



# FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti  
Maaliskuu 1/2012

**Kaakkois- Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry**

## **VUOSIKOKOUS**

**Lappeenrannan lentoasemalla  
neuvotteluhuone Ilmarinen  
keskiviikkona 4.4.2012 klo 18**



Vuoden 2011 vuosikokous

# Puheenjohtajan pulinat 1/2012.

Edellisen Flyerin jälkeen tapahtunutta. Museomme talviteloille laitto onnistui ja talvehtiminen on sujunut, ainakin tähän asti, hyvin. Eivät ole linnutkaan tuoneet jätöksiansä halleihimme. Parina edellisenä keväänä on tuota guanoa saanut kevättalkoissa pestä hallista ihan tosissaan. Ehkä laittamamme aukkojen verkot ovat toimineet. Keväällä kuitenkin hallien pesu ja järjestelypäivä odottaa taas talkoomiehiä pesuhommiin. Tästä päästäänkin aasinsillan kautta puheenjohtajan hermot vieneeseen asiaan eli veden hintaan. Muutama vuosi sitten rakensimme toimistoparakin johon vesijohto ja viemäri liitettiin. Eräs tärkeimpiä asioita oli tuossa vaiheessa saada toimiva yleisö WC museomme vieraille. Kaikki oli hyvin vaikkakin liittymismaksu vesi-viemäriverkostoon oli aika hintava, samaa luokkaa kuin muilla esim. omakotirakentajilla. Silloinen puheenjohtaja yritti tinkiä energia-vesilaitokselta alennusta, huonolla menestyksellä. Vastaus oli että maksakaa pois ja anokaa kaupungilta rahat takaisin. Kaupungille vuosien varrella lähettämämme avustuspyynnöt ovat yhtä lukuun ottamatta tulleet hylättynä takaisin. Tämän hyväksytyyn avustuksen voin myös kertoa tässä. Kiitos siitä kuuluu kaupungin kulttuuritoimelle joka myönsi korvamerkittyä rahaa Helikopterihallin rakentamiseen, johon jokainen 1000 eurosta sentilleen käytettiinkin. Tosin samalla viikolla tuli postissa hallin rakennuslupa kaupungilta joka maksoi melko tasan tuon 1000€ !

No sitten siihen vesilaskuun, 2011 täällä Lpr ssa on siirrytty vesi ja viemäri toiminnoissa toimintatapaan jossa nämä peruspalvelut ovat yhtiöitetty ja vesihuoltoa hoitava yritys on muuttanut veden laskutusperusteita. Yhtiö on Lappeenrannan energiaverkot. Monopoli

yrityksenä vesilaitos määrää perusmaksut joka perustuvat tontin rakennusoikeuteen. Vedenkulutuksen määrällä ei ole mitään merkitystä perusmaksuun. Perusmaksun laskutusperuste alkoi vuosi sitten vesilaitosyrityksen ilmoituksen mukaan laskennallisesti 60 % vaikutuksella vuonna 2011 ja tänä vuonna se toteutuu, heidän häikäilemättömien laskutusjärjestelmiensä mukaisesti, täysimääräisenä.

Ongelma konkretisoituu yhdistyksemme vuokratontilla joka on liitetty kaupungin vesi ja viemäri verkkoon.

Yhdistyksemme rakennukset, n. 250m<sup>2</sup> kylmä lentokonehalli ja 30 m<sup>2</sup> toimistorakennus ovat Finavian vuokratontilla, sopimuksen mukaan määräala 600m<sup>2</sup>. Toimistorakennus on se missä vesi tulee ja menee. Vuotuinen vedenkulutus on n. 2 m<sup>3</sup>. Vuotuinen vesilasku perusmaksuineen on 1017 €. josta veden ja jäteveden osuus on 9,8€. Tällä laskutusmenettelyllä vesikuutio maksaa meille n. 500€!!

Tämä vedenhinta on kestämaton yhdistyksemme budjetissa.

Valitimme tammikuussa 2011 asiasta, mutta mitään muutosta ei laskutukseen tullut vaan n.260 € neljännesvuosi maksut kolahtelivat säännöllisesti maksuun. Kysyttyämme maksun suuruuden perusteita, suusanallisesti kerrottiin tonttimme rakennusoikeuden olevan n. 30 000 m<sup>2</sup>. Toimitimme vuokrasopimuksen kopion ja kaavakartat vesiyritykselle elokuussa, jotta he korjaisivat perusmaksun lähemmäksi oikeaa. Mitään ei kuitenkaan ole tapahtunut vaan ryöstölaskutus jatkuu, uhkausten saatelemana! Tiedusteltaessa miksi ei oikaisua ole tehty ei vastausta ole saatu. Keskustelussa laskutusta hoitavien kansliahenkilöiden kanssa on annettu ymmärtää, että jos meidän valitukseemme reagoitaisiin

niin se ennakkotapauksena aiheuttaisi valitusten vyöryn. Laskutusperusteet ovat häikäilemättömästi ja yksipuolisesti laadittu ja kuluttajalta ryövätään rahaa perusteettomasti käyttäen monopoli valtaa. Tämä toiminta ei ole mitenkään linjassa vedenkäytön järjeistämässä eikä ympäristöasioihin myönteisessä suhtautumisessa.

Julkisena museotyötä tekevänä yhdistykselle on 500 € kuutiohintaa käyttövedestä täysin kestävä. Tarkkailkaa omaa vesilaskuanne, uskon että niissäkin on ilmaa, veden seassa. Vesilaitos on kuitenkin arponut nuo rakennusoikeudet yläkanttiin.

Puheenjohtajana olen saanut kyllikseni tästä älyttömästä taistelusta julkista byrokratiaa kohtaan. Olisiko tässä järjestötyössä, joka minulla pitäisi olla harrastus, jossa vapaaehtoisesti viihdyn, jotakin mielekkäämpääkin tekemistä kuin tuo jatkuva riiteleminen rahasta. Kyllä saa monta maksavaa vierailijaa käydä museollamme että saadaan VESILASKU maksettua!! Haluan takaisin rivi-jäseneksi. Etsikää keskuudestanne joku jolla on hermot vielä tallella. Käyttäkää äänioikeuttanne seuraavassa vuosikokouksessa. Pitkä vuodatus, mutta olkoon se myös jonkunlaisena selityksenä vuosikokoukselle minkälaisien asioiden kanssa yhdistyksemme budjetti ja siitä vastaava johtokunta painii.

Vuosikokouksessa on myös esillä yhdistyksensä sääntömuutosehdotus jossa on tarkoitus viilata sääntöjämme nykyaikaa vastaavaksi.

Museomme lentokalusto täydentyi syksyllä kun kopteri HS-4 saatiin ja kuukausi sen jälkeen tuli Porista myös FM-50 runko. Neuvottelut tuosta Fouga -Magister koneen rungosta päättyivät meille mieleiseen ratkaisuun jossa se jää meille. Säilytys sopimukseen on liitetty lauseke että FM-50 on käytettävissä jos kaksi Suomessa olevaa lentävää FM konetta tarvitsee varaosia. Totta kai, tuo on järkevä varaosapankki. Sitä paitsi Fougan osia ei varmasti enää valmisteta.

Raimo Kunttu, joka on toiminut rajavartioston kopterilentäjänä, lahjoitti museollemme varusteistaan pelastautumispuvun sekä ainutlaatuisia valokuvia joissa tuo ”kopterimme” HS-4 on toiminnassa. Raimo Kunttu lensi Mi8 koptereita -80 luvun alusta lähtien ja oli mukana -85 hankittaessa kevyitä kaksimoottorisia pelastuskoptereita Bell 412 sitten -90 luvun taitteessa taas mukana siirryttäessä uudempaan kalustoon, AS-332 Super Puma kalustoon. Kiitos hänelle, hienosta avustuksesta historiatiyössä.

**Katsellaan kohti kevättä ja vuosikokousta.  
Kimmo Marttinen**

# Kirje Kauhavalta velipojalle

Kauhava 4.7.1961

## TERVE !

*Älä ole vihainen vaikken ole kirjoittanutkaan, mutta minulla on syitä siihen esimerkiksi laiskuus.*

*Me olemme lentäneet kovasti. Mullakin on lentoaikaa jotain 49-50 tuntia ja ainakin ensiviikko lennetään vielä. Kävin tänään heittämissä pienen lenkin Kauhava- Vaasa – ja lähellä Tamperetta oleva Parkano ja Kauhava.*

*Täällä kävi eilen pieni ”käpsäys” kuten ehkä olette jo lukeneet lehdistä.*

*Siinä siirtyi kaksi tuttua ja hyvää miestä sinne missä ei ole tymää.*

*Olimme eilen onnettomuuspaikalla koko kurssi. Meillä oli kunniatehtävä irrottaa ruumiit koneesta ja kantaa tielle ambulanssiin. Ei ollut mikään helppo homma voit uskoa sen.*

*Ihmetellä täytyy, että miksi juuri me, sillä aikaisemmin ei ole ohjaaja kursseja laskettu ollenkaan onnettomuus paikoille. Me kylläkin halusimme suorittaa palveluksen, ilman muuta. Saat uskoa, että ei ollut mitään kauniita ruumiita. Ruumiit joutuivat olemaan klo 20,30 asti siellä koneessa kunnes me tulimme ja saimme koneen käännettyä pystyyn, jolloin voitiin puukolla katkaista syöksyvyöt, jolla konstilla saatiin vääpeli Kihlman pois, mutta kersantti Visa jouduttiin irrottamaan rautakangilla. Miehet olivat kyllä yhtenä kappaleena, mutta siitä saa kiittää vaatteita.*

*Kers Visalla oli vain päästä kuoret tähteellä kasvon osa ja aivot olivat pois.*

*Minä olin kantamassa Visan ruumista mikä oli kylläkin rankka homma, kun maasto oli ihan suota ja matkaa yli kilometri.*



*No se siitä, toiset kysyi vain, pelottaako tänä aamuna, kun läksin lentämään, eikä harmita !*

*No minä koetan ensikerralla kirjoittaa enemmän, kun nyt tuo paperikin loppui.*

*Yhdeksäntoista vuotiaan kokemaa lentouran alussa.*

**Pekka Veikkolainen.**

# Pyry PY-8 kohtalokas lento 3.7.1961



3.heinäkuuta 1961, maanantaina, klo 14.10 tuli harjoituskone Py-8 syöksykierteessä maahan Korttesjärven pitäjän Fräntilän kylässä - noin 20 kilometriä Kauhavan lentokentästä pohjoiseen. Ohjaaja ja mukana ollut mekaanikko saivat surmansa.

Ohjaaja Kersantti Visa (22)  
vääpeli. Kihlman (32)

Perjantaina 30 kesäkuuta joutui Oulusta Poriin matkalla ollut Satakunnan Lennoston PY-8 keskeyttämään matkansa ja laskeutumaan klo 17.04 Kauhavan lentokentälle Vävilaskun syytä oli koneen sähkölaitteissa ilmennyt häiriö sekä moottorin runsas öljyttäminen. Kone jätettiin Ilmasotakouluun korjattavaksi. Viikonlopun jälkeen tehdyssä tarkastuksessa todettiin että sähköhäiriö johtui generaattorin viallista jännitteensäätäjistä ja moottorin öljyttäminen löysästi sulkeutuvasta täyttöaukon tulpasta. Vääpeli Kihlman joka oli sähkömekaanikko, sai tehtäväkseen mainittujen vikojen korjaamisen.

Uusi jännitteensäätäjä tuli Ilmavoimien Varikolta ja 3. päivä heinäkuuta kone oli taas kunnossa.

Koekäytettyään moottorin Kihlman totesi paikalla olleelle kersantti Visalle, että koneella pitäisi tehdä vielä koelento ennen luovutusta. Visa joka oli sillä hetkellä vapaa lennonjohtotehtävistään ja tullut suorittamaan aiemmin sopimaansa taitolentoharjoitusta Pyryllä, meni kapteeni Kekaraisen puheille ja sai häneltä luvan kyseiseen lentoon. Luvan antamiselle ei ollut estettä, koska Kekarainen tunsu Visan entuudestaan ja tiesi hänet täysin päteväksi PY-ohjaajaksi, sitä paitsi useimmat muut PY-kokemusta omaavat ohjaajat olivat tuolloin joko kesälomalla tai sidottuina koululentoihin.

Visa starttasi klo 13, lennolle mukaan lähteneen Kihlmanin istuessa koneen takaohjaamossa, -tosin ilman määräystä, mutta siihen aikaan oli yleisenä tapana, että koneessa töitä tehnyt mekaanikko sai halutessaan olla mukana huollon jälkeisellä koelennolla.



Kone palasi takaisin kuitenkin jo kymmenen minuutin kuluttua ja rullasi seisontapaikalle, - moottori oli alkanut taas öljyttää. Kihlmain saatua vian korjatuksi ja koneen puhdistettua, miehet starttasivat uudelleen klo 13.50 ja lähtivät korkeutta ottaen lentämään kentän pohjoispuolelle, lennonjohdon määräämälle alueelle.

Saavuttuaan Alahärmän suunnasta noin 1000 metrissä lentäen Korttesjärven länsipuolelle Visa ryhtyi suorittamaan taitolentoa, tehden silminnäkijöiden kertoman mukaan 10-12 minuutin aikana mm. hitaita vaakakierteitä, syöksyjä ja silmukoita, sekä useita lyhyitä, 2-3 kierrosta käsittäneitä syöksykierteitä.

Juuri ennen viimeistä, kohtalokkaasti päättyntä syöksykierrettä, kone lensi tuolloin pohjoiseen päin ja oli lähellä Fräntilän kylää, Visa teki puolivaakakierteen oikealle ja sitten saman vasemmalle. Koska nopeus oli liikesarjan aikana päässyt huomattavasti pienentymään, hän päätti suorittaa oikaisun mahdollisimman nopeasti, ohjaimia voimakkaasti käyttäen, ja saikin koneensa takaisin vaakalentoon. Se oli oikaisun tapahduttua kuitenkin selvästi

alinopeudella, vaappui hetken puolelta toiselle ja kaatui sitten oikealle siivelleen, nokan painuessa samanaikaisesti alas. Välittömästi sen jälkeen kone muljahti ulkopuoliseen syöksykierteeseen ja putosi miltei pystyasennossa suoperäiseen metsämaastoon kylän länsipuolella, tuhoutuen täysin. Visa ja Kihlman saivat silmänräpäyksessä surmansa.

Liike josta kone tässä tapauksessa joutui, ohjaajan sitä tahtomatta, ulkopuoliseen syöksykierteeseen, oli alinopeudella suoritettu puolivaakakierre selkälennosta oikein päin. Ulkopuolisen syöksykierteen tekeminen oli Pyryllä kielletty jo vuosia aiemmin, eikä sitä sen vuoksi oltu ohjaajakursseillakaan enää viime vuosina opetettu, ohjaajaopettajat olivat vain näyttäneet sen oppilailleen muutaman kerran.

Siksi onkin luultavaa, että liike outoudellaan hämännutti Visan ja sai hänet myöhästymään vastatoimenpiteissään, johon viittaa sekin että kiertoliike oli vasta pysähtymässä koneen iskeytyessä maahan,

**Jaakko Hyvönen:  
Kohtalokkaat Lennot 1945-1988**

# Nieuport 17

## Lentopäiväkirjan kertomaa osa 17.

4.11.2004 Tulin juuri ilmailulääkäriin tarkastuksesta Talin Lääkäriasemalta, jossa olen käynyt jo lähes kahdenkymmenen vuoden ajan. Aamulla otettiin laboratoriotestit ja varsinainen lääkärintarkastus oli iltapäivällä. Arvot tuntuivat olevan kohdallaan, ja olin itsekin tyytyväinen tuloksiin.

Lentopäiväkirjani mukaan kokonaislentotuntimääräni ultrilla on nyt 161 tuntia, josta Nieuportilla 139 tuntia 45 minuuttia. Vuoden lentotunnit jäivät melko vähäisiksi, olihan kone Jyväskylän kuperkeikan vuoksi telakalla lähes kaksi vuotta, näin lennotkin olivat siltä osin jäissä.

Koneen vakuutus on voimassa marraskuun loppuun, mutta säät ovat pysytelleet lentokelvottomina jo pitemmän aikaa. Jos nyt kuitenkin pian valkenisi, kävisin vielä heittämässä pari mielenterveyskeikkaa ennen talven pakkasia.

Sää: ilman lämpötila epätavallisen korkea +7 astetta, tiikusadetta, pilvet 8/8, tuuli 6 KT.

22.1.2004 Todellinen lumimyrsky valtasi eteläisen suomen. 19.11. lähdin ostosmatkalle Tallinaan. Sää siellä oli aurinkoinen, pakkasta kymmenisen astetta. Kun seuraavana päivänä palasin, vallitsi Helsingissä arktinen kaaos. Muutamassa tunnissa lunta kertyi 20-30 cm. Liikenne meni täysin sekaisin, raitiovau-  
nut putoilivat kiskoilta, ja rekat juutuivat makiin. Jouduimme työntämään omaa pikkuautoammekin Olympiaterminaalin maässä. Aamulla 22.11. pakkasta oli -15 astetta, pohjois-suomessa peräti -30. Lumen tuloa riitti tänäänkin, ja huomiseksi

luvattiin vielä lisää. Näinköhän jouluksi saakka riittää?

23.11.2004 Helsingissä lyötiin kaikkien aikojen lumensyvyysennätys: Kaisaniemessä mitattiin hangen paksuudeksi peräti 33 cm.

15.12.2004 Malmin lentokentän kohtalosta käydään jatkuvasti kovaa poliittista väistöä. Malmin lentokentän ystävät ry. koettaa kaikin keinoin pitää ääntä kentän puolesta. Kaupungin herrat koettavat puolestaan mitätöidä vuoteen 2036 ulottuvan vuokrasopimuksen. Vanha lentokonehalli, ja pyöreä matkustajatermi-  
naali olisi kuulemma tarkoitus säilyttää, mutta kenttäalue rakennettaisiin täyteen pientaloja. Pahalta näyttää meidän kentän kannattajien puolesta, mutta periksi ei aivan vähällä anneta.

13.1.2005 Lumi lähti koko Etelä-Suomesta. Harvinaisen lämmin säätila on saanut aikaan melkoisia myrskytuulia, ja meriveden korkeus hipoo ennätyslukemia. Keski-Euroopassa ja ruotsissa on myrskyjen kourissa menehtynyt useita kymmeniä ihmisiä. Kaukoidässä "Sunami"-hyökyaalto surmasi peräti 150.000 ihmistä, mukana parisataa suomalaisakin.

Jotain positiivistakin: Lappeenrannasta soitettiin, ja pyydettiin esiintymään 1.7.2005 Lappeenranta International Air Show-tapahtumaan. Menen tietysti mielelläni, onhan minulla LIAS:sta entuudestaan hyvät kokemukset.

Kävin viime viikolla Hyvinkäällä, ja tein muutamia huoltotoimenpiteitä. Lyhensin mm. kaasuttimen kumisia imuputkia, ja irrotin ilmanpuhdistimet



vaihtoa varten. Lisäksi irrotin nopeusmittarin mittaritaulusta, sillä pitot putken pää oli irronnut mittarin takaa. Liimasin putken paikoilleen, ja käyn asentamassa kunhan säät hieman lämpenevät. Samalla vaihdan sytytystulpat, sekä neljä kappaletta kuluneita lentovaijereiden kiinnityspulttia uusiin. Muuten kone vaikutti olevan kunnossa.

4.2.2005 Tilasin englannista tulenkestävän Nomex -lentohaalarin. Materiaali on myös hengittävää, joten se on ilmailukäyttöön erityisen sopivaa. Tiedustelin myös Airomotorin Lehtiseltä jäädyttäjän paisuntasäiliötä, ja vaikka hinta hieman hirvittääkin, päätin tilata sellaisen. Pienempi riski se kuitenkin on kuin ryhtyä korjauttamaan vanhaa.

19.2.2005 Ilmat alkavat taas vähitellen enteillä suven saapumista. Muutamana päivänä auringon paistaessa on nenään leijunut jo selvä kevään tuoksu. Tämä on nyt tätä pahinta loska-aikaa, räntää vihmoa vaakasuoraan, ja muutenkin on masentavan harmaata. Väliin taas

pölyyttää lunta taivaan täydeltä, vain sulaakseen pois tuossa tuokiossa.

Huhtikuun alussa saan koneen rekisteriin. Aika näyttää, milloin varsinainen lentokausi pääsee alkamaan? Sää: pilvet 8/8, ilman lämpötila -1 aste, tuuli 3 KT.

3.3.2005 Noudin Malmin kentän vieressä sijaitsevasta Kone Korhosen hallista 8 kpl AN4 15A pulttia. Tarkoitukseni on korvata niillä nykyiset siipivaijereiden AN3 pultit. Itse asiassa koneen piirustuksissa edellytetäänkin niiden käyttöä, mutta jostain syystä Kuopiossa näin ei tehty...?

AN4 pultti on 1/3 tuumaa AN3 pulttia paksumpi, joten se kestää myös enemmän kuormitusta.

Tähän maaliskuun alkuun sattuiivat sitten oikein kunnan pakkaset. Elohopea on jo viikon verran painunut alle -20 asteen. Päivälämpötilat tosin kohoavat edelleen -5 - -10 asteeseen, mutta navakka pohjoistuuli tekee siitä monin verroin hyytävämpää.



1.4.2005 Ilma lämpeni niin paljon, että työt Hyvinkään kentän reunalla pääsivät taas täyteen käyntiin. Kokeilin 11-mallin moottorisuojaa, ja pienen sovittelun jälkeen sainkin sen istumaan paikoilleen. Tarkoitukseni oli myös vaihtaa sytytystulpat, mutta totesin vanhojen olevan kelvolliset, eikä niitä kannattaisi vielä vaihtaa. Sen sijaan vaihdoin myös V-siipitukien ylimmäiset AN3 kiinnityspultit AN4 pultteihin. Irrotettuani pakoputken huomasin, että yhden kiinnityskorvakkeen laippa oli murtunut. Kun poistin putken, koko laippa putosi hallin lattialle. Osa ei ole koolla pilattu, mutta sen tehtävä on tärkeä; pitää äänenvaimennin sivusuunnassa paikoillaan.

Aikaisemmin liimaamani pitotputken saumakaan ei pitänyt, joten joudu teemmään saman työn uudelleen. Poistin myös rungon vasemman kylkipaneelin, ja puhdistin sekä öljysin ohjausjärjestelmän. Samalla vaihdoin uudet ilmanpuhdistimen suodattimet, joten nyt alkaisivat olla tärkeimmät työt tehty. Sää: ilman lämpötila +10 astetta, tuuli 5 KT suunnasta 360 astetta, pilvet 1/8.

29.4.2005 Täysi rähinä alkaa taas olla päällä. Olin eilen ja tänään kentällä, ja rakentelin pakoputken kiinnityskorvakkeita, sekä jäähdyttimen kiinnitystä uuteen uskoon. Pakoputki teettikin melkoisesti työtä, niinpä jouduin rakentamaan koko systeemin käytännöllisesti katsoen alusta. Perjantaina asensin sitten releet paikalleen, ja koekäytin moottorin. Sen jälkeen rullailin muutaman minuutin, enkä malttanut olla tekemättä pientä pomppuakaan viritysten testaamiseksi - ja hyvinhän nuo tuntuivat toimivan.

Moottorin käynnistys vaati taas talven jäljiltä omat nikkinsä; ryyppyä täytyi nykiä vähän väliä masiinan pitämiseksi pyörimässä. Varmistin vielä varmistuslangalla pakoputken kiinnitysjouset, ja työnsin sitten koneen halliin seuraavaksi viikonlopuksi kaavailemiani lentoja var-

ten. Ennen lähtöä kentältä tankkasin 10 L 98 E:tä + 2% Kendalia. Sää: tuuli 7 KT, ilman lämpötila +5 astetta, pilvet 7/8.

5.5.2005 Tarkastin vielä kerran pakoputken kiinnityskorvakkeet, mutta ne näyttivät olevan OK. Yksi moottorisuojan kiinnitysruuveista oli jäänyt asentamatta, joten kierrin senkin paikalleen. Sitten ryhdyin moottorin käynnistyspuuhiin. Ihmettelin, kun mylly ei tahtonut lähteä millään pyörimään. Ajattelin nikottelun johtuvan moottorin liiallisesta ryyppyttämisestä, joten avasin tulpat ja tarkastin ne. Epäilykseni osoittautuikin oikeaksi: jokainen kynttilä oli kuin uitettu, ja lisäksi kaikki olivat melko mustia, siksi vaihdoin ne uusiin. Tämän jälkeen moottori hyrähti pyörimään heti ensi yrittämällä. Koekäytin, ja nousin ilmaan. Lensin kymmenminuuttisen kentän länsipuolella, ja tein muutamia kaarvoja puolelta toiselle. Laskeuduttuani radalle 12, ja ryhdyttyäni rullaamaan hallille, moottori sammui, eikä enää suostunut käynnistymään ohjaamossa olevalla käsikäynnistimellä. Hain kuljetusvaunun ja vedin koneen hallille. Tarkastuksessa selvisi, että takimmaisen kaasuttimen kuminen imuputki oli kokonaan irti. Polttoaineen syöttö sylinterille oli siis katkennut juuri laskun aiheuttamasta pienestä nykyk-sestä. Onneksi ei kuitenkaan ilmassa, sillä matalalla lennettäessä, se olisi tiennyt armotta pakkolaskua läheisille pelloille pysähtynein moottorein.

Korjauksen jälkeisellä koelennolla puolestaan kierroslukumittari sanoi toistamiseen sopimuksensa irti. Ja kun olin lentojen välissä irrottanut nopeusmittarin pitotputken kiinnityspaikastaan, ja unohtanut kytkeä sen takaisin mittarin taakse, olin täysin ns. perstuntuman varassa.

Tulin laskun poikittain ratojen risteykseen, ja varmuuden vuoksi melko korkealta, joten saatoin säilyttää suhteellisen suuren nopeuden moottorin tyhjäkäyntikieroksista huolimatta.

Ajoin sitten radan päällä parin metrin korkeudessa siihen asti, kunnes nopeus alkoi hiipua. Kiristin vetoa, ja niin kone istui kauniisti kolmelle pisteelle. Nyt jäähdytysjärjestelmäkin toimi. Räiskeitä ei enää tullut silmille, ja lämmötkin pysyvät aisoissa.

Sain tänään alustavan tiedustelun osallistumisestani Malmilla 15.5. järjestettävään näytökseen. Saa nyt nähdä toteutuuko koko näytös. Lupasin kuitenkin lähteä, jos sellainen pystyyn saadaan.

8.5.2005 Lähdin jo hyvissä ajoin ennen puolta päivää kentälle, sillä sään ennustettiin olevan poutainen ja heikkotuulinen. Ennustus piti paikkansa, ja Hyvinkäällä vallitsi melko kelvallinen lentosää. Lämpöasteita ei tosin kymmenen maissa aamulla ollut kuin kahdeksan, mutta kun tuultakaan ei juuri ollut, se ei haitannut. Aurinkokin lämmitti jo melko mukavasti.

Virittelin ennen seuraavaa lentoa kaasuttimia, ja asensin niille tärinävaimentimen. Vielä nopeusmittarin kiinnitys, ja sitten sopikin ryhtyä käynnistyspuuhiin.

Moottori pyörähti käyntiin heti ensi yrittämällä. Pienen lämmityskäytön jälkeen jäähdytysnesteen lämpötila asettui +70 asteen tienoille. Siinä se pysyikin sitten kuin liimattuna koko seuraavan lennon ajan.

Käytin taas lentoonlähdössä hyväksi havaitsemaani starttitapaa, ja työnsin heti täydet kierrokset moottoriin. Se vastasi käskyyni, ja pian olin 300 FT kentän yläpuolella, suuntana Riihimäki. Heräävät tintit paiskoivat pinnassa melkoisesti, mutta saatuani lisää korkeutta, niiden vaikutus väheni.

Tein lenkin Riihimäen asemanseudulla, ja käännin siten paluumatkalle Kytäjän kartanon kautta. Kiersin vielä linkkitornin, ja liityin pitkälle finaalille radalle 22. Aivan radan pohjoispäässä

odottivat tutut laskevat, jotka matalla lähestyttäessä saattavat äkkinäisyydellään yllättää oudon kulkijan. Lasku sujui kuitenkin normaalisti.

Keskinopeuteni oli 80 mph kierrosluvulla 6000 rpm. Jäähdytysneste pysyi nyt säiliössään, eikä muitakaan ongelmia esiintynyt.

Lentopäähineeseen asentamani kuulokemikrofoni-järjestelmä vaatii vielä jonkin verran viilausta, mutta kokeilujeni perusteella, toimii jo kohtalaisen hyvin. Saan sen täydelliseen toimintakuntoon viimeistään kuun vaihteeseen mennessä. Sää: ilman lämpötila +9 astetta, tuuli 7 KT, pilvet 3/8.

21.5.2005 Viime viikonlopuksi ajoitettu Malmin lentonäytös meni omalta kohdaltani sään vuoksi pipariksi. Ilman lämpötilan puolesta ehkä vielä olisin pärjaillyt, mutta 11 - 14 KT tuuli teki lentoaikeeni tyhjiksi. Junkers Ju 52 kolmimoottori, ja DC 3 kyllä pörräsivät puljassa, mutta muuten eivät juuri muutkaan ilmassa liikkuneet.

Tänään lauantaina asensin koneeseen uuden tuulilasin, ja kun sain eilen lentopäähineeni kuulokkeet korjauksesta Helin Heikiltä Keravalta, niin sopi niitä nyt lähteä kokeilemaan. Tuntuivat toimivan, vaikkakin läheteessä kuului jonkinlaista naksutusta, liekö sytytyspiirin aiheuttamaa, ja maadoituksesta johtuvaa?

Lensin yhden kymmenminuuttisen kierroksessa. Sää näytti ensin mukavalta, lämpötila +18 astetta ja taivas pilvetön, tuulta reilut 9 KT. Auringon lämmittämät mustat pello, ja soramontuista irtoavat termiikit yhdessä tuulen kanssa, sotkivat taas harjulla sijaitsevaa kenttää ympäröivän ilmatilan mahdottomaksi pyörteiden mylläköiksi. Starttasin radan 22 suuntaan, mutta jo ratojen risteyksessä, idän puoleinen kova puuska oli kaataa koneen kyljelleen. Onneksi korkeutta oli jo jonkin verran, joten sain tilanteen hal-

lintaan. Ohjaimet täytyi kuitenkin painaa aivan ääriasentoihinsa ennen kuin kone oikeni. Siitä huolimatta kesti melkoisen tovin, ennen kuin kuula rauhoittui keskelle. Tehoreserviiä apuna käyttäen sain ohjattua koneen vasempaan kaartoon, ja keploteltua pikku hiljaa lisää korkeutta. Korkeammallakin puuskien vaikutus tuntui melkoisesti, mutta ei niin terävinä jysähdyksinä kuin pinnassa. Laskun suoritin poikittaisradalle kieli keskellä suuta, riittävän korkeusreservin turvin.

10.6.2005 Tänäpäin ajattelin saattaa päätökseen muutaman aikaisemmin kesken jääneen asian. Tärkein oli korkeusvaakaajan apusalon yläpään kiinnityksen uusinta. Nyt siitä tuli todella tukevan tuntuinen.

Tilasin Harald Tandefeltiltä Tande Airista Hämeenlinnasta lisää vaalean keltaista kaksikomponenttimaalia, joka tulikin linja-autorahtina kahden päivän kuluttua. Purkkiin oli kuitenkin päässyt jossain vaiheessa ilmaa, ja kovetin oli kovettunut lasimaiseksi massaksi purkin pohjalle. Suunnitelmissani oli maalata rungon sivuilla olevat kansallisuustunnuksset peittoon, mutta työ jäi toistaiseksi suorittamatta.

Ajattelin vielä tankkauksen jälkeen käydä kiertämässä kenttää, mutta puuskaisen sään vuoksi luovuin aikeista. Sää on ollut pitkään melko mukava, vaikkakin viileä. Tuulet alkavat taas vaivata, mutta eivätköhän nekin tasaannu kunhan päästään kesään. Sää: ilman lämpötila +20 astetta, tuuli 8 KT, pilvet 2/8.

Viime viikonloppuna tuli Lappeenrannasta LIAS 2005 näytöksen bulletiini.

Samalla sain varmistuksen pyytämästäni majoitusjärjestelystä. Mikko poikani lähtee nimitäin mekaanikoksi, ja tarvitsee näin ollen myös majoituksen.

11.6.2005 Olen viimeaikoina ajatellut lentämisistäni, kentän kiertämisistä ja kaikkea muuta, joka tällä hetkellä tuntuu hieman turhauttavalta. Mieli kaipaisi enemmän samanhenkisiä harrastajia, ja määränpäättä johon suunnistaa. Ikävä vain, että Suomessa tällaista kulttuuria ei ole ollenkaan. Muualla maailmassa se sen sijaan on todella suosittua ja arvostettua. Yksin tästä tahtoo tulla melko puuduttavaa puurtamista. Onneksi LIAS 2005 on edessä, on jotakin jota odottaa.

Vettä tihuttaa taivaan täydeltä, mutta toivotaan parempaa. Olen kuitenkin aina pitänyt näistä voimakkaista sääilmiöistä, ukkosista ja myrskytuulista. Silloin tekee mieli mennä ulos, istahtaa sateensuojaan, ja kokea luonnon ilmiöt aidoimmillaan. Kun on ilmassa avokoneella, on joka hetki säiden armoilla, sitä oppii kunnioittamaan.

Olen jo jonkin aikaa suunnitellut mahdollista uutta rakennusprojektia. Kysymykseen tulisivat joko Nieuport 17 1:1 koossa, tai Fokker D VII. Jälkimmäinen viehättäisi enemmän, mutta ultrille asetetut painorajat saattavat tulla vastaan. Laitoin asiasta Husalle piirroksia, ja hän lupasi miettiä asiaa. Saa nyt sitten nähdä johtaako hanke mihinkään. Toisaalta olen myös ajatellut luovuttaa Nieuportin johonkin ilmailumuseoon – jos huolivat. Pitäisin vain moottorin, ja ehkä joitakin mittareita. Näin kone säilyisi tulevillekin polville. Aika sitten näyttää.

# **K-SIMY:n Museotoimisto ja museo-opas 044 266 0250**

**www.ekarjala.fi/museot tai www.yhdistykset.etela-karjala.fi/imuseo  
MUSEOKAUPPA JA NÄYTTELY avoinna kesän ajan.**

**KAAKKOIS-SUOMEN  
ILMAILUMUSEO-  
YHDISTYS ry K-SIMY**

Lentokentäntie 37  
53600 Lappeenranta

Pankkiyhteys:

EKSP 410810-245507

**Puheenjohtaja Kimmo Marttinen**

Puh. 050 370 2955, (05) 453 1236

Email: kimmo.marttinen@upm-kymmene.com

**Rahastonhoitaja Kari Cajander**

Puh. 0400 559 603

Email: kari.cajander@pp.inet.fi

**Museomestari Jari Laine**

Puh. 040 708 0113

Email: jari.laine@upm-kymmene.com

Jäseniä noin 135.



# **FLYER**

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti

## **Toimitukselliset tiedot:**

FLYER ilmestyy pääsääntöisesti neljä kertaa vuodessa, maaliskuu-, kesä-, syys-, ja joulukuussa.

## **Toimitus ja päätoimittaja:**

Kimmo Marttinen

Email: kimmo.marttinen@upm-kymmene.com

## **Julkaisija:**

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry

## **Layout:**

GPS Paino Oy, Esa Rantanen, 041 4730087.

Email: gps@wwnet.fi