



Marraskuu 2011
Nro 54



Oikoset - Oulun Ilmailukerho ry:n virallinen kerholehti

KOKOUSKUTSU

**Oulun Ilmailukerhon sääntömääräinen syyskokous
keskiviikkona 29.11.2011 klo 18 Ouluhallin
neuvotteluhuoneessa.**

Asialistalla mm.

- toimintasuunnitelmat 2012
- budjetti 2012
- hinnat kaudelle 2012
- johtokunnan puheenjohtajan valinta
- johtokunnan erovuorossa olevien jäsenten valinnat
- jaostojen jäsenten valinnat
- sääntömuutoksen viimeiset muodolliset korjaukset PRH:n ehdotusten mukaisesti
- muuta perinteistä ja ajankohtaista asiaa

Kahvia ja pullaa!

Tervetuloa!

Sisällysluettelo

Päätoimittajan palsta	4
Omaa konetta ostamassa	5
Aaltolentämistä Kebnellä jo 50 vuotena	7
Kebne-leiri 18.-25.4.2011, 50. juhlaleiri.....	11
Dreaming of flying to flying the dream	14
Kajaanin Ilmailukerhon lentäjät Pudasjärvellä jo 1950-luvun lopulla	16
Yleinen toimintasuunnitelma	19
Maksut vuodelle 2012.....	21
Tapahtumakalenteri vuodelle 2012	22
”Purjelentoralli”	23

Oulun Ilmailukerho ry 2011:

Puheenjohtaja

Aaltonen Kari
puheenjohtaja@oulunilmailukerho.fi
Gsm: 050 313 1215

Sihteeri

Kiuttu Mikko
sihteeri@oulunilmailukerho.fi
Gsm: 050 407 8358

Huoltopäällikkö (purjekoneet)

Vaulo Ari
Gsm: 040 583 6821

Huoltopäällikkö (moottorikoneet)

Aaltonen Kari
Gsm: 050 313 1215

Koulutuspäällikkö

Vaulo Ari
koulutus@oulunilmailukerho.fi
Gsm: 040 583 6821

Rahastonhoitaja

Korhonen Olli
rahastonhoitaja@oulunilmailukerho.fi
Gsm: 050 524 7060

OIKOSET päätoimittaja

Kiuttu Mikko
Gsm: 050 407 8358

Webmaster

Kangasluoma Kari
webadmin@oulunilmailukerho.fi

Nettisivut

<http://www.oulunilmailukerho.fi>

Tilinumero

SP Optia 460020-26377

Kannen kuva: Kari Kangasluoma ja Heli Honkalampi iltalentojen välissä kesällä 2011 (kuva: Mikko Kiuttu)

PURJELENTO – ympäristöystävällistä ilmailua aurinkoenergiaa hyödyntäen

Oulun Ilmailukerho ry on perinteinen, mutta myös aikaansa seuraava purjelentokerho. Lentokalustona kerholla on tällä hetkellä kaksi kaksipaikkaista koulu- ja jatkokoulutuskonetta sekä kolme yksipaikkaista teho- ja harjoituskonetta sekä yksi moottorikone hinaus koneena. Keväisin ja syksyisin toiminta tapahtuu Ahmosuon lentokentällä Oulun Pikkaralassa. Kesäkuukaudet kerho toimii Pudasjärven Ilmailukeskuksessa. Kerho järjestää aktiivisesti myös purjelentokoulutusta sekä tutustumis- ja esittelykursseja kaksipaikkaisella purjekoneella.

Lisätieto: <http://www.oulunilmailukerho.fi>

Kari Aaltonen, puheenjohtaja, puheenjohtaja@oulunilmailukerho.fi p. 050 3131 215

Päätoimittajan palsta

Hellurei, edessäsi on jälleen uunituore OIKOSET -kerholehti, tällä kertaa jo 54. laatuaan! Lehden tekeminen on aina pitkäkö prosessi, ja käytännössä sen suunnittelu pitää aloittaa jo kuukautta - paria ennen varsinaista viimeistelyä ja taittotyötä. Tällä kertaa suunnittelu alkoi jo kevättalvesta ollessamme Kebnellä. Leiri sattui olemaan 50. laatuaan, ja juhlahumuissa heräsi ajatus, että leirin historiasta pitää saada lehteen juttu! No, lyhyen historiikin kirjoittaminen ei olekaan ihan pikku juttu noin tapahtumarikkaasta leirihistoriasta. Lopputuloksena tästä lehdestä löytyy sellainen "räpäleversio" Kebnen vuosista, tarkempaa tietoa saa jutussa käytetyistä lähteistä. Myös viime kevään reissusta on pieni kertomus, esimerkkinä siitä millaista seikkailua leiri voi olla 😊

Lehteä suunnitellessa ja kirjoittaessa tulee mielessä käytyä läpi kuluneen kauden tapahtumia ja sattumuksia. Tämän vuoden lentokausi oli mielenkiintoinen – siis positiivisessa mielessä. Lentotoiminta oli vilkasta ja saimme aikaan yli 1000 pl-starttia kenttäkirjaan! Välissä polttoaineen saatavuus näytti jo synkältä, mutta siihen löytyi ratkaisu. Saimme uusia jäseniä ja lupakirjapilotteja, niin peruskurssin kuin muuntokoulutuksen kautta. Lupakirjan saivat **Kari Knuutila, Timo Jääskeläinen, Antti Korhonen ja Juha Komulainen**. Onnea heille! Lisäksi uusia vintturikelpuutuksia ajeltiin, ja monet pääsivät tutustumaan lajiin esittely- ja tutustumiskurssien kautta. Myös HC- ja KC -suorituksia lennettiin. Tapahtumista mainittakoon Jacan aaltolentoleiri, Kebnen leiri, Moskiito Ralli, Sikajuhlat ja excursiot Jyrkkäkoscalle. Kaudesta lisää ja tarkemmin luvassa sitten keväällä toimintakertomuksissa.

Harmillista oli matkalentokurssin lento-osien peruuntuminen, mikä johtui järjestelyistä (allekirjoittaneen vastuulla). Virheistä opitaan, niin sanotaan, ja tähtäimessä onkin uusi paranneltu yritys vuonna 2013. Tähtäimessä on myös konekaluston päivittäminen. Purjelentojaoston tavoitteena on korvata DG300 lähitulevaisuudessa suorituskykyisemmällä yksipaikkaisella. Kerholta löytyy DG500, jonka avulla on mahdollista harjoitella ja kerätä kokemusta liukkaampia koneita varten. Tällä hetkellä kerholta puuttuu SM-luokan kone, sillä kummallakaan DG:llä ei juuri ole enää asiaa edes kerholuokan SM:iin.

Keväällä pidettiin matkalentokurssin yhteydessä myös turvallisuusilta, jonne saapui mukava määrä väkeä. Vesalle ja Arille vielä kiitokset tilaisuuden järjestelyistä, toivottavasti saamme sille ensi keväänä jatkoa. Kesän vaaratilanteet jäivät edellisestä vähäisemmiksi, mistä rohkenisin kiittää juuri turvallisuusiltaa. Oli myös ilo huomata, että toiminta kentän laidalla reipastui. Pidetäänhän sama suunta tulevinakin kesinä, niin voimme nauttia hienosta harrastuksesta täysin rinnoin!

Eräs ikävä tapahtuma synkisti kesän. Rakas lentäjäveljemme ja ystävämme Matti Pesu poistui joukostamme. Tahdon vielä lämpimästi kiittää omaisia muistotilaisuudesta, ja niin omasta kuin koko kerhon puolesta toivottaa voimia ja jaksamista arkeen. Lehden lopussa on Matin muistoa kunnioittaen hänen itsensä kirjoittama runo, jonka hän pyynnöstäni lausui Pakkasparlamentissa Oulussa vuonna 2010.

Syksy on jo pitkällä, ja talvea odotellaan. Pimeiden päivien ratoksi on mitä mainiota suunnata Ahmosuolle. Huollot alkavat taas, ja ensimmäiset koneet pitäisi saada lentämään jo huhtikuun alussa Kebnellä, loput pian sen jälkeen. Talvi tuntuu etukäteen pitkältä, mutta se on pirskutin lyhyt. Siispä huolloissa tarvitaan ahkeria käsiä läpi talven. Ahmosuolla tavataan! 😊

Näillä sanoilla, mukavia lukuhetkiä ja leppoista talvea!

-Mikko

Omaa konetta ostamassa

Teksti ja kuvat: Kari Kangasluoma

Jossain vaiheessa jokainen purjelentäjä harkitsee oman koneen hankkimista – näin kävi myös minulle. Alkukestä 2011 loin kaihoisia katseita Winbladin Marko Vasamaan – olihan laite ns. hiljaisessa myynnissä.

Eräänä kauniina kesäpäivänä sainkin kuulla mahdollisuudesta lentää tyyppiä Vasamaan. Olin juuri lentelemässä kerhon Kutosella. Alas tultuani astelin päättäväisesti Markon puheille, ja aloimme keskustelemaan asiasta. Luonnollisesti tyyppityksen aloitimme ohjaamoon tutustumalla. Vasaman ohjaamo oli ihan erilainen, mihin koskaan olin tottunut – jotenkin tiivis. Kuomua sovitettaessa kävi kuten olinkin pelännyt – tuli ahdasta. Kabiini kyllä meni kiinni, mutta pääni ja kuomun väliin ei jäänyt tilaa kuin muutama sentti. Pelkäsin, että termiikissä lyön varmasti pääni kuomuun, joka huonolla tuurilla vielä särkyy. Tässä vaiheessa Vasaman ostoaiheet kariutuivat mielestäni. Olin hieman pettynyt.



Nukuin yön ylitse ja kas – elämä jatkui. Purjelentoharrastus jatkui normaalina, kunnes äkkäsin Jaakkolan Mikon Kajavan myynti-ilmoituksen! Tsiisus – se oli rakkautta ensi silmäyksellä. Mielestäni kyseinen yksilö oli niin hyvässä kunnossa, ja todella kauniisti entisöity, jotta sovin kylmistä tyypeistä Mikon kanssa.

Ajellessamme Mikon kanssa Pudikselle, kerto hän koneesta kaiken. Historiasta ja nykyhetkestä. Kuuntelin lumoutuneena koneen historiaa, ja kaikkea siihen tehtyä korjauksia. Tässä vaiheessa olin jo päättänyt ostaa koneen näkemättä sitä lähempää. Matka Pudiselle mateli mielestäni liian hitaasti, mutta vihdoin pääsimme perille. Mikko esitteli ensimmäisenä kuljetusputken, joka jo sinänäsä on kuin taideteos. Minulla kun on kumma tapa ihaila ja hankkia kaikenlaista uniikkia tavaraa, jota tämä Kajava putkineen edusti parhaimmillaan.



Runko ulos putkesta – aloin ihaillemaan itse konetta. Jokainen nippeli oli kuin uusi tai ainakin vähintään uuden veroinen. Hivelin ja tutkin koneen pintaa – olin kuin lumoutunut. Sitten ohjaamoon – tässä vaiheessa aloin jälleen pelkäämään ahtautta. Mahduin juuri ja juuri ohjaamoon, jonka mittaristo oli kuin pakasta vedetty. Ja se kummallinen variometri että radio saivat hymyn huulilleni. Pahin painajaiseni kävi toteen kuomua sovitettaessa! Olin taas liian "leveä" - hartiani ottivat ahdistavasti kiinni kuomun laitoihin, jolloin lentoasento ei ollut enää

mukava. Istuimessa oli tosin säätöä jäljellä, mutta se olisi vienyt jalkani vielä lähemmäksi polkimia, jolloin polveni olisivat ottaneet kiinni mittaritauluun.

Siis – tää ei voi olla totta!! Kirosin mielessäni koneen suunnittelijat. Ei auttanut kuin vääntäytyä ulos (minulle) ahtaasta ohjaamosta ja niellä karvas pala. Tunnustan, että minulla meni tuolloin pari yötä mököttäessä peruuntunutta konekauppaa. No – elämä jatkui edelleenkin, ja aikanaan pettymyksen unohtui. Mahduinhan (vielä) kerhon Kutoseen, josta kesällä 2011 tulikin minulle eräänlainen ”nimikkokone”. Olen aina tykännyt vanhoista laitteista kuten autot, moottoripyörät jne.. joita minulle on joskus kertynyt kotiinkin riesaksi asti :) Vanhat puukoneet viehättävät minua samalla tavalla – älkää kysykö miksi, mutta näin se vain on.

Loppukesästä 2011 Korhosen Olli vihjaisi minulle osakkuuden hankkimisesta hänen Kutosestaan! Kyllä kiitos, vastasin, koska osuus olisi vielä saatavissa edullisesti. Siitäpä tuumasta toimeen, ja osakkuutta ostamaan. Sovimme kaupantekohetkestä työpaikallani, ja allekirjoitimme kauppakirjan edellisen osakkeen omistajan kanssa. Näin siirtyi OH-220 1/3 osakkuus minulle.

Muutama päivä siinä meni, että tajusin omistavani osan purjekonetta :-D Ei se lienee mitenkään ihmeellinen asia ole, mutta minulle kovinkin tärkeä. Sainhan kaupassa mukaan vielä oman mekaanikonkin, koska itse en voi suorittaa muutamia Kutosen huoltotöitä :) Ja kun Ollikin hankki omistukseensa Markon Vasaman, saan luultavasti lennellä Kutosella kesän rauhassa.

Olen myös miettinyt asioiden sosiaalisia puolia, nyt kun lentelen omalla koneella. Jonottaminen kerhon koneisiin jää siis pois, jolloin kanssakäyminen muiden jäsenten kanssa vähenee – onko näin? Itse en tuohon usko, koska osana purjelentoon kuuluu pa***kan jauhanta kentän laidalla. Aion edelleenkin ottaa osaa kentän perustoimintoihin vaikka lentäminen kerhon koneilla hieman väheneekin. Tykkään edelleenkin lennellä kaksipaikkaisilla koska mukaan voi ottaa kaverin. Jaettu ilo on paras ilo. Tuskin maltan odottaa tulevaa kesää 2012!!

-Kartsa-



Kuva: Ka 6cr ”Höyry” OH-220, omistajina Olli Korhonen ja Kari Kangasluoma

Aaltolentämistä Kebnellä jo 50 vuotena

Teksti: Mikko Kiuttu, kuva: Matti Melamies

Kevättalvella 1962 kolme oululaista lentäjäaktiivia - **Paavo Kyrömies, Pentti Ahava ja Lauri Helve** - suuntasivat Metasokolin nokan kohti Kiirunaa ja Ruotsin Kebnekaisea aikeissaan etsiä aaltolentämiseen sopivaa ympäristöä. Aiemmin oululaiset kävivät lentelemässä aalloissa Pallastuntureilla Suomen Lapissa, mutta kansallispuiston perustamisen jälkeen homma ei enää siellä onnistunut. Oli löydettävä uusi paikka. Haisteluja oli tehty jo käsivarren lapissa Kilpisjärven tienoolla, mutta alue ei ollut sovelias. Kebne kilahti heti kerralla, Metasokol oli noussut kertoman mukaan tyhjäkäynnilläkin huimiin korkeuksiin, aallot olivat siis kooltaan ja voimakkuudeltaan vähintään riittäviä!

Kyrömies oli jo edellisvuonna käynyt Kiirunassa Zlin Trenerillä ja ohimennen vilkaissut ”kivien” suuntaan. Manteleja oli näkynyt ja tärinää tuntunut. Maaliskuussa -62 menttiin Metasokolilla lähemmäs Kebneä, Paittasjärvelle, ja mukaan houkuteltiin myös muutamia ruotsalaisia. Tämän oululaiskolmikron lentokierros johti siihen, että jo kevättalvesta -62 Kiirunan Ilmailukerho (SFK) järjesti ensimmäisen aaltolentoleirin Paittasjärven jäällä Pirttivuopiossa, n. 25 km itään Kebnekaisen huipulta. Puolet osallistujista oli suomalaisia, pääosa heistä Oulusta ja Kemistä. Oulusta reissuun ryntäsivät **Matti Melamies, Lauri Helve, Juha Ulander, Pekka Tervaskanto, Erkki Pätäri, Olli Haapalehto, Lauri Liljamo, Paavo Kyrömies ja Pentti Ahava**. Myös Rovaniemeltä, Kokkolasta ja Helsingistä oli osallistujia. Näistä mainittakoon Kebnellä jo pitkään legendana pidetty lentokerho Cumuluksen edustaja **Roald ”Pelle” Lönnberg**, joka tähän päivään asti (ja toivottavasti pitkälle tulevaisuuteen) on kuulunut Kebnen ”vakiokalustoon”.

Ensimmäisellä leirillä oli sitä tiettyä ”pioneerihenkeä”. Kommuunimajoitus kylän koululla, ei juoksevaa vettä (ei vielä tänäkään päivänä..), huono tie Kiirunaan asti (50 km, ei juuri asiaa leirin aikana ostoksille..) ja kunnon talvipakkaset. Mitään kenttää ei ollut jäälle aurattu, laskubaanana toimi Nikkaan menevä jäätie ja nousubaanana hinauskoneiden suksien tamppaama ura (myöhemmin kenttä aukaistiin muuten Ruotsin armeijan F21 tukikohdan kenttäpataljoonan ”harjoituksena”, kunnes SFK sai ostaa armeijan lumilingolla varustetun kuorma-auton omaan käyttöönsä). Kaikesta huolimatta leiristä tuli menestys. Heti leirin alkajaisiksi Kyrömies onnistui nousemaan 7500 metriin! Jaskolkan ongelmien vuoksi laskuun piti tulla, vaikka variometri oli näyttänyt vielä +2 m/s!! (Ongelmat juontuivat Jaskolkan rakenteista: ilmeisesti pari paineentasausreikää oli ”unohtunut” tehtaalla, jolloin korkealla vanerit olivat pamahdelleet irti kaarista ja pullistelleet ohjaamossa ja siivissä.) Myös Liljamon Lauri onnistui timanttinousussaan, tuloksena 6100 m kentän pinnasta. Yhteensä ensimmäisen leirin aikana kertyi viisi timanttinousua, viisi yli viiden tunnin aikalentoa ja HC-matka. Mainittakoon myös, että 11 suomalaista konetta lensi leirin aikana (10 päivää) yhteensä 222 tuntia ja 250 starttia! Innostus oli korkea seuraavankin leirin järjestämiseen, eikä into ole vieläkään Kiirunassa hiipunut!

Olosuhteet saattavat Kebnellä vaihdella hyvin nopeasti ja arvaamattomasti, mistä osoituksena on vuoden -65 sattumus. Tuolloin kuusi konetta jäi pilvien päälle, taivas meni siis koneiden alapuolella tukkoon. **Hiltusen Olavi** onnistui tuuppaamaan OH-JAA Jaskolkalla (jota muuten ruotsalaiset pitivät ensimmäisen leirin kauneimpana koneena!) jarrut auki pilven läpi kentälle, mutta muut viisi menivät laskuun kuka minnekin ja mitenkin. **Esko Mattila** laski Vasamalla (OH-VAK) lumisateessa ja pilvessä Timanttikurun viereen tunturiin (kone pysähtyi vajaa 100m ennen kurua!). Ensimmäinen informaatio maanpinnasta oli painautuminen vöihin ja karhea ääni, siihen asti kone oli tullut tasaista liukua jarrut auki.. Tunturista kone haettiin yötä vasten pois. Hakuporukassa oli mm. Melamiehen Matti. Eräs paikallinen, Kebnekävijöille tutuksi tullut **Niklas ”Nikke” Stenberg** omisti

Bantwagenin. Vasaman putki Bantwagenin perään, akseli pois, reki alle ja eikun tunturiin! Matkaa kertyi koneen luokse vajaa 10 km, ja korkeuseroa n. 500 m. Kuutamona oli komea ja hakuporukka haltioissaan maisemista, kun konetta vietiin putkessa pitkin puutonta paljakkaa takaisin kohti kenttää. Pilotti säilyi vauriotta, mutta Vasama oli tohjana siipien etureunaa myöten (siis tämä jo ennen kuljetusta). Jämille korjanteille, seuraavana vuonna myyntiin ja kappas, kone päätyi Ouluun OIK:laisten ensimmäiseksi kimpapakoneeksi! Yhtenä omistajana Melamiehen Matti.

Helsinkiläinen **Kai Arppe** laski Vasamalla Torniojärvelle ja yksi kone pääsi Kiirunan suuntaan järven jäälle, kaksi muuta meni sen sijaan tunturiin. Mucha Standard meni kierukassa (ohjaajan kumminakaan loukkaantumatta), ja Blanik teki laskun pilvirajassa. Blanik OH-BLA kuului Rajan ("Rahan") siiville (yhtenä omistajana Ahavan Pentti). Tuolloin lennolla oli opettaja ja oppilas. Kone joutui pilveen, ja lento jatkui pilven sisällä. Ollaan pilvessä ja alla tuntureita - perskuta nyt hypätään! Oppilas ei kuitenkaan uskaltanut. Niinpä opettaja sai kaivella pilvitaidot esiin ja ohjailla tasaista liukua kohti oletettua vastatuulta. Tuuri kohdillaan, tasainen aava tuli näkyviin ja sinne laskuun. Pilotit luulivat laskupaikan olleen vain parin kilometrin päässä kentästä, mutta niinhän se vain osoittautui että matkaa oli yli 10 km.. Onneksi pelastuskopteri löysi pilotit ja vei kentälle.

Muuttuvista keliolosuhteista kertoo myös **Winbladin Markon** hieman tuoreempi tapaus elikkä vuodelta 2009. Alla ASW 20, pilven pohjat vajaa 1000 m, mutta järven eteläpuolella (vajaa 5 km kentästä) järven suuntainen Föhn-aukko. Föhn-aukko on aallon muodostama, ja lisäksi radioliikenteen perusteella aukosta ylös nousseet koneet olivat käyneet n. 3000m. Hinaus aukon kohdalle aaltoon, jossa ylöspäin kohti pilven yläreunaa. Hetken aikaa pilven yläpuolella noustua tapahtui jotain. "Selvä tapaus, aukko alkaa sulkeutua. Säässä on tapahtunut jotain, aalto alkaa hiipua tältä kohtaa, jolloin aukko menee umpeen. Pikainen päätös: äkkiä pois täältä". Pilvien päällä ollessa pilvien alarajaa on mahdoton arvioida. Lisäksi Kebnellä ollessa alaraja voi olla sama kuin tunturin rinne. Niinpä suunta kohti kentän päällä olevaa toista aukkoa, joka kehittyi sinne nousun aikana. "Jarrut täysin auki ja reilusti vauhtia. Kun pääsen lähemmäs aukkoa, huomaan, että tämäkin aukko on sulkeutumassa. Laitan varmuuden vuoksi kaartomittarin päälle ja jään aukon päälle jyrkkään kaartoon pudottamaan korkeutta". Muutama kierros ja pilvien alapuolella, juuri ja juuri pilvestä erossa. Laskuun onneksi normaalisti. "Mitä opimme tästä? Pilvessä koko päivän ollut aukko voi sulkeutua hetkessä. Mitä enemmän olosuhteet poikkeaa niistä, missä lentää tavallisesti, sitä tarkkaavaisempi pitää olla". Aukon sulkeutuminen oli syyppää myös vuoden -65 tapahtumiin, silloin koneet jäivät "puristuksiin" pilvien väliin eivätkä ehtineet aukosta alas.

Kebnelle tuloonkin liittyy joillakin omia perinteitä. Esimerkiksi "Pelle" Lönnberg on alusta asti kulkenut omalla Buick Super 8:llaan (vm -49), joka on taatusti tuttu jokaiselle Kebnellä käyneelle. Tervaskannon Pekka sen sijaan tunnetaan "IVO:n vorreista", joita seurailleen Kebnelle löysi aina Etelä-Suomesta asti. Myös Oulusta on useaan otteeseen lennetty hinausyhdistelmällä Kebnelle, ja muun muassa **Rajalan Kallen** hinaukset OIK:n Super Cupilla sekä Cessna OH-CNY:lla muistetaan vieläkin Kiirunassa. Joka vuosi kiirunalaiset kyselevätkin, että vieläkö OIK:n hinauskone ja hinaajia saataisiin Paittasjärvelle. Oululaisilla on ollut läpi Kebnen leirin historian tärkeä rooli leirin kehittämisessä, ja alkuvuosina OIK:laisten tieto ja kokemus olivat arvokkaita oppeja ruotsalaisille pursinuorille.

Leiri on perinteisesti ajoittunut pääsiäisen tienoolle, ja silloin tällöin myös aprillipäivä on osunut leirin ajalle. Tämän ovat karvaasti saaneet kokea ainakin **Pitkäsen ja Keräsen Pekat**, jotka innolla juoksivat katsomaan Paittasjärvelle leiriytyneitä Vertoleita. Miesten palatessa pettyneinä takaisin "myyränkoloille" Melamies hekotteli ovella ja totuus paljastui.. Eihän siellä kopukoita ollut vaan "Melanterin" aprillipila!

Muitakin "sattumuksia" on leireillä käynyt. Kunnon "töhöilyistä" jaetaan leirin päätteeksi PuuCee -palkinto. Vuonna -96 se meni **Mylykankaan Heikille**. Heikki oli ensimmäisellä yksinlennollaan Kebnellä, ja **Nymanin Erkki** valvoi radion päässä. Lumisade läheni lännestä, koneet alkoivat tulla laskuun ja Erkkikin kyselemään Heikkiä. Hyvin menee, Nikan tie on näkyvissä ja kentän lähellä (itäpuolella..) ollaan! Lumisade sakeni, näkyvyys heikkeni entisestään. Molemmissa päissä radiota todettiin viisaimmaksi tulla laskuun. Tie näkyy, kentän täytyy olla tuossa järvellä.. Erkki ei kuitenkaan saanut Heikkiä silmiinsä yrityksistä huolimatta. Eikä Heikkikään kenttää.. Juova jäällä paljastui hetken tarkastelun jälkeen moottorikelkkauraksi. No, laskuun on mentävä. Kun paikka selvisi, "kentän lähistö" eli Alalahti oli n. 20 km:n päässä Pirttivuopiosta Kiirunan suuntaan.. Hyvästä kartanlukutaidosta siis PuuCee. Suoritus oli kuitenkin parempi kuin eräällä toisella suomalaisella, joka laski kokonaan toiselle järvelle (luullen laskeutuvansa Paittasjärvelle). Linnun tietä vain 20 km Pirttivuopiosta, mutta autotietä liki 100 km.. Ehkäpä sen jälkeen Paittasjärven muodot olivat hieman paremmin mielessä? Tuuli voi toisinaan olla todella navakka ja painaa koneita pitkälle myötätuuleen. Onpa Sukasen Olli joutunut laskemaan kentälle poikittain, kun normaali laskukierros olisi ollut sivutuulella mahdottomuus..



Kuva: Poseerausta Kebnellä v. 1999, vasemmalta Jani Pietilä, Martti Lepojärvi, Pekka Pitkänen, Janne Asikkala, Matti Melamies ja Erik Nyman.

Majoitus Kebneleirillä on perinteisesti tapahtunut "myyränkoloissa" tai kuten Rajalan Kalle asian ilmaisee, "kottaraisen pöntöissä". Termit lienevät sen verran kuvaavia, ettei mökkejä tarvi sen enempää selostaa. Tunnelma mökeissä on tiivis, ja Raidista ei ole mitään apua - se ei mökeissä asustaviin kebnekärpäsiin tehoa. Jotkut ovat kuitenkin löytäneet vaihtoehtoisia majapaikkoja. Nymanin Erkki on tehnyt paljon tuttavuutta paikallisten **Nikolaus** ja **Margareta Stenbergien** kanssa, ollen heidän matkassaan aina poroaitauksia myöten kaukana tunturissa. Erkki on heidän luonaan Årosjokassa myös perinteisesti majoittunut. Stenbergit ovat saamelaisia porotilallisia, jotka hallitsevat poroherkkujen lohtimisen osasta kuin osasta. Niinpä oululaisilla Kebnekävijöillä onkin ollut aina ilo kuulla aamutuimaan, millaisia herkkuja Stenbergit ovat milloinkin pöytään lohtineet.

Kebnen leiri on täynnä muistoja, ja jokaisella kävijällä on taatusti omat lähtemättömät muistikuvat leiristä. Tähän juttuun on mahdoton koota kaikkien muisteloita leireiltänsä, kaikkia hienoja lentosaavutuksia, mahtavia persoonia, yhdessä vietettyjä vuorokausia jne. Kokemukset eivät siis liity pelkästään lentämiseen, vaan siihen ilmailun suolaan - mahtavaan yhdessä oloon ja ajan viettoon hienon harrastuksen äärellä. Vaikka viikon aikana ei olisi yhtään kelipäivää ja lumisateiden välissä pääsisi ilmaan vain parina päivänä, ei se tarkoita että leiri olisi jotenkin epäonnistunut. Ei - se voi silti olla mitä mahtavin kokemus purjelentoharrastuksen parissa!

Kebneleiriä lukujen valossa:

- Järjestetty 50 kertaa, ensimmäinen vuonna 1962.
- Viikkain leiri 1976: 1105 purjelentotuntia, 983 starttia, (37 purjekonetta; 8 hinauskonetta).
- Eniten koneita 1989: 40 purjelentokonetta ja 6 hinauskonetta.
- Eniten timanttinousuja 1974: 60 kpl (Kultaneousuja 1976: 90 kpl).
- Korkein lento yksipaikkaisilla 1975: 9 600 m. (Bertil Ivert).
- Ruotsin kaksipaikkaisennätys 1997: 9 330 m. (Patrik Isaksson & Bertil Aldenlöv, oma nousu 7980m!).
- Keskimäärin n. 600 starttia ja 580 tuntia / leiri (70-luvun jälkeen).
- Keskimäärin n. 10 timanttinousua / leiri.

Erytiskiitokset innoituksesta jutun kirjoittamiseen sekä lukuisista mielenkiintoisista ja hauskoista tarinoista vuosien varrelta Matti Melamiehelle!

Kiitokset myös muille jutun valmisteluihin osallistuneille!

Lähteinä käytin:

- Suullista tietoa: Matti Melamies, Kalle Rajala, Olavi Sukanen ja Erkki Nyman
- Marko Winbladin muisteluja leireiltään.
- Pentti Kaukonen (1995): *Taivaalla tuulee*
- Christian Björk (1997): *”Segelflyg i Kebnekaisefjällen”*. Kirjassa: Segelflyg 97 (Segelflygets årsbok), tema Vågflygning.
- Johan ”Long John” Nurmi (1997): *”Syrgas, diamanter och en lutande stuga”*. Kirjassa: Segelflyg 97 (Segelflygets årsbok), tema Vågflygning.
- Segelflygsport 2/2011: *”Kebnelägret för 50:e gången”*.
- Omat kokemukset (kolme leiriä)..

PILVEN PÄÄLLÄ (sanat: Pentti ”Jänö” Kaukonen)

*Kevät on hoi,
kaipuuni koi tunturin
luokse saa.*

*Tahtoisin vain
Kanss’armahain
kohota pilven taa.*

*Oo, kerran kun lentelen näin
pilven päällä pilviä päin.*

*Vappana siell’liitäissään
unta mä näin
ystävästäin.*

*Kerran viel’ unien maa
pois kauas väistyä saa.
Kerran, oi kerran
armaani kohtaan Sun.*

*Kesä on vain
mun huolenain,
aatoksein hämmentää.
lentääkin vois’,
jos heila sois’
mua hiukan ymmärtää.*

Oo, kerran ...

*Syksy ja kuu,
armaani suu,
silmätkin kimmeltää.
Hämyssä yön
unhoitan työn,
syömmessäin temmeltää.
Oo, kerran ...*

*Talvinen sää,
lumi ja jää
lemmenkö tainnuttaa.
Pakkanen kai
tunteeni sai
unehen vaivuttaa.
Oo, kerran ...*

*Parempi ois’,
haaveet jos vois’
tarmolla ryhdistää.
Lempi ja yö,
lento ja työ,
voisko ne yhdistää.
Oo, kerran ...*

Kebne-leiri 18.-25.4.2011, 50. juhla-leiri

Teksti ja kuvat: Mikko Kiuttu

Kebnen perinteinen aaltolentoleiri vietti tänä vuonna merkkipäiväänsä, sillä se oli järjestyksessään 50. aaltolentoleiri Kiirunan Pirttivuopiossa. Sen kunniaksi oululaista delegaatiota alettiin kasata jo aikaisin syksyllä, ja mukava määrä loppujen lopuksi matkaan lähtikin! Suuren mielenkiinnon kohteena oli luonnollisesti kiirunalaisten järjestämä juhlatilaisuus, jonne jo etukäteen pyydettiin ottamaan juhla-asu mukaan. Kebnelle puku mukaan – tästä tulee ainutlaatuinen reissu!!

Valmistelut

Kebnelle ei kuitenkaan lähdetä tuosta vain. Tärkein asia, joka täytyy olla kunnossa, on kalusto. Ja se ei ole kunnossa itsestään. Pitkään oli harkinnassa kolmen koneen ottaminen mukaan, mutta OH-743 sivuutettiin laakeritöiden vuoksi. Mukaan siis 832 ja 744. Koneiden vuosihuollosta vastasi suurimmaksi osin Kebnelle lähtijät, ja huollot aloitettiin hyvissä ajoin syksyllä. Mitään isompaa ei pitänyt edessä olla, mutta koskaan huollot eivät suju niin yksinkertaisesti kuin aluksi näyttäisi... Kävikin niin, että koneita puunattiin vielä lähtöä edeltävällä viikolla öitä myöten, ja lisäksi jännitettiin uuden manuaalin saapumista 832:lle. Manuaali saapui, katsastus meni läpi ja lentokelpoisuustodistus saatiin viime hetkellä!!

Edeltävällä viikolla oli sopivasti matkalentokurssi, turvallisuusilta ja infotilaisuus kesän kurseista. Osa lähtijöistä kahlasi tunnollisesti tilaisuudet läpi, ja pakkaili sitten kun normaalit ihmiset jo nukkuvat. Lähtöä edeltävänä päivänä Ahmosuolla oli reipas – tai ainakin hyvin väsymystään peittelevä – porukka pakkailemassa koneita matkaa varten. Hommat saatiin tehtyä normaaliin tyyliin, eli asioita saatiin muistella taas kantapään kautta.. Lopulta kuitenkin päästiin vielä illaksi henkilökohtaisten kamojen pakkailuun, ja varsinaiseen matkaan valmistautumiseen.

Kohti päämäärää

Matka saatiin alkamaan suunnitelmien mukaan. Iin Shellillä kokoonnuttiin sunnuntaiaamuna klo 06:30 aamukahvin merkeissä. Paikalla olivat **Vesa Lappeteläinen** (Joukon pomo), **Mikko Kiuttu**, **Olli Korhonen**, **Pertti Päckilä**, **Juha Haapajärvi** ja **Harri Kuusela**. Lisäksi Raahesta saapui Kebnen vakiokalustoon kuuluva **Erkki Nyman**.

Matkaa jatkettiin listä neljällä autolla, Puhku painavimpana Pertin maasturin perässä. Matka eteni joutuisasti upeassa auringonpaisteessa. Muutamia kahvitaukoja pidettiin matkan aikana, ja nälän hävittämispaijaksi oli päätetty Kiiruna. ”Källivaaran” jälkeen alkoi matkan mäkinen taival, jossa etenkin kärry perässä ajavat saivat polkea kaasua jalka vääränä. Kaikki meni kuitenkin hyvin Kiirunaan asti – kunnes.. Pysäytin Erkin auton Kiirunaan Coopin pihaan Pertin auton viereen, ja jostain kuului kauhea puhina ja porina. Vilkaisin Pertin maasturin suuntaan ja sieltä tuuppasi höyryä pihalle kuin höyryveturista konsanaan! No siinä sitten porukalla ihmettelemään ja arvuuttelemaan että mitäs nyt.. Pertti teki pikaisen tarkistuksen ja päästi ylimääräiset paineet jäähyttimestä pihalle. Sieltä tursuskin öljyn sekaista puuroa ympäriinsä. Heitettiin sanomalehdet mönjän päälle ja lähetettiin ruuan ääreen tuumaamaan tilannetta. Päätettiin, että Harri ja Pertti jäävät tekniikkamiehinä tutkimaan autoa, ja muut lähtevät Pirttivuopioon kasaamaan koneita ja mekaanikot haetaan sitten illalla valmiin nuotion ääreen leiripaikalle.

Ei kumminkaan ehditty edes Puhkua ankkuroimaan, kun Pertti ja Harri jo ilmoittivat olevansa matkalla kohti lopullista päämäärää!! Kaikki olimme valmiina hinaamaan heidät puolivälistä taivalta, mutta maasturihan toimi uuttakin paremmin ja lopulta koko poppoo oli turvallisesti perillä! Vastassa meitä oli Rasilan Veikko, joka oli saapunut paikalle jo lauantaina. Illalla oli sitten majoittumista ja henkistä valmistautumista aaltolentoon.

Aaltoa metsästämään

Maanantaiamu aukeni oikeana vuoristokelinä. Myyränkolan päätyikkuna oli muurautunut tuiskuavasta lumesta lähes umpeen, eikä pienistä rei'istäkään nähnyt kuin pölyyävää lunta. Aaltolentäjän suunpielet keli veti kuitenkin hymyyn: juuri tällaista keliä aalto vaatii syntyäkseen! Ja kappas vain, taivaalla näkyikin komeaa mantelia, ja hieno roottori pyöri hieman kentän itäpuolella. Kampeet niskaan ja platalle, nyt ei auta aikailla!

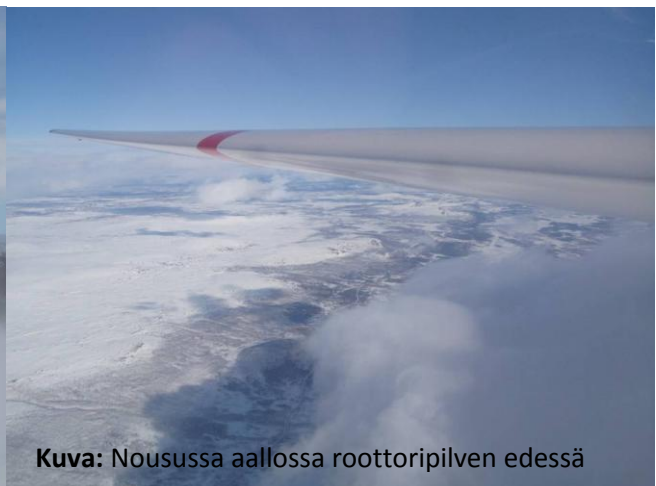
Tuulen nopeus ja pölyyävän lumen määrä olivat kuitenkin sitä luokkaa, että hinauksia saimme odotella vielä hetken. Sillä välin teimme perinteisen iglun, ja aloimme valmistella Puhkua koelennolle. Valmisteluissa tuli kuitenkin pientä ropleemia, yllättäen. Jarrut tuntuivat jotenkin löysiltä, eikä kukaan porukasta kyennyt varmasti sanomaan, onko liike normaali.. Lisäksi jarrujen välillä oli paljon ”tyhjää”, mikä hieman huolestutti vuoristo-olosuhteisiin lähdeittäessä. Siinä sitten ruotsalaisia mekaanikkoja konsultoimaan, ja kohta ympärillä olikin lauma enemmän ja vähemmän ”vinkelväxlasta” puhuvia ruotsalaisia. Katsoimme hetken toisiamme ja totesimme, että eiköhän lähdetä kokeileen, oli siellä ”vinkelvekslaa” eli ei..

Koelennolle lähdettiin minä ja Vesa. Hinaus oli nopeahko, roottorin läpi suoraan aaltoon. Irrotimme vajaassa tonnissa, josta matka jatkui aallossa ylös. Ohjailimme vuoroin, testailimme kierteet ja jarrujen flutteriominaisuudet, ja totesimme molempien mielestä koneen toimivan moitteetta. Uudestaan aaltoon ja ylös, tällä kertaa happimaskit päähän ja virtaus päälle. Pääsimme 3400m, jossa aalto alkoi heiketä. Aikaa oli jo mennyt, joten päätimme hylätä ”kantavan” ja viedä koneen seuraaville. Laskukierros oli mukavan lyhyt, tuulen puuskat oli edelleen lähes 15 m/s. Mukava leirin avaus lumihuutaleiden ja pilvien seassa!

Olli koelensi Juniorin päästen myös aaltoon, ja Puhkulla lennettiin vielä kevät-koululentoja illan päälle. Myös **Laitisen Markus** osallistui OIK:n lentoihin, ollen sekä PIK:n että OIK:n porukoissa. Tehokasta! ☺ Tiistaina lentotoiminta jatkui. Keli oli tasaisempi kuin edellispäivänä, mutta pientä aaltoakin löytyi. Etenkin matkassa ensi kertaa olleille päivä oli mitä paras tutustumislennoille ja ensimmäisille yksinlennoille Kebnellä.



Kuva: Lumituiskua, manteleita ja myyränkoloja



Kuva: Nousussa aallossa roottoripilven edessä

Juhlahumua odotellessa

Keskiviikko aukeni tymäpäivänä, pilvet olivat matalalla eikä lentotoimintaa ollut odotettavissa ainakaan aamupäivällä. Ennusteet lupailivat hieman paranevaa iltapäivälle. Niinpä päätettiin pyörähtää mutka Kiirunassa. Takastullessakaan keli ei ollut mainittavasti parantunut, ja lentoaikeet keskiviikon osalta kuopattiin. Ilta meni rauhakseen aterioidessa ja herkutellessa, ja illan päälle pyörähdettiin Nikassa saunomassa.

Torstaina ehdittiin lentää aamupäivä ja osa iltapäivää. Saatiin muutama hyvä lento, jotka kylläkin olivat lähinnä mäenlaskua. Aalto oli heikkoa ja epämääräistä, ja vei parhaimmillaan 1600 metriin. Se riitti kuitenkin muun muassa Junnun ja Puhkun puljaan, ja saatiin mukavia ilmakuvia tunturimaisemissa! Päivän aikana tuli myös pari läheltäpiti-ilannetta ilmassa, kun koneet menivät hieman läheltä toisiaan. Lumisissa olosuhteissa se ei ole mitenkään yllätys, sillä joissain tilanteissa lumista taustaa vasten oleva kone on lähes mahdoton löytää.. Mietimme hieman, että Flarm ei Kebnelläkään olisi pahitteeksi..

Torstai-iltana oli sitten kauan odotettu juhla. Nikkaluoktaan kokoontui mukavan suuruinen joukko todistamaan Kiirunan kerhon järjestämän Kebne-leirin 50-vuotista taivalta. Myös oululaisten osanotto oli kiitettävä, kun seurueeseen liittyi jo keskiviikkona Oulusta tulleet Melamiehen Matti, Rajalan Kalle ja Nikanderin Jukka. Ohjelma oli mukava, lahjat, onnittelukortit ja muistoesineet annettiin kiitospuheiden kera, ja ruoka oli hyvää. Tarjoilusta vastasi Nikkaluoktan matkailukeskus tarjoilijakuntineen. He muistanevat oululaiset seuraavat 50 vuotta..



Kuva: 832 tunturimaisemissa, ohjaajina Jukka "Nikke" Nikander ja Vesa Lappeteläinen



Kuva: OIK:n Matti Melamies, Jukka Nikander ja Kaarlo Rajala valmistautumassa juhlaan

Kohti kotia

Perjantain aamupäivä oli hieman epämääräinen, ilma oli kohtalaisen kosteaa ja virtaus kävi lännestä, jolloin olosuhteet voivat muuttua nopeasti. Lentotoiminta saatiin kuitenkin käyntiin (ja lentäjät hereille), ja loppujen lopuksi päivästä kehkeytyi loistava. Pertti pääsi Junnulla 4500 m, ja loggerin ollessa mukana, lento oli samalla KC-nousu! Juha lähti Pertin perään, ja pääsi samoin yli 4000 metriin. Irrotuskohdan aalto oli sen vertaa voimakas ja lentosuunnan muutos niin vähäinen, että loggeridatasta oli todella vaikea löytää tarkkaa irrotuskohtaa. Niinpä omaksi nousuksi saattoi saada arvoja molemmin puolta 3 km, ja Juha päätti olla lähettämättä merkkihakemusta eteenpäin. Todellinen oma nousu oli kuitenkin ollut yli 3 km, joten periaatteessa toinenkin KC saatiin leirin saldoon! Muutamia aaltokeikkoja lennettiin Puhkullakin, ja Lepojärven Martti (liittyi seurueeseen alkuvuokosta) ja Rasilan Veikko saivat käytyä parin tunnin lennon Kebnen suunnalla. Lauantai oli sitten viimeinen kokonainen päivä, ja molemmilla koneilla saatiin vielä hyviä keikkoja lennettyä. Etenkin Harri keräsi lauantaina ahkerasti Kebne-tiimaa. Illalla pakattiin koneet kuljetuskuntoon ja purettiin leiri, sunnuntaille jäi omien kamojen pakkaaminen ja mökin siivoaminen.

Matkaan päästiin sunnuntaina hyvissä ajoin, ja paluumatka meni kokonaisuudessaan ongelmitta. Koneet kärrättiin Ahmosuolle ja nostettiin halliin. Happilaitteet ja muut Kebnevarusteet irroteltiin sitten myöhemmin. Kotona olimme ihan kohtuu aikaan, eikä unta tarvinnut illalla juuri odotella. Hieno reissu jälleen kerran! Kameralle ja verkkokalvolle tallentui ikimuistoisia tilanteita, valitettavasti kuvista tunnelma ei välity läheskään siinä määrin kuin mitä se paikanpäällä on. Kebnen kokee vain siellä käymällä, siispä ensi keväänä taas leirille! Ja kaikki innokkaat vain rohkeasti matkaan!



Kuvat: Jukka ja Kalle ojentamassa OIK:n lahjaa Kiirunan kerhon puheenjohtajalle Pekka Pannulalle, Pelle Lönnbergin seuratussa vieressä. Oikean puoleisessa kuvassa Pekka Pannula taulun ja OIK:n 60-v. juhlaulkaisun kanssa.



Kuva: OIK:n seuruetta Nikkaluoktan juhlassa.



Kuva: Matti ja Pertti juhlatunnelmissa!

Dreaming of flying to flying the dream

Teksti: Kari Knuuttila, Kuva: Mikko Kiuttu

Noin yksitoista vuotiaasta asti olen haaveillut lentämisestä ja kuunnellut usein serkun juttuja Uralin taakse ja ties minne suuntautuvista lennoista. Se tunne kun sitten itse ohjaa konetta 18 vuotta myöhemmin ja voi todeta että osaan viedä tämän kentältä ylös ja tuoda turvallisesti alas on surrealistinen, sitä ei vain voi uskoa heti todeksi. Ja nimenomaan tuo oli se hetki. Se toistui lievempänä ensimmäisten yksinlentojen aikaan. Aivan Mahtavaa hommaa!

Tuohon 18 vuoteen toki mahtuu lukematon määrä iltoja, päiviä ja öitä simulaattoreiden parissa ja jonkin verran aikaa on kulunut myös rc-lennokkien kanssa. Pelkkää lievitys hoitoa. Mutta auttoi se kyllä hurjasti kurssin läpi viennissä.

Purjelento oli jokseenkin vierasta itselle, sitä kun ei ollut tullut millään simulaattorilla ”harjoiteltua”. Yllättävää oli esimerkiksi termiikkikaarron jyrkkyys, siivekejarrutus sekä lentojarrujen

käytön vaikutus lähinnä liitolukuun. Sääopin perusteita oli tullut jo aavistuksen aiemmin nuorempana luettua, liekö haaveillut silloinkin purjelentämisestä. Tiesin siis miksi ja missä purjekone pysyy ilmassa – jos pysyy. Se onkin se kiehtovin elementti ja loputtoman oppimisen aihe: kelin lukeminen ja hyödyntäminen. Mutta vaikka pohjatiedot kurssille lähtiessä olivat aika hyvät, tuli sitä tietenkkin paljon uutta niin teorioissa kuin itse lento-osallakin.

Ostin heti kurssin lento-osan alkuun Contour GPS kypäräkameran, toki muuhunkin käyttöön, mutta selvästi eniten sillä on tullut purjelentoa kuvattua päänsivuun pannalla kiinnitettynä. Taisin kuvata yli puolet kesän lennoistani, erityisesti kurssin aikaisista. Materiaalia – siis muistoja – on riittämiin. Niistä on myös mukava katsella omaa kehittymistä sekä videokuvasta, että GPS jäljistä.

Koska itse ohjausoppia ei hirveästi tarvinnut harjoitella sain jo kurssilla aika hyvän tuntuman termiikkilentämiseen. Erityisen suuri kiitos tästä kurssin opettajalleni Arille joka jaksoi väsymättä(?) istua takapenkillä ohjeita jaellen! Sain käytännössä aina yrittää räpistellä ilmassa niin kauan kuin sielä pysyin. Tämän myös mahdollisti se, että meitä ei kesäkuun kurssilla ollut kuin kaksi. Ja koska vielä toisella oppilaalla, Timolla, työt painoivat toisella viikolla päälle, ei alas useinkaan ollut kiirettä. Myös kelit suosivat kesäkuussa: Ensimmäisellä viikolla jäi yksi tai kaksi päivää kovan tuulen vuoksi lentämättä. Toisella viikolla oli muutama sateinen päivä, mikä esti pidemmät lennot, mutta tarjosi todella hyvää oppia ja kokemusta. Aluksi meinaan sateessa lentäminen hiukan jännitti. Korkeallekin pääsi: 2400m.

Kurssi tuli muutamaa lentoa vaille täyteen kesäkuun aikana, leirimuotoinen toteutus oli ehdottoman hyvä. Tarkkari ja pari lentoa jäi omien kiireiden, sekä SDA:n ikävän nokilleen menon vuoksi heinäkuun alkupuolelle. Niin ja meni se tarkkari läpikin, kiitos Lepojärven Martille sen vastaanottamisesta.

Ehdin kokeilla kolme lentoa vintturista Arin kanssa ennen tarkkarilentoa. Siitä kokemuksesta jo teinkin pitkän sepustuksen sähköpostilistalle.

Lähtötapaoikeuden sain vintturiin elokuun lopulla, mutta taidan silti vielä ottaa ensimmäiset ensi kesän vintturistartit opettajan kanssa. Ensimmäinen startti yksin vintturista oli itselle jännittävämpi kokemus kuin ensimmäinen yksinlento lekon perästä.

Kauden loppupuolella pääsin vielä Kiutun Mikon kyydissä ensin

kokemaan taitolentämistä ja sitten itsekkin silmukan tekoa harjoittelemaan. Onne vaan jänniä nuo G-voimat, perhana! Ai niin ja ultraakin tuli kokeiltua lyhyesti. Erityisesti kiitos Mikolle luottamuksesta kun päästi meikäläisen tekemään heti ensi lennolla pari laskua vasemmalla kädellä ohjaten, kamera samalla oikeassa kuvaten. En kyllä tiedä pysyikö sillä housut kuivina...

Kesän saldo oli lopulta 81 lentoa, 44 tuntia ja 55 minuuttia. Lyhin lento oli 1 minuutin (2kpl) ja pisin 5 tuntia 10 minuuttia, josta 5:04 vapaata. Sauna- ja nuotiotiimaa tuli myös kerättyä, todella opettavaista sekin! Tästä on mukava jatkaa ensi kesänä, kun vain maltaisi odottaa...



Kuva: Kirjoittaja termiikkikaarossa Koillismaan yllä

Erityiset Kiitokset,

A.Vaulo

M.Kiuttu

M.Lepojärvi

Kartsalle useammasta lennosta ja hurtista huumorista!

Kaikki hinauslentäjät ja vinttaajat joiden tarjoaman langan päässä olen päässyt siipiäni kokeilemaan!

Suuret kiitokset myös kaikille muille kentänlaidalla apua tarjonneille!

Kajaanin Ilmailukerhon lentäjät Pudasjärvellä jo 1950-luvun lopulla

Teksti ja kuvat: Matti Haapavaara

Kajaanin Ilmailukerhon purjelento on tämän jutun kirjoittamisen aikoihin täysin nollassa. Niinpä olen käynyt lentämässä Pudasjärvellä ainakin sen verran, että perustaito säilyy. Vähäinen määrä lentoja on tullut kaikkiaan kolmena viime kesänä.

Kajaanilaisten purjelentäjien vierailut Pudasjärvellä eivät toki nyt ole ensimmäisiä. Jo 1950-luvulla joukko kajaanilaisia kävi purjelennon peruskurssin Pudasjärvellä.

Kajaanin ja Oulun ilmailukerhojen toiminnan sitoivat yhteen muun muassa Pentti "Jänö" Kaukonen, Vesa Kortelainen ja Hugo Estama. Tämän kolmikön jäsenet ovat aikoinaan olleet kerhojensa voimamiehiä ja puheenjohtajia; Kaukonen ja Estama Oulussa, Kortelainen Kajaanissa. Kaukonen sitoutui Kajaanin kerhon toimintaan voimakkaasti jo 1950-luvun alussa, kun hän opiskeli Kajaanin seminaarissa. Olipa nuori seminaarilainen Pentti Kaukonen Kajaanin kerhon kokousten sihteerinäkin.

Saman ikäisiä ilmailukerhoja

Kajaanin ja Oulun kerhojen perustamispäivät ovat aivan lähekkäin. Kajaanin kerho on perustettu marraskuun 25. päivänä vuonna 1945. Oulun kerhon perustamispäivä on 4.1.1946. Kummankin kerhon ensimmäiset liittokoneet olivat Grunau "ysejä." Kajaanin kerho sai ensimmäisen oman kaksipaikkaisen purjekoneensa vuonna 1960. Oulun Ka-2 b "Rhönschwalbe" tuli kerholle jo vuonna 1957. Niinpä ei olekaan ihme, että kajaanilaiset kiilasivat koulutettaviksi Pudasjärvelle jo saman vuoden kesällä.

Ensimmäisellä kajaanilaiskursilla olivat oppilaina Matti Pääskylä, Eero Kokkonen, Voitto Kokko, Mauno Kemppainen, Lasse Vainio ja Reijo Karppinen. Seuraavina vuosina olivat kurseilla Kajaanista muun muassa Jouni Tiitola, Jorma Talvinen, Raimo Kilpeläinen, Veli Jääskeläinen sekä Taisto Talvinen.

Kajaanilainen sanomalehti Kainuun Sanomat kävi tutustumassa Pudasjärven purjelentokoulutukseen vuonna 1957. Purjelentokoulutus oli lehden mukaan hyvää ja tuottavaa. Matkakaan ei ollut este, sillä Kajaanin ja Pudasjärven välinen maantie oli lehden mukaan hyvä. Siitä ei allekirjoittaneella ole tietoa, oliko matkan varrella losseja. Linja-auto kuitenkin nujusi Kajaanista Pudasjärvelle yli kuusi tuntia.



Kuva: Pentti "Jänö" Kaukonen (oik.) koulutti Kajaanin Voitto Kokon purjelentäjäksi Pudasjärvellä vuonna 1957. Koneena on uutuutta hohtava Ka-2b.



Kuva: Pentti Kaukonen istuu "Kakkosen" takapenkillä, kun kajaanilaiset vaihtavat oppilasvuorojaan kesällä 1957. Mauno Kemppainen vasemmalla, sitten tulevat Lasse Vainio ja Matti Pääskylä. Vuokko Siitari avustajana.

Oulun kerhon Harakka Kajaaniin

Kajaanin ja Oulun kerhojen 1950-luvun yhteistyö poiki myös konekauppoja. Kun Oulun kerho sai uuden kaksipaikkaisen purjelennon koulukoneen Ka-2b:n vuonna 1957, liitokone Harakka H 26 meni myyntiin. Ostajana oli Kajaanin Ilmailukerho. Harakka lensi Kajaanissa ensimmäisen kerran 23. 6. 1956. Se tuhoutui maahansyöksyssä 25.5. 1958. Ohjaaja loukkaantui.

Kajaani sai toukokuun 22. päivänä vuonna 1960 oman kaksipaikkaisen purjekoneensa DSF Kranich II:n. Niinpä käynnit Pudasjärvellä harvenivat. Vaikka Kranich ei ollut niitä kaikkein suosituimpia purjelennon peruskoulutuskoneita, sillä opetteli Kajaanissa purjelennon alkeita muun muassa Oulun kerhon Seppo Niiranen. Kranichista käytettiin myös tehokone nimitystä, vaikka ei se sitä ehkä ollutkaan. Kranichilla lennettiin Kajaanissa vain vuodet 1960-1962. Vuonna 1963 haettiin Pudasjärveltä vuokralle Raahen Bergfalke OH-KBD, jolla tämänkin jutun kirjoittaja kävi purjelennon peruskurssinsa Kajaanin Paltaniemen lentokentällä.



Kuva: Harakka-koulutusta Kajaanin Paltaniemellä vuoden 1958 maaliskuussa. Lentäjät vasemmalta: Jyrki Koskinen, Kyösti Paavilainen, Pekka Huotari ja Jorma Talvinen.

Opintomatalle Reppu-Mossella

Kajaanin kerholaisten yksi ehkä mieliinpainuvimmista "opintomatkoina" Pudasjärvelle tehtiin vuoden 1966 heinäkuun lopussa. Kolmen-neljän miehen poppoo lähti Kajaanista Moskvitsh 501:llä eli nk Reppu-Mossella Paltaniemen kentältä Pudasjärvelle. Mossehan oli tuolloin vuonna 1966 suosittu idän perheauto. Tällainen Mosse oli ilmailukerholaisilla kimppa-autona. Kesän 1966 lentojen tiimellyksessä leikattiin Mossesta katto pois. Siitä tuli avoauto, jolla huristeltiin kesäisten lentojen lomassa kaupungilla.

Kerran sitten pälkähti päähän, että piipahdetaanpa Mossella Pudasjärvellä. Kilpa-ajo ranskalaisten kanssa oli mahtavaa. Eteläeurooppalaiset huristelivat Citroen 2 CV:llä, me Mossella. Ranskalaiset menivät ohi tasamaalla, me vastamäkiosuuksilla. Kun olimme avo-Mosella Pudasjärven kentällä, tuli auton viereen hymyilevä Sulo Siltari. "Nyt vihdoinkin nähdään se urheilumallin Mosse", naureskeli Siltari. Allekirjoittaneen lisäksi Pudasjärven Mosse-matkalla olivat ainakin Taisto Talvinen ja Jorma Piirainen.



Kuva: Avo-Mosse Kajaanin kentällä kesällä 1966 paria viikkoa ennen Pudasjärven reissua. Matti Haapavaara oikealla, Oulussakin pitkään vaikuttanut toimittaja ja 1950-luvun laskuvarjohyppääjä Jussi Haapavaara vasemmalla. Ilmailutoimittajien nykyinen pj. Heikki Haapavaara edessä keskellä.

Vierailut harvenivat

Kajaanin Ilmailukerhon jäsenet eivät ole vierailleet Pudasjärvellä suurella joukolla sitten vuoden 1950-luvun peruskurssien jälkeen. Tämä johtuu muun muassa siitä, että kerho on ollut Rautavaara Säätiön jäsen vuodesta 1966 lähtien. Kajaani on kuitenkin ollut aina purjelennon pääpaikkana muutamaa viime vuotta lukuunottamatta.

Vuosina 2009 ja 2010 kerho vieraili Rautavaaralla kolmen koneen voimin. Koneet oli vuokrattu Kuopion Ilmailuyhdistykselle. Kajaanin kerhon kannalta vierailut olivat täysin epäonnistuneita.

Vuonna 1980 Kajaanin Raimo Kilponen ja Kyösti Paavilainen vierailivat Vasama-koneen kanssa Pudasjärvellä. Myöhemmin Kilponen oli Oulun Ilmailukerhon aktiivijäsen ja purjelennonopettaja. Paavilainen touhuu jatkuvasti Kajaanissa. Huippusaavutuksena on PIK-15 Hinun rakentaminen.

Lentojen lisäksi Kajaani on tehnyt Oulun Ilmailukerhon kanssa mittavaa yhteistä järjestötyötä. Kajaanin kokousedustaja äänesti useita kertoja Pentti Kaukosen puolesta, kun häntä istutettiin Suomen Ilmailuliiton hallitukseen. Myös palolentojen ja kaamospäivien järjestelyissä kerhojen välinen yhteistyö on ollut tuloksellista. Kajaanin Ilmailukerho oli osaltaan painamassa "vihreää nappia", kun Pudasjärven kentän purjelentokatoksen rakentamiseen haettiin veikkausvoittovaroja noin 50 vuotta sitten.

* * * *

Jos Pentti "Jänö" Kaukonen olisi lukemassa tätä juttua, hän toteaisi: "että semmonen tappaus."

Ensi kerralla sitten tarinaa Oululaisten lentäjien vierailuista Kajaanin kentällä vuodesta 1956 lähtien.



Kuva: Harakka-lentäjä Pentti Korhonen, Oulun ja Kajaanin Ilmailukerhot.

Yleinen toimintasuunnitelma

LAADUKASTA HARRASTEILMAILUA

Yleistä

Kerho jatkaa edelleen laadukkaan harrasteilmailutoiminnan kehittämistä tavoitteena mahdollisuudet elämyksiin ja irtautumiseen arjen asioista sekä myös mahdollisuus mukavaan sosiaaliseen kanssakäymiseen. Kerhossa pidetään tärkeänä harrastuksen kehittämistä järjestelmällisellä koulutuksella, joka tarjoaa kasvamisen ja kehittymisen mahdollisuuden.

Lentotoiminta

Kerhon lentotoiminta on pääasiassa purjelentoa ja sitä tukevaa hinauslentotoimintaa. Toiminta muodostuu normaalin lentotoiminnan ohella järjestetystä koulutuksesta sekä erilaisista tapahtumista. Lentotoiminta aloitetaan Ahmosuolla heti olosuhteiden salliessa huhtikuussa. Kesäkausi vietetään perinteisesti Pudasjärvellä leirillä, jossa järjestetään juhannuksen jälkeisellä viikolla Pohjois-Suomen purjelennon matkalentotapahtuma **Moskiito Ralli**. Syyskuussa lennetään vielä muutamana viikonloppuna Ahmosuolta säiden salliessa.

Kerholaisilla on mahdollisuus käyttää kerhon purjelentokalustoa osallistuessaan erilaisiin tapahtumiin ja kilpailuihin, kuten esimerkiksi aaltolentoleirille Pohjois-Ruotsin Kebnekaiselle ja purjelentotapahtumiin eripuolilla Suomea. Johtokunnan ennakkolupa tarvitaan kuitenkin aina.

Kalusto

Kerholla on käytävissään ja jäsenille vuokrattavissa kuusi hyväkuntoista purjelentokonetta eli peruskoulukone Puchacz, jatkokoulukone DG-500 Trainer ja neljä harjoituskonetta (DG-300, kaksi Junioria ja Ka6Cr) maakuljetuskalustoineen. Hinauslentoja varten kerholla on tarkoitukseen modifioitu moottorilentokone Rallye MS893A Mod.

Kerholla on käytävissään Pudasjärven Ilmailukeskuksessa myös V48 hinausvintturi, joka on vuokrattuna vintturin omistajilta vinttausmaksuun perustuvalla hinnoittelulla.

Toimintapaikat

Lentotoiminta tapahtuu pääasiassa Oulun Ahmosuolla ja Pudasjärven Ilmailukeskuksessa. Koneet säilytetään ja huolletaan talvikaudella kerhon tiloissa Ahmosuolla.

Ahmosuon lentokenttää ja toimintaedellytyksiä pyritään kehittämään yhteistyössä Oulun kaupungin kanssa. Lentoturvallisuuden parantamiseksi olisi edelleenkin tarpeen kuivattaa kapean kiitotien reuna-alueet rullaus- ja laskukelpoisiksi. Lennokki- ja liidinharrastajien sekä muiden kentän käyttäjien kanssa sovitaan pelisäännöt kentän yhteiskäytöstä purjelentotoiminnan aikana.

Kerho on edelleen aktiivisesti mukana Pudasjärven Ilmailukeskuksen kehittämisessä yhteistyössä Pudasjärven kaupungin ja muiden kenttää käyttävien kerhojen ja tahojen kanssa.

Kerho osallistuu myös tarvittaessa mahdollisen uuden harrasteilmailu- ja moottoriurheilukeskuksen suunnitteluun Ylikiimingin Kokkokankaalle.

Pudasjärven konekatoksen ja vanhan kerhorakennuksen katot pyritään uusimaan tulevan kesäkauden aikana.

Talous

Hinnoittelussa pääperiaatteena pidetään, että kaiken toiminnan tulee kattaa siitä aiheutuvat kulut ja otetaan huomioon myös mahdollisuus toiminnan kehittämiseen, hyvään laatuun ja kalustoon. Viranomaismaksujen (esim. EASA huolto-ohjelmat, lentokelpoisuuden tarkastukset), vakuutusten

ja varaosien hinnannousujen myötä purjelennon kate on nykyisillä taksoilla kohtuullisen marginaalinen, mutta maksut voidaan vielä toistaiseksi säilyttää edellisen vuoden tasolla. Purjelennon konevuokrissa suositaan kausimaksua. Koska polttoaineen hinnat ovat edelleen nousseet, eikä sopivaa autobensiiniäkään enää ole, joudutaan hinausten hintaa jälleen hiukan korottamaan. Myös aktiiviseen varainhankintaan panostetaan ja mm. Pudasjärven konekatoksen kattoremonttiin pyritään hakemaan rahoitusta jäseniltä ja yhteistyökumppaneilta. Jatkokoulutus- ja harjoituskoneiden rahoitukseen otettua lainaa lyhennetään suunnitellusti lainasopimuksen mukaisesti.

Muu toiminta

Jatketaan toimenpiteitä voimaanastuneiden EASA Part M lentokelpoisuus- ja huoltovaatimukseen liittyen.

Kerho tiedottaa toiminnastaan aktiivisesti verkkosivuillaan (www.oulunilmailukerho.fi) ja ajankohtaisia tiedotuksia lähetetään aina tarvittaessa sekä sähköpostin ja tekstiviestien välityksellä. OIKOSET-kerholehti julkaistaan kaksi kertaa vuodessa

Ilmailuharrastuksen tunnettavuutta lisätään esittelemällä toimintaa lentokentillä ja tiedottamalla tiedotusvälineille eri tapahtumista. Vuoden aikana järjestetään harrasteilmailun esittelytilaisuuksia yhdessä muiden oululaisten ilmailukerhojen kanssa. Heinäkuussa osallistutaan myös Pudasjärvellä järjestettävään kansainvälisen ”Sunny Nights Fly-In” ilmailutapahtuman järjestelyihin.

Kerho osallistuu Suomen Ilmailuliiton, Suomen Urheiluilmailuopiston, Trafín ja Finavian koulutus- ja muihin tilaisuuksiin ja pitää yhteyttä viranomaisiin. Toiminnan laajentamiseen ja monipuolistamiseen tähdäten sekä yhteistoiminnan kehittämiseksi pidetään yhteyttä myös muihin pohjoissuomalaisiin kerhoihin, lennonjohtoon ja Ilmavoimiin.

Kerhossa toimii huvitoimikunta, joka järjestää vuoden mittaan kerhoiltoja, retkiä ja muita viihtyisiä tilaisuuksia kuten esimerkiksi elokuiset Sikajuhlat, pikkujoulut, elokuva- ja teatteri-iltoja jne.

Oulun Ilmailukerho ry:n johtokunta

Liitteet :

1. Purjelentojaoston toimintasuunnitelma
2. Moottorilentojaoston toimintasuunnitelma
3. Talousarvio vuodelle 2012
4. Tapahtumakalenteri vuodelle 2012

Huom! Liitteistä vain talousarvioon perustuva hinnasto sekä tapahtumakalenteri mukana Oikosissa!
(Toimituksen huomautus)

Maksut vuodelle 2012

Muuttunut kohde ja muuttunut hinta kursivoitu ja paksunnettu (huom! peruskurssin kokonaishinta säilynyt samana, muutoksia lento-osan ja teorian jyvitykseen) (toimituksen huomautus)

Kurssi-, hinaus- ja vakuutusmaksut		
Kohde	Hinta	Sisältää
<i>Purjelentokurssi</i>	2200 €	(lento-osa 2000 €, teoria 200 €) + jäsenmaksut Sis. materiaalin, vakuutusmaksun, 60 koululentoa sekä ao. kesän purjekonevuokrat. (Ei sisällä OIK:n ja SIL:n jäsenmaksuja.)
Esittelykurssi purjelentokoneella	100 € / lento	Sis. teoria, hinaus 500m + 15 min. lento
Purjelennon tutustumiskurssi (Huom. ei polttarilentoja!)	250 €	Sis. teoriaa, 2 lentoa sekä kerhon jäsenmaksun loppuvuodeksi (ei SIL). Lennot 3 - 25, 900€. Lennot 26 - 60, 1000 €
Pilvilentokurssi	50 €	+ hinaukset ja konevuokrat.
<i>Hinaus 500 m</i>	26 €	= Kaksi hinausta laskukierrokseen (sis. myös konevuokran laskukierrokseen). Hinaus yli 500 m osalta 5 € / alkava 100m
Vintturihinaus	15 €	Yksi hinaus
Vakuutusmaksu (purjekoneet)	70 €	Tarkoitettu pääsääntöisesti kaikille, jotka lentävät harjoituslentoja kerhon purjekoneilla. Ks. myös vaihtoehtoinen vuokrahinta ja kausikortti.
Konevuokrat		
OH-954 DG500, OH-832 Puchacz, OH-743 ja OH-744 Junior, OH-239 Ka6Cr, OH-926 DG-300	27 € /h (tai 54 € /h)	Konevuokrat minuuttien tarkkuudella vakuutusmaksun maksaneille (suluissa hinta, jos vakuutusmaksua ei ole erikseen maksettu).
Kausikortti purjekonevuokrille ja vakuutusmaksulle	400 € /lentokausi	Rajoittamaton määrä lentoja. Sisältää vakuutusmaksun.
<i>Moottorikonevuokra - OH-SDA Rallye</i>	140 € /h	
Jäsenmaksut		
Aikuinen	35 € / vuosi	
Nuoriso- ja perhejäsen	20 € / vuosi	
Ainajäsen	350	€ (= 10 x jäsenmaksu)
Kannatusjäsenyys (yritys)	350 € / vuosi	Yrityksille ja yhteisöille.
Kaluston säilytysmaksut		
EFAH hallivuokra (kylmä)-moottorikoneet, purjekoneet kasattuna	400 € / v, 300 € / talvi 60 € / kk, 25 € / viikko	Kerhon jäsenille ja tilojen salliessa muille kerhoille.
Purjekoneet (purettuna)	40 € / kk	Kerhon jäsenille.
Perä- ja asuntovaunut, autot, moottorikelkat, siivet, rungot yms.	100 € / talvi	Kerhon jäsenille (vain, jos hallissa on tilaa, lentokoneet etusijalla).
EFAH huoltotilan vuokra (lämmin) - vain purjekoneet	400 € / v tai 60 € / kk	Kerhon jäsenille. Vuosimaksu kattaa myös kesällä säilytyksen kaarihallissa.
Leirimaksut		
Leirimaksu / perhekunta	25 € / kesä tai 2,5 € / vrk	Sis. leirialueen palvelut ja rantasaunan.
Sähkötaksu / perhekunta	60 € / kesä tai 6,0 € / vrk	Vain OIK:n leirialueen sähköpaikat.
Sähköliittymä	110 €	Sis. ensimmäisen kesän kulutuksen ja oikeuttaa jatkossa "/kesä"-maksuun.
Kerhokämpän "Orpokodin" yöpymismaksu	3 € / vrk tai 50 € / kesä	Huom. koko kesän maksu ei anna etuoikeutta petipaikkaan.
Lentäjän majan sauna	3 € / hlö	
Lentäjän majan suihku	2,5 € /hlö	
Kaupungin vaunupaikat	12 € / vrk	

Tapahtumakalenteri vuodelle 2012

		OULUN ILMAILUKERHO RY															
		TAPAHTUMAKALENTERI VUODELLE 2012 v.1.1 (31.10.-11/MK, johtokunta)															
		HUHTI			TOUKO			KESÄ			HEINÄ			ELO		SYYS	
Toiminta																	
LENTOPAIKAT JA LENTOKAUSI:																	
- Ahmosuo 21.4.-12.5 ja 2.9.-23.9.																	
- Pudasjärvi 12.5.-2.9.																	
KOULUTUS:																	
- teoriakurssi toukokuussa																	
Peruskurssien ajankohdat varmistuu ennen lentokauden alkua:																	
- 1. kurssi, EFPU kesäkuussa																	
- 2. kurssi, EFPU heinäkuussa																	
Esittely- / tutustumiskursseja viikonloppuisin tarvittaessa																	
Jatkokoulutus:																	
- Moskiito Ralli 25.6.-29.6.2012																	
- vintturikoulutusta 2.-3.6., 16.-17.6., (30.6.-1.7.), 4.-5.8., 18.-19.8.																	
- pilvilentokurssit muun koulutuksen ohessa																	
MUUT TAPAHTUMAT:																	
- kevätkokous maaliskuun lopulla																	
- lentokauden avajaiset 21.4.2012 EFAH																	
- Sikajuhlat EFPU 11.8.2012																	
- lentokauden päättäjaiset 23.9.2012																	
- pikkujoulet marras-joulukuussa																	
- syyskokous marraskuun lopulla																	
Muita tapahtumia:																	
- Kaamospäivät Oulussa 4.-5.2.2012																	
- Purjelennon pakkasparlamentti																	
- Aaltolentoleiri huhtikuussa, Kebnekaise																	
- Sunny Nights Fly-In - Pudasjärvi heinäkuun alussa																	



Kuva: Timo Jääskeläinen lähdössä yksinlentotarkkarille heinäkuussa 2011. Opettajana takapenkillä Mika Päckilä. (kuva: Mikko Kiuttu)

”Purjelentoralli”

Sanat: Matti Pesu, Oulu 8.12.2009, ”Sävel on vielä vähän hakusessa...”

(Soinnut/sävel: Kari Aaltonen)

1

Em – Am – D - Em....

Vastatuulessa taas nokka
kiiltää katse, loistaa pokka
hiilikuituseen kun itseni mä pakkaan

Kansi kiinni, nupit nollaan
tinttilakki syvään pollaan
niin ja Raybanitkin silmilleni nakkaan

C – Em – D... + kerto

Loistostartti, priimakeli
jälleen liittää lentopeli
oloneuvoksena selälläni makkaan

*Molekyylit mua kantaa
ilman siiven alle antaa
liihottelen, kiidän, joskus jopa sakkaan*

2

Em – Am – D - Em....

Cumulukset suunnan näyttää
päättä, sauvaa täytyy käyttää
käännepisteille jos kauas aion jatkaa

Vesipainotkaan mua jelppaa
liukulaskimetkaan helpkaa
jos vain ohjaimia veivailee ja vatkaa

C – Em – D... + kerto

Kaarrot jyrkät, syöksyt oivat
muistain Geet ja vetovoimat
niin ei sielunliito katkee kesken matkaa

*Molekyylit mua kantaa
ilman siiven alle antaa
alkuvoimaa auringon – nyt se huomatkkaa*

3

Jos mut pettää oma sulku
saattaa loppuu riemukulku
täytyy minigriippi oitis esiin kaivaa

Huokaisten kun lastin päästää
painevaivoilta se säästää
huoletonna väännän jälleen ilmalaivaa

Näkyy kotikenttä tuolla
aikamoisella se suolla
sitä kunnanisät muistaessaan raivaa

*Molekyylit mua kantaa
ilman siiven alle antaa
tää on matkantekkoo ilman suurta vaivaa*

*Molekyylit mua kantaa
ilman siiven alle antaa
sisuskalut nauttii, mieli lepää, jaivaa*

2



*OK:n pikkujoulut perjantaina 25.11. klo 19 Kauppatorin
Kahvilamakasiinilla!*

*Ohjelmassa yhteislaulua, musiikkiesityksiä, joulupukki sekä tietysti
jouluruoka!*

*Ilmoittautumiset torstaihin 17.11. mennessä sähköpostilla
osoitteeseen m.kiuttu@luukku.com*

*Osallistumismaksu **26 €** maksetaan pikkujouluihin mennessä
huvitoimikunnan tilille
"574092-255615".*

Lämpimästi tervetuloa!

-Huvitoimikunta

