



Huhtikuu 2010 Nro 51



Sisällysluettelo

Vastuutoimittajan sekalaista höpinää.....	3
Puheenjohtajan sepustuksia.....	4
Kebneleiri 2010.....	6
”Lentäen olisit jo perillä!”.....	13
Pakkasparlamentti 2010.....	15
F 19 muistomerkki Oritkariin.....	19
Yleinen toimintakertomus 2009.....	21

Oulun Ilmailukerho ry 2010:

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

Pitkänen Pekka
koulutus@oulunilmailukerho.fi
Gsm: 040 344 2411

Rahastonhoitaja

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

OIKOSET vastuutoimittaja

Kiuttu Mikko
Gsm: 050 407 8358

Webmaster

Kangasluoma Kari
webadmin@oulunilmailukerho.fi

Nettisivut

<http://www.oulunilmailukerho.fi>

Tilinumero

SP Optia 460020-26377

Vastuutoimittajan sekalaista höpinää

Tätä kirjoittaessa on kevät edennyt jo pitkälle: joet tulvivat, rännit ja viemärit huljuavat vettä, kura lentää teillä ja linnut laulelee. Mutta mikä parasta, taivaalle pokahtelee jo kunnan kumpupilviä. Se on purjelentäjälle varma merkki: kohta pääsee karistamaan kuran jaloistaan ja nousemaan taivaan sineen totuttelemaan jälleen ”omiin” siipiin.

Takana on pitkä talvi, ja pitkästä aikaa kunnan pakkastalvi. Olihan meillä Oulussa ihan oikea Pakkasparlamenttikin! Kylmempi vuodenpuolisko ei ole ollut pelkkää talviunta ja lumien pukkaamista, vaan kerhossa on tapahtunut paljonkin asioita. Ahmosuolla on jälleen huollettu ahkerasti kalustoa, ja viranomaisen asettamista ”ylläreistä” on selvitty kunnialla. Päänvaivaa aiheutti myös DG Flugzeughbauin huoltosopimukset, jotka tiesivät lisää rahanmenoa. Toivottavasti muut tehtaot eivät lähde ”leikkiin” mukaan, muuten käy kalliiksi..

Iloisia hetkiäkin on talven aikana vietetty. Jumpruiltaa, pikkujoulua, parlamenttia, muistokiveä... Voimme myös todeta, että viime kesän kurssilaisemme ovat näyttäneet hienoa esimerkkiä muille osallistumalla ahkerasti erinäisiin talkoisiin. Näistä mainittakoon normaalit kaluston vuosihuollot, jo aiemmin mainittu Pakkasparlamentti, kerhon toimintaohjeiden kokoaminen ja esittelytilaisuuksiin osallistuminen. Talkootyö on kerhon toiminnan edellytys, ainakin tämän kokoluokan kerhossa ja tällaisen lajin parissa. Asiat kun ei vaan etene, jos ei joku niitä tee. Ja jos tuntuu että joku asia ei etene, niin silloin on parasta tarttua kykyjensä mukaan toimeen ja pyytää kaveriksi muutama muu. Ja johan alkaa toimia!!

Mutta harrastushan tämä vain on, ja sellaisena sen on jokaiselle pysyttävä. Työksi se ei saa muuttua. Senpä tähden tämän lehden päätoimittajakaan ei ole enää Helena, vaan hän joutui työkiireiden vuoksi jättäytymään tehtävästä. Täysin oikea valinta. Hetken oli hieman hankaluuksia löytää Helenalle jatkajaa, sillä vapaaehtoisia, vapaa-aikaa omistavia ja ammattitaitoisia henkilöitä ei niin vain löytynytkään.. Ratkaisuksi jäi nyt kokeiltava toimittajatiimimalli, jossa yksi henkilö on päävastuussa lehdestä (lähinnä aikatauluista), mutta jokaisella on yhtä lailla vastuu juttujen tuottamisesta ja lehden valmistelusta. Silloin tarvittava ammattitaito, vapaa-aika ja innostus löytyy yhdistämällä tiimin jäsenten vastaavat, eikä lehden ilmestyminen kaadu yhden henkilön aikataulumuutoksiin. Jatkossa tiimin vetovastuu tulee kiertämään tiimin sisällä, ehkä jopa vuoden rytmissä. Tällöin kukaan ei ehdi ”leipääntyä” vastuunakkiin. Tämä lehti on siis eräänlainen ”kokeiluversio” uudesta

toimitustavasta, ja erinäisten säätämisten vuoksi lehteen ei ehditty kovin suurella skaalalla kerätä juttuja. Hyviä ideoita ja aihe-ehdotuksia on kuitenkin roppakaupalla, ja niitä alamme jatkossa ammentelemaan. Muun muassa Jänön sovittamien ilmailuaiheisten laulujen julkaisua on ehdotettu, ja sen pyrimme myös tekemään. Päästään sitten porukalla niitä hyräilemään esimerkiksi nuotion äärellä.

Tätä tekstiä lopetellessa Islannissa edelleen tupruaa. Toivottavasti tuo pilvi on kuitenkin jo laantunut siiheksi, kun tämä lehti ilmestyy. Muuten täytyy hommata vintturi, jotta päästään aloittamaan kausi..! Tai sitten lähtä Islantiin lentämään, siellä vois olla tällä hetkellä kovaakin putkitermiikkiä..!? Kerhon happipullokkin olisi vielä Kebnen reissun jälkeen täynnä... No jos kuitenkin sovitaan niin, että aloitetaan kausi 24.4. Ahmosuolla. Jos ei muuten niin kahvia juoden ja koneita vahailen. Ja lupaattehan, että ensi kesänä lennetään paljon, niin suorituksia kuin ihan löttöstelyäkin? Siispä, Oikokset mukkaan ja kentälle, mars!! Ja keli katotaan vasta kentällä!

Turvallisia lento- ja lukuhetkiä toivottelee ”tiimin” puolesta Mikko (a la tyhjäntoimittaja)

Puheenjohtajan sepustuksia

Kerhon purjelentokausi on jo huhtikuun alussa avattu Kebnellä seitsemän reippaan ja reissussa hyvin ruskettuneen kerholaisen voimin. Kausi jatkuu suunnitelmien mukaisesti Ahmosuolla lauantaina 24.4. klo 10 alkaen, jos kelit, koneiden huoltojen valmistuminen ja kentän kunto suo. Kentän reuna-alueiden pehmeys saattaa toimintaa aluksi myös hiukan rajoittaa.

Vuosien ja vuosikymmenten aikana kerholle on muodostunut erinäisiä toimintatapoja, joista osa on kulkenut perimätietona, osa on kirjattu esimerkiksi Oikosiin, kokousmateriaaleihin, sähköposteihin, osa löytyy netistä, osa Ahmosuon ilmoitustaululta, kenttien pysyväämääräyksistä ja niin edelleen. Nyt vihdoinkin (ja taas), tällä kertaa Haapajärven Juhan esittämästä aloitteesta ja lupauksesta hoitaa asiaa, on päätetty kasata mahdollisimman paljon olemassa olevia ohjeita ja toimintatapoja samaan dokumenttiin kaikkien nähtäville ja saataville.

Työversio löytyy tällä hetkellä OIK:n nettisivujen keskustelupalstalta ja toivottavasti myös toisaalta tästä lehdestä. Lukekaapa, kommentoikaapa ja pyritään sitten myös käytännössä toimimaan noiden ohjeiden mukaisesti,

niin kerho- ja lentotoiminta sujuu entistä mallikkaammin.

Lentotoiminnan ja lentomahdollisuuksien tehostamiseksi ja varsinkin tuoreiden pursipilottien kiilausjonoa helpottamaan on tutkittu mahdollisuutta toisen ”Junior” harjoituskoneen hankkimiseksi kerholle. Asiahan oli jo esitetty purjelentojaoston toimintasuunnitelmassa, jonka syyskokous hyväksyi. Aluksi näytti siltä, ettei Junioreita ole kuitenkaan maailmalla kaupan, joten päätettiin jo tulevaksi kesäksi vuokrata kerholle tarjottu Astir CS kone. Viimehetkillä tilanne kuitenkin taas muuttui ja yksi potentiaalinen Junior on tällä hetkellä tarjolla kerholle ja koneen tekninen selvitys on tätä kirjoitettaessa kesken ja konekauppa on johtokunnan harkinnassa. Hankitaan tuo kone sitten tai ei, niin otetaanpa tavoitteeksi lentää tulevana kesänä todella aktiivisesti ja tasapuolisesti kaikilla kerhomme koneilla ja hoidetaan lentomaksut esimerkillisesti, jotta saadaan kunnialla katettua koneiden käyttö- ja pääomakustannukset. Samalla karttuu pilottien lentotaidot ja kokemus sekä sitä mukaa kehittyä myös lentoharrastuksen taso ja turvallisuuskin. Pelkkien vakuutusten, pakollisten viranomais- ym. maksujen ja pääomakulujen kattamiseksi pitää Juniorille kertyä noin 50 tuntia tiimaa ja esimerkiksi DG-500:n tulisi nykyhinnoilla lentää jopa 100 tuntia kesässä, jotta koneen ylläpito olisi kannattavaa. Yhteistyötä ja yhteishenkeä kaivataan tietysti myös käytännössä kentällä, jotta koneet saadaan lentopäivinä hyvissä ajoin aamulla baanalle ja taivaalle sekä illalla taas yöpuilleen.

Hiukan kyllä harrastuksemme tulevaisuus arveluttaa tässä nopeasti muuttuvassa maailmassa mitä ihmeellisimpien määräysten viidakossa ja kustannusten kohotessa joka suunnalla. Lisämausteena soppaan tuli myös Nesteen ilmoitus lopettaa 100LL:n jakelu Suomessa sekä Shellin huoltoasemaverkoston myyntiaikeet ja kaikenmaailman direktiivit mm. biopolttoaineiden käytöstä, jotka mahdollisesti lopettaa myös autobensiinin käyttömahdollisuuden hinauskoneessamme. Tuleva kesä pärjätään onneksi vielä nykyisillä systeemeillä ja olemassa olevilla 100LL varastoilla. Nesteellä ja Shellillä sekä myös Suomen Ilmailuliitolla on onneksi jotain neuvottelija ja tulevaisuuden suunnitelmia käynnissä, joten toivottavasti joku hyvä ratkaisu tulevaisuuden lentopolttoainejakeluunkin vielä tulee. Saapa nähdä pitääkö meidän tulevaisuudessa kuitenkin alkaa suunnittelemaan taas vintturi- tai autohinauksia. No onneksi ilmailijat ja varsinkin purjelentäjät ovat ikuisia optimisteja, joten varmasti sitä lennetään myös tulevaisuudessa, ”jos ei taivas putoa niskaan”, kuten Asterixin kylän päällikön suurin huoli taisi olla.

Aurinkoista kevättä ja lentokesää, toivottelee Kari A

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 hinauskoneena. 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.

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

Kari Aaltonen, puheenjohtaja, puheenjohtaja@oulunilmailukerho.fi

p. 050 3131 215

Kebneleiri 4.-11.4.2010

Ruotsin Lapissa sijaitsee kaupunki nimeltä Kiiruna. Lähes kaupungin laidalta alkaa Paittasjärvi, joka ulottuu leveää laaksoa seuraillen noin 60 km Kiirunasta länteen. Kymmenkunta kilometriä ennen järven länsipäätä työnty pohjoista kohti pieni lahdella, jonka pohjukassa on Pirttivuopio -niminen pieni kylä. Äkkiseltään seutu voisi näyttää lähes erämaalta, jossa vain satunnaiset porotokat kuljeksivat. Jokin kuitenkin rikkoo maiseman, tai vähintäänkin herättää mielenkiinnon.. Lentokenttä keskellä järveä! Ja vieressä pitkä liuta purjekoneita ja putkia, joiden ympärillä käy epämääräinen vilske!

Kentällä hääräileville, kuten myös monille OIK:n jäsenille tuo ei ole kuitenkaan millään tavoin poikkeavaa, vaan täysin normaalia pääsiäisen viettoa ja harrastustoimintaa. Joillekin jo 49. kerta viettää pääsiäistä hääräillen Paittasjärven jäällä. Kyseessä on siis Kiruna Segelflygklubbetin (SFK) järjestämä kansainvälinen aaltolentoleiri, vuorossaan 49. Kebneleiri, jonne tänä vuonna suuntasi myös oululainen pursorukka neljän vuoden tauon jälkeen. Tämän jutun juonena on paljastaa hieman yksityiskohtaisemmin tuon ryhmän liikkeitä ja tekemisiä ennen leiriä, leirin aikana ja pikkaisen myös leirin jälkeen.. Lisäksi leiriä vähemmät tuntevat voivat saada tekstin avulla pientä vihiä leiristä ja paikasta, joista liikkuviin legendoihin törmää tämän tästä.. Sitä kautta on kylläkin vaarana, että kynnys leirille osallistumiseen pienenee.

Valmistelut

Leirin valmistelut aloitettiin jo hyvissä ajoin syksyllä. Alkuun matkan suunnittelu oli hieman epämääräistä ja -tietoista, mutta **Winbladin Markon** otettua matkanjohtajan roolin, alkoi valmistelut edetä määrätietoisesti. Koneisiin ei ollut odotettavissa tavanomaista suurempia huoltotöitä, joten lentokaluston osalta ei ollut suurta huolta. Suurin huoli alusta alkaen oli Puhkun lavetti - OIK:n hienolla lavetilla kun Kebnetiimat (ja hyvin monet muutkin tiimat) ovat jo täynnä.. Ongelmaan haettiin ratkaisua monilla keinoin, mutta jouduttiin kuitenkin toteamaan, että aikataulu olisi ollut monelle suunnitelmalle liian tiukka. Asian selvittely sai positiivisia tuulia kevättalven mittaan, kun pitkän linjan ilmailija **Vesa Lappeteläinen** liittyi OIK:hon ja antoi vinkin Kajaanin IK:n lavetin hyödyntämisestä. Komea ja valtava lavetti sieltä lopulta saatiinkin lainaan, ja vieläpä yllättävän helposti. Suurin ongelma oli ratkaistu.

Lopullinen leirin kokoonpano alkoi varmistua kevään mittaan. Syksystä alkaen leiriä mainostettiin Ahmosuolla ilmoitustaululla ja suullisesti. Mukava määrä loppujen lopuksi saatiinkin kasaan, ja niinpä kaluston osalta mukaan päätettiin ottaa Puhkun lisäksi myös Junnu. Osalla aikataulut kuitenkin pettivät, mutta osalla taas varmistuivat viimeisillä viikoilla. Niinpä paria viikkoa ennen leiriä Marko ilmoitti lopullisen kokoonpanon Kirunaan: **Marko Winblad, Vesa Lappeteläinen, Mika Päckkilä, Pertti Päckkilä, Olli Korhonen, Juha Haapajärvi ja Mikko Kiuttu.**

Valmisteluiden suhteen loppukiri pidettiin viikkoa ennen leirille lähtöä. Tuolloin koneet pestiin ja vahattiin, tehtiin puuttuvat peitot, asennettiin happijärjestelmät ja muutenkin hiottiin kalusto valmiiksi. Virallinen pakkauspäivä pidettiin sitten lähtöä edeltävänä lauantaina, jolloin koneet pakattiin, koneiden varusteet pakattiin ja myös osa henkilökohtaisista tavaroista nosteltiin kyytiin. Pakkauksessa suurena apuna toimivat Markon varustelista (sis. mm. 50'' plasmaTV:n) ja Pertin kuomullinen peräkärry. Pakkauksen jälkeen kärryt vietiin Nokian pihalle teknologiakylään (paitti Junnun putki Päckkilöitten pihalle), ja niinpä matka oli päivän päätteeksi lähtöä vaille valmis.

Lauantaina pidettiin myös Markon johdolla leiribriefing. Siinä käytiin läpi kenttäympäristö, paikalliset olosuhteet, lentosäännöt, majoittuminen, matka jne. Briefissä käytiin myös lyhyesti läpi Kebnellä käytettävää ruotsalaista radioliikennettä, joka joillekin tuntui mielenkiintoiselta haasteelta, ja joillekin se toi mieleen opettavaisia muistoja aiemmilta reissuilta.. Jotkut puolestaan vanhoivat hoitavansa liikenteen viimeiseen asti suomeksi tai englanniksi... No käytäntö osoittautui sitten hieman toiseksi,

mutta siitä myöhemmin lisää. Vaikka sanonta kuuluukin ”Mikä Kebnellä tapahtuu, Kebnelle myös jää”...!?

Leiriviikko

Lähtöpäivä eli **sunnuntai 4.4.** alkoi itse kullakin herätyskellon soidessa klo 05:00. Putket ja peräkärri haettiin Nokian pihalta ”kuuen silmässä”, ja virallinen kokoontuminen oli Iin Shellillä klo 07:00. Siellä kärryt yhyttivät jälleen toisensa. Ryhmän mukaan liittyi myös kokenut Kebnenkävijä **Erkki Nyman** Raahesta. Kahvittelujen jälkeen jatkettiin siis neljän auton letkalla kohti rajaa. Simon paikkeille saakka oli ajettava lähes IFR:ää, mutta siellä katto alkoi nousta ja jo rajan jälkeen alkoi aurinko pilkkahtella. Eikä se sitten juuri pilven takana käynytäkään ennen paluumatkaa ja Simoa..

Matka sujui ongelmitta ja yllättävän joutuin. Töressä ja Kirunassa pidettiin tauot ja tankattiin autot. Kirunassa tankattiin myös miehet, ja ryhmän viralliseksi kielimuuriksi ristitty Mikko sai tulikasteen: ”Käyppäs Mikko tinkaamassa kahvit ruon päälle”. No tehtävä oli sinänsä helppo, pelkkä ”Kaffe?” ja kysyvä ilme riitti, sillä kahvi kuului ruokaan. Mutta sitähan ei tietystikään ryhmälle kerrottu, vaan kaffeen tarvittiin ”armon tinkaaminen”..

Perille päästiin hyvissä ajoin, ja töihin alettiin heti. Koneet kasattiin, ankkuroitiin jäähän (vaati 24 reikää = 15 metriä kairaamista) ja peiteltiin. Auringon antaessa viimeisiä säteitään vuorien yli, kamat oli raahattu suon yli mökeille ja päästiin iloisesti majoittumaan kahteen mökkiin ennalta varatun (ja luvatus) kolmen sijasta. No ryhmä onneksi tuli keskenään hyvin toimeen, eikä pieni vastoinikäminen aiheuttanut ongelmia. Lisäksi avuliat ruotsalaiset lupasivat jo(!) torstaiksi sen kolmannen mökin.



Letka Gällivaran lähistöllä.



Koneet kasattu ja ankkuroitu.

Maanantai 5.4.

Päivän ensimmäinen tehtävä oli iglun teko platan viereen, sillä ruotsalaisten hinureiden (vrt suomalainen lautturi) ja lennonjohtajien nukkuessa ei lentotoimintaa vielä voitu aloittaa. Iglu kaivettiin ja reunustettiin huolella, ja valkoseinäinen hyvin tuuletettu WC rakennettiin kulman taakse mahdollisimman suojaiseen paikkaan. Iglusta muodostui oikein viihtyisä makkaranpaistopaikka tulipesineen ja lattiakaivoineen.

Lentotoiminta avattiin Markon tekemällä Puhkun koelennolla ja sitä välittömästi seuranneella huollolla. Kun nokkapyörän tyhjentymisen syy oli selvitetty, kyettiin lentoja jatkamaan sillä edellytyksellä, että joka toisen lennon jälkeen nokkapyörä pumpattiin täyteen.. Koska varaosia (=uutta venttiiliä) ei niin vain Kebnelle saatu (tai olisi saatu kahdessa viikossa), niin päätettiin jatkaa tällä toimintamallilla koko leiri. Onneksi Juhan Autosta löytyi pieni mutta pippurinen kompara, jolla painetta saatiin renkaaseen suhteellisen kivuttomasti.

Iltapäivä sujui kevät- ja kenttätarkkareita lennellässä. Taivas oli koko päivän pilvetön ja maanpinta tyven, joten aalloista ei ollut tietoaakaan (eikä juuri muistakaan ilman liikkeistä, edes vaakasuunnassa..) Lennot olivat noin puolen tunnin mittaisia maisemakeikkoja, ja maisemia kyllä riittikin! Ilta kuitenkin painoi päälle, ja koneet piti peitellä yöpuulle (tai -jälle) yhden kevättarkkarin jäädessä seuraavaan päivään.

Tiistai 6.4.

Kevättarkkarit (Päkkilä & Päkkilä) jatkuivat puolilta päivin, ja samoihin aikoihin viriteltiin myös Junnu lentokuntoon. Mikko sai lennettyä koelennon, ja sen lisäksi Ollin yhden harjoituslennon. Puhkulle keikkoja kertyi vielä kolme. Keli oli toisinto maanantaista: kirkasta, tyyntä, lämmintä... Vain aaltojen liplatus uupui, muuten keli oli kuin mikäkin rantakeli. Aurinkoa ottaessamme iglun ilmailuradiossa oli Nikkaradio kuuntelulla. Poiminta jaksolta: ”Seittemän neljä neljä, medvind tree hundra meter”. Johon lennonjohdon kuittaus kuului ”sjuu fyyra fyyra”.. Pieniä iloja arjen keskellä!?

Tiistain päätteeksi oli vuorossa reissun ensimmäinen peseytyminen. Sitä varten ryhmä suuntasi kulkunsa kohti 10 km:n päässä sijaitsevaa Nikkaluoktaa. Osa meni juosten, osa hiihtäen ja jotkut autolla. Saunan jälkeen ilta jatkui mökkikylän ”mutterimajassa” eli hienossa mutterin muotoisessa kodassa. Sääennusteet katsottiin ja hieman hymähdettiin keskiviikolle luvutulle lumisateelle. Onneksi ryhmähenki (kuri?) jälleen toimi, ja kelinteko saatiin ripeästi käyntiin. Tehtävä saatiin suoritettua puoleen yöhön(?) mennessä, jonka jälkeen ryhmä meni nukkumaan. Illan

aikana muut suomalaisryhmät tulivat tutuiksi, ja niin tuli heillekin oululaisryhmä, ja oululaiset tavat..

Keskiviikko 7.4.

Retkikunnan herätti kirkas auringonpaiste, vaikka osa olisi toivonut hartaasti ennustettua lumisadetta. Mutta vaivalla tehty keli on hyödynnettävä, joten eväät reppuun ja koneita valmistelemaan. Avustajatkin saapuivat iglulle jo kahteen mennessä. Innostus jäi kuitenkin pienehköksi, ja niinpä Juha ja Mikko saivat nautiskella Junnalla tunnin keikat aallossa muiden hätyyttämättä. Päivän mittaan pilven pohjat asettuivat kuitenkin alta tuhanteen metriin, ja koska lopulta kyseessä oli lähes täyskatto, aaltolento jäi lähinnä kantoaallossa killutteluun. Illalla käytiin vielä kauppareissu Kirunassa, jonka jälkeen Päckilät saivat oman mökin päivän ”etuajassa”!!

Torstai 8.4.

Torstaista kehkeytyi vilkas lentopäivä Juhan tahkotessa Junnalla ihan tosissaan. Keli oli heikkoa, mutta taivas jälleen kirkas. Päivän parhaaksi nousuksi jäi Markon ja Mikon 300 metrin räpistely yhdistetyssä roottorissa, termiikissä, rinnetuulussa, aallossa.. Mutta niin se vain on, Kebnellä olosuhteet voivat olla rauhallisenakin päivänä erittäin mielenkiintoiset! Illalla mentiin melko aikaisin nukkumaan, uni alkoi maistua itse kullekin tukevasti. Lisäksi odotettavissa oli mahdollisuus kunnon yöuniin, sillä ennusteissa oli jälleen hiutaleen kuva.



OIK:n koneet lähtövalmiina Pirttivuopion starttibaanalla.

Perjantai 9.4.

Aamu oli ensimmäistä kertaa pilvinen. Täyskaton pohja oli reilusti alle tuhannessa metrissä, ja merkkejä pikaisesta selkenemisestä ei ollut. Niinpä Päckilän veljekset ja Mikko päättivät lähteä rautupilkille, se kun oli ollut haaveena koko kuluneen leirin ajan. Paikaksi valittiin läheinen tunturijärvi (rautuja jäi vielä, joten tarkka sijainti puuttukoon), jonne loppujen lopuksi oli kivuttava jalan kolmisen kilometriä vaakaan ja vajaa kolme sataa metriä pystyyn. Vaiva palkittiin jo ensimmäisen reiän kohdalla. Kauaa ei Mikalla pilkki ollut vedessä, kun jo ensimmäinen nieriä nousi päivänvaloon. Iltapäivän mittaan saalista kertyi toista kymmentä kappaletta (painot jääköön mainitsematta puntarin puutteen vuoksi, mitat mittavälineen vuoksi). Kun paistikalat olivat koossa, suunnattiin takaisin ”base camppiin”.

Pilkkireissun aikana muu seurue suuntasi Kirunaan ostoksille. Kun ryhmä oli jälleen kasassa, lähdettiin porukalla Nikkaan saunomaan. Illalla syötiin voissa paistettua rautua ja harmaanierää, ja käytiin sitten täysillä vatsoilla ottamassa Kebnelegendoista selvää Lentokerho Cumuluksen Pellen mökillä, Pelle kun oli luvannut tarjota aarrekätkönsäkin (60-luvun kelintekojuttuja) sisältöjä illan mittaan.

Kokemuksia Kebnen olosuhteista riittikin, ja kertomuksista päätellen olosuhteet on oikeasti otettava vakavasti ja varauduttava tyynelläkin ilmalla yllätyksiin. Kebneleirejä Pelleellä on lähes 50, joten hän on ehtinyt näkemään monenlaisia tilanteita. Pilvien päälle jääminen kuulosti olevan yksi vaarallisimpia tilanteita aaltolennossa, ja niiden seurauksena on vuosien mittaan tehty useita maastolaskuja. Pellenkin pilvet olivat päässeet joskus yllättämään, ja ulos pilvestä hän oli tupsahtanut 300 m:n korkeudessa Nikan päällä, 10 km kentältä, vuorten kohotessa siinä ympärillä toista kilometriä järven pinnasta.. SFK:n kokeneen aaltolentäjän Patrickin tyhjentävä kommentti oli: ”Sinä olla vähän kusessa siinä”!? Korkeus oli kuitenkin juuri riittänyt kentälle asti..

Lauantai 10.4.

Lauantai oli jälleen kirkas päivä, ja lentoja tehtiin hyvällä tahdilla. Keliä ei vielä aamupäivällä ollut, joten hinauksia otettiin maisemareissuja varten korkealle (hinauskoneella keikat kestivät keskimäärin puolisen tuntia). Puolenpäivän aikaan oli kentän pohjoispuolella heikkoa termiikkiä, ja länsipuolella oli jotain epämääräistä roottorin tynkää. Termiikissä kuitenkin korkeuksia sai kerättyä, ja Marko sai Junnalla mukavan ”kelikeikan”. Vesa kävi tsekkaamassa länsipuolen roottorin, joka sekin osoittautui lähinnä ”termaaliksi”. Kouvolan pojat harjoittelivat lekohinausta ja ruottin puhumista omalla Puhkullaan lentäen, ja jaksolla kuuluikin vuoroon ruottia

(OH-801), vuoroon suomea (lennonjohto).. Aaltoa ei taivaalla näkynyt.

Tilanne muuttui iltapäivää kohden. Tuuli hieman voimistui, ja pyörteisyys lisääntyi. Niinpä Mikko ja Olli päättivät vielä kerran yrittää, ja kentän pohjoispuolelta löytyikin viikon parhaat nostot ("jopa" 2 m/s). Täyttä varmuutta noston tyypistä on mahdoton sanoa, mutta joka tapauksessa se vei alle 500 metristä yli tuhanteen, jossa pääsi heikkoon aaltoon kiinni ja siinä edelleen 1400 metriin. Räpistely puuskaisessa nostossa vei aikaa, ja aallon löytämisen jälkeen oli lähdeävä laskuun. Silti keikka lipsahti pariin tuntiin ja viivytti koneiden pakkausta jonkin verran, mutta homma päätettiin kuitenkin samalle illalle hoitaa. Puhku lavetille ja Junnu putkeen, ja kummasti alkoikin ilta hämärtää.. Sovittiin aamun aikataulut, sitten pieni henk.koht. pakkaus ja nukkumaan.

Sunnuntai 11.4.

Liikkeelle oli päätetty lähteä aikaisin, joten kello soi kuudelta. Matkaan päästiin ripeästi, ja Kirunassa oltiinkin jo hieman yli kahdeksan Ruottin aikaa. Sieltä matka jatkui tutussa neljän auton letkassa kohti kotia. Yhdellä "välilaskulla" selvittiin Iihin, jossa pistäydyttiin kahveille Shellille. Erkki jatkoi siitä kohti Raahea ja kärryt kohti Ahmosuota. Perillä oltiin hyvissä ajoin, joten koneet nostettiin vielä halliin ja tavarakuorma purettiin. Reissu oli paketissa seiskan aikaan illalla, ja muutama tunti sen jälkeen ei unta tarvinnut houkutelaa..

Loppuhöpinää

Vaikkei varsinaista aaltoa leirin aikana ollutkaan, matka oli todella onnistunut. Sää oli koko viikon loistava, ja leiri oli mitä parhainta lomanviettoa. Ilmailua tuli vähintään 25 tuntia vuorokaudessa (ainakin menopäivänä), ja välissä tuli sitä lentotiimaakin. Etenkin Juha kunnostautui innokkuudessa, ja keikkoja kertyikin 12, tunteja muutama vähemmän.

Kebnen kokemuksia ei voi kuitenkaan pelkillä tunneilla tai starteilla mitata, saati kuvailla sanoilla. Paikka tarjoaa elämyksiä, jotka jokaisen on itse koettava. Tuollaisena kuin Kebne meille näyttäytyi, se soveltuu lentopaikkana yhtä lailla "aloittelijoille" kuin "konkareille". Ehkä vähemmän lentäneille kenttäympäristöön ja paikallisiin lentotoimintamenetelmiin (esim. nedflygningzone) tutustuminen saattaa vaatia pari-kolme keikkaa kokeneemman kanssa, mutta rauhallisissa olosuhteissa paikasta pääsee nopeasti jyvälle ja yksin voi lentää turvallisesti. Radioliikennekään ei ole ylitsepääsemätön ongelma, riittää kun kaksi fraasia opettelee ulkoa. Lennonjohdossa ja hinauskoneessakin osataan

melko monesti suomea (ja englantia), joten kommunikointi on pääsääntöisesti helppoa.

Olosuhteiden vaihtuessa toiseen ääripäähän on sitten aiheellista punnita oma kokemus ja lentotaito. Silloin kannattaa enemmän aliarvioida omat taidot ja pyytää kokeneempi mukaan, kuin yrittää väkisin yksin ja todeta taidot riittämättömiksi. Haastavissa oloissa lentäminen on tällöin mitä parhaita oppia ja itseluottamuksen kasvattamista. Näillä ohjeilla Kebne on turvallinen ja mielenkiintoinen paikka lentää purjelentoa ja saada kokemuksia, jotka taatusti muistaa lopun ikäänsä. On se vaan niin hienoa.

Leirillä lennettiin yhteensä kolmisenkymmentä keikkaa ja hieman vähemmän tunteissa Lisätietoa aaltolentämisestä ja Kebneleiristä löytyy mm. <http://www.sfk-kiruna.se/>.

Ryhmän puolesta Juha ja Mikko



Mika ja Pertti ”zulu-urpaanin” perässä. ”Nedflygningzektor”

Joulu v. 2009, “Lentäen olisit jo perillä” EFOU-München 22h!

23.12. klo 12:30 Heinäpäästä taxilla Oulunsaloon. ETA Oulu 14:10. Lähtö myöhästyi. 17:30 päästiin taivaalle. Oltiin menossa Müncheniin Pauliinan ja Ainon, 5 v, kanssa Anna-Kaisan ja Jorman luoksi jouluksi. Myöhästymisestä johtuen en ehtinyt jatkolenolle Hgi:stä Müncheniin. Paula ja Aino menivät. Jäin Vantaalle HolidayInniin yöksi. Mennessään Finnairin “lippuluukulle” kuului huuto: “Matti, mitä nää täällä teet”!

Pietilän Jani oli siellä äitiään vastassa. Neuvoi minut toiselle tiskille, jossa lyhyempi jono. Tiedossani oli, että Lufthansan ens. lento 24.12. olisi klo 07:00. Sanoin sen virkailijalle, ja katsottuaan näytöltä sanoi, että Melaniushan on puhuu “faktaa”! Vilkaistuaan muita virkailijoita kuiskasi minulle: “Tämä tulee Finnairille vähän kalliimmaksi kuin oma lento, mutta kun on jouluaatto, pistän teidät Lufthansan aamukoneeseen 7:00!” OK! Hotellissa ylös klo 3:30. Onnikalla kentälle ja Lufthansan lähtöselvitykseen!

Kone lähti aikataulussaan. Kun olen “tvättäkta heinäpääläinen” menin väärään osastoon koneessa?! Oli kuulemma joku “pispnesosasto”!? Ei net mua pois häätäneet, kun oli tilaa. Passasivat kuin “piispaa pappilassa”! Otin huonosti nukutun yön jälkeen nokoset ja Müncheniin Frans Josef Straussin kentälle saavuttiin aamupäivällä! Laukkuhihnalta ei tullu minun kapsäkkiä!? Menin Lh:n “kadonneitten tav. tiskille” valittamaan asiaani huonolla “germaaniallani”! Naisvirkailija, n. 55-60 v oli kuin sakemanniin keskitysleirin vartija “Ka-Po”! Kamerad-Polizei! Kysyi, puhunko enklantia?! Olin jo niin tympääntynyt ämmän puheisiin, että esitin vastakysymyksen: “PONYMAJY PARYSSKIJ! Talar ni svenska, parlare Italiano!? Es ist über 65 Jahre, wenn ich Deutsch gelernt habe. Während des zweiten Weltbrieg! Finnland und Deutschland waren Waffenbruder! 3 Jahre: 1941-1944!?”

Naisen käytös muuttui täysin! Oli melk. kaksinkerroin tiskinsä takana. Neuvoi ja antoi “pelastuspakkauksen” toivottaen hyvää joulua! Jorma ja Aino olivat vastassa. Laukkua ei tullut. No, kyllähän sitä muuttaman päivän pärjää. Mutta kun joululahjat olivat kadonneessa laukussa.



Kiertelimme Mü:n vanhassa kaupungissa katsomassa “sakemanniin” aattohommia. Joulupukki kävi illalla.

25.12. Kävimme kolmessa katolisessa kirkossa kuuntelemissa “kaapuniekköjen” hommaa!? Eihän sitä mitään ymmärtänyt.

26.12. Kävimme Jorman kans Deutsches Museumiin “haaraosastolla” Oberschlesheimissä. Siellä entisöidään myös vanhoja koneita. Platalla An-2! Hienosti remontoitu! 2 tyyppiä, joilla olin lentänyt! Gr.Baby ja Alk.kone

Gr-9. Narsisti kun olen, piti Jormalle kehua!! Naisväki oli kierrellyt katsomassa Mü:n vanhoja linnoja.

Oberschlessheimin kenttä on vanha! Jo ens. maailmansodassa Udetin Ernesti ja Richthoffenin paroni sieltä Fokkereillaan operoivat.

27.12. su. kotiinlähtö. Ihmeitten ihme! Kadonnut laukku löytyi! Annoin A.K.:n ja Jorman joululahjat siellä. Jäähyv. jälkeen Paula, Aino ja minä mentiin lähtöselvä. jälkeen “Taxfreehin”! Ostin “pikkupullon pahhaa pontikkaa”, wiskyä! Lento Vantaalle, jonne Pauliina ja Aino jäivät. Minun jatkolento oli Oulussa n. 00:30 ma.aamulla. Taxilla Heinäpähän, simulaattori päälle ja “piccupaucut pullosta”!

Olipahan reissu! Matkustaminen avartaa! Terv. Matti



Purjelennon Pakkasparlamentti 2010

Oulun Ilmailukerho järjesti Purjelennon Pakkasparlamentti –tapahtuman 13.-14.2. hotelli-ravintola Lasaretissa. Tapahtumaan osallistui yli 60 pursipilottia Sodankylän ja Helsingin, tai oikeammin Strasbourgin väliltä. Lauantain illanviettoon osallistui yli 70 henkilöä. Tapahtuma oli varmasti monille OIKlaisille hieman vieras, ja sen tähden ajattelin hieman valaista asiaa: mitä kaikkea viikonlopun aikana oikeastaan tapahtui, ja mitä sen toteuttamiseen vaadittiin?

Oikeastaan tapahtuman juuret löytääkseen on mentävä ajassa taaksepäin aikaan, jolloin Simo Kettunen toimi Ilmailuliiton purjelentotoimikunnan

(myöhemmin tekstissä PT) puheenjohtajana. Hän heitti tuolloin ilmoille ajatuksen, että Pakkasparlamentin voisi joskus järjestää Oulussakin. Suurin osa tapahtuman yli kolmekymmenvuotisesta historiasta sijoittuu nimittäin Tampereen eteläpuolelle. Syksyllä 2009 PT:n uusi puheenjohtaja Jari Pakkanen sitten tiedustelikin, olisiko OIK:lla halukkuutta järjestää vuoden 2010 Pakkasparlamentti.

Päätös oli tehtävä suhteellisen nopeasti. Allekirjoittanut ei ihan täysin ollut perillä tapahtuman luonteesta, myönnettäköön näin jälkeinpäin, mutta tapahtuman nimi oli kuitenkin tuttu.. No oli siitä onneksi sen verran taustatietoa takaraivossa, että uskalsin sanoa omasta puolestani kyllä, kun Kari johtokuntalaisilta asiaa kyseli. Ja lupauduinpa tarpeen tullen ottamaan vastuupallon vastaan, jos ei muita löydy. Ja kuinkas kävikään.. Simo ehti juuri sopivasti Atlantin toiselle puolen, joten otin pallon. Siitä se rumba sitten lähti..

Alkuvalmistelut

Alkuun pääseminen ei ollut helppoa. Tavoitteiksi tai oikeastaan vaatimuksiksi nostettiin kerhon profiilin nostaminen, eikä taloudellista tappiota saanut aiheutua. Epäileviä katseita riitti, ja osa puki katseensa myös sanoiksi asti. Mielessä kävi useaan kertaan ajatus, vieläkö ehti perääntyä.. Onneksi sain avukseni **Pitkäsen Pekan, Lehdon Markun ja Korhosen Ollin** suunnittelemaan tapahtuman raameja. Myös **Jaakkolan Helena** lupautui antamaan oman panoksensa lukuisista kiireistään huolimatta, ja **Kari "Kartsa" Kangasluoma** tarjoutui webmasteriksi. Organisaatio laitettiin vikkellä pystyyn, ja päästiin suunnittelemaan itse järjestelyjä. Tärkeimpien tehtävien määrittely, talouden suunnittelu, aikataulujen laatiminen... Näiden lisäksi täytyi alkaa jo miettiä ohjelmaa, luennoitsijoita, osallistujamääriä, pitopaikkaa.. Saimme onneksi pidettyä pari tehokasta palaveria, joissa jaoin tehtävät ja pääsimme sen myötä ripeästi liikkeelle. Myös PT:ltä saimme hieman vinkkejä tapahtumaan liittyen. Tässä vaiheessa elettiin marraskuun alkupuolta.

Budjetin suunnittelu muodostui melko haastavaksi osaksi järjestelyjä. Suurin kysymysmerkki oli osallistujamäärä. Siihen saimme hieman suuntaviivoja Parlamenttia aikaisemmin järjestäneiltä, sekä tiedustelutietona muutamilta eteläsuomalaisilta pursipiloteilta. Samaan aikaan laitettiin käyntiin myös sponsoreiden hankinta, joka ei sekään osoittautunut liian helpoksi.. Kun tapahtuman pitopaikka saatiin löytyä lukkoon, sponsien määrästä oli pieni tuntuma ja luennoitsijoiden kustannukset suunnilleen selvillä, päästiin vihdoin määrittelemään osallistumismaksuja. Halusimme summan mahdollisimman alas, ja päätimme että voittojen tavoittelu ei tässä

kannata, kunhan omilleen päästään.. Niinpä rajapyykiksi toteuttamiselle muodostui 35 maksavaa osallistujaa, joiden tuli olla kasassa kuukautta ennen tapahtumaa.

Näiden perusasioiden jälkeen pystyimme avaamaan ilmoittautumisen. Tiedotuksessa pääpaino laitettiin OIK:n kotisivuihin ja purjelennon pulinajaksoon. Tämä oli ilmeisesti hyvä valinta, sillä yhteydenottoja alkoi melko pian tulla. Ilmoittautuneiden määrä kuitenkin sinnitteli pitkään alle kolmenkymmenen, mikä ehti jo muutaman hiuksen irtoamiseen myötävaikuttamaan.. Mutta kaikesta huolimatta järjestelyporukka oli yllättävän luottavaisin mielin. Viimeisen ilmoittautumisviikon aikana nähtiinkin kiva ”ryyssi”, ja Markulla piti mukavaa kiirettä ilmoittautumisten vastaanottamisessa.. Se sujui kuitenkin hienosti.

Kohti tapahtumaa

Alkujärjestelyihin kuului paljon pieniä seikkoja, jotka ajallisesti saattoivat viedä hyvinkin paljon vuorokaudesta. Esimerkiksi ohjelmalehtisen rakentelusta muodostui pieni painajainen.. Mutta niitä en lähde tässä tarkemmin puimaan läpi. Helpotus oli melko suuri siinä vaiheessa, kun tajusimme että osallistujia on riittävästi, ja budjetti sallii luennoitsijoiden saapumisen paikalle. Loppujen lopuksi jouduimme vaihtamaan tiloja suurempaan useammankin kerran, ja siihenpä ne liialliset ylijäämät sitten menivätkin. Yhtä kaikki oli aika keskittyä itse tapahtuman läpivientiin ja sen suunnitteluun. Oli selvää, että talkoolaisia tarvitsee enemmän kuin mitä järjestelyporukka pitää sisällään. Heidän saaminen oli yllättävän kivutonta, oikeastaan ei tarvinnut edes kysyä vaan **Rantalan Tommi, Haapajärven Juha, Leskelän Niina ja Päckilän Joel** tarjoutuivat auttamaan pelkästä viiheestä. Tästä heille suuret kiitokset.

Vihdoin oli sitten itse viikonlopun aika. Hommat alkoivat jo perjantaina alkuvalmisteluilla Lasaretissa ja luennoitsijoiden hakemisella lentoasemalta. Myös Ranskan vieraamme Roland Stuck saapui jo perjantaina paikalle. Vieraidemme keskuudessa vallitsi iloinen henki, ja se antoi rohkaisua itse koitosta varten. Luennoitsijat halusivat tulomatkan päätteeksi Oulun ytimeen lämmittelemään viikonloppua varten, ja sinne heidät myös kuskasimme ennen kuin itse vilahdimme yöpuulle.

Lauantai oli pitkä päivä. Ohjelma alkoi jo yhdeksältä aamulla, ja luentoja jatkui pitkälle iltapäivään. Välissä ehdimme pitämään onneksi muutaman tauon, jotka sitten järjestelijöillä menivätkin mukavasti ATK-ongelmia ratkoessa ja ilmoittautumisia vastaanottaessa. Pienistä murheista huolimatta päivä sujui loistavasti ja luennot olivat erittäin mielenkiintoisia. Ne koostuivat pitkälti eri tahojen kuulumisten kertomisesta. Joukossa oli

myös muutama viikonlopun pääluennoista, kuten Rolandin Alppiluento ja Tourulan Tapion luento henkisestä valmentautumisesta. Luennoitsijat olivat selvästi panostaneet esityksiinsä. Osalla puhe ei meinannut loppua ollenkaan, mutta onneksi Pekka hoiti juontajan tehtävänsä ammattitaidolla ja pysyimme aikataulussa. Se olikin avain onnistumiseen.

Iltatilaisuudesta oli tarkoitus tehdä leppoisa illanistujainen muutamine esityksineen. Esitykset olivatkin hyviä, mutta teema ei ihan istunut siihen mitä osallistujat olisivat toivoneet. Tämä on allekirjoittaneen käsitys asiasta, ja uskoisin että samoilla linjoilla muutkin ovat. Syy löytyy tämän samaisen ”allekirjoittaneen” visiosta tuoda esiin pohjoista lentämistä, kun etelän miehet kerrankin ovat täällä. Ehkä tuon vision olisi voinut toteuttaa jotenkin kevyemminkin. No, ehkä todellisuus on valoisampi kuin mitä itse kuvittelen. ”Kartsan” bändi oli loistava tunnelman luoja illan aikana, ja ihan mukava ilta siitä sitten loppujen lopuksi kehkeytyi. Muutamien osalta pidot jatkuivat vielä Oulun ”ytimessä”, ja saipa Ilmailuliiton (entinen) puheenjohtajakin esittelykierroksen Oulun keskustasta.

Sunnuntai oli lyhyempi päivä. Aamupäivä koostui viranomaisasioista, nimittäin EASA huolto-ohjelmista ja EASA purjelentäjän lupakirjasta. Lounaan jälkeen oli vielä vuorossa FLARM:ia ja meteorologiaa, joiden jälkeen oli aika taputella viikonloppu pakettiin. Luennoitsijat ja osa muista vieraista saivat kyydin rautatieasemalle ja lentokentälle kotimatkaansa varten, jonka jälkeen järjestelijät voivat nauttia päätöskahvit ja ynnäillä samalla alustavan tilinpäätöksen. Se todettiin positiiviseksi, ja lukuisten vierailta saatujen keuhujen saattamana todettiin tapahtuman onnistuneen tavoitteiden mukaisesti.

Jälkipohdintaa

Tapahtuman pohjalta nousi hyvinkin paljon ajatuksia vastaanlaisten tapahtumien toteuttamisesta. Ensimmäisenä luonnollisesti tuli mieleen talkoolaisien vähyys, joka korostui etenkin sponsoreiden hankinnassa. Kyseessä oli kuitenkin kerholaisille melko vieras tapahtuma, joten todennäköisesti epätietoisuus karsi osan talkoolaisista. Lisäksi talvi voi karsia hieman innokkuutta ja ylimääräistä aikaa. Toivottavasti jatkossa talkoointoa kuitenkin löytyy tällaisiinkin tapahtumiin hieman enemmän. Ei ole sanottua, etteikö OIK voisi jatkossakin järjestää Parlamentin kaltaisia tilaisuuksia. Lisäksi OIK:lla itsellään riittää lähiaikoina tarvetta isollekin innokkaiden talkoolaisien porukalle, kun päästään käsiksi Pudasjärven konekatoksen kattoon, saunan pitkospuihin, konekatoksen leirikämpän remppaan jne..

Mutta syy siihen, miksi haluan esittää pientä jälkipohdintaa, ei suinkaan

piile talkooinnokkuudessa. Tärkeämpänä asiana ilmeni, että OIK:lla on kykyä järjestää laadukas ilmailutapahtuma kansallisella tasolla. Pakkasparlamentti oli hyvä jatkumo maaliinlaskun SM-kisoille, jotka 2008 järjestettiin Pudasjärvellä. Tuolloinkaan osallistujamäärä ei noussut yhtä korkealle kuin vastaavanlaisissa etelämpänä järjestetyissä tapahtumissa, mutta siitä huolimatta läpivienti sujui erinomaisesti, ja kerho sai paljon positiivista julkisuutta. Täällä pohjoisessa ei kannata elellä (lennellä) liian matalalla profiililla, vaan kerhon on hyvä toimia aktiivisesti myös valtakunnallisella tasolla. Tähän OIK:lla on kykyä, hyödynnetään sitä myös jatkossa. Se voi joskus olla hyödyksi.

Lopuksi tahdon vielä kiittää kaikkia tapahtumaan osallistuneita ja järjestelyissä mukana olleita. Tästä on hyvä jatkaa kohti lentokautta! Ja muistakaahan, että pieniä talkoohommia riittää pitkin kesää, niitä voi jokainen askarrella aikataulujensa mukaan.. =)

Terveisin:
Mikko K.

PS. Pakkasparlamentissa olleet luennot laitetaan näkyviin OIK:n nettisivuille kevään aikana.

F 19 muistomerkki Oritkariin

Talvisodan aikana keväällä 1940 PohjoisSuomen ilmapuolustus oli lähes yksinomaan ruotsalaisen vapaaehtoisen Flygflottilj F19 vastuulla. Gloster Gladiator -torjuntahävittäjiä oli sijoitettu mm. Oulun Oritkariin. Hälytyspaikan muodostivat kaksi metsäreunaan raivattua lentokoneen mentävää aukiota mahdollistaen esteettömän ja nopean lentoonlähdon suoraan Kempeleenlahden jäältä, puuston kuitenkin antaessa näkösuojaa mahdolliselta vastustajan lentotiedustelulta. Koneet olivat varustetut suksilaskutelineillä soveltuen siten toimintaan talviolosuhteissa.

Juhlallinen hetki

Ruotsalaiset vapaaehtoiset suojelivat kaupunkiamme ansiokkaasti. Niinpä Lapin Lennoston killan Oulun osaston puheenjohtajalla **Mikko Jaakkolalla** oli virinnyt jo pitempään ajatus muistokiven pystyttämistä ruotsalaiselle osastolle. Hän oli käynyt tiedustelemassa paikkaa yhdessä **Melamiehen Matin** kanssa, sillä Matilla oli henkilökohtaisia muistoja paikasta nuoruusvuosiltaan. Kiven pystytys tuli ajankohtaiseksi nyt, kun sodan

loppumisesta on tasan 70 vuotta.

Kiven paljastustilaisuudessa oli edustaja ilmavoimista ja maavoimista, Oulun lentokentän päällikkö ja kaupungin edustus. Mukana tilaisuudessa oli myös toinen Oulun elossa olevista sotalentäjistä, **Ewald Estama**. Virkeä veteraani nautti nuorempien lentäjien tapaamisesta silmin nähen. Oululaiset ilmailijat (Kari A, Jyrki P, Pekka S, Jarmo H. ja Marko J.) lensivät komeassa kolmen koneen muodostelmassa paikan yli juuri paljastuspuheen alkaessa. Koneet juhlistivat myös samaan aikaan sankarihaudoilla ollutta sodan päättymisen kunniaksi pidettyä tilaisuutta. Killan nuorin jäsen, ilmavoimissa asepalveluksensa suorittanut **Mikko Kiuttu** sai kunnian pitää paljastuspuheen, jossa hän kertasi Talvisodan syttymisen aikoja marraskuun lopussa 1939. “Suomen ilmavoimilla ei ollut tuolloin sijoittaa hävittäjäkalustoa Vaasa-Repolalinjan pohjoispuolelle. Noin viikko talvisodan syttymisen jälkeen Ruotsin ilmavoimissa alettiin koota vapaaehtoista osastoa suomeen, tunnukseltaan F19. Osaston kokoaminen alkoi täysin ruotsalaisten omasta tahdosta, ja osastoon liittyvät joutuivat eroamaan ilmavoimista.”

Pieni, tehokas osasto

Osaston koko vastasi kolmatta osaa Ruotsin koko hävittäjä voimasta. Lisäksi käytössä oli yhteyskoneita. Osastoon kuului myös huoltojoukot. Se oli siis täysin omavarainen, ja jopa polttoaine kuljetettiin tukikohtiin Ruotsista. Niinpä osaston vahvuus oli jopa 250 henkilöä.

Tukikohdassa päivysti yhdestä neljään Gloster Gladiatorhävittäjää. Yleensä koneet päivystivät päivällä ja lennettiin yöksi Veitsiluodon tukikohtaan, jossa suoritettiin huollot. Tarpeen tullen koneita jätettiin kuitenkin myös yöpäivystykseen.

Kaikkiaan Oulusta toiminut osasto sai käännytettyä venäläisten pommikoneet kymmenkunta kertaa takaisin kohti itää jonka seurauksena pommit pudotettiin Oulun sijasta keskelle erämaata. Lisäksi Oulusta toiminut osasto sai pari ilmavoittoa Vaalan yllä. Oulun osasto siirtyi muun rykmentin yhteyteen Veitsiluotoon 13. maaliskuuta 1940.

Suomessa toiminut F19 osasto sai yhdeksän ilmavoittoa, tuhosi maahan neljä venäläiskonetta ja esti 35:n pommikoneosaston pääsyn kohteisiinsa. Ihan ilman tappioita eivät ruotsalaiset selvinneet. Viisi konetta tuhoutui, kolme lentäjää menehtyi ja kaksi joutui sotavangiksi.

Toimittajatiimi

**JÄSENISTÖ vuoden 2009 lopussa:**

Ainaijäsäniä / kunniajäseniä	11
Vuosijäsäniä, pääjäsenyys OIK:ssa	81
Nuorisojäseniä (alle 18 v)	1
Perhejäseniä	5
Pääjäsenyys toisessa kerhossa	34
Yhteensä	132

(131/08 132/07,133/06, 126/05, 138/04, 131/03,
138/02, 131/01, 121/00, 116/99, 117/98, 123/97,
121/96, 110/95, 107/94, 105/93)

JÄSENMAKSUT v. 2009:

Kannatusjäsen (yritykset ja yhteisöt)	350 e
Vuosijäsen	35 e
Nuorisojäsen	20 e
Perhejäsen	20 e
Ainaijäsäniä	350 e

TOIMIHENKILÖT v. 2009:**Johtokunta:**

Puheenjohtaja	Kari Aaltonen
Jäsenet	Juhani Kemppainen Olli Korhonen Markku Lehto Pekka Pitkänen Mika Päckilä Ari Vaulo
Varajäsenet	Helena Jaakkola Mikko Kiuttu

Johtokunnan valitsevat toimihenkilöt:

Varapuheenjohtaja	Pekka Pitkänen
Sihteeri	Mikko Kiuttu
Rahastonhoitaja	Olli Korhonen



Koulutuspäällikkö	Pekka Pitkänen
Huoltopäällikkö, purjekoneet	Ari Vaulo
Huoltopäällikkö, moottorikoneet	Kari Aaltonen
Radiohuoltaja	Mauri Mankinen
Hinauskouluttaja	Tapani Ojakangas
Hinausjärjestelijä	Mika Päckilä
Oikosten päätoimittaja	Helena Jaakkola
EFAH talonmies	Matti Melamies

Vuosikokouksen valitsevat tilintarkastajat: Hannu Ervasti ja Raimo Ala-Kokkila sekä varalla Heikki Kauppi ja Pertti Vuolteenaho.

Kerhon kunniajäsenet: Pentti Ahava ja Matti Melamies

Kerhon kunniapuheenjohtaja: Yrjö Santaholma

Jaostot:

Purjelentojaosto	Puheenjohtaja	Pekka Pitkänen
	Jäsenet	Mikko Kiuttu Mika Päckilä
Moottorilentojaosto	Puheenjohtaja	Pekka Sipilä
	Jäsenet	Kari Aaltonen Tapani Ojakangas
Talousjaosto	Puheenjohtaja	Ari Vaulo
	Jäsenet	Olli Korhonen Markku Lehto

KOKOUKSET:

Sääntömääräinen kevätkokous pidettiin Ouluhallin kokoushuoneessa 31.3.2009 ja syyskokous 25.11.2009. Johtokunta kokoontui kuukausittaisiin kokouksiinsa 9 kertaa ja lisäksi pidettiin muutama ylimääräinen puhe-
linpalaveri.

YLEISKATSAUS



v.1.0 8.3.2010 MK,KA/Johtokunta

VUOSI 2009

Vuonna 2009 kerholle kertyi lentopäiviä 72 ja kerhon omilla purjekoneilla lennettiin 433 tuntia ja 753 starttia. Kaikkiaan kerhon piirissä toimivilla purjekoneilla lennettiin yhteensä noin 816 tuntia ja 875 starttia.. Hinauskoneille kertyi tunteja n.114 ja 1004 hinausta. Purjelentostarteja kirjattiin kenttäkirjaan yhteensä 1004, jotka kaikki olivat lentokonehinauksia. Purjekoneilla lentäneitä jäseniä kirjattiin kenttäkirjaan kaikkiaan 54.

Kerhon kalusto käsittää viisi purjelentokonetta, sekä yhden moottorikoneen. Ahmosuon lentokentällä kerholla on kaksi rakennusta, kaarihalli (n. 500m2) sekä yhdistetty moottorikonehalli (n. 170 m2) ja lämmin purjekoneiden huoltotila (n. 120 m2). Pudasjärven Ilmailukeskuksessa kerholla on omistuksessaan saunarakennus, majoitusrakennus, jossa on hyvät tilat viiden kerholaisen majoittamiseen sekä kuuden purjelentokoneen konekatos vanhan kerhorakennuksen yhteydessä. Lisäksi nuotiopaikalla on nuotiokatos.

Talous

Tilikauden tulos on suunnitelman mukaisten poistojen jälkeen n. 11 497 euroa alijäämäinen.

Varsinainen toiminta oli n. 76 euroa alijäämäinen, mutta varainhankinnan, jäsenmaksujen ja avustusten jälkeen tilikauden tulos ilman poistoja näytti 4047 euroa ylijäämäistä.

Poistoja tehtiin yhteensä 15 545 euroa.

Sekä purjelento- ja moottorilento kattoivat normaalit käyttökulunsa. Moottorilennon katetta paransi auto-bensiinin käyttö ja lentotyöstä saatu haittaveron palautus, mutta kesäkuun lopulla sattuneesta hinauskoneen vauriosta johtunut vuokrakoneiden käyttö aiheutti lisäkuluja ja heikensi hinauksista saatuja tuloja.

Jäsenten käytössä olevassa Ahmosuon polttoainesäiliössä oli vuodenvaihteessa bensaajäljellä n. 200 litraa.

DG-500:n hankintaan otettua jäsenlainaa lyhennettiin suunnitelmien mukaisesti (8000 EUR/v) ja vuoden lopussa kerholla oli lainaa jäljellä 18 000 euroa.

Muuta

Matkalentotapahtuma Moskiito Ralli järjestettiin jälleen kesäkuun lopulla Pudasjärven Ilmailukeskuksessa yhteistyössä Perämeren Ilmailijoiden ja Rovaniemen Ilmailukerhon kanssa. Tapahtuma on osa Suomen Ilmailuliiton alueleiritoimintaa. Ks. Purjelentojaoston toimintakertomus.

Kerho osallistui Pudasjärvellä heinäkuun alussa järjestetyn kansainvälisen lentotapahtuman Sunny Nights Fly-In:in järjestelyihin yhteistyössä Pudasjärven Ilmailukerhon kanssa.

Perinteiset Pudasjärven lentokauden päättävät Sikajuhlat järjestettiin elokuussa ja pikkujoulut joulukuussa.

Kerhon tiedotuslehti OIKOSET ilmestyi vuoden aikana kerran.

OIK oli mukana myös oululaisten ilmailukerhojen yhteistoimintaan liittyvissä yhteistoimintailloissa.

Tarkempi lentotoiminnan ja siihen liittyvän kerhotoiminnan kuvaus ja tilastot löytyvät liitteenä olevista jaostojen toimintakertomuksista sekä taloustilanne vuoden 2009 tuloslaskelmasta ja taseesta.

- Liitteet:
- Purjelentojaoston toimintakertomus
 - Moottorilentojaoston toimintakertomus
 - Tuloslaskelma ja tase
 - Tilastot

Mikko Kiuttu
Salmelantie 11 A 52.1
90130 Oulu

2

OIK kouluttaa kesällä 2010

Lupakirjakurssi

- **Teoriat:** 3.-20.5., pääsääntöisesti klo 18-21
- **Lento-osa 1:** EFPU 5.-13.6. (+säävaraus n. viikko)
- **Lento-osa 2:** EFPU 3.-11.7. (+säävaraus n. viikko)
- Opettajina lento-osilla Marko Winblad ja Ari Vaulo

Esittely- ja tutustumiskurssit

- **Ajankohdat sopimuksen mukaan** (viikonloppuisin)
- **Esittelykurssi I:** 2.5. / 8.-9.5. säätilanteen mukaan
- **Lisätietoa** www.oulunilmailukerho.fi

Hinnat

- **Lupakirjakurssi:** 2100 € + viranomaismaksut
- **Tutustumiskurssi:** 250 €
- **Esittelykurssi:** 100 €

Anna tuttavallesi lahjaksi esittely- tai tutustumiskurssi!
Kyselyt: Ari Vaulo, gsm 040 583 6821