäki	
OH-383 RF-5	Antti Mäkelä	040 564 7548
OH-392 RF-5	Tuomo Hyyrönmäki	0400 732 533
Koneenhoitajat (purjelento)		
OH-780 Discus	Ville Vuori	0400 698 514
OH-880 PW-5	Pekka Mäkinen	
OH-960 Puchacz	Samuli Sahlström ja Ari Yli-Rantala	
OH-971 LS4	Markus Hatakka	040 506 1106
OH-1005 Duo Discus	Pekka Hänninen ja Jyrki Haula	
Metsäpalolentotoiminta ja SAR tukikohdan päällikkö	Esko Myöhänen	0400 591 601
tukikohdan varapäällikkö	Seppo Tapola	
Laskutus	Esa Harjulahti	myyntilaskut@turunlentokerho.fi
Vakuutusvastaava	Harri Nurmi	040 583 8821
Avainvastaava	Sándor Tóth	0400 180 143
EFTU hallipäällikkö	Sándor Tóth	0400 180 143
Oripään lentopaikan päällikkö	Paavo Mäkimattila	050 553 9033
EFOP hallipäällikkö	Tapio Korpela	0400 232 219
Juhanan isäntä	Raimo Vainionmaa	040 526 2173
Oripään polttoainevastaava	Matti Autio	050 308 6568
Pelastusvarjojen pakkaus	Satu Aalto	040 507 8425
	Matti T. Koskinen	050 568 9773
Tilintarkastaja	Simo Samppala	
Varatilintarkastaja	PriceWaterhouseCoopers	
Toiminnantarkastaja	Harri Nurmi	040 583 8821
Varatoiminnantarkastaja	Raimo Nikkanen	0500 530 822
Leivon toimitus	Seppo Koivisto	0400 522 933
Kerhon nettisivut	www.turunlentokerho.fi	
webmaster	webmaster@turunlentokerho.fi	
Kerhon puhelimet	Oripään kenttäpuhelin	044 745 1232

Mucha Standard

SZD-22C Mucha (kärpänen) Standard, OH-MSF, OH-283, hankittiin TLK:n tehokoneeksi 1960-luvun alussa uutena ja oli silloisen standardin mukaan parasta A-ryhmää. Konetyyppi on alkuaan suunniteltu Puolan 1958 MM-kisoihin ja se oli suora kehitysaskel SZD-12 Mucha 100 -koneesta vuodelta 1953. Kone osoittautui onnistuneeksi ja eri variantteja rakennettiin kaikkiaan kuusi. Suomessa TLK:n lisäksi ainakin Porilaisilla on konetyyppi ollut ja on museoituna Tikkakoskella.

Aikalaisten mielestä (ml. allekirjoittanut) Mucha oli todella mukava lennettävä. Pitkät ja kapeat, tasapainotetut siivekkeet olivat keveät ja tehokkaat. Näkyvyys ulos on poikkeuksellisen hyvä Hawkin tyyppisen alapäin luiskan kuomun ansiosta, etuosan ollessa suoraan taivutettua pleksiä.

Kone ui hinauksessa suoraan ja korkeuseräsin oli tehokas vaikkakaan ei yliherkkä. Startti ja lasku oli helppoja suorittaa. Kone ei ollut mikään hirmu liitäjä (1:28), mutta useampi pilotti rysäytti sillä HC-matkan vaikeuksista.

Kone myytiin 1981 Kittilän ilmailijoille ja konetta kolhittiin silloin tällöin ja taas liimailtiin. Kone ei siellä kovin paljoa lentänyt, vaan siirtyi Antti Lahden omistuk-

seen 1994 ja kuljetettiin Kymiin. Siellä Antti lahjoitti 2005 Muchan Oiva Lehtiselle, rakentamisen ja lentämisen Grand Old Manille. Oipan ajatuksena oli Bociansin ohella aloittaa Muchan peruskorjaus, mutta kaiken puuhastelun vuoksi hän päätyi vain preparoimaan koneen museokuntoon. Koneen viimeinen lento oli 15.6.1986 Kittilässä.

Tässä kohtaa sain herätyksen ja teimme tänä keväänä kaupat. Kyllä joka ukkelilla kaksi keskeneräistä projektia pitää olla yhden lentävän lisäksi. OH-283 on nyt Mas-kussa pajalla Focke-Wulfin vieressä. Kun toisen liimat kuivuvat, toiseen pläjäytetään tuoret epoksit.

Työtä piisaa, mutta itselleni Mucha on aina erottunut muista liittimistä edukseen, joten kyllä se jälleen parin vuoden sisällä Oripäässä suhisee. Rakennustyötä tulevat kaitsemaan alan gurut Pentti Saaristo, Mikko Jaakkola ja Erkki "Ekku" Aaltonen.

Ari "ASa" Saarinen

P.S. Onko jollain kerholaisella tietoa, mistä löytyisi OH-MSF/283:n ensimmäinen lentopäiväkirja vuosilta 1962-71.



Mucha Standard
"tehkone" (kuva
Ari Saarinen 1966)

Purjelennon maaliinlaskukisa

Maaliinlaskukisat pidettiin lauantaina 20.9.2014 ja jokainen suoritus olisi johtanut turvalliseen maastolaskuun. Pistelaskua oli viritetty kansallisista säännöistä, lähinnä painottuivat radioliikenteen oikeellisuus ja laskun turvallisuus koneelle. Käytetty kone PW-5 voidaan laskea tukialustyyppisesti, mikä saattaa jossain tapauksessa rikkoa rakenteita. Radioliikenteestä sai 5 pistettä per väärä tai unohtunut asia. Tarkkudesta annettiin 1 piste / 1 m

ylimenneestä ja 5 pistettä / 1 m vajaaksi jääneestä laskusta.

Kisojen alkua jouduttiin odottamaan iltapäivään sumun vuoksi. Oman mausteenensa kilpailulle toi Hinun renkaan puhkeaminen toisella kierroksella laskussa. Onneksi yhteistyöllä tuo saatiin korjattua. Käytetty kiitotie oli 14, hinaajana Konsta Mehto.

Ari Paija

Tulokset:

Ville Vuori 12 pistettä (7 m, -1 m)

Kimmo Jeromaa 18 pistettä (10 m, 8 m)

Tapio Korpela 28 pistettä (10 m + 10, 8 m)

Matti Autio 33 pistettä (25 m, 8 m)

Veli-Pekka Suuronen 73 pistettä

Heikki Parviainen 80 pistettä, ainoa 0 m tarkkuudessa toisella kierroksella.

Samuli Sahlström 82 pistettä

Mats Rauhala 88 pistettä

Ensimmäisellä kierroksella laskivat myös Janne Turta 8 m ja Matti Koskinen 8 m, mutta he joutuivat lähtemään ennen toista kierrosta.



OH-283 Maskun pajalla (kuva Ari Saarinen 23.8.2014)

TLK pärjäsi hienosti taitolennon SM-kisoissa

Jämijärvellä pidetyissä taitolennon SM-kisoissa Turun Lentokerho oli hienosti edustettuna. Kerholaisistamme kisoihin osallistui Ismo Vairinen (RV-4), Jarkko Ketonen (Pitts 12 "MörköPitts"), Tapani Wallin (Extra 300) ja Jyri Mattila (Extra 300). Oli hienoa nähdä myös kuinka yleisössä oli Turun Lentokerholaisia kannustamassa omiaan.

Kaikki kerholaisemme ottivat ensimmäistä kertaa osaa kisoihin, mutta tulokset

olivat hienot. Kerhomme puheenjohtaja Jyri Mattila voitti Suomen mestaruuden Sportsman-sarjassa. Tapani Wallin sijoittui samassa sarjassa kuudenneksi. Primary-sarjassa kerhomme varapuheenjohtaja sijoittui hienosti toiseksi. Samassa sarjassa Wallin oli kolmas ja Vairinen neljäs.

Turun Lentokerhon kilpataitolennon ja esitystaitolennon hienot perinteet saivat näin jälleen kerran jatkoa.

Jarkko Ketonen

Taitolennon Suomen mestaruuskilpailut, Jämi 25.-27.7.2014

Primary (ei SM-arvoa)

1. Sami Saikkonen, 62,05%
2. Jarkko Ketonen, OH-XXL, 59,42%
3. Tapani Wallin, OH-EWA, 58,75%
4. Ismo Vairinen, OH-XTK, 55,54%

Sportsman

1. Jyri Mattila, OH-EWA, 65,61%
6. Tapani Wallin, OH-EWA, 48,49%

Moottoritaitolennon PM-kisat

Moottoritaitolennon PM-kisat järjestettiin Ruotsin Skövdedssä 28.-29.8.2014. Kisoihin osallistui kaksi kerhomme jäsentä, Jyri Mattila ja Tapani Wallin Extra 300-koneella. Molemmat lensivät kisaa Sportsman-sarjassa. Mukana paikanpäällä oli myös kerhomme jäseniä huolto- ja kannustusjoukoissa.

Tulokset olivat taas todella kovat. Jyri

Mattila voitti pohjoismaiden mestaruuden ja Tapani Wallin sijoittui hienosti neljänneksi. Onneksi olkoon molemmille erittäin mahtavista sijoituksista!

Henkilökohtaisten saavutusten lisäksi kerhomme sai taas lisää hyvää mainetta ja kunniaa kilpataitolennon osalta.

Jarkko Ketonen

jatkoa sivulta 9

⇒ mahdollistaa TLK:n mopolentäjien koulutuksen LAPL(A)-lentäjiksi omilla koneilla esimerkiksi Katanalla. Tätä lentokoulutusta siis ei enää tarvitsisi hankkia ulkopuolelta. Tarvittava teoriakoulutus on mahdollista suorittaa edelleen Blue Skies -organisaation nettiteorianan kuten PPL-oppilaillekin, mutta suppeampana.

Kaikki tietysti opiskelevat talven aikana uusia ilmatilauudistuksen muutoksia netistä...

Uusi teoriakurssi, GPL ja LGPL, tammiukuusta alkaen ja sen markkinointi hoidetaan taas entiseen malliin. Mainostakaa pa tahollanne.

Matti T. Koskinen

GPL-, LGPL-koulutuspäällikkö



TLK:n edustajat Jämijärvellä pidetyissä taitolennon SM-kisoissa: Ismo Vairinen (RV-4), Jyri Mattila (Extra 300), Tapani Wallin (Extra 300) ja Jarkko Ketonen (Pitts 12) (26.7.2014)



Moottoritaitolennon PM-kisoissa Ruotsin Skövdessä Jyri Mattila voitti mestaruuden ja Tapani Wallin sijoittui neljänneksi Sportsman-luokassa (kuva Jarkko Ketonen 30.8.2014)

Lähetäjä:
Turun Lentokerho ry
Kerosiinitie 77
20360 Turku

Port Payé
Finlande
717207
Itella Posti Oy

PRIORITY

Itella Green



Kokouskutsu

Turun Lentokerho ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään perjantaina 5.12.2014 kello 18.00 alkaen Turun lentorahtiasemalla, Lentorahdintie 141, 2. kerros, 20360 Turku.

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntömääräiset asiat ja muutokset yhdistyksen sääntöihin.

Hallitus tarjoaa kahvit kello 17.30 alkaen.

Turun Lentokerho ry hallitus



www.turunlentokerho.fi