



# FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti  
Marraskuu 2/2011



## **K-SIMY Joulujuhla**

**torstaina 8.12.2011**

**Perinteinen puurojuhla vietetään  
Lentoaseman kahvilassa klo 16**

# Puheenjohtajan pulinat 2/2011.

Kesä meni ja museomme näyttelykausi päättyi. Kesäkausi meni hyvin ja kävijöitä oli tasaisen mukavasti. Toukokuun puolella otimme kaksi koululaisryhmää vastaan esitellen lentämisen historiaa ja asiasta todella innostunutta nuortaväkeä kiinnostivat ilmailuvehkeet joita pääsi jopa koskettelemaan. Ilmatorjuntatykille ja ITKK lle oli oikein jonotusta. Vierainamme olivat Taavetin ja Kaukaan koululaiset.

”Kesäpoikana” museolla oli Mika Pasanen Joutsenosta, hänellä homma oli hallussa alusta lähtien. Kiinnostusta harrastukseemme oli niin paljon että hän on liittynyt jäseneksi yhdistykseemme.

Lisää mallikoneita olemme saaneet näyttelyihimme ja omaksi saakka. Tapani Tuomanen lahjoitti tekemänsä pienoismallit yhteensä 11 konetta dioramoissa, kaikki ”Neukkukoneita” maailmansodan ajalta, MiG-3, ”Tsaikkaa ja Turmoviikkiä”, hienoa työtä! Seppo Valjakalta valmistui dioramamat os.Kuhlmeyn käyttämistä koneista, Junkers Ju-52 kuljetuskone purkaa polttoainetta ja panssarintorjunta aseita Immolassa -44, sekä Eversti Kurt Kuhlmeyn käytössä ollut He-111 koneen malli, myös dioramassa. Molemmat ovat olleet jo kesän näyttelyssämme. Lisäksi Arto Hiiva lahjoitti rakentamansa ja lennättämänsä RC-mallikoneen, Bf 109 G6 MT-437 jota lensi L. Ahokas 3.HLeLv 24 kesällä 1944 Lappeenrannasta.



Helikopterihanke on edistynyt myönteisesti. Ilmavoimien teknillinen varikko Tampere, on hoitanut asiat niin että paperit, Mi-8 kopterin HS-4 n sijoittamisesta K-SIMY museoon, on allekirjoitettu. Kopteri tuli 19.10 lavettikuljetuksena Porista Lappeenrantaan. Museon iskuryhmä kävi purkamassa vehkeen lastauskuntoon ja ”valtion kyydillä” iso kuorma siirtyy läpi Suomen lopulliseen säilytyspaikkaansa. Kävin syyskuun lopulla yhden päivän kopterikoulutuksessa ja tutustumiskäynnillä Liikan Sakun opastuksella Utissa. Paljon valkeni tekniikkaa ja jonkunlaisen apumekaanikko kelpuutuksen kai sain, kun pääsin mukaan Poriin kopterin purkamiseen kuljetuskuntoon. Ilman Uttilaisia kiltaveljien apua olisi tämä kopterin kuljetuskuntoon laittaminen ollut meidän museoporukalle tekemätön

paikka. Liikan Sakun laatiman ”plaanin ” mukaan siellä tehtiin hommia. Suuret kiitokset Tapani Vilppolalle ja Lassi Ukkoselle jotka uhrasivat aikaansa kolme päivää tälle projektille. Merkkittävän avustuksen saimme Market Laplandian toimitusjohtaja Mohamad Darwichilta juuri tämän kopterihankkeen kustannusten kattamiseen. Todellista ja konkreettista avarakatseista ilmailuhistorian tallentamisen tukemistyötä! KIITOS!

Kopterihallihanke on nyt käynnissä ja tahoita on pidetty. Lupauksemme että HS-4 pääsee pressuhalliin katon alle, on pidettävä. Näyttää olevan kuitenkin tuota vanhaa talkoohenki luonnonvaraana olemassa. Suuret kiitokset niille tahoille jotka ovat lahjoittaneet aikaansa, työkalujaan ja osaamistaan hankkeelle. Nyt tällä hetkellä kaikki hallin kaaret ovat jo paikoillaan ja työtä jatketaan lumien tulon saatua. Joudumme hankkimaan halliin uuden peitteen joka on kooltaan 20.5x 25 m ja markkinoilla uuden ”pressun ” neliöhinta on 10 € kieppeillä. Museovirastolta on anottu museoiden harkinnanvaraista tukea tähän tarkoitukseen. Tätä asiaa

sopii kaikkien jäsenten pohtia ja ajatella iltarukouksissaan, jospa se auttaisi myönteiseen tulokseen tukipäättöstä harkittaessa. Pressuhalli ratkaisee vähäksi aikaa tilaongelmat. Saamme kopterin lisäksi mahtumaan muutakin kalustoa katon alle.

Porin kopterin hakureissu poiki muutakin myönteistä. Iskuryhmämme iski silmänsä WinNova n hallissa olevaan Fouga Magister runkoon joka oli menossa murskattavaksi. Eihän noin hieno runkoa sulatukseen saa laittaa! Nyt on lähetetty pyyntö Ilma-voimien materiaalilaitokselle ottaa K-SIMY huomioon tässä asiassa ja loppusijoittaa FM-50 n runko Karjalan Ilmailumuseoon. Puhelinsanomien mukaan, periaatteessa asialle näytetään sieltä vihreää valoa. Lisäksi olemme tehneet pyynnön maavoimien materiaalikeskukseen saadaksemme haltuumme Mi-8 koptereiden hinausajoneuvon, Valmet 804 neliveto traktorin, joka oli myös menossa poistoihin puolustusvoimien käytöstä.

Nyt peukaloita pystyy, näissä merkeissä.

**puheenjohtaja: Kimmo Marttinen**



# Osmo Heinonen

## Im Memoriam

Osmo Heinonen osallistui vapaaehtoisena jatkosotaan. Hän kävi ohjaajakurssin nro 5 ja sai Suomen lentomerkin nro 1194. Sotilasarvoltaan hän oli luutnantti. Työuransa Diplomi-insinööri Osmo Heinonen teki Tampella Oy:n ja Partek Oy:n palveluksessa. Kunnallispolitiikassa hän toimi Lappeenrannan kaupunginvaltuutettuna. Hän oli hyvin arvostettu yhdistyksemme jäsen.

Kunnioituksella: K-SIMY



\* 22.2.1925 Lappeenrannassa  
† 27.10.2011 Lappeenrannassa

# 50-vuoden jälkeen, taas Porista tulee helikopterikalustoa Kaakkois-Suomeen.

Tällä kertaa kyse on helikopteri Mi-8, runkotunnus HS-4 siirrosta Porista Lappeenrantaan, Kaakkois-Suomen Ilmailumuseon tiloihin.



Kysymykseen miksi, Porista, 50-vuoden jälkeen, saamme vastauksen kun muisteleme hieman tämän lentokaluston historiaa. Puolustusvoimien helikoptertoiminnan katsotaan alkaneen 5.1.1961 Porissa, Satakunnan Lennostossa, jossa perustettiin ns. "helikopteriläivue". Tällöin määrättiin henkilökunta, joka matkusti 18.1.1960 Tampereelle Ilmavoimien varikolle, tehtävänä koota yhdessä neuvostoliittolaisten kanssa neljä helikopteria. Kyseessä oli, rautatiekuljetuksella tulleet, laatikoihin pakatut neljä Neuvostoliitosta ostettua Mi-1 helikopteria, jotka olivat tyyppimerkiltään SM-1, koska olivat Puolassa lisenssillä valmistettuja. Maaliskuussa olivat helikopterit koottu, koelennetty ja siirretty Poriin, jossa niillä alkoi ohjaajien ja mekaanikkojen koulutus, uuteen ilmailukalustoon ilmavoimissa.

Marraskuussa saapui Poriin juna, jossa oli suurissa kuljetuslaatikoissa Mi-4 helikoptereita kolme kappaletta. Näiden koneiden kokoaminen ja lentokuntoon saattaminen kesti helmikuulle 1962. Nyt oli Suomen Ilmavoimilla 7 helikopteria. Neljä tyyppiltään SM-1, runkotunnuksin

HK-1-4 ja kolme tyyppiltään Mi-4, runkotunnuksin HR- 1- 3.

Koko helikopterikalusto, sisältäen nämä 7 kopteria, 4 ohjaajaa ja 6 mekaanikkoa, siirtyi kesäkuussa 1962 Porista Uttiin, johon perustettiin Helikopterilentue, Ilmavoimien alaisuudessa, Kuljetuslentoläivueen helikopterilentueena. Toiminta alkoi muotoutua uudeksi aselajiksi Suomen puolustusvoimissa.

Kalusto oli kuitenkin auttamattomasti vanhentunutta, mutta saatiin sillä silti tärkeä koulutus aloitettua helikoptertoimintaan. 1960-luvun lopulla SM-1 kopterit olivat jo loppuun ajettut. Jäljelle jäi vain 3 kappaletta ryhdikkäitä HR-koneita, mutta ne eivät riittäneet puolustusvoimien tarpeisiin.

1970-luvun alussa alkoi uusien Koptereiden hankinta. Helikopterit päätettiin ostaa Neuvostoliitosta ja tyyppiltään Mil Mi-8T Ensimmäinen näistä koptereista saapui Suomeen 28.5.1973 ja sai runkotunnuksen HS-2. Helikopterilentue oli näin siirtynyt suihkumoottorikalustoon, suurten kuljetuskoptereitten osalta. Pienten koulutus-koptereitten kautta suihkumoottori oli jo tuttu 60-luvulta. Kaikkiaan hankittiin 6 kappaletta Mi-8 suoraan puolustusvoimille, vuoteen 1978 mennessä. Niiden joukossa oli myös em. HS-4

1980-luvun alussa hankittiin Suomeen, Rajavartiolaikokselle 4 kappaletta Mi-8 helikopteria, jolla aloitettiin ympärivuorokautinen pelastuspalvelu maalla ja merellä. Näistä koptereista 3 kappaletta luovutettiin ilmavoimille, vuosikymmenen lopussa. Joten kaikkiaan Suomen ilmatilassa, Suomen valtion omistamaa Mi-8 helikopteria on lentänyt 10 kappaletta. Viimeinen lento, Puolustusvoimien Mi-8 helikopterilla lennettiin, HS-11.ta 21.5.2010.



Nykyisin Helikopterilentueen ”perinteen” jatkaja, maavoimien alainen Utin Jääkäri-rykmentin Helikopteripataljoona operoi uusilla NH-90 ja MD-500 kalustolla.

## Palataan aiheeseen HS-4:ään

Helikopteri on tyyppiä Mil Mi 8T (T=transport) Runko on kokometallinen, rakenteeltaan puolittain kaarirakenteinen, poikkileikkaukseltaan epäyhdenmukainen. Runko käsittää etuosan, keskiosan, pyrstöpuomin ja viistopuomin kiinteällä evällä. Tässähän tämä ”vanha rouva” koko kauneudessaan. Kopterin teknillisiä tietoja tarkastellaan myöhemmin.

Mi-8 helikopterin kehittäminen ja suunnittelu oli aloitettu jo 50-luvulla, Neuvostoliitossa. Useiden kehitysvariaatioiden tuloksena syntyi nyt käytössä oleva versio. Alkujaan kopteri oli ajateltu matkustajien kuljetukseen, mutta puna-armeijan todettua sen käyttökelpoisuuden omiin tarkoituksiinsa, siitä alettiin takoa kuljetus/rahtihelikopteria, jonkalaisena siitä tulikin mainio työkalu. Valmistusmääriltään ja käytettävyydeltään voidaan verrata DC-3 Dakotaan.

Helikopteri Mi-8T, runkonumeroltaan 13304 on valmistettu Mil:n tehtaassa Tatarstaanissa, Kazanin kaupungissa,

silloisessa Neuvostoliitossa. Se valmistui 27.5.1974, ensilento suoritettiin 28.5.1974 ja oli valmis tehtaalta luovutettavaksi 4.6.1974. Suomeen kopteri saapui lentäen, neuvostoliittolaisen miehistön voimin, 4.9.1974. Helikopteri sijoitettiin Uttiin ja se sai runkotunnuksen HS-4

Ennen palveluskäyttöön ottamista koneeseen tehtiin muutostöitä, silloisen Ilmavoimien Varikon toimesta. Mm.VHF-radiot ja sisäpuhelinjärjestelmä vaihdettiin ”niin sanotusti” länsimaisiin laitteisiin. Myös suunnistus- ja paikannusjärjestelmä rakennettiin, sekä koneeseen asennettiin etsintätutka. Tärkeimpinä mittarilennon vaatima ILS ja omakonetunnuslaite. Tämän jälkeen kone oli valmis vaativankin tehtävään kaikissa olosuhteissa joita silloin kuviteltiin tehtävän tämänlaisella kopterilla.

Kyllähän niitä tehtäviä riittikin. Helikopterilla on lennetty puolustusvoimien tarpeisiin liittyviä palveluslentoja, niin rahdin kuin sotilaiden kuljetuksiin. VIP-kuljetuksia, valtion ylimpää johtoa myöten. Myös ulkovaltojen viralliset vierailijat, kuninkaista presidentteihin ja kenraaleihin ovat saaneet nauttia tämän koneen turvallisesta kyydistä. Suomen teollisuus on saanut oman osansa erilaisissa nostotoissa joita tämä lentävä nostokurki on nöyrästi

toteuttanut. Ehkä tärkeimpänä tehtävänä kone on palvellut Suomen kansalaisia erilaisissa pelastuspalveluun liittyvissä virka-aputehtävissä. On nostettu uponneita traktoreita ja autoja jään alta, etsitty eksyneitä ja pelastettu sekä maalla että merellä. Kuljetettu teurasporoja, viety porisaita kotkien ruoaksi, kuljetettu karhujen pyydyshäkkeitä kairaan, jotta nallet voidaan biomerkitä, levitetty öljyntorjuntapuomeja, sammutettu tulipaloja ja kaikenlaista muuta virka-apua poliisiviranomaisille. Kaikkea maan ja taivaan väliltä.

28.9.1994 klo 01.29 ESTONIA ilmoittaa SILJA EUROPALLE sijaintinsa. Viimeinen radioyhteys Estoniaan. Näin kertoo MV ESTONIAN onnettomuuden loppuraportti. Jo ennen tätä kellonaikaa oli alkanut tragedia, jonka Itämeren ympäristöalueet tulevat muistamaan monen sukupolven ajan.

Puhelin herättää klo 03.15 syvimmässä yöunessa olevia Helikopterilentueen helikopterimiehistöjä Kouvolan ja lähikuntien alueelta. Utin varuskunnan päivystävä upseeri on saanut tehtävän etsiä helikop-

terimiehistöjä niin monta kuin vain voi löytää. Helikopterilentueella ei silloin ollut ympärivuorokautista päivystysvelvoitetta, mutta aina oli ns. varalla ensisijaisesti hälytettävät, jos pyydetään apua johonkin tehtävään.

Tämä tehtävä oli sellainen jota ihmisjärki ei varmaan heti uskonut todeksi, matkustajalaiva uponnut Itämereen ? Klo 04.45 HS-4 nousi Utista suuntana Turku ja matkaa siitä edelleen kohti onnettomuuspaikkaa, Utön merialuetta. Klo 04.38 oli ensimmäinen pelastustoimiin osallistunut Ilmavoimien helikopteri HS-14 startannut Utista kohti ”kuoleman merta”. Kaikkiaan neljä Ilmavoimien Mi-8 kopteria osallistui pelastustehtävään, mutta ainoastaan HS-4:n miehistö onnistui pelastamaan neljä elossa ollutta henkilöä, lisäksi nostettiin useita menehtyneitä. Armoton yöllinen myrskyvä meri ja sen hyytävä kylmyys oli tehnyt tehtävänsä. Muidenkin koneiden miehistöjen karuksi tehtäväksi muodostui vain menehtyneiden etsiminen ja nostaminen pois meren syleilystä. Tämä tehtävä oli varmasti kovin koettelemus



joka sattui HS-4 :n kohdalle, ei kopterille vaan sen miehistölle.

Helikopteri kestää myrskyävät meret ja taivaan sinet sekä mustat puhurit jos se on tehtävään suunniteltu ja sitä käytetään oikein. Jotta HS-4 pystyi suoriutumaan mm. edellä mainituista tehtävistä, sitä piti ajoittain peruskorjata. Alun perin kopterin rungon kokonaiskalenterikä oli 20-vuotta ja peruskorjausjakso 4-vuotta tai 1000 lentotuntia. HS-4 on peruskorjattu neljä kertaa: 1979 ja 1983 Neuvostoliitossa., Leningradissa. Suomessa 1990, KarAir:n toimesta ja lisäksi 1996 Venäjällä, Pietarissa. Koska helikopteri oli hyvin huollettu ja pidetty, sille myönnettiin myös jatkoaikaa, sen elinkaaren loppuunsaattamiseksi. Uudet hankitut kuljetushelikopterit olivat silloin vielä "paperiversioita" joten vanhoilla hyvillä Mi-8 :lla piti tulla toimeen.

Helikopteri oli aikojen saatossa monta kertaa modifioitu Suomessa. Siihen oli asennettu mm.

- parannettu Doppler /TANS–suunnistusjärjestelmä
- uudempi etsintä / säätutka
- VHF-radiot, useaan kertaan
- sisäinen audiojärjestelmä
- suuntajärjestelmä, alkuperäisen rinnalle
- ADF
- radiokorkeusmittari
- VOR/DME
- ADI-näyttölaitteet, erillisillä hyrräyksiköillä
- pelastusvinssi
- etsintävalonheitin
- ohjaamovalaistus
- ulkopuoliset valonheittimet
- ja paljon muuta ns. länsielektroniikkaa

Näillä asennuksilla ajanmukaistettiin ja korvattiin alkuperäistä järjestelmää. Helikopterin tehtäväkelpoisuus parani huomattavasti, mutta ne eivät vaikuttaneet mitenkään "peruskoneen" alkuperäiseen luotettavaan toimintaan. Ehkä tärkein

modifikaatio oli akkujen vaihto. Tästä kertoo se että kopterin pystyi käynnistämään ilman lisävirtilähteitä ja lisätoimenpiteitä koneen ollessa 12 tuntia miinus 40 C –asteen pakkasessa. "Käynnistyi kuin palmun alta ". Alkuperäisillä liijyakuilla olisi tapahtunut vain pieni tuhahdus. Mitenkähän nykyiset "videokopterit" toimivat samoissa olosuhteissa?

Kaikki hyvä loppuu aikanaan, myöskin HS-4 :n lennot. Viimeiselle lennolleen kopteri nousi 25.10.2002 klo 10.52 ja lento päättyi klo 11.52 Uttiin. Tällöin helikopterin kokonaislentoaika oli 4896 h 15 min. Jäljelle jäi lentämättä 1 lentotunti.

HS-4 varastoitiin Uttiin ja siitä purettiin modifioitujen järjestelmien laitteita muihin vielä käytössä oleviin koptereihin varaosiksi. 3.11.2003 se luovutettiin silloiselle Porin tekniikka opistolle, lentoteknisen koulutuksen opetusvälineeksi. Kopteri siirrettiin rekkakuljetuksena 5.11.2003 Poriin. Suuren kokonsa ja ilmeisesti helikopteritekniikan opettajien puuttuessa, opisto, joka on nykyisin WinNova Oy, päätti luopua siitä. Säilytyspöytäkirjan edellyttää katettua tilaa, mutta kopteri joutui taivasalle, useaksi vuodeksi.

2000-luvun vaihteessa oli jo tehty poistosuunnitelmia Mi-8 kaluston lentotoiminnan lopettamiseksi ja niiden mahdollisesta museoinnista. Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:lle oli myös suunnitelmassa luvattu yksi helikopteri HS-11. Uusien kuljetushelikoptereiden toimitusten viivästyisestä johtuen jouduttiin vanhaa kalustoa edelleen käyttämään ja niistä muutama vielä peruskorjaamaan jotta lentotoimintaa voitiin jatkaa. Myös HS-11 peruskorjattiin ja sillä lennettiin viimeisen kerran 21.5.2010 joka oli myös samalla viimeinen lento Mi-8 kalustolla, Suomen puolustusvoimissa. 18.9.2011 HS-11 matkasi Unkariin, Antonov-124:n rahtitilassa, yhdessä HS-13 :ta kanssa.

...jatkuu sivulla 10



### **Muutamia perustietoja HS-4 helikopterista:**

- Tyyppimerkiltään Mil Mi8T, keskiraskas kuljetushelikopteri
- valmistusmaa, Neuvostoliitto
- miehistö 3-5 henkilöä, tehtävästä riippuen
- -23 istumapaikkaa sotilaille/matkustajille
- sisäpuolinen kuorma 4000kg rahtiosaston mitat: pituus 5.15 m leveys 2,34 m korkeus 1,82 m
- ulkopuolinen kuorma 3000 kg
- pelastusvinssin nostokyky 272 kg
- max.lentoonlätöpaino 12 000kg
- koneen omapaino perusvarustuksessa ilman polttoainetta 7500kg
- Pituus 18,3 m pää ja pyrstöroottori pyörien 25,24m
- korkeus 4,70 m pyrstöroottori pyörien 5,65 m
- maavara 0,445m
- pääroottori viisilapainen halkaisija 21,188m pyörintäsuunta myötäpäivään, pyörintäala 355,70 m<sup>2</sup>
- pääroottorin pyörintänopeus lennolla 192 r/min
- pyrstöroottori kolmelapainen halkaisija 3,908 m
- päälaskutelineen raideväli 4,5 m
- moottorit 2kpl TV2-II7A vapaaturbiinilla varustettua akseliturbiinimoottoria, yhden moottorin teho 1500 akselihevosvoimaa
- polttoaine lentopetrooli
- polttoaineen yhteiskulutus lennolla n.800l/h jäänestöjärjestelmät kytkettynä kulutus lisääntyy n.10%
- moottorit kytketty päävaihteistoon vapaakytkimillä, mikä mahdollistaa lentämisen yhdellä moottorilla
- runkopolttoainesäiliöiden yhteistilavuus 2615 litraa, voidaan asentaa 2 kpl 915 l:n lisäsäiliötä
- sähköinen jäänesto roottoreilla, tuulilaseilla ja pitotputkilla, moottoreilla ja ilmanohjaustorvilla sekä moottoreiden vuodatuksilla
- jäänesto mahdollistaa lentämisen -12 asteen jäätävissä olosuhteissa
- modifioitu mittarilentokelpoiseksi
- maksimi lentonopeus 250 km/h
- matkalentonopeus 225 km/h
- maksimilentokorkeus 4500m
- toimintamatka normaalipolttoainemäärällä 630 km
- toimintamatka 2:lla lisäpolttoainesäiliöllä varustettuna 1150 km
- sähköhydraulinen vakauttaja, säilyttää suunnan korkeuden ja lentonopeuden automaattisesti



Jäisikö Lappeenranta ilman luvattua helikopteria, vaikka säilytyshallin perusta oli jo rakennettu? Tämän vuoden keväällä alkoivat suunnitelmat ja neuvottelut josko HS-4 tuotaisiin Lappeenrantaan, koska Pori oli siitä halukas luopumaan. Keskustelut tuottivat tulosta ja niinpä 12.9.2011 Ilmavoimien komentaja hyväksyi esityksen, jolla HS-4 luovutettiin Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:lle museokoneeksi. Siirto päätettiin suorittaa viikolla 42.

Poriin matkasi neljän hengen ryhmä irrotamaan pää- ja pyrstöroottorin lavat sekä napakoneisto, jotta helikopteri mahtuisi lavetilla ollessaan maantiesiltojen alitse.

Maantiekuljetuksen hoiti Ilmavoimien materiaalilaitos. Helikopteri HS-4 nousi viimeisen kerran ilmaan Lappeenrannassa 20.10.2011 klo 8.58 ja ”lensi” autonosturin kourussa roikkuen kuljetuslavetilta Karjalan Ilmailumuseon platalle. Helikopteri pyritään saattamaan alkuperäiseen asuun, puuttuvien laitteiden ja järjestelmien osalta.

Tällöin, luulisin, Porista on tullut viimeinen Suomen puolustusvoimien helikopteri joka saa kotitukikohdan Kaakkois-Suomesta.

**Sakari Liikka**



# **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