



# FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti  
Maaliskuu 1/2011

**K-SIMY VUOSIKOKOUS 2011**  
**torstaina 7.4 klo 18**  
**Lappeenrannan lentoasemalla.**



*Waffe lentämässä Munkilla 3.10 2005*

# Puheenjohtajan pulinat 1/2011.

Kevätaurinko jo sulattelee räystäitä ja lentävistä pienimmät virittelevät titityyttä. Sitä aikaa vuodenkierrossa jolloin johtokunta puolestaan virittelee papereitaan taas vuosikokousta varten. Vuosikokous pidetään 7.4.2011 lentoaseman kahvilassa klo 18.

Museohallit ovat talvehtineet hyvin. Lumikuormaa hallien katoilla olemme tarkkailleet mutta ei huolta, lentokenttien aavoilla tuulee sen verran että se on vienyt lumet sopivasti pois katoilta.

Noin kuukausi sitten H-S uutisoi helikopteri asiaa jossa ”meille merkityistä” koptereista oli tarinaa että kaksi kunnossa olevaa Mi8 aa on menossa Afganistaniin rauhanturva tehtäviin Unkarilaisten käyttöön. Mi8 koptereitten varaosat ym. materiaali tullaan poistamaan ja osittain myös museoimaan. Yksi runko (muistaakseni HS-4) on ollut mekaanikko opetusvälineenä Porissa ja tämä nähtävästi tulee meille.

Tiiviimpää yhteistyötä Joensuun ilmasillan kanssa viritellään, siitä puuhasta tarkemmin toisessa artikkelissa tässä lehdessä. Ovat sieltä tulossa toukokuun loppupuolella vierailulle museollemme. Tiedotetaan tarkemmin kunhan päivämäärä vahvistuu. Tulkaa tutustumaan kiltaveljiin Pohjois-Karjalasta.

Karjalan Ilmailumuseo nettisivut valmistuvat tuotapikaa, kiitos Nieuport-Kettusen ja Kari Kosken. Uudet sivut ovat löydettävissä lähi-

aikoina, [ww.karjalanilmailumuseo.fi](http://ww.karjalanilmailumuseo.fi) tai hakusanaa karjalan ilmailumuseo käyttäen.

**Uutisia maailmalta:** Jo useita vuosia netin You Tube videosivulla näkynyt filminpätkä jossa pyöritään lähes ehjän Focke-Wulf hylyn ympärillä jossakin venäjällä. Tämäkin runko on vuosien varrella ”uitettu” rapakon taakse USA han. Siellä se on Arizonassa Goss Hawk ja Vintage V-12 yhtiöiden toimesta kunnostettu. Ensimmäinen joulukuuta 2010 se lensi ensilennon Steve Hintonin ohjaamana. Se on ainut aito Fw190 A5 joka on varustettu aidolla BMW 801 moottorilla ja lentää. Koneyksilö on 4./JG 54 ”Grüneherz” ”Weiße A” WNr.0151227 joka katosi kesäkuussa -43. Koneen esiintymisestä näytöksissä löytyy mm. sivuilta: [www.flyingheritage.com](http://www.flyingheritage.com)

Replica Fw 190 D-9 ”pitkänokka” on myös valmistunut ja moottori laulaa. Tämänkin rakentamiseen on osallistunut tuo Flug Werk yritys siellä Baijerissa jonka verstaasta ovat lähteneet aiemmat Fw190 replicat joita on esitelty aiemmin. Tässä tapauksessa ei kuitenkaan aidolla Jumo 213 voimalaitteella, vaan hienosti tehty kopio Allison moottorilla.

Myöskin warbirdfinders-sivustolla esitetty ja myynnissä ollut, Kuolan niemimaalta vedestä nostettu Mersu Bf 109 E-7 W.Nr. 3523. On löytänyt itsensä Kaliforniasta Chinon museosta.

**Kimmo Marttinen**

**PANSSARIKILTA RY**  
**Etelä-Karjalan osasto**

# **MATKAKERTOMUS**

## **Etelä-Karjalan osasto kevätmatkalla Suomenlahden ympäri 21.- 23.5.2010**

Lappeenrannasta lähdettyämme siirryimme rajan taakse Nuijamaalta aikaisin aamulla. Viipurin kautta matkamme jatkui kohti Terijokea. Matkalla kävimme Kuuterselässä laskemassa kukkalaitteen.

Pietarissa oli tarkoitus mennä Voiton Museoon mutta Moskovasta tullut valtuuskunta ohitti meidät, käytiin kuitenkin Voiton aukiolla katsomassa muistomerkkiä. Yövyimme ja söimme hotelli Moskovassa.

Lauantaiaamuna lähdimme liikkeelle aikaisin kohti Ivangorodia. Välillä pysähdyimme katselemaan paikkaa, mistä saksalaiset olivat ylettyneet ampumaan kohti Leningradia piirityksen aikana. Paikalla oli pikkuinen kauppa, jonka pihassa oli kivinen muistomerkki.

Venäjäältä Ivangorodista Viron Narvaan pääsimme nopeasti. Olipa hienot linnat molemmin puolin jokea. Narvasta tuli mukaan tuttu opas Lappeenrannasta. Oppaanamme ollut A-P Mustonen kertoi Viron historiaa ja sotahistoriallisia asioita. Menimme virolaisten hyvin

tuntemille Sinimäkien puolustusasemille. Siellä kuulimme kertomuksen virolaisten ja saksalaisten taistelusta, joka auttoi Suomen vetäytymistä Karjalan kannaksella.

Illaksi menimme Tarttoon, missä kävimme syömässä vanhassa Ruutikellarissa ja yövyimme hotelli Dorpatissa.

Aamulla jatkoimme matkaa kohti Tallinnaa ja katselimme samalla Tarton 1920 rauhansopimustalonkin ohii mennessämme. Tullessamme lähelle Tallinnaa kävimme Viron Vapaustaistelun Museossa. Sieltä löytyi paljon erilaista kalustoa mm lentävä pommi, joka näytti aivan MIG 15 koneelta. Sattumalta paikalla oli myös kolme JR 200:ssa palvelutta Suomi Poikaa.

Takaisin tultiin ms Nordlandilla ja sitten lähdettiin kohti Etelä-Karjalaa.

Kiitokset kaikille mukana olleille ja Okon Nipalle musiikista.

**Lappeenranta 15.11.2010**

**Ari Seppänen**

# Rauvanlahden Junkers JK- 254 historia jatkuu.

Liperin Rauvanlahteen pudonneen Junkers 88 historia elää ja jatkuu.

Viimevuosina mediassa uutisoitu nostotyö ja hylyn raivaus on saatu päätökseen, mutta museaalinen ja tähän liittyvä veteraanityö jatkuu.

Palautetaan ensin mieliin tämän koneen kohtalo. Heinäkuun ensimmäisenä päivänä kesällä -44 suurtaistelun riehussa kannaksella, lähtivät Onttolan kentältä kymmenen Lentolaihue 44 Junkers 88 -koneita klo 00.25 pommituslennolle Mutalahden tienristeystä Kannakselle. JK-254 ohjaajana luutn. Pinomaa Erkki Täyhystäjänä luutn. Lång Karl- Bertil, Sähköttäjä korp. Vahvelainen Esko, Kk-ampuja korpr. Joutsenvirta Jorma. Koneiden ottaessa korkeutta joutui alinopeudella lentävä JK-254 edellään kiipeävän muodostelman voimakkaa-

seen potkurivirtaan ja menetti ohjattavuutensa. Kone sakkasi 1500 m:ssä ja kaatui vasemmalle siivelleen ja pyörien selkäyöksyssä törmäsi jyrkässä kulmassa rantaveteen. Kukaan ei ehtinyt hypätä laskuvarjolla, vaan kaikki miehistön jäsenet saivat surmansa ja ruumiit löydettiin noin viidenkymmenen metrin päästä koneen iskeytymispaikasta.

Onnettomuuden jälkeen 1944 paikalta evakuoitiin matalassa lahdessa näkyvillä olleet koneen osat ja joitakin aseita.

Koneen tutkiminen ja pommien raivaaminen tuli ajankohtaiseksi 2000 luvulla, koska matalan veden aikana koneen osia on ollut näkyvissä ja useat asiasta kiinnostuneet tahot ovat sukeltaneet hyllyllä keräten sieltä löytämäänsä materiaalia. Toiminnasta aiheutui vaaraa sekä sukeltajille että ympäristölle. Syys-



*JK-254 moottori P-K-museolla*



*JK-254 moottori Jumo*

lokakuussa 2008 käynnistettiin paikalla poliisin ja puolustusvoimien johdolla mittava koneen osien nosto-operaatio. Se sai runsaasti huomiota mm. televisiossa ja monissa sanomalehdissä.

Koneen hylystä nostettiin kaksi 250 kilon ja kaksi 500 kilon lentopommia, jotka räjäytettiin lähivesillä. Lisäksi nostettiin mm. molemmat moottorit ja päälaskutelineiden pyörät sekä runsaasti alumiinisilppua.

Ylösnostettu tavara, alumiini, toinen moottori ja toinen laskuteline toimitettiin Keski-Suomen ilmailumuseoon ja toinen moottori sekä laskuteline jäi Joensuuhun jossa Joensuun Ilmasilta ryhtyi puhdistamaan osia museointia varten.

JK-254:n romumetallia on lajiteltu ja sulatettu 350 kg alumiini harkoiksi. Näistä on tarkoitus tehdä sormuksia tai vastaavia muistoesineitä joita tultaisiin myymään veteraaniryön tukemiseksi. Veteraanivastuu ry on asiaa hoitamassa ja alumiini on heidän hallussaan. Tällä hetkellä on suunnitelmassa tehdä alumiini sormuksia jossa olisi Pommitus-LentoLaivue 44 ykköslentueen tunnus ”Naurava Naama”.

Joensuun Ilmasillan hallussa ollut moottori on parin vuoden aikana purettu, putsattu ja suojattu useita satoja tunteja. Moottorin entisöinnin päämestarina toimi ansiokkaasti Tapani Meriläinen joka perehtyi Junkers Jumo moottoritekniikkaan hyvin perusteellisesti.

Nyt se on esittelykunnossa, tarinoineen sekä vaurioineen, vaikuttavana museoesineenä. Moottori asetettiin esille Pohjois- Karjalan Museossa torstaina 27.1.2011, pommituslentäjäveteraani Kusti Lehmusvuori paljasti moottorin. K-SIMY:n johtokunta oli mukana tapahtumassa ja esitimme kiitokset veteraanille kaikesta mitä hän on tehnyt, sekä myös Joensuun Ilmasillalle äärimmäisen hienosti tehdystä entisöinti ja museointi työstä. Virittelemme Ilmasillan kanssa yhteistä toimintapäivää, omalle museollemme ensi kesäksi, joka rakentuisi JK-254 historian ja hylyn ympärille. Kyseessä olevan Junkersin toinen moottori- ja laskutelinehän ovat säilytyksessä museollamme. Rauno Suhonen on lupautunut tulemaan tilaisuuteen esittelemään tapauksen historian ja siihen liittyvät asiat. Alustava päivämäärä tilaisuudelle on 21.5.2011

**Kimmo Marttinen**

**PANSSARIKILTA RY**  
**Etelä-Karjalan osasto**

**KEVÄTMATKA SUOMUSSALMELLE, RAATTEESEEN,  
KUHMOON, ILOMANTSIIN, MÖHKÖÖN JA  
HATTUVAARAAN PE 13.– SU 15.5.2011**

Panssarikilta r.y. Etelä-Karjalan osasto järjestää matkan reitillä Lappeenranta – Imatra – Parikkala – Joensuu – Nurmes – Suomussalmi – Purasjokilinja – Raateentie – Kuhmo – Ilomantsi – Hattuvaara – Möhkö – Parikkala – Imatra – Lappeenranta 13.-15.5.2011.

Vastuullinen matkanjärjestäjä on Travel Agency - Puolakan Valmismatkat.  
Reittimuutokset ovat mahdollisia.

- 1 Matkapäivä: Lappeenranta – Imatra – Parikkala – Joensuu – Nurmes  
– Suomussalmi  
Matkalla lounas  
Majoitus: Kiannon Kuohut  
Päivällinen hotellissa.
- 2 Matkapäivä: Suomussalmi – Purasjokilinja – Vartiomuseo – Raateentie  
– Talvisodan Monumentti – Raateenportti – Ilomantsi  
Aamiainen hotellissa  
Opastettu kierros: Suomussalmen keskustassa ja kirkonkylässä  
Matkalla suolapalakahvit  
Majoitus: hotelli Pääskynpesässä Ilomantsissa  
Päivällinen hotellissa.
- 3 Matkapäivä: Ilomantsi – Hattuvaara – Möhkö – Parikkala – Imatra – L:ranta  
Aamiainen hotellissa  
Opastettu kierros: Hattuvaarassa Taistelijan talon  
sotahistorialliset näyttelyt, tutustuminen Ilomantsin  
keskustassa Parpeinvaaran runokylään ja nykykarjalainen  
lounas  
Möhkössä tutustuminen Möhkön Ruukkiin.
- Lähtö: 13.5.2011 klo 6.00 Adolf Ehnroothin aukio Rakuunamäki  
Lappeenranta.
- Paluu: 15.5.2011 noin klo 23.00 Rakuunamäelle.
- Matkan hinta: 360,00 €; Hintaan sisältyvät matka, majoitus, kaikki ruokailut,  
opastetut kierrokset ja sisäänpääsy Raateen Porttiin ja  
Taistelijan taloon.

**Lisätietoja ja sitovat ilmoittautumiset viimeistään 11.4.2011 kuluessa:**

1 Lasse Silas puh 0400 755431

tai lasse.silas@pp.inet.fi,

2 Esa Verhelä puh 050 3027927

tai esa.verhela@elisanet.fi

Ilmoittautumisen yhteydessä ilmoita sukunimi, etunimi, syntymäaika, osoite, puhelinnumero ja mahdollinen sähköpostiosoite yhteydenpitoa varten. Oma matkavakuutus on suotava.

Matka on maksettava (360,00 €) viimeistään 14.4.2011 mennessä Panssarikilta r.y. Etelä-Karjalan osaston tilille Sampo 800024 – 13465674 ilman eri laskua.

Pidätämme oikeuden muutoksiin.

**Mukaan mahtuu 50 henkilöä, varaa paikkasi ajoissa.**

**Alla on nettiosoitteita, mistä saat lisätietoa kohteista:**

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Erkki\\_Raappana](http://fi.wikipedia.org/wiki/Erkki_Raappana)

[http://www.visitkarelia.fi/Suomeksi/Tutustu/Nae\\_\\_tee/](http://www.visitkarelia.fi/Suomeksi/Tutustu/Nae__tee/)

[Nahtavyudet\\_ja\\_kayntikohteet/Sotahistoria/Ilomantsi.iw3](http://www.visitkarelia.fi/Suomeksi/Tutustu/Nae__tee/Nahtavyudet_ja_kayntikohteet/Sotahistoria/Ilomantsi.iw3)

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Ilomantsin\\_taistelu](http://fi.wikipedia.org/wiki/Ilomantsin_taistelu)

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Kuhmon\\_taistelut](http://fi.wikipedia.org/wiki/Kuhmon_taistelut)

<http://www.mohkonruukki.fi/>

<http://www.raatteenportti.fi/historia.htm>

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Raatteen\\_tien\\_taistelu](http://fi.wikipedia.org/wiki/Raatteen_tien_taistelu)

<http://www.tammenlehva.fi/test.mediatraffic.fi/sivu.php?id=1>

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Suomussalmen\\_taistelu](http://fi.wikipedia.org/wiki/Suomussalmen_taistelu)

<http://www.taistelijantalo.fi/>

<http://fi.wikipedia.org/wiki/Talvisota>

**PANSSARIKILTA RY**  
**Etelä-Karjalan osasto**  
Lasse Silas



*Fw 190 A-5 lentää jälleen  
kuva. Klassiker der Luftfahrt*

# Nieuport 17

## Lentopäiväkirjan kertomaa osa 16.

**28.8.2004** Ajattelin siirtää koneen Hyvinkäälle, kun koelentoaikakin tuli nyt täyteen. Itse asiassa se ylittyikin yhdellä tunnilla. Hyvinkäällä on huomattavasti vaivattomampi suorittaa erilaisia kokeiluja kuin ruuhkaisella Malmilla, eikä radan päähän jämähtänyt ilmalaivakaan ole haittaamassa toimintaa.

Käväisin puolen päivän maissa Malmilla, tapasin Husan, ja otin kylmät tyypit hänen uutukaisesta Tšekki-koneestaan. Alumiinipintainen alataso näyttää sutjakan kauniilta, ja on pyrstö korkealla jotenkin maskuliinisen oloinen. Rinnakkain istuttavan koneen ohjaamosta oli todella loistava näkyväisyys joka suuntaan, ohjaajan istuimen sijaitessa hieman matkustajan paikan etupuolella, tarkalleen pääsalon kohdalla.

Roplailin tietysti myös Nieuporttiani, ja asensin korkeusvakaajaan rakoteipit paine-erojen tasaamiseksi. Toivottavasti näillä keinoilla myös trimmilappujen tarve poistuisi.

Siivekkeisiin ei varmaankaan kannata puuttua, sillä sen rakenne on solamainen, joten siivekkeen ja siiven välinen rako lienee tarkoitettukin paine erojen tasaamiseen.

Sää vaihtelevat nyt nopeasti. Tälläkin hetkellä sataa kaatamalla. Mielessä käväisi ajatus käydä sään sallissa iltalennolla, mutta nykyisten määräysten mukaan lennot Malmin lähialueella on rajoitettu 09.00 - 18.00 väliselle ajalle. Toki myöhemminkin olisi mahdollista lentää, mutta silloin täytyisi poistua alueelle, ja hoitaa radioliikenne Helsinki - Vantaan tutkan kanssa.

Sää: vesisadetta, pilvet 8/8, tuuli 7 KT, ilman lämpötila +15 astetta.

Kun asustelen tässä Malmin kentän kupeessa, on todella helppo tarkkailla säätilan kehitystä. Samalla tulee tarkastettua kone, sen ankkurointi. Olisipa se juhlaa, jos konetta voisikin säilyttää Malmilla ympäri vuoden.

Tänään kuulin myös uutisia ilmalaivan kohtalosta. Se joutuu palaamaan pitkän odotuksen jälkeen takaisin saksaan, koska ei saanut lupaa venäjän alueen ylennykseen. - Sellaista tämä ilmailun byrokraatia on, olivatpa pelit millaiset tahansa.

**1.9.2004** Koelento kannuksen nylon joustimella. Rullaus sujui hyvin, eikä lentoonlähdössäkään esiintynyt ongelmia. Korkeusvakaajan rakoteippauksen vaikutus lento-ominaisuuksiin osoittautui yllättävän suureksi. Jo lentoonlähdössä huomasin potkurin kiertovaikutuksen lisääntyneen. Kun kone nousi siivilleen, ei normaalisti melko voimakasta työnnön tarve ottaa juuri ollut, vaikka käänsin ennen lentoa trimmilappuja neutraaliin suuntaan. Itse lennolla jalan tarve korostui selvästi. Kone ui kuitenkin nätisti GPS:n antaman maanopeuden ollessa 130 km/h. (6100 rpm).

Laskun päätin tehdä tällä kertaa kestopäällysteelle, koska heikko tuuli puhaltelee juuri radan suuntaisesti. Lähestyminen ja lasku olivat kaikin puolin normaalit, ja kannusjoustin osoittautui toimivaksi. Rullausominaisuudet olivat nyt täsmälliset ja konetta helppo hallita myös maassa.

Jätän kannuskaareen etupuolelle asentamani teräsvahvikkeen paikoilleen, se



suoja rakennetta jos nylonjoustin sattui si jostain syystä peittämään.

Toisaalta, näin voin kokeilla alkuperäistä kannuslusikkaa myöhemmin, jolloin saan myös hieman painoa pois pyrstöstä.

Ensi lauantaiksi (4.9.) on ennustettu loistavaa lentosäätä, joten ajattelin silloin siirtää koneen Hyvinkäälle, kun tuo kaukiskorttikin umpeutuu 5.9.

Sää: tihkusadetta, ilman lämpötila +17 astetta, tuuli 4 KT suunnasta 160 astetta. Malmilla käytössä rata 18.

**3.9.2004** Punnitsin koneen Malmin platalla. Aluksi vaa'an antamat lukemat olivat hämmentäviä. Heittoa aikaisemmin mittaamiini arvoihin oli peräti parisensikymmentä kiloa huonompaan suuntaan. Husan kanssa suorittamani tarkastuspunnitus osoitti kuitenkin alkuperäiset arvot paikkansapitäviksi. Ensimmäisen punnituksen tulos tyhjälle koneelle oli ollut 173.2 kg, kun korjatun oli vain 157 kg. Moottorin vaihdosta aiheutunut pudotus oli 5 kg. Hyvä niin, sillä mahdolliselle hyötykuormalle tai polttoaineelle jäisi näin hieman enemmän pelivaraa.

Tuo viiden kilon pudotus edellisestä punnituksesta (162 kg) johtuu myös osaltaan kaksiosaisen jäähdyttimen vaihtamisesta kooltaan selvästi pienempään yksiosaiseen.

Huomenna lauantaina lennän koneen Hyvinkäälle, jossa suoritetaan loppukatsastus koelentojen päätteeksi. Husa lupautui laatimaan koneelle punnitustodistuksen. Otan lennolle mukaan kameran, niin saan napsituksi reitiltä muutamia kuvia. Säänkin luvataan selkiintyvän aamuksi.

**4.9.2004** Ryhdyin puolen päivän tienoilla valmistamaan keskeneräiseksi jäänyttä 11-mallin moottorisuojaa lentokelpoiseksi. Paklasin pahimmat kolot, ja sipaisin lopuksi hopeamaalin pintaan. Keskeneräiseksi se vieläkin jäi, kulmat pyöristämättä ja pinta hiomatta, mutta istui hyvin paikalleen.

Tarkoitukseni oli testata 11/16-mallin moottorisuoja käyttäen lämpöjen pysyminen annetuissa rajoissa. Kaikki toimikin kuten pitää, jäähdytysnesteen lämpötila alle +80 astetta, ja sylinterinpään +150 astetta. GPS näytti matkanopeudekseni (maanopeus) 6 KT vastatuuleen 115 km/h. Kun Sipoon kohdalla käänsin lievään myötäiseen, nousi maanopeuskin 125 kilometriin tunnissa. Järvenpäähän saavuttuani, oli maanopeuteni kasvanut jo 140 km/h. Kokonaislentoajaksi tuolle 60 kilometrin matkalle Malmi - Hyvinkää mittasin 30 minuuttia, joka on melko mukavasti.

Vaikka lento sujuikin kaikin puolin suunnitelmien mukaan, ilmeni tälläkin lennolla yksi pieni tekninen ongelma; Järvenpään sivuutettuani, sanoi kierroslukemittari sopimuksensa irti. Ajelin siten loppumatkan korvakuulolla, sekä nopeus- ja sylinterinpäänlämpömittarin näyttämien mukaan, ja hyvinhän tuo sujui noinkin.

Lasku Hyvinkäälle oli kaikin puolin normaali. Täytyykin sanoa, että kyllä laskujen sorvaaminen Nieuportilla Hyvinkään kaltaiselle soranurmelle on suorastaan nautinnollista.

Koneelle valmisteltiin katsastusta huomiseksi, mutta ainakaan vielä 18.30 mennessä ei katsastajista ollut kuulunut mitään. Hitaita lienevät laitoksen kiireet, mahtanee siirtyä huomiseen?

Moottorin vaihdon jälkeisiä koelentoja kertyi lopulta 21 tuntia ja 45 minuuttia. Näin Ilmailulaitoksen määräämä 20 tuntia ylittyi tunnilla ja neljälläkymmenelläviidellä minuutilla.

Tuotuani koneen lentämällä Hyvinkäälle, olisin ollut paluumatkalla Helsinkiin jalkamiehenä, mutta onnistuini saamaan kyydin rautatieasemalle eräältä paikalliselta ilmailijalta. Hyvä niin.

Sää: Cavoc, pilvet 1/8, tuuli 6 KT suunnasta 120 astetta, ilman lämpötila +20 astetta.

**9.9.2004** Aamu sarasti kirpeissä pakastunnelmissa. Autoni tuulilasikin oli jäässä, ja navakka pohjoisen puoleinen tuuli sai sään tuntumaan entistä kylmemmältä. Yöllä elohopea oli painunut jo -2 asteeseen.

Lähdin puolen päivän aikaan kentälle katsastamaan konetta. Lisäsin jäähdytysnestettä jäähdyttimen, vaihdoin 17-mallin moottorisuojan, ja siirsin koneen rakentamani, kannuksen alle asennettavan kuljetusvaunun avulla peltihallin edustalle. Poistin myös eturungon huoltoluukun, ja siistin ohjaamon tarkastuskuntoon.

Kahden maissa herrat Ilmailulaitoksen katsastajat sitten saapuivat, ja ryhdyimme yksissä tuumin syynäämään koneen papereita. Kaikki olikin siltä osin kunnossa. Tosin pari pientä puutetta löytyi, mutta ne olivat vain muutoseikkoja. Itse koneesta löytyi kaksi huomautettavaa kohtaa: toinen oli äänenvaimentimen kiinnitysjalassa todettu värinämurtuma, ja toinen korkeusvakaajan aputuen kiinnityskorvakkeen repeämä. Lisätuki on alkuperäisestä poikkeava, eikä ole pakollinen, mutta asensin sen koneen suunnittelijan G. Leen toivomuksesta vakaajan vääntöjäykkyyden lisäämiseksi.

Mycor korkeusmittarin aneroidikoe oli jäänyt tekemättä (tarkastusväli 5 vuotta), joten se oli kiikutettava Konekorhoselle. Lupailivatkin jo huomiseksi.

Husan Pertti allekirjoittaa koelentoraportin näinä päivinä, ja korvakekorjauksen voin suorittaa itse seuraavan huollon yhteydessä.

Katsastus oli todella perusteellinen, joka on mielestäni pelkästään hyvä asia, onhan kysymys omasta turvallisuudestani - hyvä henkivakuutus jos mikä! Katsas-

tuksen päätteeksi suoritettiin vielä melumittaus, kiinnittämällä kone pyrstöstään auton vetokoukkuun 22 - 04 rullaustielle. Koe suoritettiin siten, että desibelimittarilla varustettu tarkastaja saapasteli 150 metrin päähän koneen oikealle puolelle, ja mittasi kuusi kertaa melutason moottorin pyöriessä maksimiteholla. Sama toistettiin myös toiselta puolelta, ja saatujen lukemien keskiarvosta tuli lopullinen tulos. Nieuportin tuloksen keskiarvoksi tuli 66 db. ( $70 \text{ db} + 62 \text{ db}/2 = 66 \text{ db}$ ). Odotin hieman pienempää lukemaa, mutta allittavathan nuokin annetut ohjejarvot.

Moottorin voimavarat, ja tehokas potkuri tuntuvat mukavilta. Ohjaajan istuessa istuimellaan, ja kierrosluvun noustessa 5000 rpm tuntumaan, nousee pyrstö kevyesti vaakatasoon ilman, että sauvaan tarvitsee koskea ollenkaan.

Parin päivän kuluttua on lupailtu muutamia plusasteita. Mikäli saan kalibroidun korkeusmittarin ja Husan kuittauksen papereihin, käyn lentämässä pikku lenkin kentän ympäristössä.

Asensin eilen illalla vanhaan nahkahuivaani kuulokkeet, joten se on taas toimintakunnossa. Se on tarkoitettu etupäässä kylmiä vuodenaikoja varten, ja suojaa paremmin niskaa, kuin venäläinen kesäkäyttöön tarkoitettu lyhyempi huuva.

**11.9.2004** Konekorhoselta ilmoitettiin eilen korkeusmittarin olevan kunnossa ja se on toimitettu koneen ohjaamoon, niinpä kävin aamupäivällä asentamassa sen. Ennen asennusta jouduin irrottamaan kojetaulun päästäkseni käsiksi mittarin kiinnitysruuveihin. Joudun taas ottamaan avuksi akrobatian, sillä jokainen nippeli oli niin ahtaassa paikassa, etteivät sormet millään tahtoneet taipua sellaisille mutkille.

Kun toimeen olin ryhtynyt, vaihdoin saman tien korkeus- ja nopeusmittareiden paikat keskenään. Nyt korkeusmittari on nopeusmittarin vieressä, hyvin näköken-

tässä, kun se ennen oli asennettu koje-  
taulun vasempaan alalaitaan. Variometri  
voi sitä vastoin hyvin olla sijoitettuna hie-  
man sivummallekin.

Sää oli kohtuullisen kaunis, joskin tuulta  
10 KT, siksi en lentänyt.

Katsastuspaperit ovat nyt kunnossa kun  
sain Husalta puuttuvat asiakirjat. Maa-  
nantaina niiden pitäisi olla laitoksella, ja  
ehkäpä viikon kuluttua siitä lupa ilmai-  
luun kädessä. Siihen saakka kone on  
maadoitettuna.

**1.10.2004** Tarkoitukseni oli työstää 11-  
mallin mukaista moottorisuojaa. Ajatte-  
lin lyhentää sitä 40 mm, ja pyöristää etu-  
reunat. Työ onnistui hyvin, vaikka kyl-  
mästä ilmanalasta huolimatta hiki siinä  
irtosi. Helpolta vaikuttanut sahaustyö  
osoittautuikin paljon ennakoitua vai-  
keammaksi, sillä sähkösaхани terät oli  
tarkoitettu puun sahaamiseen, eivätkä  
pystyneet lasikuituun ja alumiiniin, vaan  
menettivät hampaansa kymmenen sen-  
tin sahausken jälkeen.

Ennen moottorisuojan kimppuun käymis-  
täni, kävin lentämässä 20 minuutin py-  
rähdyksen kentän ympäristössä. Ilma oli  
kaunis ja miltei tyyni. Kaartelin Tampere  
- Helsinki moottoritien päällä, ja seurasin  
nopeus ja jäähdytysnesteiden lämpötilojen  
muutoksia. GPS näytti tasaista 130 km/  
h maanopeutta 6000 rpm, ja lämmötkin  
pysyivät +70 asteessa, ilman lämpötilan  
ollessa +12 astetta.

Syy jäähdyttimen tiikkumiseenkin selvi-  
si: ylivuoto ei johdu nesteiden ylikuumen-  
tumisesta, vaan siitä, että paisuntasäili-  
ön korkki vuotaa. Se, tai sitten koko pai-  
suntasäiliö menee näin vaihtoon. Muu-  
ten kaikki toimi kuten pitää.

Lento oli katsastuksen jälkeen ensim-  
mäinen. Koneen tähänastinen kokonais-  
lentoaika on 139 tuntia 45 minuuttia, jos-  
ta tänä kuluvana kesänä 16 tuntia. Tämä  
lienee lentotoiminnan kannalta Nieuportin  
vilkkain kesä.

Sää: ilman lämpötila +12 astetta, tuuli 3  
KT suunnasta 010 astetta, pilvet 2/8, ca-  
voc.

Lentonäkyvyys oli todella hyvä. Aivan  
helposti saattoi nähdä yli viidenkymme-  
nen kilometrin päähän.

**24.10.2004** Aamulla sää näytti lentä-  
misen kannalta toivottomalta. Matkalla  
Hyvinkäälle satoi, mutta väliin aurinko-  
kin sentään näyttäytyi pilvimöykkyjen  
lomasta.

Kentällä tihutti vettä, ja pilvet makasivat  
500 FT korkeudella. Tyyni sää kuitenkin  
suosi sen verran ilmailua, että tankkasin  
19 litraa ja kävin lentämässä muutaman  
laskukierroksen. Kone nousi mukavas-  
ti, ja ratojen risteyksessä vedin sen kaar-  
toon oikealle. Työntelin pinnassa mene-  
mään 95 mph nopeudella, ja nautin täy-  
sin rinnoin koneen nykyisistä suoritusar-  
voista.

Lennon päätteeksi tein laskun radan vie-  
reen nurmelle, ja kun nekin tätä nykyä  
onnistuvat moottorilla vedättämättä nap-  
piin, niin päätin tehdä saman tien useam-  
pia.

Tällä välin pilvikorkeus oli laskenut niin  
paljon, että jouduin myötätuuliosalla vä-  
liin lähes kokonaan alimmaisten rieka-  
leiden sekaan. Kun vettäkin alkoi vih-  
moa, näkyvyyden eteenpäin pudotessa  
olemattomiin, tulin laskuun. Lentoajaksi  
kertyi 25 minuuttia ja laskujen lukumää-  
räksi neljä.

Sateen yltyessä rullasin hallille ja peitte-  
lin koneen. Sää: tuuli 3 KT, tiikkusadetta,  
pilvet 8/8 alaraja 500 - 200 FT, ilmanläm-  
pötila +8 astetta.

**Jorma Kettunen**

# **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**

Ilmailupuisto 101  
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