

Finnairin Lentokerho ry

50 vuotta

1961–2011



Haastattelut	Urho Ketvel: Paavo Turtiainen Leila Meriluoto: Pertti Heikkinen Altti Levo: Pertti Teräväinen Heimo Viestivirta: Pertti Heikkinen Risto Räisänen: Jukka Rissanen Seppo Saario: Petri Louhivuori
Alkutaival-artikkeli	Lyhennelmä Urho Ketvelin kirjoituksesta / Jukka Rissanen
SAR-artikkeli	Timo Suorto / Janne Vainio
Tilastot	Pertti Teräväinen / Pertti Heikkinen
Kuvat	Leila Meriluodon kokoelmat Urho Ketvelin kokoelmat Altti Levon kokoelmat Matti Martikainen Janne Vainio
Kansikuva	Lippulaivamme OH-BDA ohjaimissaan Antti Laukkanen
Toimittaja	Jukka Rissanen

Finnairin Lentokerho ry
PL 55
01531 VANTAA

www.finnairflyingclub.com
flk@finnair.com

Pankkiyhteys Nordea
IBAN: FI60 1296 3000 5003 50
BIC: NDEAFIHH

Sisältö

50 vuotta - toiminnan täyteisiä vuosia	4
Kerhon alkutaival.....	7
Aeron Lentokerhon jäsen no. 1	9
OH-TZD:n hakumatka	13
Leila, ensimmäinen tyttöpilottimme	14
Altti Levo.....	17
Hempan muisteloita uran varrelta ja kerhon huoltotoiminnasta	24
Risto Räisänen	27
Aeron Lentokerho ja Seppo Saario	29
SAR-toimintaa Finnairin Lentokerhossa	31
Kerhon kunniajäsenet aakkosjärjestyksessä	34
Koneluettelo	35
Lentotuntien kehitys 1961–2011.....	36



50 vuotta - toiminnan täyteisiä vuosia

Perinteeksi kerhossa on muodostunut viettää vuosijuhlia kymmenen vuoden välein. Neljäkymmenen vuoden juhlaulkaisussa käytiin läpi kerhon yleistä historiaa. Tässä julkaisussa ajatuksena on löytää ihmisiä toiminnan takaa ja keskeltä. Siksi olemmekin pyrkineet haastattelemaan kerholaisia, jotka ovat pitkään toimineet kerhossa ja kerhon eri osa-alueilla; lentotoiminnassa, koulutuksessa, huoltotoiminnassa. Toivottavasti tämä valottaa kerhon toimintaa eri näkökulmilta.

Kerhon toiminta viidenkymmenen vuoden aikana yhteenlaskettuna edustaa melko suuria määriä. Lentotunteja on näiden 50 vuoden aikana saatu kerättyä 62 200 lentotuntia, mikä tarkoittaa yhtäjaksoisesti seitsemää (7) vuotta ilmassa. Olemme näiden viidenkymmenen vuoden aikana operoineet kahdellakymmenellä eri koneella, Zlinistä Debonairiin. Kerhossa on koulutettu 310 uutta lentäjää, jotka ovat saaneet yksityislentäjän lupakirjan. Myös useita yölentokursseja, IFR-kursseja sekä ansiolentäjän lupakirjakursseja on järjestetty. Jotta koneet on saatu lentämään, on tämä vaatinut myös jatkuvaa huoltotoimintaa ja niinpä huoltotoimintaan onkin käytetty vuosien varrella noin 38 000 työtuntia.

Kerho on palkittu vuosina 1988, 1990, 1993, 1995 Kar-Airin kiertopalkinnolla, mikä myönnetään aktiivisimmalle moottorilentokoneilla lentävälle kerholle, ottaen huomioon myös kerhon koulutustoiminta ja lentoturvallisuus. Mikään toinen kerho ei ole vielä saanut palkintoa neljää kertaa. Kerho on palkittu myös neljä kertaa Hankkijan kiertopalkinnolla.

SOS-lapsikylien lapsia on lennätetty vuodesta 1968 ja nyt jo 43 peräkkäisenä vuotena. Vuorotellen on lennätetty Punkaharjun ja Espoon Lapsikylän lapsia. Vuodesta 2001 alkaen on lisäksi lennätetty vuosittain HYKS osasto 10:n lapsia ja vanhempia yhteistyössä vanhempainyhdistyksen kanssa.



SOS-lapsikylän lasten lennätystä 1980-luvulla

SAR-tukikohta perustettiin kerholle vuonna 2006, jonka jälkeen SAR-toimintaan on osallistuttu aktiivisesti. Kerhon joukkue voitti vuonna 2010 SAR-koulutustarkastuksen. Samalla on mainittava, että ensimmäiset sopimukset SAR-lennoista Suomen Punaisen Ristin ja Suomen Ilmailuliiton kanssa solmittiin jo vuonna 1963.

Kerholla oli myös kansallisten määräysten puitteissa myönnetty, kerhoille harvinainen ansiolentolupa, minkä puitteissa suoritettiin yleisölennätyksiä sekä ns. vikalentoja kottimaan asemille vikaantuneille Finnairin koneille. Luvan puitteissa suoritettiin myös Ilmatorjunnan maalilentoja armeijan ilmatorjuntatykistölle, radiosondien pudotuslentoja Vaisalalle, sekä jonkun verran meren jäättilanteen havainnointilentoja, sekä pystykuvauslentoja. Yleisölennätykset olivat merkittävä varainhankinnan lähde 60- ja 70-luvulla ja olivat luomassa pohjaa kerhon koneiden hankinnalle ja toiminnalle itsenäisenä lentokerhona, mm. 200 yleisölentoa vuonna 1969. Ei myöskään sovi unohtaa alkuvuosina tehtyjä lukuisia taitolentoesiintymisiä Zlin-koneella erilaisissa lentonäytöksissä, esimerkiksi 16 lentonäytöstä vuonna 1966.

80-luvulta asti on aktiivisesti pidetty yhteyttä muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöiden kerhoihin, osallistuen kerhojen järjestämiin lentokokoonnumisiin vuosipäivien yhteydessä. Erityisesti on mainittava HFC-kerhojen järjestämä Itämeren kierros vuonna 2003, johon osallistui 11 konekuntaa lentäen yhdessä Itämeren ympäri. Myös monenlaisia Pikkuretkeä™ on tehty kerhon koneilla, milloin lähemmäs Baltiaan, milloin kauemmas Balkanille.



OH-BDA Gdanskissa kesällä 2010

Eurooppalaisiin lentokokoontumisiin ja kilpailuihin on osallistuttu, mm. kaksi kertaa Konjakki-ralliin ja kerran Maltan ralliin. Erityisesti on mainittava joukkueen Hakala – Nordlund – Lindqvist voitto 1994 Rallye de Cognac:ssa.

Erilaisia kerhotapahtumia ja kerhoretkiä on tehty varmastikin satoja. Muutamia erikoisempia mainitakseni kerhoretket Renon nopeuslentokisoihin Nevadassa vuonna 1999 ja ilmailumuseoon Pekingissä vuonna 2000. Eestin vapautumisen jälkeen 90-luvun alusta alkaen on Eesti ollut kerhoretkien suosikkikohte ja sinne onkin suunnattu vähintään yksi, ellei useampikin retki vuosittain yhdessä ja erikseen. 70- ja 80-luvulla kerholla järjestettiin myös aktiivisesti erilaisia iltamia, tavaramerkkeinä mm. Tammitanssiaiset ja Syyskarkelot.

Yhteistyötä on pyritty lisäämään myös lähialueen kerhojen välillä. Tästä hienona esimerkkinä on jo perinteeksi muodostunut Lentopaikkakisa MI5+ kerhojen, eli MIK, PIK, ESMO, MILK, FLK ja JP kesken. Jukolan Pilottien kanssa on perinteisesti ratkottu vuosittain syksyn kynnyksellä maaliinlaskun paremmuutta ja onpa saatu myös MIK mukaan hyödylliseen harrastukseen. Kerhojen kesken on myös solmittu koneiden yhteiskäyttösopimuksia, jotta koneiden käyttöastetta saataisiin paremmaksi.

Internet on viime vuosina vakiintunut kerhon tiedotus- ja myös keskustelukanavaksi. Koneiden varausjärjestelmä Ressu otettiin käyttöön Internetissä vuonna 2000. Vuodesta 2006 on kotikenttänämme toiminut Malmin kenttä Vantaan kentän keskittyessä liikennelentoihin.

Kun näitä kaikkia menneitä vuosia katsoo taaksepäin ja lukee toimintakertomuksia, ei voi välttyä toteamukselta, että toimintaa on ollut monenlaista ja että toiminta on ollut erittäin aktiivista.

Kaikkia jäseniä toiminnantäyteisistä vuosista kiittäen.



Pertti Heikkinen
Puheenjohtaja

Kerhon alkutaival

AEROssa työssä olevia ilmailijoita kokoontui Malmin lentokentälle 5.2.1952. He anoivat tuontilupaa lentokoneelle, jonka viranomaiset kuitenkin hylkäsivät. He halusivat ostaa kevyen lentokoneen kerhokäyttöön. Viranomaisten mielestä moista laitetta ei tässä maassa tarvittu. Niinpä kerhoa ei koskaan rekisteröity ja se hajosi.

Vuoden 1959 lopulla suoritettiin yhtiön henkilökunnan keskuudessa kysely, jonka tuloksena 119 henkilöä ilmoitti olevansa kiinnostunut omasta lentokerhosta.

Koska kysely osoitti, että lentokerhon perustamiselle Aero O/Y:n henkilökunnan keskuuteen oli riittävän laaja kannatus, katsottiin tarpeelliseksi muodostaa toimikunta, jonka tehtävänä oli kehittää kerhon perustamisajatusta ja tutkia mahdollisuuksia sopivan koneen hankkimiseksi.

'Maaperän' alkaessa tuntua riittävän tukevalta kerhon perustamiselle ja toiminnan aloittamiselle toimikunta pyysi asiasta kiinnostuneita saapumaan 17.7.61 Kuparitalon ravintolaan Lentokerhon perustavaan kokoukseen.

Viranomaisten suhtautuminen tuntui nyt suosivan "hyödyttöä melua ja saastuttamista". Oikeusministeriö hyväksyi Aeron Lentokerho ry:n merkitsemisen yhdistysrekisteriin 9.8.1961. Puheenjohtajana toimi Jussi Rinta, sihteerinä Jouko Kurikka, taloudenhoitajana Jouko Ylhä, kalustonhoitajana Matti Rinta, koulutuspäällikkönä Jaakko Ranta, kerhomestarina Esko Huovio ja päämekaanikkona Vilho Svahn.

Ensimmäinen oma kone Zlin tilattiin uutena tehtaalta Prahasta 25.7.61. Kone oli tyyppitään Zlin 226T, peräkkäisistuttava, kangaspäällysteinen taitolentokelpoinen, kiinteällä laskutelineellä, kannuspyörällä ja laskulaipoilla varustettu harjoituskone. Kone oli väriltään harmaa ja siihen maalatut koristeet ja merkinnät olivat siniset. Rehellisyyden nimissä kone muistutti enemmän ensimmäisen maailmansodan taistelukonetta kuin kaunotarta. Kerhon kone saatiin lentokuntoon 7.9.1961.



OH-TZD

Varainhankintakeinoina ajateltiin käyttää moottorilennon alkeiskursseja ja taitolentokursseja. Yhteistyössä muiden kerhojen kanssa suunniteltiin myös purjelentokursseja, kilpailuja ja lentonäytöksiä.

1967 tulevaisuuden näkymät olivat mitä synkimmät. Kerhon koneen sekä moottorin peruskorjaus oli edessä. Rahaa ei ollut ja puhuttiin jopa kerhon lopettamisesta ja koneen myymisestä. Yhtiö kieltäytyi uuden koneen hankintaan tarvittavan pankkilainan takuusta. Mutta todellinen aarteemme oli kerhon taloudenhoitaja, Paavo Marjola, joka sanoi, että se on mahdollista! Hallituksen jäsenet marssivat pankinjohtajan puheille. Jokainen otti henkilökohtaisen vastuun kolmen kuukauden vekselistä!

Uusi kone CESSNA F 172 hankittiin toukokuussa 1967. Kaksi hallituksen jäsentä, joilla oli ansiolentäjän lupakirja; Altti Levo ja Ossi Pitkänen viettivät jokaisen viikonlopun myyden lennätyksiä Helsingin yläpuolelle ja satunnaisia lennätysretkiä ilmailunäyttelyihin ja muihin yleisötapahtumiin. Naisjäsenet myivät lippuja ja houkuttelivat sunnuntaikävelijöitä lentämään. Seppo Saario esiintyi lentonäytöksissä 16 kertaa.

1969 kerhon nimi muutettiin muotoon Finnairin Lentokerho ry.



Finnairin Lentokerho ry
The Flying Club of Finnair

Aeron Lentokerhon jäsen no. 1

Finnairin Lentokerhon (alun perin Aeron Lentokerho ry) perustamiseen 50 vuotta sitten vaikutti merkittävästi mm. Urho Johannes Ketvel, lentokerhon jäsen no. 1.

Urho syntyi Jyväskylän maalaiskunnassa 12.7.1923. Urhon nuoren iän vuoksi hän ei ehtinyt osallistumaan talvisotaan, mutta välirauhan jälkeen alkanut varusmiespalvelu vei nuoren miehen tykistökoulutukseen Helsinkiin ja sieltä edelleen vuonna 1942 Karjalan kannakselle tykinjohtajaksi. Rintamalla Urhon tykkien kohteisiin kuuluivat niin maa- kuin ilmamaalit. Ilmatorjuntakoulutuksessa oli kerrottu verrattain yksityiskohtaisesti lentokoneiden rakenteista ja moottoreista sekä eri konetyyppien vähemmän panssaroiduista aroista kohdista.

Urhon perusteellinen paneutuminen ilmatorjuntatehtäviin loi myös pohjan hänen kiinnostukselle lentokoneisiin, niiden tekniikkaan ja upeaan liikehdintään eri taistelutilanteissa. Erityisesti Urhon mieleen on jäänyt tapahtuma, jossa saksalainen Focke Wulf 190 -kone huomasi Urhon tykin valjuovien hakevan vimmatusti osumaa venäläiseen maataistelukoneeseen siinä kuitenkaan onnistumatta. Ilo oli suuri, kun Focke Wulf lähti venäläisen perään ja ampui sen alas. Tunnelma nousi vielä moninkertaiseksi, kun saksalainen lentäjä palasi matalalla Urhon tykin luo ja vaaputuksin sekä kunniaa tehden tervehti suomalaisia sotilaita.

Sodan päätyttyä Urho suoritti Turussa vuonna 1946 ylioppilastutkinnon, ja tästä alkoi varsinaisesti hänen näihin päiviin asti jatkunut elämän mittainen opiskelunsa ja kiinnostuksensa historiaan, filosofiaan ja kirjoittamiseen. Sodan jälkeisinä vuosina opiskelu oli kallista. Urho ratkaisi rahoitusongelman työskentelemällä vuoroin rahtilaivoilla kirvesmiehenä ja pursimiehenä ja vuoroin opiskelemalla. Euroopan satamien lisäksi Urholle tulivat tutuiksi mm. Pohjois- ja Etelä-Amerikan sekä Aasian satamat aina Australiaa myöten. Panaman kanavan läpi Urhon matka kulki peräti kuusi kertaa. Maailman meriä seilatessaan Urho tutustui useisiin saksalaisiin taistelulentäjiin ja innostus ilmailuun vain kasvoi; aika ei kuitenkaan ollut vielä kypsä harrastuksen aloittamiselle. Opiskelujen alussa Urho kulutti ahkerasti Turun ja Helsingin yliopistojen penkkejä, mutta kaipuu maailmalle voitti, ja kuuden vuoden yhtäjaksoinen poissaolo Suomesta vei Urhon mm. Napolin ja Wienin yliopistoihin.

Urho palasi Suomeen vuonna 1960 taskussaan dekanaattitutkinto (germanistiikan alueelta) Wienin yliopistosta. Kielitaitoisena (englanti, ranska, ruotsi, italia, saksa) ja mitavalla elämäkokemuksella sekä hyvillä merimiestaidoilla varustettuna Urho aikoi haakeutua Norjaan merenkulkuoppilaitokseen tavoitteenaan merikapteenin ura. Sattuma (tai kohtalo) kuitenkin muutti Urhon suunnitelmia. Urhon veli Auvo oli huomannut paikallisessa sanomalehdessä mielenkiintoisen työpaikkailmoituksen, jossa Aero Oy haki teknilliselle osastolleen toimihenkilöä moottorien ja niiden osien sekä poltto- ja voiteluaineiden hankintatehtäviin. Auvo kehotti veljeään tarttumaan tilaisuuteen, jolloin Urho päätti lähettää työpaikkahakemuksen. Urhon opiskelut, kielitaito ja erinomaiset työtodistukset jämptinä ja luotettavana merenkulun ammattilaisena vakuuttivat Aeron herat, ja Urho aloitti työnsä Aerossa 13.7.1960.



Aeron logo vuonna 1960

Tutustuttuaan Aerossa muihin ilmailuhenkisiin kollegoihin Urho aloitti painostuksen lentokerhon perustamiseksi ja peräänantamattoman työn hankkeen tiellä olleiden esteiden poistamiseksi. DI Jussi Rinta innostui asiasta, ja Aeron silloinen johto oli myös hankkeen tukena. Teknillisen johtajan Åke Lundinin tuki oli merkittävä, sillä hän hankki myöhemmin ensimmäistä kerhon lentokonetta varten silloiselta 1-hallin omistajalta tie- ja vesirakennushallituksesta luvan koneen pysyvälle hallipaikalle. Aeron Lentokerho ry merkittiin yhdistysrekisteriin 9.8.1961. Ensimmäisenä puheenjohtajana toimi Jussi Rinta, sihteerinä Jouko Kurikka, taloudenhoitajana Jouko Ylhä, kalustonhoitajana Matti Rinta, koulutuspäällikkönä Jaakko Ranta, kerhomestarina Esko Huovio ja päämekaanikkona Vilho Svahn. Urholle myönnettiin Aeron Lentokerho ry:n jäsenkortti numero 1 tunnustuksena sitkeästä lobbaamisesta kerhon perustamiseksi. Urhosta tuli n. vuoden kuluttua lentokerhon sihteeri ja Jussi Rinnan jälkeen kerhon pitkäaikainen puheenjohtaja.

AERON LENTOKERHO RY
THE FLYING CLUB OF FINNAIR

Aeron Lentokerho ry:n logo

Lentokerhon ensimmäiseksi lentokoneeksi valikoitui tšekkiläinen peräkkäin istuttava Zlin 226 Trener. Koneen valintaan vaikutti sen taitolentokelpoisuus, koska enemmistö uusista kerholaisista oli lento-osaston henkilökuntaa, jota kiinnosti erityisesti mahdollisuus päästä harrastamaan vapaata liikehdintää. Ajatuksena oli myös liikennelentäjien liikehtimiskoulutuksen aloittaminen ja heidän perehdyttäminen oikaisumenetelmiin epätavallisista lentotiloista. Lupauksiakin useista kymmenistä liikennelentäjien koulutustunneista annettiin, mutta ikävä kyllä ne eivät koskaan toteutuneet.

Zlin oli karu kone: kangaspäällysteinen, kiinteällä laskutelineellä ja kannuspyörällä varustettu, moottorina 160 hv:n Walter Minor rivimoottori, jossa oli imuilman lämmitys, sähkökäynnistys ja generaattori. Ohjaamovarustus oli niukka: keinohorisonttia, radiota ja navigointilaitteita kompassia lukuun ottamatta ei alun perin ollut. Myöhemmin koneeseen hankittiin DC-3:n painava radio sekä Ilmavoimilta käytetty ADF. Jaakko Ranta ja Vilho Svahn lensivät radiottoman koneen Tshekkoslovakiasta Suomeen loppukesällä 1961 ja kone otettiin käyttöön 7.9.1961.

Urho oli taas ensimmäisenä matkassa; hän oli lentokerhon ensimmäinen koulutettava lento-oppilas. Vihdoin oli siis koittanut Urhon sodan aikana syntyneiden haaveiden täyttymys ja taivas oli aukenemassa vapaalle liikehdinnälle Focke Wulfin tavoin! Urhon opettajina toimivat aerolaiset Ilmavoimien entiset lentäjät Jaakko Ranta ja Esa Anttonen sekä liikennelentäjä Veijo Kajamäki. Lentomestari Eero "Linkku" Pakarinen toimi lopuksi tarkastuslentäjänä, ja näin Urho sai yksityislentäjän lupakirjan.

Urhon mukaan Zlin oli sekä helppo että vaikea lentää. Kone totteli kaikkia käskyjä heti, mutta ei antanut anteeksi ainoatakaan virheohjausta. Kannuspyöräkoneena se oli varsinkin tuulisessa säässä hankala rullattava. Kone ei ollut jäätymisherkkä, mutta ohjaamon lämmityksen puuttumisen vuoksi talvilentäminen oli ajoittain kylmää puuhaa. Koneen gyrokompassi sijaitsi etuohjaamossa, joten matkustajan kanssa lennettäessä ei lentäjä itse päässyt takaohjaamosta tekemään ajoittain tarvittavia kompassin säätöjä. Taitolentoa lennettäessä irrotettiin normaalisti ohjaajan selän takana oleva painava DC-3:n radiopuhelin sekä koneen akut, jotta nesteet eivät olisi valuneet ulos akuista selällään lennettäessä. Ennen taitolentoa Zlinin moottori jouduttiin siis käynnistämään potkurista heittäen. Tällöin oli pidettävä mielessä, että idän poikien koneiden potkurit pyörivät yleensä vastakkaiseen suuntaan verrattuna länsimaisiin koneisiin.

Urho lensi Zlinillä enemmän kuin kukaan muu kerholainen. Hän suoritti useimmat eri puolille Suomea suuntautuneet siirtolennot lentonäytöksiin, joissa Seppo Saario esitti huimia lentoliikkeitä ja vielä väärinpäin painovoimaa uhmaten. Sepon bravuurina olivat ulkopuoliset taitolentoliikkeet. Matkalentäminen oli 60-luvulla kovin erilaista kuin nykyisin. Kompassi, kartta ja rukkanen olivat tärkeimmät suunnistusvälineet. Sään huonontuessa ja epävarmuuden lisääntyessä lentokoneen kulloisenkin sijainnin osalta, käännettiin lennonjohdon puoleen ja kyseltiin radiolla QDM:ää eli magneettista ohjausuuntaa lentokentälle. Tuohon aikaan monet lennonjohtajat olivat Ilmavoimien entisiä sodan käyneitä lentäjiä, joiden lentotaidot olivat pitkälti perustuneet ns. takapuolituntumaan. Apua annettiin mieluusti "eksyksissä" oleville pienkoneiden kuljettajille ja opastettiin heidät tarvittaessa isällisesti ja rauhallisesti määräkohteen käytössä olleen kiitoradan finaaliin asti. Ilmailufraseologia oli rentoa ja vapaata: Savon murteellakin pärjäsi hienosti.

Zlinin rungon ja moottorin lyhyet peruskorjausjaksot aiheuttivat lentokerhon taloudelle varsin vaikeita haasteita huolimatta kerhon ansiolentäjien lentonäytöksistä ja yleisölennätyksistä tuomista tuloista. Kaksipaikkaisena lentokoneena Zlin ei ollut mitenkään sopiva yleisölennätyskone. Jossain vaiheessa suomalaiselle yhdistystoiminnalle tyypillinen eripura (ja ehkä kateuskin) sai merkillisiä ilmentymiä: Pääjohtaja Gunnar Korhoselle oli kerrottu, että Aeron Lentokerho lentää Finnairille kuuluvaa rahtia Hampurista ja kuljettaa turisteja Norjaan. Lentokerhon puheenjohtajana toimineelle Urholle "vilkuttettiin punaista valoa", mutta Urho selvitti asian Korhosen sihteerin kanssa mainiten mm. että lentokerhon koneen rahtitilaan mahtuu häthätää pienikokoinen hammasharja! Näin eräs pääkonttorin paha herra sai nenilleen, ja lentokerho saattoi taas jatkaa toimintaansa rauhassa.

Vuonna 1967 Zlinin moottori oli taas peruskorjattava, mutta lentokerhon rahat olivat tyystin lopussa ja Finnair ei ollut valmis takaamaan tarvittavaa pankkilainaa. Kerhon taloudenhoitaja Paavo Marjolalla oli kuitenkin luja usko tulevaisuuteen ja kerhon kykyyn uuden nelipaikkaisen Cessna 172:n rahoittamiseksi mm. yleisölennätyksin. Niinpä lentokerhon hallituksen jäsenet ottivat henkilökohtaiset vastuut lyhytaikaisesta vekselilainasta, jolla uusi kone saatiin hankittua.



OH-CEB

Lentokerhon ansiolentäjät, erityisesti hallituksen jäsenet Altti Levo ja Ossi Pitkänen, tarttuivat välittömästi toimeen ja hoitivat Cessnalla mittavan yleisölenntäsurakan pääasiassa Helsinki-Vantaan lentoasemalta käsin. Ilman kerhon aktiivisten naisjäsen-ten markkinointi- ja myyntiponnisteluista upeasti onnistunut varainhankinta ei olisi ollut mahdollista. Niinpä Marjolan Paavo pystyi n. kolmen kuukauden jälkeen maksamaan koneen hankintaan saadun vekselilainan takaisin hämmästyneelle pankinjohtajalle.

Vuonna 1969 lentokerhon nimi muutettiin Finnairin Lentokerho ry:ksi. Tällöin voitiin myös todeta, että kerhon siihenastisten hallitusten kaukokatseiset jäsenet olivat onnistuneet luomaan perustan, jonka turvin Finnairin Lentokerho saattoi laajentaa toimintaansa ja taata kasvavalle jäsenmäärälleen edullisen mahdollisuuden moottorilennon harrastamiselle useiksi vuosiksi eteenpäin. Tuosta ajankohdasta on nyt kulunut 42 vuotta. Monista vaikeuksista ja alati lisääntyneistä kustannusrasitteista huolimatta lentokerhomme toimii edelleen ja viettää tänä juhlavuonna 50-vuotissyntymäpäiväänsä toivottavasti mahdollisimman monen kerholaisen voimin.

Lentokerhon jäsen numero 1, Urho Ketvel, voi varmasti tyytyväisenä palata muistoi- saan lentokerhomme alkutaipaleen tapahtumiin ja haasteisiin ja todeta sen mittavan työn hyvän tuloksen, jonka kerhon vastuuhenkilöt ja rivijäsenet ovat yhdessä tehneet ensimmäisen 50-vuotistaipaleen aikana. Urhon peräänantamattomuus ja positiivinen elämänasenne olivat suureksi avuksi lentokerhomme perustamisvaiheessa ja myös useina myöhempinä vuosina Urhon toimiessa kerhon hallituksessa eri tehtävissä.

Merimies, ilmailumies, filosofi, humanististen tieteiden kandidaatti, kirjailija ja vanhan ajan herrasmies ovat Urhon monipuolisen persoonan piirteitä, jotka ovat siivittäneet hänen vaiherikasta ja pitkää elämäntaivaltaan. Näistä piirteistä me Urhon kanssa työskennelleet muistamme ja yhä tunnistamme hänet. Haluan toivottaa Tuusulan vehmais- sa maisemissa asustavalle Urholle ja hänen innokkaalle Zlin-kyydittävälleen ja puo- lisolleen Maijalle hyvää terveyttä ja aurinkoista kesää 2011. Urholta toivon uusia kirjal- lisia tutkimuksia ja muisteloita niiltä kultaisilta ajoilta. Kiitos Urho!

Paavo Turtiainen
Lentokerhon jäsen no. 479

Aeron Lentokerho r.y.
J. Ranta
V. Svahn

OH-TZD:n hakumatka

Lähtö 19.8.61 klo 8.10
Paluu 28.8.61 klo 10.50 (kesto aika 9 vrk 2 t 40 min)

Menomatka AY813 HEL-CPH
SK355 CPH-PRG

Prahassa vastassa miss Eva Jandusova Omnipolin sihteerinä. Majoitus hotelli Internationalissa.

Maanantaina 21.8. lento Prahasta Otrokovice'en (Gottwaldov-Zlin) kahdella Zlin-koneella 226 ja 326. Majoitus Gottwaldovissa hotelli Moskvassa.

Tiistaina 22.8. Moravan Otrokovicen kentällä herrojen Kalab ja Vlček johdolla tutustuminen Zlin 226:n rakenteeseen ja ominaisuuksiin sekä iltapäivällä tyyppikoululennot herra Vlček opettajana.

Keskiviikkona 23.8. tutustuminen koneen Walter Minor 6 III moottoriin. Harjoituslento ja Zlin 226:lla sekä Zlin 326:n esittelylennot. Iltapäivällä tutustuminen Zlin 326:n rakenteeseen ja sarjavalmistukseen tehdaskäynnillä. Zlin 326 eroaa varsin vähän rakenteeltaan Zlin 226:sta (sisäänvedettävä laskuteline ja pääohjaamo edessä, radiovarustus). Illalla tutustuminen Gottwaldovin lentokerhoon sekä päätteeksi harjoitushinauksia (koneessa hinauspotkuri). Hinattavana purjekoneena 2-paikkainen tsekkien tehokiitäjä, paino n. 400–450 kg. Hinausaika 500 m:iin 4 min.

Torstaina 24.8. aamulla varaosien ja varusteiden selvitys sekä käsikirjojen ym. paperien selvitys. Aamupäivällä lento Prahaan jälleen kahdella Zlin'illä. Prahassa koneen virallinen luovutus ja maksu. Lähtövalmisteluihin liittyvä paperisota ja klo 16.20 lähtö kotimatalle.

Lentoreitti ja ajat:

- 24.8. Praha-Cheb-Bayreuth-Nürnberg
- 25.8. Nürnberg-Würzburg-Kassel-Hannover-Hamburg-Kiel
- 26.8. Kiel-Skovelunde (Kööpenhamina)
- 27.8. Skovelunde-Malmö-Norrköping-Södertälje-Bro-Vallentuna-Norrtälje-Maarianhamina
- 28.8. Maarianhamina-Turku-Helsinki

Leila, ensimmäinen tyttöpilottimme

Ensimmäisenä puhe kääntyy Leilan pitkään uraan Finnairin Tekniikassa, tuleehan vuosia täyteen peräti 46. Leila kertoo, että ei ole koskaan varsinaisesti hakenut töihin. Kävipä niin, että Leila tuli isän kanssa Tekniikan alueelle, istahti pöydän kulmalle, heilutteli jalkojaan ja kysyi, että mitäs nyt aletaan tekemään. Työympäristö tuohon aikaan Finnairilla ei ollut niin formaalia, vaan esim. Tekniikassa kaikki tunsivat hyvin toisensa. Oikeastaan taisi käydä niin, että tuolloin vahtimestari Valonen haki pankkilähetiksi reipasta tyttöä, ja kukapa muu, kuin Leila olisi tuohon työhön paremmin sopinut. Leila aloitti siis pitkän Finnair-uransa 30.7.1965, mikä on varsin erikoinen päivämäärä aloittaa sinänsä, koskapa työt monta kertaa satutaan aloittamaan kuukauden alkupäivinä.

Oikeastaan hassua ajatella, että Leila on ollut Finnairilla töissä jo 46 vuotta, virtaa ja tarmoa tuntuu nimittäin riittävän parin parikymppisen verran vieläkin. Leila huomauttaa, että myös kerhossa aktiivisesti toimineet Aaltion veljekset tekivät kumpikin erittäin pitkän uran Finnairilla, jopa yli tuon 46 vuotta.

Leila kertoo, että hänen siirryttyään monistamoon töihin, noina aikoina monistamo sijaitsi Tekniikan 1-hallin toimistorakennuksen toisessa kerroksessa, missä myös tekniikan johtajat istuivat. 60-luvun loppupuolella Leilan kiinnostus ilmailuun heräsi ja hänellä syttyi ajatus lähteä laskuvarjohyppykurssille. Samassa 1-hallin työympäristössä majaileva Urho Ketvel oli kuitenkin saanut Leilan pään käännettyä lentämisen puoleen.



Leila 1971

Leila siis osallistui kerhon ensimmäiselle A2-kurssille tai kuten nykyään asia ilmaistaan, PPL-kurssille. Tuolle samalle kurssille osallistuivat myös mm. Seppo Raevuori, Pekka Heikkinen, Arto Ollikainen, Rauno Raukko. Yhteensä osallistujia oli seitsemän kappaletta. Opettajina toimivat mm. Raevuoren Seppo ja Purasen Paavo. Opetusluokkana toimi 1-hallin toimisto-osan johtajien neuvotteluhuone. Mainittakoon vielä, että kun Leilalla tuota tarmoa riittää, suoritti hän samaan aikaan ajokorttia ja odotti ensimmäistä lastaan. Kurssi alkoi vuonna 1970 ja lupakirja kiilteli uutuuttaan jo seuraavana vuonna.

Leila lensi kurssin kerhon Beagle Pup koneella, mitä hän pitää hienona ja helposti ohjattavana koneena. Leilan lennonopettajana toimi Veijo Kajamäki. Lentämisessä Leila piti eritoten laskuista ja niihin kehittyikin hänellä hyvät taidot, kuten lennonopettaja asian ilmaisi. Myös Leila piti taitolennosta ja erityisesti syöksykierteistä. Tosin ensimmäisen harjoitellun syöksykierteen aikana hän kertoo pitäneensä silmiä kiinni, mutta nekin oli avattava opettajan kehotuksesta, koska oli tullut aika Leilan oikaista kone. Beagle Pup oli taitolentokelpoinen kone, joten opetus mahdollisti myös liikkeitä, jotka kuuluivat selvästi jo taitolennon puolelle. Tarkkarin Leila lensi Laineen Svenan kanssa.



Beagle Pup OH-BGC

Leila toimi kerhossa aloittaessaan Marjolan Paavon, taloudenhoitajan apulaisena. Tehtäviin kuului kerätä ja kopioida lentokoneiden lentopäiväkirjoista lennetyt tunnit ja muuntaa nämä laskutustiedoiksi taloudenhoitajalle. Leila kertoo, että työ oli varsin aikaa vievää, koska piti illalla odottaa, että koneet olivat lentäneet päivän lennot. Illalla oli myös kopioitava kirjat ja palautettava vielä samana iltana tai aikaisin aamulla koneisiin seuraavan päivän lentoja varten.

Myöhemmin Leila toimi kerhon hallituksessa sihteerinä sekä tämän jälkeen kerhomestarina. Kerhomestarina toimiessaan Leila oli useasti järjestämässä erilaisia illanviettoja yhdessä Kunnaksen Tinan kanssa, joka tuolloin toimi kerhossa sihteerinä. Tuolloin järjestettiin säännönmukaisesti Kevätkarkeloita, Syyskarkeloita, Tammitanssiaisia ja tietenkin aina pikkujoulut. Pitopaikkoina toimivat ensin Kuparitalon ruokala ja erään pankin ruokala Mannerheimintiellä, mutta myös joskus karkelot pidettiin ns. puuparakeissa, mitkä sijaitsivat lento-osaston mäellä, eli nykyisen Token ja uuden terminaalin osan välimaastossa, missä joskus oli kallioinen mäki. Juhlat olivat hauskoja ja tuolloin olikin yleisessä tiedossa, että Lentokerholla ja Matkailukerholla on parhaat pirskeet.

Joskus nämä kerhot myös yhdistivät voimansa ja pidettiin yhteisiä iltamia. Alkoholiahjan tuohon aikaan ei saanut myydä, mutta onneksi voitiin myydä lipukkeita, mitkä oikeuttivat tarjoiluun. Nuoremmat saavat siis nykyään vain sanoa, että "oi, jos oisin saanut olla mukana". Leila muistaa myös järjestelyjen toisen puolen, eli aamuksi oli juhlapaikka oltava taas kunnossa ja kyllä tytöt saivatkin siivota.

Kerhomestarina toimiessaan Leila oli järjestämässä myös lukuisia A2- eli PPL-kursseja. Käytännön järjestelyt pysyivät tiukasti Leilan käsissä, Räisäsen Riston hoitaessa ope- tuspuolta.

Leila kertoo toimineensa kerhossa ja hallituksessa 25 vuotta, eli melkoinen ura myös kerhossa. Viisitoista vuotta Leilalla oli lupakirja. Lähinnä hän kertoo lentäneensä Suomen alueella ja varsinkin eteläisessä Suomessa.

Myös SOS-lapsikylien lennätykset ovat olleet erityisen lähellä Leilan sydäntä. 38 vuotena hän kertoo olleensa mukana lennätystapahtumassa, joko itse paikanpäällä tai kuten viime vuonna keräten karkkipussit lapsille. Kirjoittajan huomautuksena, tuntuu pa karkkipussit olevan joskus tärkeämpiä, kuin tuo lentäminen. SOS-lapsikylien lennätys- perinteen aloitti kerhossamme Urho Ketvel.



Anneli, Leila, Auli ja Juha

Leila kuuluu myös siihen urheaan kerholaisten porukkaan, joka haki pankista henkilökohtaisia takauksia koneiden ostoon. Onneksi lentoharrastus yhtiössä elpyi, lentotunnit lisääntyivät, kerholla oli mahdollisuus suorittaa paljon yleisölennätyksiä ja näin lainat saatiin maksettua takaisin jopa etuajassa.

Leila on kerhovuosiensa aikana tehnyt merkittävän määrän työtä kerhon ja kerhota- pahtumien eteen ja edelleen toivotamme Leilan aina kerhon tapahtumiin tervetulleeksi, kun hän muilta kiireiltään ehtii. Leila on tietysti myös itseoikeutetusti kerhon kunniajä- sen.

Pertti Heikkinen
9.5.2011

Altti Levo

Olen kotoisin Lounais-Suomesta Loimaalta, syntynyt pieneen maalaistaloon. Sota-aikana oli puutetta kaikesta, mutta nälkä minulla ei ollut koskaan, kuten kaupungeissa asuvilla. Kansakoulun jälkeen kävin ammattikoulun puuseppälinjalla, mutta puuseppää minusta ei tullut. Sattumalta tie vei vallan muualle, vaikka tarpeen ne ovat nekin taidot olleet.

Kotini lähellä oli Oripään lentokenttä, mutta varsinaisen kosketuksen ilmailuun sain 50-luvulla kun valtakuntaa kiertänyt SIL PILVIEN HUIMAPÄÄT -niminen lentosirkus tuli Oripään kentälle. Näytöksessä lensivät mm. Raimo Aulio, Eki Kanttonen, Esko Halme, Erkki Penttilä. Olin säästänyt rahaa päästäkseni lennolle, kone oli KZ 7, Turun Leivona paremmin tunnettu nelipaikainen ylätaso. Tästä lennosta syttyi kipinä joka ei ole koskaan sammunut.



Kuva Lentosirkuksesta lehdessä 1952

Aloin rakennella lennokkeja. Tarvikkeita ja kirjallisuutta tilasin SIL:sta. Lennokeista tuli mielestäni erinomaisia. Talvisaikaan kovalla hangella oli hyvä lennättää. Koneet jopa ottivat nostossa lisää korkeutta ja muutaman kerran kävi niin, että lennokka otti suoran suunnan ja häipyi horisonttiin eikä koskaan löytynyt.

Koulun jälkeen, 17-vuotiaana, olin lukenut että Kauhavalla on Ilmasotakoulu joka kouluttaa lentäjiä. Kirjoitin sinne ja kerroin haluavani lentäjäksi. Vastaus tuli yllättävän nopeasti, kertoivat lentoUK alkaneen ja lentoAUK:sta ei ole tietoa. Mutta jos minulla olisi keskikoulu, niin voisin hakea seuraavalle upseerikurssille, joka alkaa tammikuussa 1956. Keskikoulua minulla ei ollut, kirjeessä kerrottiin että Ilmasotakoulu ottaa vapaaehtoisia varusmiespalvelukseen teknilliselle apumekaanikkokurssille. Kirjoitin heti uuden kirjeen haluavani apumekaanikkokurssille. Postia tuli nopeasti ja kirje sisälsi juna-liput ko. kurssin pääsykokeisiin Kauhavalle. Kokeiden jälkeen meni pari kuukautta, kunnes lokakuun 4. päivänä tuli Loimaan nimismieheltä kortti, jossa käskettiin hakemaan palvelukseenastumismääräys lokakuun 15. päivänä 1955.

Tästä alkoivat jännittävät ajat nuorukaiselle joka ei juuri päivää kauempaa ollut poissa kotoa. Ensimmäinen loma oli jouluna ja apumekaanikko kurssi alkoi, muuten palvelus oli normaalia. Kurssi teetti paljon töitä, kestäen vappuun – 56, jolloin tuli siirto Satakunnan lennoston Poriin. Palvelus oli työskentelyä halleilla Vihurin, Stikujen, Viimojen ja Vamppiirien parissa.



Altti ja Vihuri 1956

Varusmies aika päättyi syyskuun 9. päivänä, jätin anomuksen lennoston töihin. Se toteutui 1.11.1956 kersantin vakanssille. Liityin myös välittömästi Porin Ilmailukerhoon. Kerhossa oli rakennettu uusi halli ja lentäminen jäänyt vähiin. Talven aikana tein ahkerasti töitä koneita huoltaen sekä lennokkipoikia opastaen. Palkkioksi tästä pääsin porukkaan, joka keväällä aloitti lentämisen. Tuulisina viikonloppuina veimme Harakka liikokoneen kentän laidalle siiveke harjoituksiin, jotka sitten jatkuivat maakiitoina autohinauksella. Ensimmäinen A-lento kesti 28 s 7.7.1957.

Peruskurssi Kauhavalla alkoi syyskuussa 1958 ja kesti lähes vuoden. Sieltä tulin takaisin Poriin ja mekaanikon työt jatkuivat. Vihuri oli tällä välin joutunut lentokieltoon.

Vuonna 1959 alkoi Kauhavalla Lento AUK ja laitoin anomuksen kurssille. Sain suositukset Lennoston komentajalta Joppe Karhuselta, joka usein vietti iltojaan Aliupseerikerholla. Minä olin toinen Kerhomestari ja kuuntelin, kun Mannerheimin ristin ritari kertoi sotalennoistaan. Sitten anomukseni tuli Kenraali Artolan eteen ja hän veti ruksit yli. Selitys oli, että emme anna kahta koulutusta. Mekaanikon lupakirjan sain helmikuussa 1960 numerolla 209. Ilmavoimien lentoalokuvauskurssin kävin syksyllä Tikkakoskella.

Uusi vaihe elämässä alkoi kun Finnair siirtyi suihkukalustoon ja lisäsi paljon henkilökuntaansa. Kävimme Pentti Lahden kanssa tutustumassa tilanteeseen ja tuloksena oli että jätimme Satakunnan Lennoston siirtyessämme 15.3.1961 Finnairille Helsinkiin. Melkein välittömästi alkoi mekaanikkojen lakko, joka ei olisi juuri Helsinkiin tulleelle mitenkään sopinut. Menin heti lakon alettua Malmin lentokentälle ja siellä ainoan tuntemani henkilön Porista eläkkeelle lähteneen Matti Rämön juttusille hän ehdotti että menisin tapaamaan Lentohuollon Teknillistä johtajaa Lars Ulneria. Tästä seurasi, että hän otti minut töihin. Tästä minä olen ollut hänelle kiitollinen koko elämäni ajan.

Lakko loppui aikanaan mutta minä jäin töihin Lentohuoltoon. Finnairissa olin vuorotöissä vapaapäivinä ja yö- ja iltavuorossa tein töitä Malmilla. Lentohuollossa aukeni myös lentäjän ura. Suoritin A2-kurssin, jonka sain maksaa työlläni, joten se ei rasittanut perheen taloutta suoranaisesti.

Finnairilla perustettiin 1961 Lentokerho. Liityin siihen numerolla 101. Olin saanut lentolupakirjan ja aloin lennellä Zlinillä, usein Seppo Saarion kanssa lentonäytöksiin pitkin Suomea. Minä lensin matkat ja Seppo oman esityksen näytöksissä. Purjelentoharrastus jatkui liittymällä HEIK:oon, Helsingin Ilmailukerhoon ja lennot Nummelassa alkoivat. Muutaman Nummela vuoden jälkeen liityin Järvenpään Ilmailukerhoon ja nyt alkoivat lennot Hyvinkäällä ja Räyskälässä.

Pari kertaa kävin Kebnellä Pohjois-Ruotsissa aaltovirtauksiin tutustumassa. Matkat tein OH-CEB koneella, joka juuri oli hankittu kerholle. Tällä koneella lensimme Ossi Pitkäsen kanssa kaikki viikonloput yleisölentoja EFHK:lla. Lennot olivat suuressa suosiossa ja saimme paljon rahaa kerättyä.

Vuonna 1969 lensin monimoottorikelpuutuksen Cessna 310 -koneella Olli Niittusen opastuksella. Seuraavana vuonna lensin IFR-kelpuutuksen Aero Commander 500 koneella opettajana Jorma Haltiala ja tarkastuslentäjänä Seppo Saario. Purjelento oli myös koko ajan ohjelmassa. HC korkeuden lensin Hyvinkäällä sekä matkan Vesivehmaalle. Kulta C matkan 300 km kolmio Hyvinkää-Mellilä-Tampere-Hyvinkää kestäen 6 h 39 min. Hinauslentäjänä toimin Oripäässä usein.

Finnairissa aloitettiin 60-luvulla tilauslennot Kanarialle Caravelle-koneella. Kar-Air oli Convair-koneella jonkin verran lentänyt saarille. Minä toimin näihin aikoihin tarkastajana ja myöhemmin työnjohtajana. Komennuksia oli paljon, sekä lentoja. Joulujakin vietin poissa kotoa.

60-luvulla olin yhteistyössä Lahtelaisen autoliikkeen Esko Lehden kanssa, hänellä oli Cessna 172 ja myöhemmin Piper Arrow sekä Citation koneita. Hänen kanssaan lähdimme lomamatkalle Eurooppaan. Matkamme kuitenkin pysähtyi Kielin lentokentälle missä vietimme viisi vuorokautta sään paranemista odotellen. Cessna 172 oli surkea IFR-kone. Lopulta lähdimme pohjoista kohti ja yritimme Sundsvallin kautta Vaasaan. Tukholma-Sundsvall legillä oli kova vastatuuli ja jäätävää. Konetta tankatessa tajusimme kuinka vähissä polttoaine oli ollut.

70-luvun alussa kerhon koneet lensivät 1000 tuntia. OH-CEB vaihtui Piperiin OH-PCG. Olin Malmilla tutustunut Bernth Aminoffiin ja hän sai Cessna 310 koneensa Finnairin halliin. Ryhdyin tätä huoltamaan. Cessna vaihtui koneeseen Aero Commander 500 ja sitten Hawk Commander koneeseen. Tyypikurssit kävimme USA:ssa Oklahoma Cityssä. Puolivälissä 70-lukua kerhon tunnit lähestyivät 2000:a.

Keväällä 1974 oli Henry Nielsenin kone vaihtumassa suihkukoneeseen. Tämä sitten vaatikin kaksi miestä ohjaamoon sekä lisäksi liikennelentäjän kelpuutuksen. Tähän tarvittavan koulutuksen suoritimme Malmilla. Kesällä kävin Falcon tyypikurssit Bordeauxssa Ranskassa. Heinäkuun alusta 1974 siirryin kokonaan Henry Nielsenin palvelukseen. Työni oli ohjaajana sekä tekniikan hoitaminen.

Falcon 10 oli hieno kone. Se lensi kovaa ja korkealla. Alkuaikoina lennot suuntautuivat Espanjaan Sevillaan. Siellä rakennettiin varustamolle uusia laivoja ja ainakin kerran viikossa käytiin niiden valmistumista valvomassa. Välillä oli laivan vesillelaskujuhlallisuuksia.

Sitten vähän pidemmälle Lähi-Itään Egyptiin. Suezin kanava oli juuri avattu ja varustamo tietysti kiinnosti oikotie Aasiaan. Valtuuskunta lähti kanavalle ja minä jäin Kairoon kaupungin nähtävyyksiä katselemaan. Seuraavaksi kiersimme Saudi-Arabiaa, Irakia, Irania, Kuwaitia jne. Omien lentojen lisäksi lensimme paljon Nordairin ja Kone Oy lentoja. Näin kuljetimme valtion korkeita virkamiehiä, mm. pääministerin virallinen vierailu Moskovaan. Näillä lennoilla piti lähdöt ja tulot olla minuutilleen. Tällaisten vierailujen aikaan miehistöä johdatti oma opas. Minä olin mukana näillä pitkillä matkoilla, mekaanikon lupakirjan kun omistin. Lennoille lähtö saattoi olla hyvinkin äkkinäistä, kuten eräänä jouluaattoa edeltävänä iltana tuli tieto, että aamulla lähdettäisiin aikaisin Kanarialle. Tämä lento on jäänyt ikuisesti mieleeni. Olimme Bordeauxissa. Tankkausvälilaskun jälkeen Pyreneiden yläpuolella näppäilin HF radiota ja sain kuuluviin, kun Suomen Turku julisti Joulurauhan. Tuli ihan tippa silmäkulmaan.



Altti 70-luvulla

Joskus tuli vakaviakin tilanteita, kuten ollessamme matkalla Pariisista Sevillaan. Kone oli ollut juuri moottoriremontissa. Olin päällikkönä ja kiinnitin jo alkunousussa huomiot tehomittariin. Sanoin vieressä istuvalle Bernth Aminoffille että jos teho laskee, emme pääse matkakorkeuteen. Runsaan vartin lennon jälkeen pinnalla 200 moottori sammui. Ilmoitus lennonjohdolle, että tulemme takaisin Pariisiin. Lennonjohtaja antoi suoran selvityksen lähestymiseen LeBourgetin kentälle. Lähestymisen aikana korkeuden ollessa 10000 yritin käynnistää moottoria ja se onnistui. Lasku tehtiin normaalisti lukuisten paloautojen vilkkujen loisteessa. Sattumisen aiheutti löysälle jäänyt putki. Korjauksen jälkeen matka jatkui.

Eräs jännittävä tilanne sattui kun olimme kiertäneet Etelä-Amerikkaa kuukauden verran. Olimme matkalla Riosta kohti pohjoista Brasilian kaupunkia, kun menetimme toisen generaattorin. Tankkausvälilaskun aikana vaihdoin Gen control boxin ja kaikki toimi normaalisti, matka jatkui. Edessä oli pitkä lento yli asumattoman sademetsän ja viidakon kohti Karibiaa. Vajaan parintunnin lennon jälkeen sama vika toistui ja generaattori lakkasi toimimasta kello oli kuuden maissa illalla. Se tiedettiin että pimeys tulee hetkessä noilla leveysasteilla. Lentokenttiä ei ollut lähimaillakaan. Pelkillä akuilla

toiminta olisi onnetonta jos menettäisimme toimivan generaattorin. Matkan loppupuolella olisi Venezuelan Caracas ollut reitillä, mutta jatkoimme Aruballe jonka valot tuikkivat edessä. Seuraavana päivänä vaihdoin generaattorin ja kaikki oli taas kunnossa. Lepäilimme kuitenkin pari päivää ja tänä aikana kerkesin polttaa itseni kunnolla.

Lentomme North Carolinan kautta Goose Bayhin sujui ongelmitta. Sitten oli taas edessä Atlantin ylitys joka meni kuin vanhoilta tekijöiltä. Islannin jälkeen tuntui kuin olisi kotinurkilla.

Falcon toimi mukavasti ja lentoja oli sopivasti, kunnes keväällä 1978 huomasin koneen olevan myynnissä. Tiesin työni loppuvan. Kerroin tästä Jouko Saarrolle ja hän ilmoitti että pääsen takaisin jos tulen heti. Heinäkuun alusta jatkoin Finnairissa samassa hommassa josta olin neljä vuotta sitten lähtenyt. Paljon kaikenlaista olin nähnyt ja kokenut tänä aikana.

Lentokerhossa jatkoin harrastusta entiseen malliin. Yhtiön vikalentoja oli paljon ja vaikeissakin olosuhteissa. Eräs työkaveri vieläkin muistelee lentoa Kajaaniin, kun olimme joutuneet ukkospilven alle eikä siivekkeet meinannut riittää, siksi voimakasta turbulenssi oli. Lopulta säät helpottivat ja päästiin perille. Kerho lensi neljällä koneella n. 1500h vuodessa, joten töitä kyllä riitti koska huoltajista oli puutetta.

Lensin paljon rahti- ym. lentoja. Virkamieslakon aikaan lensin miehistöjä Tukholmaan sekä kotimaassa. Heinäkuussa 1990 Suomessa nähtiin auringonpimennys, mutta taivas oli pilvessä. Lähdimme Jorma Haltialan kanssa pilvien yläpuolelle katsomaan harvinaista näkymää.

80-luvun lopulla haimme kaksi Cessna 172 konetta USA:sta. Matka oli mielenkiintoinen. Matkalla oli myös vähän vaikeuksia, mutta siellä asuvan Taisto Liskin avustuksella kone saatiin ja pakkasimme koneet 40 jalan kuljetuskonttiin. Koneet koottiin taas Helsingissä.



Alfa-Jenkkiä pakataan konttiin

Tällä koneella OH-CAY lensin useana vuonna SOS-lapsikylän asukkaita, sekä Punkaharjulla että Helsingissä. Hirvilaskenta tuotti pari kertaa yllätyksiä. Vaikka olimme vain muutaman tunnin poissa Helsingistä, huonot säät estivät paluun. Laskeuduin kerran Räyskälään ja toisella Hyvinkäälle. ITn maalilentoja oli myös runsaasti. Vaisalan kokeiluissa sondien pudotuksessa lensin useita lentoja OH-PJX:llä Räyskälässä sekä Kiikalassa.



Hemppa, Anneli, Altti ja Leila

Vaikka työni Finnairissa oli työnjohtaja, lennot mekaanikkona jatkuivat, sekä myös komennukset. Caravelle oli mieluisin kone, koska tunsin sen parhaiten. Muita tyyppejä oli DC-8, DC-9, DC-10 sekä MD-11. Työskentely niiden kanssa tosin oli vähäisempää. Matkoilla jouduin silloin tällöin tosi hommiin välilaskutarkastuksen lisäksi. Tuli öljy, polttoaine- tai hydraulivuotoja ja uusia putkia piti rakennella, jos paikalliset olot sen mahdollistivat. Silloin ei ollut kännyköitä ja puhelin oli kaukana terminaalissa. Sähköviivat olivat hankalimpia, jotka mittauksin piti selvittää. Muistan kerrankin piti ottaa vähemmän tärkeästä järjestelmästä rele, jotta päästiin jatkamaan lentoa. Järkeä piti käyttää, eikä silloin oltu sidottu kaikenlaisiin määräyksiin. Homma vaan piti hallita jotta viallisella koneella pääsi jatkamaan lentoa.

80-luvulla Finnair oli mukana lentämässä nk. Pyhiinvaelluslentoja. Lennot Lähi-idässä suuntautuivat Jeddaan, josta oli maakuljetus Mekkaan. Se oli muutaman viikon urakka aina kerrallaan. Se oli mukava komennus, tiimityötä kun oli. Vikatapauksissa sai porukalla pohtia tapahtunutta. Yksin ollessa on pieni paine aina takana.

Vuosia sitten jouduin vajaamoottoritilanteeseen, kun tuli vikaa DC-8:n kakkosmoottoriin. Öljymäärä alkoi huveta nopeasti. Olimme tulossa Karibialta Frankfurtiin ja matkaa oli jäljellä noin pari tuntia. Moottori piti sammuttaa, sillä ohjeiden mukaan moottori sai pyöriä tuulimyllynä puolitoista tuntia. Frankfurtissa paikallistin öljyvuodon moottorin etupäähän ja löysin viallisen O-renkaan jonka vaihdoin. Koekäytin moottorin eikä vuotoja esiintynyt. Miehistö sekä matkustajat löytyivät terminaalista.

Lähdimme kohti Helsinkiä. Lento meni hyvin kunnes Hampurin kohdalla öljy alkoi taas vähentyä ja moottori täytyi taas noin tunti ennen Helsinkiä sammuttaa. Lopputulos oli kuitenkin, että kone kotona, eikä mitään vaurioita eikä yöpymisiä. Säästö melkoinen.

80-luvulla Finnair lensi DC-8:lla tilauslentosarjan Milanosta Havannaan Kuubassa. Kone seisoivat Havannassa viikon jolloin piti tehdä isompi tarkastus, B-tarkastus. Samoin tuli joitakin aikavalvottuja laitevaihtoja. Sitten syksyllä -84 minulle lankei maailmanympärilento, vaikka työnjohtajille ei juuri näin pitkiä lentoja tullut. Omasin DC-8 koekäyttö- ja rullauskelpuutuksen. Se on tällaisilla matkoilla eduksi, kun kapteenia ei tarvita koekäyttöihin. Lento toteutettiin Seura-lehden ja Finnmatkojen yhteistyössä Finnairin kanssa. Seuraemäntänä oli Laila Hietamies. Lähtö oli 28. lokakuuta 1984 suuntana Colombo. Sitten tuli Singapore ja matka jatkui reittiä Fiji-saaret, Polynesian Papetee Tahiti ja Cozumel Mexicossa. Sää oli todella hyvät eikä ukkosia tai muitakaan sääilmiötä esiintynyt. DC-8 OH-LFZ toimi moitteettomasti. Ainoastaan tutkan kanssa oli huolia. Cozumellin jätimme marraskuun 9. päivä ja teimme välilaskun Ganderissa. Kapteeni Antti Remes toi matkustajat ja miehistön turvallisesti takaisin Helsinkiin. Lähestyessämme Helsinkiä yön lennon jälkeen F/O Sakari Mahkonen soitti matkustamossa herätyksen. Hänellä oli soittopilli mukana.

80-luvun puolivälissä virkani vähän muuttui eikä vuorotyönjohtajan tehtäviin kuulunut lennoilla olo. Paitsi poikkeustilanne oli virkamieslakon aikaan. ATR-kone oli niin uusi, ettei lupakirjamekaanikkoja ollut montaa.

Tämän vuosikymmenen lopussa lentokerhon koneet lensivät huimat 2500 h. Vaikka työ on ollut mielenkiintoista, liekö vaativa virka tuonut sairauksia, jotka johtivat pari vuotta liian aikaisin eläkkeelle. Työni jätin hyvillä mielin.

Minulla on maatila, jonka viljely kesäisin vei paljon vapaa-aikaa. Lisäksi harrastuksiin kuuluu metsästys. Tässä yhteydessä olen kaatanut puolitusinaa hirveä. Ampumiani peuroja on paljon, lukumäärää en muista.

Jäipähän nyt tämä pieni tarina jälkeläisille muistoksi.

Altti Levo,
EFHK 13.5.2009

Hempan muisteloita uran varrelta ja kerhon huoltotoiminnasta

Heimo Viestivirta, eli Hemppa, kuten kaikki ystävät hänet tuntevat, ei myönnä aikaisemmin tunteneensa ilmailukärpäsen puraisua, mutta lähti kuitenkin vuonna -57 varusmiespalvelukseen Kauhavalle Ilmavoimien apumekaanikkokurssille. Tosin nuoruusvuodet kuuluivat melko lähellä Uttia, joten onpahan koneet joskus saattanut koukata kotikonnuillakin. Tampereen Härmälässä koottiin 60-luvun alussa kovaa vauhtia Fouga Magister koneita Ilmavoimille. Fougan kokoamistyöhön suuntasi myös Hemppa vuoden 1960 keväällä lyhyeksi ajaksi. Rungon pätkiä tuli Ranskasta ja niitä sitten liitettiin yhteen Härmälässä. Loppusyksyllä -60 jatkuivat opinnot jälleen Kauhavalla ja kanta-aliupseeri kurssi tuli suoritettua 1962–1963.

Armeijan hommat saivat riittää vuonna -64, jolloin Hemppa pyrki ja pääsi Turkuun Teknilliseen Kouluun, eli Tekuun, kuten tuohon aikaan opinahjoa oli tapana kutsua. Näihin aikoihin Hemppa sai myös mekaanikon lupakirjan ja osallistuikin tämän jälkeen Turun Lentokerhon ja Skärgårds Flygin koneiden huoltoihin. Haastavana huoltoympäristönä muistuvat mieleen Skärgårds Flygin Cessna-merkkisen vesikoneen huollot merenrannassa. Työkaluissakin pidettiin kelluntakorkkeja, ettei niitä tarvinnut kalastella sitten pohjasta asti, jos sattui putoamaan veteen.

Tekun jälkeen Hemppa työskenteli lyhyen ajan konepiirtäjänä, mutta ilmailu veti kuitenkin takaisin, kun Turun asemamekaanikkojen kautta syntyi yhteys Finnairin linjahuoltoon Vantaalle. 1969 vapun päivänä Hemppa aloittikin Finnairin Linjahuollossa, mikä tuolloin toimi 1-hallissa päällikkönä Saarron Jouko. Ura eteni edelleen vuonna -72 Teknilliseen Toimistoon DC-9 tyyppiteknikoksi.



OH-PTA huollossa

Kerhon huoltoihin Hemppa tuli mukaan maaliskuussa 1974 ja aloitti lentämään koululentoja lentolupakirjaa varten -75 kevään korvalla. Tuolloin huolloissa olivat mukana Räisäsen Risto ja Tapsat Vänntinen ja Jussila. Kun Vänntinen ja Jussila suuntasivat töihin Cargoluxille, tulivat mukaan huoltoihin myös Kopran Matti ja Rautiaisen Risto. Levon Altti tuli taas mukaan huoltotoimintaan palattuaan Finnairille Nielsenin palveluksesta.

70-luvulla ja myös 80-luvun alkupuoliskolla ilmailumääräyksissä oli yleisilmailukoneille vaatimus 1000 tunnin välein suoritettavasta perushuollosta, missä kone käytännöllisesti katsoen purettiin lähes kokonaan osiksi. Työmäärä perushuollossa oli valtava ja perushuollosta siirryttiinkin Suomessa 80-luvun puolivälissä vuositarkastuksiin Amerikan malliin. Perushuolloista muistuu Hempalla mieleen etenkin PCG:n perushuolto, minkä Hemppa ja Hakalan Jarmo tekivät kaksistaan.

70-luvulla huoltoja kuitattiin omilla mekaanikon lupakirjoilla, mutta siirryttiin sitten Finnairin korjaamoluvan alaisuuteen, sillä esimerkiksi mainitut vuositarkastukset vaativat korjaamo-organisaatiota. Myös koneiden erilaisten vauriokorjausten suorittamisessa korjaamolupaan kuulumisesta on ollut suuri hyöty. Vuodesta 2009 alkaen on koneiden huoltoja kuitattu jälleen omilla mekaanikon lupakirjoilla, koska koneiden huolloissa on siirrytty EASA-aikaan. Koneilla on nyt omat ilmailuviranomaisella hyväksytyt huolto-ohjelmansa ja kerholla on jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation lupa.

Hemppa tuli mukaan kerhon hallitukseen alussa päämekaanikon tehtävään ja siirtyi vuodesta 2000 kalustonhoitajan ja varapuheenjohtajan tehtäviin.

Huoltotoiminta on paljolti rutiinimaisten huoltotöiden tekoa, mutta myös useita vauriokorjauksia on jouduttu suorittamaan. OH-CAY koneen tullessa oli kerhossa paljon lentäjiä, jotka olivat tottuneet lentämään Piper Cherokeeilla, ja laskunopeudet olivat aluksi mitä ilmeisimmin liian kovia aiheuttaen useita nokkapyörälle päätyneitä laskeutumisyhteyksiä ja nokkapyörävaurioita.

Nyt kun oli totuttu laskemaan Cessnalla, oli ilmeisesti Arrowin laskutekniikka ainakin ajoittain hakusessa ja siinä onkin jouduttu korjailemaan laskutelinekiinnityksiä. Debonairia puolestaan vaivasivat aikoinaan erityisen sitkeästi laturin hihnan katkeamiset, joihin haettiin syytä pitkään vaihtaen kaikki laturiin liittyvät osat. Lopulta ongelman poisti vihdoon moottorin vaihto ja ongelma lieneekin ollut moottorin sisäisissä värähtelyissä. Koneita on ajoittain joutunut korjailemaan niin sanotusti myös ulkoasemilla. Debonairin renkaita on vaihdettu Hyvinkäällä illan hämyssä auton ajovalojen valaistessa työtä. Debonairin öljynpaineita on jouduttu korjaamaan myös Tartossa, koneen ollessa vuokralla paikallisella lentokoululla. Koelento suoritettiin Peipsi-järven yläpuolella, mutta onneksi lentäjänä toimineella Ristolla oli mielessä, että järvestä vain puolet kuuluu Viron puolelle. Utissa on käyty vaihtamassa kerosiinia takaisin bensaksi vahinkotankkauksen jälkeen.

Eryityisesti Hempan mieleen on myös jäänyt OH-CAY koneen haku Kaliforniasta. Kone pakattiin Hempan, Altin, Riston ja Jarmon toimesta konttiin irrottaen siivet ja laskutelineet. Kotona kone jälleen koottiin, koelennettiin ja rekisteröitiin Suomen ilma-alusrekisteriin.



Reiska, Hemppa, Altti, Jarmo ja Risto

Kerhon huoltotoiminnassa ovat Hempan seurana olleet kantamassa huoltotyön kuormia Levon Altti, Räisäsen Risto, Hakalan Jarmo, Savolaisen Eino, Ylikorven Heikki, Nirkkosen Tommi. Huoltotyöhön ovat ottaneet osaa vuosien myötä myös Oravan Martti, Saaren Arttu, Kankaan Martti ja Eugenijus Jonuska.

Finnairin aikana Hempan lupakirjaan tuli tyypit: Convair, Caravelle, DC-8, DC-9, MD80 ja Airbus A320. Oloneuvokseksi Finnairilta Hemppa siirtyi vuonna 2004, eli palvelusaikaa kertyi 34 vuotta 11 kuukautta ja 29 päivää, käytännössä siis kunnioitettavat 35 vuotta. Kerhon huoltotoiminnan parissa ja hallituksessa Hemppa jatkaa yhtä aktiivisesti kuin ennenkin ja onpa tainnut kerhon osalta jo tuo Finnairinkin palvelusaika ylittyä.

Pertti Heikkinen
1.5.2011

Risto Räisänen

Risto Räisänen syntyi 1941 Kuopion Rättimäessä autoilijaisän ja kotirouvaäidin perheeseen. Nuoruusvuodet ja kansakouluajat vierähtivät Kuopiossa, kunnes lättähattuiässä ystävän keksinnöstä Risto päätti hakeutua varusmiespalvelusta vapaaehtoisena suoritamaan Kauhavalle. Hän palveli apumekaanikkona ja aliupseerikurssin jälkeen jatkoi ”rottakouluun”, eli Päälystöpistoon, josta hankki ylikersantin arvon.

Tämän jälkeen Risto kävi Ahlströmin Teknillisen Oppilaitoksen Varkaudessa paperipuolta ja säätötekniikkaa opiskellen. Hänelle tarjottiin sotilasteknikon vakanssia Kauhavalle. Samoihin aikoihin Risto huomasi kuitenkin Helsingin Sanomissa ilmoituksen, jossa haettiin työnopettajaa Aeron Ilmailuopistoon. Siviilityö Etelä-Suomessa vei voiton; Risto haki paikkaa ja saikin sen. Tämä lehti-ilmoitus toi hänet siis ilmailun pariin. Työt Aerolla alkoivat 15.9.1964.

Työtehtäviä yhtiössä kertyi vuosien varrella useita; työnopettajana ja mekaanikkokurssien vetäjänä Ilmailuopistossa, vuosina 1985–1991 Porin Ilmailuopiston teknillisenä johtajana ja vuodesta 1991 Lento-osastolla teoria- ja FTD-kouluttajana. Hän toimi yhteensä 16 mekaanikkokurssin ja 21 perämieskurssin ”vääpelinä”. Eläkepäivät yhtiöstä koittivat 30.11.2001, reilun 37 vuoden palveluksen jälkeen.

Töiden alettua Aeron Ilmailuopistossa Risto kiinnostui lentämisestä ja liittyi 1965 Aeron Lentokerhoon jäsennumerolla 0123. Hän päätti hakeutua lentämään omaa lupakirjaa kerhon Zlinillä.



OH-TZD

Tuolloin ei yksityislentäjän lupakirjakurseja tai teoriakurseja järjestetty, vaan opit saatiin käytännön harjoittelun yhteydessä koululentoilla. Lennonopettajana Ristolle toimi Aimo Ahjonlinna ja tarkastukset suoritti Seppo Saario. Risto on järjestyksessä toinen kerhon Zlinillä oppinsa saanut lentolupakirjan haltija. Ilmailukärpäsen puraisemana hän jatkoi harrastusta hankkimalla ansiolentolupakirjan vuonna 1969, opettajakelpuutuksen 1972 ja tarkastajakelpuutuksen vuonna 1987.

Vuosina 1965–2003 Risto osallistui aktiivisesti kerhon huoltotoimintaan. Hän on myös se henkilö, joka sai houkuteltua Hempan mukaan kerhon huoltotoimintaan. Risto oli mukana Amerikassa purkamassa ja pakkaamassa konttiin sekä kotona jälleen kokoomassa OH-CAY:ta.

Risto toimi kerhossa mekaanikkona, päämekaanikkona, kalustonhoitajana sekä myös lentotoiminnan valvojana. Hän oli myös pitkäaikainen kerhon hallituksen jäsen. Risto on myös kerhon kunniajäsen.

1970-luvun alussa kerho hankki varoja mm. yleisölennätyksillä. Silloin kerholla oli viikonloppuisin käytössään Helsingin Seutulan lentoasemalla oma portti ja aika ajoin lentoasemalla kuulutettiin yleisölle mahdollisuudesta lähteä sightseeing-lennolle. Kyltit ohjasivat oikealle portille. Ansiolentolupakirjan haltijana Risto oli yksi näistä lennättäjistä.

Risto oli myös kahden vuoden ajan mukana mekaanikkona ja lentämässä siirtolentoja Seppo Saarion kiertäessä lentämässä näytöslentoja ilmailutapahtumissa. Hän lensi myös kerhon yhtiölle lentämiä vikalentoja, Ilmatorjuntarykmentille lennettyjä maalilentoja, Vaisalalle lennettyjä sondin pudotuslentoja sekä SOS-lapsikylien lennätyksiä.



Innokkaita lennätettäviä

Risto on toiminut kerhossa teoria- ja lennonopettajana toisesta järjestetystä yksityislentäjän kurssista alkaen. Hän toimi kerhon A2 (PPL), CPL ja IFR-kurssien vetäjänä 90-luvun lopulle saakka apulaisenaan pääasiassa Jarmo Hakala.

Kuluneiden 50 vuoden aikana Ristolle on kertynyt kerhossa lentoja noin 6000 tuntia. Mieleenpainuvimpana lentona muistuu mieleen onnekkaasti päättynyt pakkolasku Haltialan tilan pellolle koneella OH-PJZ venttiilivaurion takia.

Riston ilmailuharrastus jatkuu edelleen kerhomme riveissä opettajana ja tarkastuslentäjänä ja sen lisäksi hän on mukana mm. kevytilmailutoiminnassa.

Jukka Rissanen
20.5.2011

Aeron Lentokerho ja Seppo Saario

Aeron Lentokerhon alun aktiivisia toimijoita oli Seppo Saario, mies joka on Suomen taitolennon grand old man.

Seppo oli palvellut lähettinä alle 15-vuotiaana Täydennyslentolaivue 35:ssä vuonna 1943 ja sieltä tie vei Jämille purjelentokurssille 1944. Tästä alkoi pitkä ja tapahtumarikas ilmailutaival. Aikanaan sitten 1955 Seppo oli järjestämässä Suomen ensimmäisen kaksipaikkaisten purjekoneiden kurssin.

Seppo pääsi Ilmavoimien ohjaajakurssille Kauhavalle 1951 ja ura Ilmavoimissa jatkui varusmiespalvelun jälkeen mm lennonopettajana. Kokemusta karttui monilla mielenkiintoisilla konetyypeillä, kuten mm: Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz, Fokker C10, Valmet Vihuri, Pyry, Messerschmitt Bf 109 (Me 109, Mersu), Bristol Blenheim, Vampire ja DC-2. Sepon kurssi oli viimeinen joka sai lentää Mersuilla. Sepolla oli kunnia lentää 28.5.1955 DC-2 "Hanssin-Jukan" toiseksi viimeinen lento, siirtolento Luonetjärveltä Malmille. Koneen viimeinen lento oli sitten Malmilta Vantaalle jonne sen lennot loppuivat ja koneesta tehtiin kahvila Hämeenlinnaan. Ilmavoimien aikana Seppo aloitti taitolentonäytökset. Talvella 1953 oli ensimmäinen 25 näytöksen sarja ja talvella 1954 oli vuorossa 54 lentonäytöksen sarja ja niistä Seppo lensi 35.



Aero Oy:n perämieskurssille Seppo tuli 1958. Jo runsaat 1000 tuntia lentäneenä Seppo jatkoi vuotta aiemmin aloittamaansa lennonopettajan työtä Malmilla samalla kun muut kurssilaiset lensivät koululentojaan. Silloin koulutus annettiin mm. DC-3 koneella. Mitaritarkastuslennon kurssilaiset lensivät Cessna 195 koneella.

Liikennelentäjänä Seppo lensi mm DC-3, Convair CV340/440, Caravelle, DC-9-10, -40 ja -50. Seppo jäi aikanaan eläkkeelle Finnairilta 1981 hoitamaan taitolentokoneitaan joita oli siinä vaiheessa jo 3 kappaletta. Eläkkeellä ollessaan Seppo lensi myös usean vuoden ajan veteraanien DC-3 konetta.

Poikkeuksellisen aktiivisena ja monipuolisena ilmailijana Seppo on ehtinyt uransa aikana lentää runsaat 25 000 tuntia, joista 1100 tuntia Ilmavoimissa. Vuodesta 1957 Seppo lensi lähes 50 vuoden ajan erilaisilla pienkoneilla kunnes vuonna 2003 hän jätti lupakirjan uusimatta.

Finnairin lentokerhossa Sepolla oli tärkeä rooli keräten varoja lentämällä työn ohessa kerhon Zlinillä taitolentonäytöksiä ympäri maata. Mukana näillä reissuilla oli aina joku kerhon jäsen avustajana. Zliniin liittyy mielenkiintoinen muisto, kun Seppo ja Urho Ketvel kävivät valmistajatehtaalla aikeenaan ostaa koneeseen vaihtomoottorin. Tehtaalla oltiin hämmästyneitä moisesta pyynnöstä. Tehdas oli valmis vain itse vaihtamaan koneen moottorin, joten vastaus oli, että tuokaa kone tänne, niin moottori vaihdetaan. Pettyneet ostajat tapasivat paikallisen lentokerhon edustajia jotka operoivat Zlinillä ja pyrkivät varmistamaan, olivatko he ymmärtäneet tehtaan edustajan vastauksen oikein. Tarina ei kerro kuinka moottorinvaihto sitten aikanaan mahdollisesti järjestyi.

Sepon aloitteesta Finnairin Lento-osasto tarjosi lentäjilleen mahdollisuuden lentää 5 tuntia kerhon Zlinillä taitolentoa. Valitettavan harva yhtiön lentäjistä innostui tästä koulutusmahdollisuudesta. Sepon aloite oli aikaansa edellä, vasta nyt lentoyhtiöt ovat heränneet kehittämään tällaista koulutusta liikennelentäjilleen.

Seppo ehti lentää hieman runsaat 700 lentonäytöstä joista suurin osa järjestettiin varojen keräämiseksi Suomen Ilmailuliitolle. Sepolla oli useita omia taitolentokoneita mm Pitts Special, Christen Eagle, Ultimate ja kaksipaikkainen Pitts Special S-2B. Seppo rakensi ensimmäisen Pittsin 1971 ostettuaan tehtaalta sen rakennuspiirroksen (6 arkkia). Rakentamiseen meni runsaat 7 kuukautta. Eaglen Seppo rakensi tehtaalta ostetusta 26 eri kitistä Tuusulan kodin kellarissa.

Vuosien varrella Seppo on toiminut mm. Jämällä opettajana, vetänyt erilaisia kursseja ja kouluttanut taitolentäjiä. Yhtenä kesänä Itä-Suomessa järjestettiin taitolentoleiri jossa oli Sepon kone ja kaksi opettajaa, kone lensi päivittäin 8 tuntia. Kaiken lentämisen lisäksi Seppo ehti 1960 ja 1970 luvuilla Seppo kiertää Suomea Ilmailuhallituksen tarkastuslentäjänä suorittamassa lukuisia tarkastuslentoja.

Ansoistaan Seppo vastaanotti Harmon patsaan vuonna 1965. Sepon pojat Pekka ja Jukka sekä miniä ovat liikennelentäjiä, joten ilmailuperinne on jatkunut vahvana Saari-on perheessä.

Petri Louhivuori
Lentokerhon jäsen no: 0287
24.5.2011

SAR-toimintaa Finnairin Lentokerhossa

Finnairin lentokerhon SAR-tukikohta perustettiin keväällä 2006. Tukikohdalla on päivystysvalmiudessa noin kymmenen koulutettua henkilöä. Virallista henkilökisteriä tukikohdan henkilöstöstä ylläpidetään SLPS:n tietokannassa. Finnairin lentokerhon SAR tukikohdan toiminta-alue kattaa Helsingin, Porvoon ja Espoon rannikkoalueet sekä maa-alueet Hanko-Lohja- Hyvinkää-Mäntsälä-Loviisa alueen sisällä. Tukikohta käyttää sähköistä päiväkohtaista päivystyskalenteria valmiustilannekuvansa ylläpitämiseksi.

Tukikohta toimii läheisessä yhteistyössä Espoon Meripelastajien kanssa sekä alueen kuntien Vapaaehtoisen pelastuspalvelun kanssa. Vuonna 2009 tukikohta vastasi kahteen ja 2010 viiteen viranomaisen hälyttämään tehtävään.



SAR-joukkue TIAS 2010 ilmailunäyttelyssä

Tukikohdan toiminta muotoutui varsinaisesti vuoden 2006 aikana. Tukikohta osallistui ensimmäisten vuosien aikana mm. pilottitukikohtana päivystyskalenterin kehittämiseen ja testaamiseen yhteistyössä SLPS:n kanssa. Tukikohdan sisäinen hälytysten vastaanotto ja päivystyskierto muotoutuvat. Miehistön ja tukikohdan aktiivisuutta ylläpidetään joustavan ja luotettavan hälytysvalmiuden vakiinnuttamiseksi. Ohjelmaan kuuluvat mm. erilaiset yhteistoimintaharjoitukset, tapaamiset sekä tutustumisretket. Toiminnan organisointi ja tiedotuskäytännöt muotoutuvat.

Tukikohta pääsi tositoimiin lähes heti ensimmäisen peruskoulutuksensa jälkeen, kun jo koulutuksessa etsittyjä kanoottiretkeläisiä pyydettiin etsimään uudemman kerran. Uusi etsintä tilanne muodostui toisen nuorista miehistä löydyttyä alueelta menehtyneenä. Tukikohta haravoi ilmasta aluetta tunnin päivässä useampana päivänä, mutta havain-toja ei saatu. Yksi ilmoitus tehtiin pelloilta löytyneestä kanootista, mutta kanootti ei liittynyt tapaukseen ja oli poliisin tiedossa jo entuudestaan. Oikea etsintä lisäsi kokemus-ta sekä etsintätehtävän vastaanottamisesta että sen suunnittelusta ja toteutuksesta.

Vuoden 2006 aikana ylläpidettiin jo pysyvää valmiutta SAR-tehtävään maa- ja rannikkoalueella. Myös valmius palosammutuksen johtokoneena toimimiseen oli olemassa, vaikka varsinaisia palolentoreittejä tukikohta ei lentänyt.

Taidot olivat tarpeen lentopelastusseuran SAR-kilpailuissa Satakunnan lennostossa Pirkkalassa 16.–18.6.2006. Ennen kisoja osallistuva joukkue sai harjoitella muutamaa otteeseen. Harjoitukset otettiin tosissaan. Tehtävä ja reitti suunniteltiin tarkoin ja todellista etsintätilannetta simuloitiin oikeilla etsittäville maaleilla. Maalit tosin olivat melko kookkaita, MC:n entuudestaan tietämiä kohteita, mutta toimivat erinomaisesti harjoitustilanteessa. Miehistön yhteistyön ja yhteishengen tärkeys konkretisoituivat harjoituksissa sekä itse kilpailussa. Kilpailu meni joukkueelta hyvin, ottaen huomioon miten tuoreesta joukkueesta oli kyse. Lopullinen sijoitus kisassa oli 11/21 ja saimme vielä erityismaininnan hyvästä toiminnasta ensiapurastilla.

Loppukesä sujui melko hiljaisissa merkeissä. Uusia tehtäviä ei tukikohdalle loppukesästä enää osunut. Tukikohta järjesti vielä kauden päätteeksi tutustumisretken lentopelastuskeskukseen 6.9.2006.

Syksyllä tukikohta kutsuttiin mukaan vapaaehtoisen pelastuspalvelun yhteisharjoitukseen Espoon saaristoon 23.9.2006. Harjoitus oli tärkeä yhteistyön osoitus vapaaehtoisilta pelastajilta. Tukikohdan osalta harjoitus jäi lopulta kuitenkin pelkäksi hälytysvalmiudeksi. Ilmaankaan ei tosin olisi päästy, sillä sankka sumu peitti tienoot pitkälle päivään.

Vuosi 2008 alkoi tukikohdan organisaation uudelleenjärjestelyillä. Tukikohdan päälliköksi vaihtui Timo Suorto ja entinen tukikohdan päällikkö Pasi Piirainen siirtyi varapäälliköksi. Nimettiin myös koulutuspäällikkö (Petteri Nissilä) sekä valmiuspäällikkö (Janne Vainio). Tukikohta aloitti säännölliset SAR-etsintälentoharjoitukset. Ensimmäinen uuden järjestelyn mukainen lentoharjoitus lennettiin 21.5.2008 ja toinen kaksi viikkoa myöhemmin.

Tukikohta otti 2008 jälleen osaa koulutustarkastukseen Kauhavalla. Muuten hyvän suorituksen pilasi pieni suunnistuskömmähdys, joka pudotti joukkueen sijalle 11/19. Muuten kilpailuun, sen antiin sekä omaan suoritukseen oltiin kohtalaisen tyytyväisiä.



OH-CAY ohjaamo

SAR-tukikohtamme osallistui 13.6.2010 Kauhavalla pidettyyn Koulutustarkatukseen ja RESUL:n kisaan. Mukana oli 11 joukkuetta. Sääolosuhteet estivät lentotoiminnan, mutta muiden rastitehtävien avulla tukikohtamme saavutti kisan voiton miehistöllä Timo Suorto, Timo Laihanen, Tuomas Kiianlinna ja Heikki Nurmi.



*SAR-voittajajoukkue 13.6.2010
Tuomas Kiianlinna, Timo Laihanen, Timo Suorto ja Heikki Nurmi*

Tukikohdan päällikkönä aloitti Janne Vainio, vuosina 2007–2008 päällikkönä toimi Pasi Piirainen ja vuodesta 2009 eteenpäin Timo Suorto. Toimintakäsikirja tehtiin vuosina 2009–2010.

Kerhon kunniajäsened aakkosjärjestyksessä

Nimi	Jäsen nro
Aaltio, Viljo	0023
Anttonen, Esa	0003
Anttonen, Ossi	0396
Hakala, Jarmo	0342
Haltiala, Jorma	0041
Heikkinen, Pertti	0662
Ilaskivi, Raimo	0578
Ketvel, Urho	0001
Kumlin, Torger	0450
Laine, Pertti	0178
Levo, Altti	0101
Louhivuori, Petri	0287
Lundström, Leif	0637
Marjola, Paavo	0096
Meriluoto Leila	0154
Nordlund, Rainer	0288
Pitkänen, Ossi	0094
Ranta, Jaakko	0030
Rinta, Jussi	0016
Räsänen, Risto	0123
Räty, Veikko	0002
Saarto, Jouko	0124
Savolainen, Eino	1273
Stude, Carl	0242
Tervo, Tuomo	
Teräväinen, Pertti	0950
Turtiainen, Paavo	0479
Turtiainen, Seppo	0352
Viestivirta, Heimo	0338
Ylikorpi, Heikki	1175

Koneluettelo

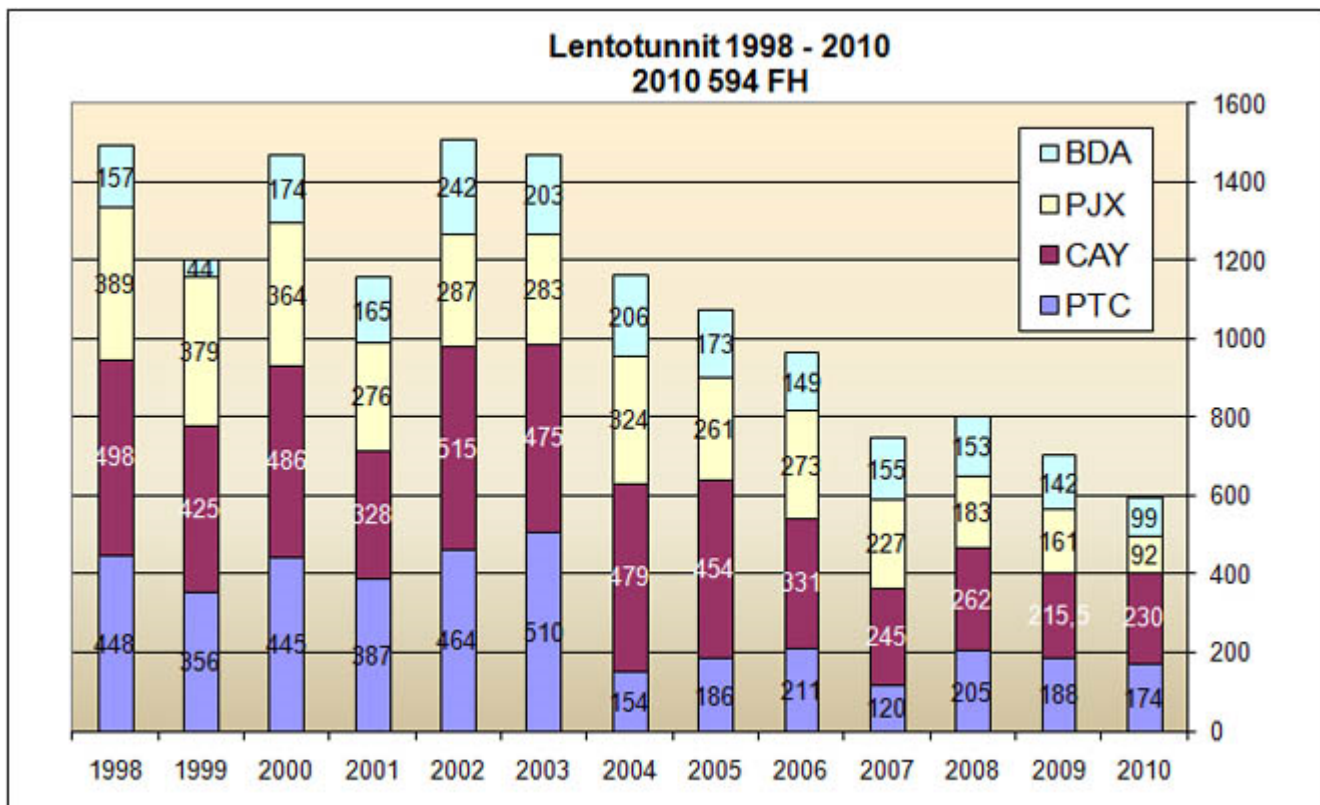
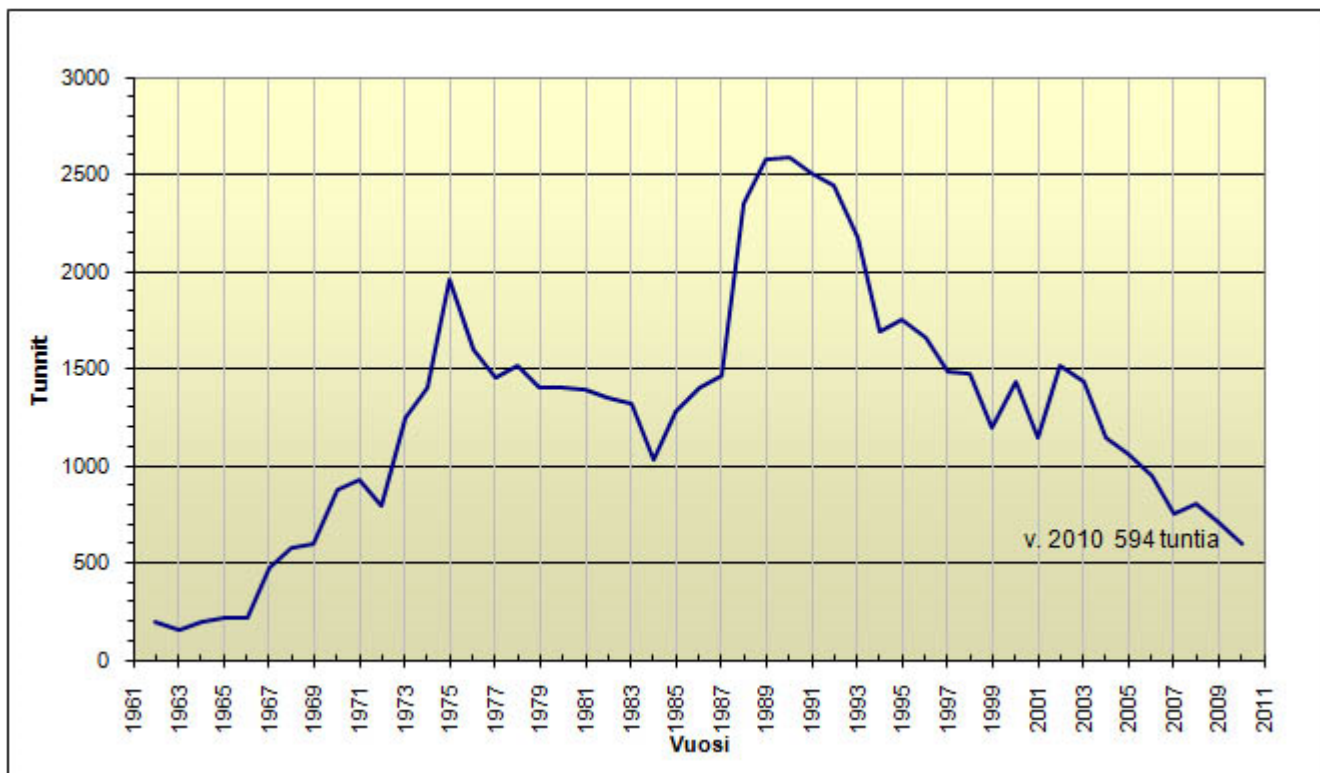
Kone	Merkki ja malli	Käytössä	Tunteja kerhossa *
OH-TZD	Zlin Z226 Trener 6	1961-1967	1110
OH-CEB	Reims/Cessna F172F	1967-1971	1870
OH-RST	Schleicher Ka-6CR Rhönsegler	1970-1972	n/a
OH-BCG	Beagle B-121 Pup Sts. 1	1969-1972	1080
OH-CCT	Reims/Cessna F150H	1972-1977	1970
OH-PIA	Piper PA-28-140 Cherokee 140-4	1978	120
OH-PCG	Piper PA-28-180 Cherokee D	1971-1980	4140
OH-PJN	Piper PA-28R-180 Cherokee Arrow	1979-1980	125
OH-PJZ	Piper PA-28-140 Cherokee B	1973-1982	3960
OH-SEG	Socata M.S.892E Rallye 150	1981-1983	575
OH-CVO	Reims/Cessna F150J	1989	375
OH-PDP	Piper PA-28-140 Cherokee	1976-1991	7280
OH-BAB	Beech B19 Sport 150	1980-81-83-87-90	1065
OH-CTV	Cessna 150L	1990-1998	2682
OH-PDB	Piper PA-28-140(160) Cherokee C	1991-1997	1897
OH-PTA	Piper PA-38-112 Tomahawk	1982-2003	9418
OH-PTB	Piper PA-38-112 Tomahawk	2003-2004	381
OH-PTC	Piper PA-38-112 Tomahawk	2005->	1084
OH-CAY	Cessna 172P Skyhawk II	1988->	9849
OH-PJX	Piper PA-28R-200 Cherokee Arrow	1981->	9287
OH-BDA	Beechcraft 35-B33 Debonair	1989->	3824
	Yhteensä		62092

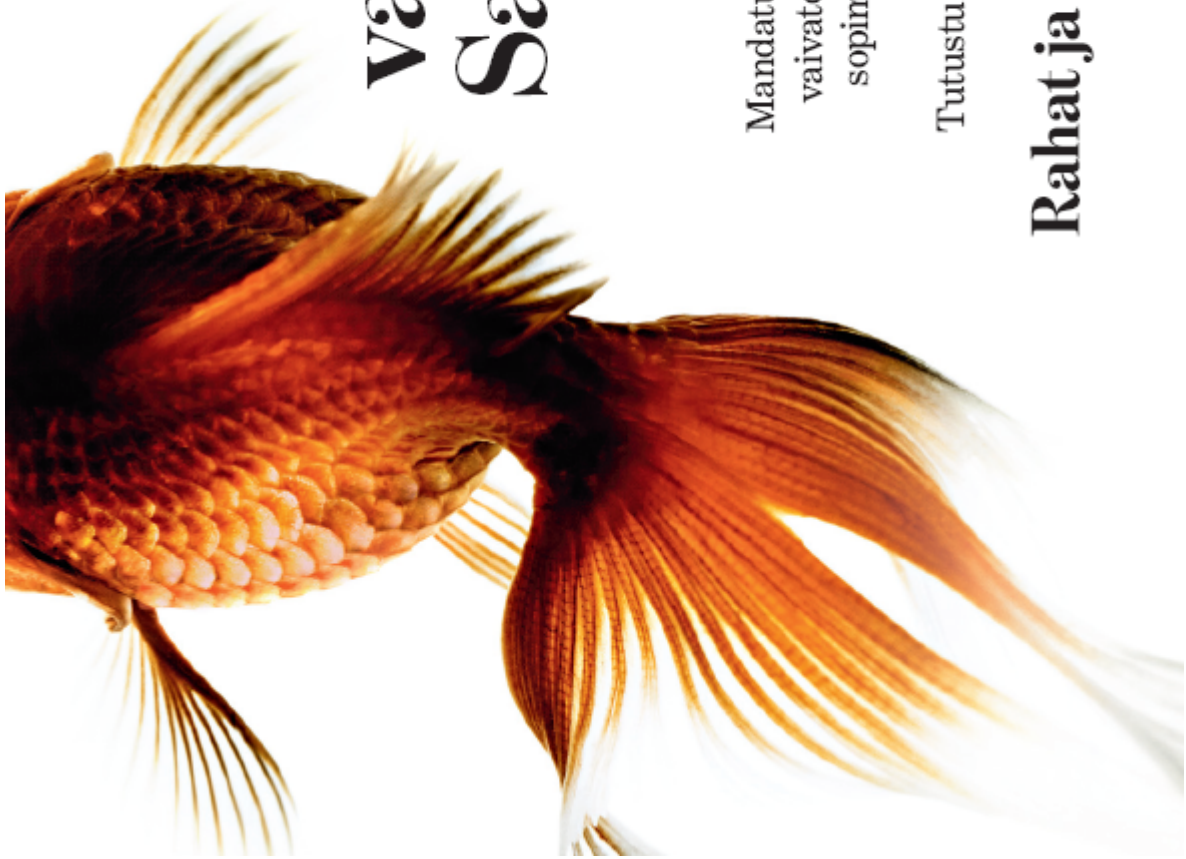
* Lentotunnit vuoden 2010 loppuun mennessä

Sandels

VAHVA JA PEHMEÄ OLUT

Lentotuntien kehitys 1961–2011





FINNAIR
PLUS

Ryhdy varakkaaksi. Saat lentävän lähdön.

Mandatun Lifen Säästö sopimus on järkevä ja vaivaton tapa vaurastua. Kun teet Säästö-sopimuksen verkossa, ansaitset samalla Finnair Plus -pisteitä.

Tutustu: www.mandatumlife.fi/finnairplus

Rahat ja henki.  **MANDATUM LIFE**



Maailman puhtainta dieseliä

ja ympäristövastuullisia
innovaatioita

NESTE OIL



VOLVO, JOKA TEKEE KAUPUNGISTA TURVALLISEMMAN.

Kuvan auto lisävarustein.



680 €/KK

Autoedun käyttöetu,
alkaen

VAKIONA CITY SAFETY. **R**DESIGN

Volvo XC60:ssä on vakiovarusteena City Safety -turvajärjestelmä, joka auttaa kuljettajaa välttämään onnettomuuksia alhaisilla nopeuksilla (alle 30 km/h), joilla suurin osa törmäyksistä tapahtuu. Nyt saat XC60-mallin myös urheilullisena R-Design-versiona.



BILIA KAIVOKSELA
Uudet autot p. 010 8522 881



**AUTOMYYNTIMME
PALVELEE**
ma-pe klo 8-18 ja
lauantaisin klo 10-16

BILIA
WWW.BILIA.FI

**Ilmarinen
on yhtä
lähellä
kuin lähin**

