

## Tiistaikerhon vuosiraportti 2018

Vuoden 2018 Tiistaikerhon työt rytmittyivät totutun kaavan mukaan. Kerholaiset kokoontuivat Suomen Ilmailumuseon entisöintiverssaassa tiistaisin ja torstaisin. Tiistaina töiden kohteena olivat kaikki Tiistaikerhon projektit ja torstaina vain VL Myrsky. Tiistaisin kerholaisia oli paikalla keskimäärin 30-35 ja torstaisin 6-10. Tiistaikerhon jäsenmäärä oli vuoden lopussa 49. Vuoden aikana Tiistaikerhoon liittyi kaksi uutta jäsentä ja kerhosta luopui kaksi jäsentä. Kerhon keski-ikä on 69 vuotta. Tiistaikerhon työnjohtaja on Paavo Antila ja projektipäällikkönä sekä raportoijana Lassi Karivalo. Vuoden 2018 aikana tehtyjen työtuntien määrä oli 8300, johon sisältyy Myrsky-projektiin käytetyt 3350 tuntia.



Vuoden aikana oli käynnissä kolme suurempaa museaalisesti arvokkaan koneen kunnostus- ja entisöintihanketta. Ne olivat VL Myrsky II:n (MY-14) entisöinti, I.V.L. K.1. Kurki -koneen kunnostus sekä Valmet Vihuri II:n (VH-25) ohjaamokokonaisuuden entisöinti. Vuonna 2016 aloitettu Valmet Tuuli III:n (OHTLX) entisöinti oli Tiistaikerhon osalta tauolla, sillä osiksi purettu kone on edelleen pintakäsitteltävänä Ammattiopisto Tavastiassa Hämeenlinnassa. Toimintavuoden aikana toteutettiin Tiistaikerhossa myös useita pienempiä hankkeita, jotka palvelivat niin Ilmailumuseoyhdistys ry:n kuin Suomen Ilmailumuseon toimintaa.

Tiistaikerhon hankkeista sovittiin ja ne toteutettiin yhteistyössä Suomen Ilmailumuseon kanssa. Museon henkilökuntaa osallistui tiistaikerholaisten ohessa hankkeiden toteuttamiseen samoin kuin Suomen Ilmailumuseon vapaaehtoisryhmä Keskiviikkokerho, joka keskittyi museolentokoneiden moottoreihin. Muina yhteistyökumppaneina olivat mm. Suomen Ilmavoimamuseo, Päijät-Hämeen Ilmailumuseo, Ammattiopisto Tavastia, Patria Oy sekä Vantaan ammattiopisto Varia.

Museolentokoneiden entisöintiin ja yhteistyöhön liittyviä kysymyksiä käsiteltiin säännöllisesti pidetyissä kokouksissa, jossa Suomen Ilmailumuseota edustivat museon intendentti Matias Laitinen, museomekaanikko Antti Laukkanen ja museomestari Kimmo Snellman. Tiistaikerhosta työryhmässä olivat Paavo Antila ja Lassi Karivalo. Ryhmä kokoontui vuoden 2018 aikana kahdeksan kertaa.

Tiistaikerhon toiminnasta on kerrottu Ilmailumuseoyhdistys ry:n kotisivujen ([www.imy.fi](http://www.imy.fi)) Tiistaikerhon sivulla sekä Tiistaikerhon blogissa. Blogia julkaistiin vuoden aikana 27 kappaletta. Tiistaikerhon blogit julkaistiin [www.ilmailumuseot.fi](http://www.ilmailumuseot.fi) -sivuilla myös englanninkielisinä. Ilmailumuseoyhdistys ry:n Feeniks-lehdessä jatkettiin "Tiistaikerhon siivellä" palstaa. Tiistaikerhon projektien etenemisestä kerrottiin viikoittain Ilmailumuseoyhdistyksen Facebook -sivulla. Myrsky -projektilla on lisäksi omat [www.vlmyrsky.fi/](http://www.vlmyrsky.fi/) kotisivut ja facebook -sivunsa.

Tiistaikerhon toimintaa esiteltiin Suomen Ilmailumuseon kävijöille useiden Suomen Ilmailumuseon tapahtumien yhteydessä. Tällöin museon entisöintitilaa ja museon Välihallissa olevaa väliaikaista entisöintitilaa pidettiin yleisölle auki.



VL Myrsky II -koneen entisöintiprojektia ja siinä ohessa Tiistaikerhon toiminta oli esillä vuoden aikana useissa tapahtumissa sekä myös osana Ilmailumuseoyhdistyksen Hawk -elämyseskuskeskuksen toimintaa.

Oman vaikutuksensa Tiistaikerhon toiminnalle vuonna 2018 toi Suomen Ilmailumuseon muuttoaiheet nykyisistä toimitiloistaan Finn-

airilta vapautuneeseen rahtiterminaaliin Helsinki-Vantaan lentoasematerminaalin tuntumassa. Muuttoaikeiden seurauksena uusien entisöintihankkeiden käynnistäminen ei ollut mahdollista, jonka seurauksena työtehtäviä oli varsinkin loppuvuodesta niukalti tarjolla. Muuttoa ennakoiden tiistaikerholaiset luokittelevat ja pakkasivat muuttoa varten Valmet Tuuli III:sta puretut osat. Vuoden lopussa kävi kuitenkin ilmi, että museon muutto Finnairin entiseen rahtiterminaaliin ei toteutune.

### **Tiistaikerhon projektit 2018**

Vuonna 2018 VL Myrsky II (MY-14) koneen entisöinti oli edelleen Tiistaikerhon mittavin hanke. Tiistaikerhon pitkäkestoisin projekti VL Vihuri II (VH-25) ohjaamokokonaisuuden entisöinti saatiin päätöksen. Niin ikään päätökseen saatiin vuodesta 2016 käynnissä ollut I.V.L. K.1 Kurki -koneen kunnostaminen. Valmet Tuuli III:n (OH-TLX) entisöinti oli edelleen tauolla.

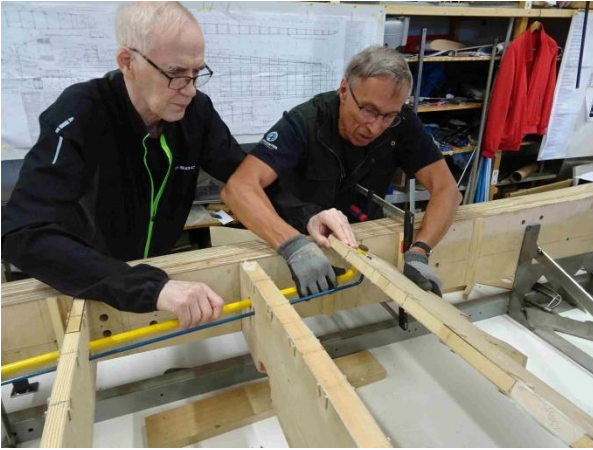
### **VL Myrsky II:n (MY-14) entisöintihanke**

Vuonna 2018 Tiistaikerhon Myrsky-hankeeseen kohdistama työpanos oli 3350 tuntia. Siitä suurin yksittäinen osuus 1540 työtuntia käytettiin oikean ja vasemman siipipuoliskon rakentamiseen. Tiistaikerhon Myrsky-projektia on johtanut Matti Patteri. Myrsky-projektissa työskenteli vuoden aikana keskimäärin 15 tiistaikerholaista. Projektin yhteistyökumppanit ovat Ilmailumuseoyhdistys ry, Suomen Ilmailumuseo, Suomen Ilma-voimamuseo ja Patria OY. Patria Oy:n kanssa projektin päätukijana on myös Sinituote Oy.

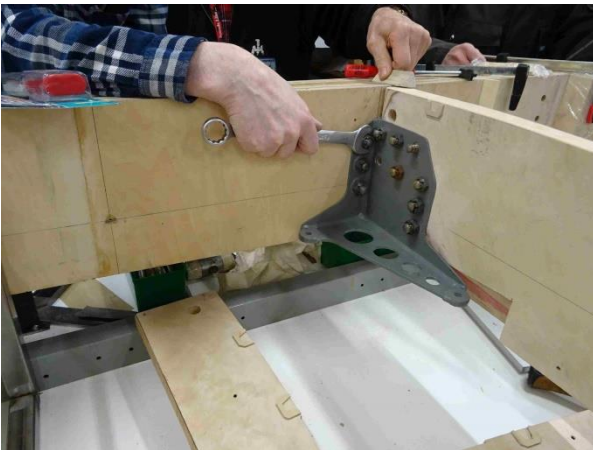
Vuoden alkaessa oli käynnissä siipikaarien asentaminen kokoamistelineeseen kiinnitettyjen vasemman siiven siipisalkojen väliin.



Talven kuluessa siipikaaret, kaarien väliset tukilistat sekä kaarien läpi pitkän salkoa kulkevat lisäpolttoainetankin putket oli saatu paikoilleen ja siiven yläpinnan verhoilu käynnistynyt siipisalkojen väliseltä alueelta.



Ennen siiven yläpinnan verhoilua, siiven laskutelinealueen siipisalkoihin ja kaariin asennettiin laskutelinekiinnityksen metalliosia. Tämän jälkeen vasemman siiven yläpinta verhoiltiin siipisalkojen väliseltä alueelta neljällä peräkkäisellä vanerivuodalla. Siiven tyveen tuleva vuota oli 4 mm vahvuista vaneria, kaksi seuraavaa 3 mm vaneria ja siiven kärkeen tuleva 2 mm vaneria.



Kun vasemman siiven yläpinnan siipisalkojen välinen alue oli verhoiltu, siipi irrotettiin ko-

koamistelineestä ja siirrettiin jigien viereiselle työtasolle siiven alapinta ylöspäin siiven sisään tulevien laitteistojen asentamiseksi ennen alapinnan verhoilua.



Kun siiven kokoamisteline eli jigi oli vapautunut, voitiin Myrskyn oikean siiven etu- ja takasalko kiinnittää jigiin ja aloittaa vuorostaan oikean siiven kokoaminen. Näin kumpaakin siipipuoliskoa voitiin rakentaa vierekkäin. Ihan vastaavalla tavalla kuin toimittiin vasemman siiven kohdalla, oikean siiven keskikaaret kiinnitettiin etu- ja takasaloon väliin ja lopulta siiven yläpinta verhoiltiin vanerilla. Sekä vasen että oikea siipi saatiin näin samaan rakennusvaiheeseen.



Tämä mahdollisti sen, että voitiin ensi kertaa testata siipipuoliskojen teräslevyliitosta. perin Myrskyssä oli yhtenäinen siipi, mutta entisöitävän Myrskyn (MY-14) siipi rakennetaan käytännön syistä kahdesta tosiinsa teräslevyliitoksella lukittavasta siipipuoliskosta. Liitoksen testaamiseksi siivet käännettiin kyljelleen siiven tyvet toisiaan vasten, jolloin siipisalkoihin kiinnitettävät teräslevyt voitiin asentaa

paikoilleen. Jonkun verran työstämistä edellytti, ennen kuin siipipuoliskojen tyvet oli saatu millintarkasti toisiaan vasten ja lukituiksi teräslevyillä.



Kummankin siiven tyviosassa rakennettiin laskutelinealuetta laskutelineen koeasentamiseksi siipeen. Aika lailla paljon teetti työtä, ennen kuin laskutelineen edellyttämä siiven rakenne oli saatu sellaiseksi, että laskuteline tukivarsineen ja joustintukineen saatiin asetettua halutusti siiven sisään. Laskutelineessä on jonkun verran alkuperäisiä metalliosia, mutta suurelta osin telineet on jouduttu valmistamaan sekä omana että Patria Oy:n toimesta tehtynä työnä.



Vuoden loppupuolella aloitettiin siiven johtoreunan kaarien asentaminen kumpaankin siipipuoliskoon. Näin siipipuoliskot alkoivat saada jo enemmän siiven rangon hahmoa. Ennen johtoreunan kaarien asentamista siiven kärjen purjehdusvalon sähköjohtojen suojusputket kiinnitettiin siipisalon pintaan. Siiven kärjen purjehdusvalon pleksinen kupu ja kuvun alumiininen raami valmistuivat loppuvuodesta.



Aloitettiin kumpaankin siipeen tulevan lisäpolttoaineripustimen/pommin ripustimen asennus. Ripustimia varten on käytössämme riittävästi alkueräisiä ripustimen osia. Osat puhdistettiin ja kunnostettiin ja niistä koottiin ripustimet sekä koesiipeen että kumpaankin Myrskyn siipipuoliskoon. Ripustimet on alustavasti jo siipeen kiinnitetty.

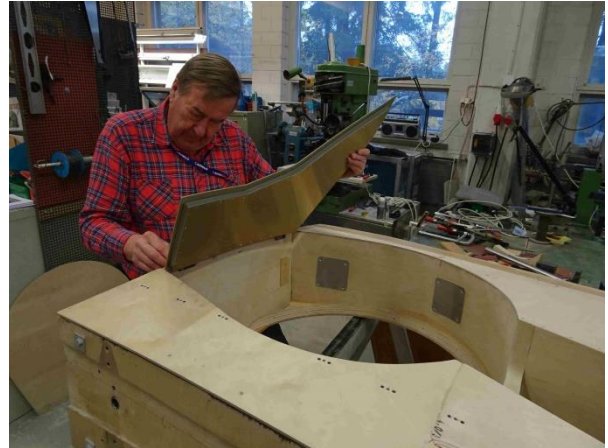


Rinnan Myrskyn siipipuoliskojen rakentamista on jatkettu ns. koesiiven rakentamista. Noin 3 metrisellä (2,5 m +1,0 m) koesiivellä on koko ajan testattu siiven rakentamismenetelyä, näin varsinkin siiven laskutelinealueen rakentamisen osalta. Koesiiven rakentaminen onkin sen vuoksi aina "askeleen edellä" varsinaisen siiven rakentamisesta. Vuonna 2018 koesiivellä testattiin mm. siiven liitosta, lisäpolttoaineripustimen toimintaa sekä ennen kaikkea laskutelineen asentamista paikalleen pyöräaukon luukkuineen.



Koesiipeen tuleva pyöräaukon luukku saatiin valmiiksi ja sen asentaminen paikoilleen toimivaksi on meneillään. Varsinaisen siiven

pyöräaukon luukkuja aletaan rakentaa vasta, kun koesiiven luukun toiminta on testattu. Koesiiven rakentamiseen käytettiin viime vuonna toiseksi eniten Tiistaikerhon Myrskyprojektin eli 450 tuntia.



Vaikka ulkoisesti näyttääkin Suomen Ilmailumuseon entisöintitilassa, että Tiistaikerhon Myrsky -projekti on pääasiassa puurakentamista, paljon on käytetty työaika myös metallitöihin. Ne jakautuvat tosin moneen yksittäiseen osatehtävään eikä kaikkia ole voitu tehdä Suomen Ilmailumuseon entisöintitilassa.

Metallitöistä mainittakoon mm. NACA-renkaan kehän alumiinilevysegmenttien vetäminen ja segmenttien kokoaminen renkaaksi, siiven tarkistus- ja käyttöluukkujen osien valmistaminen, laskutelineen osien tekeminen, laskutelineen varren suojuslevyt, pyöräaukon luukut sekä siivekkeen ja laskusiivekkeen käyttölaiteistot. On myös tehty metalliosien valmistamisen edellyttämiä työkaluja ja muotteja.





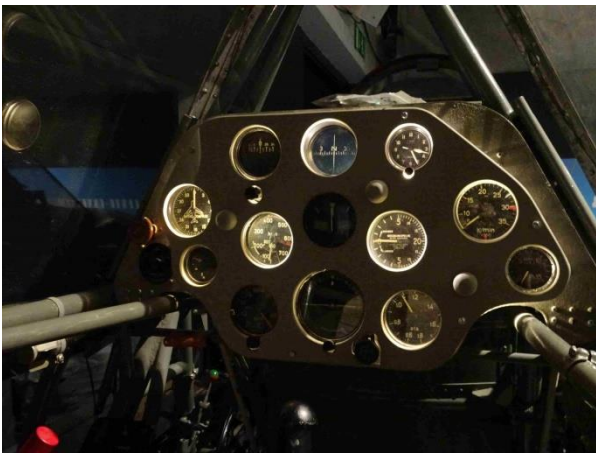
Rinnan Suomen Ilmailumuseon entisöintitilassa etenevien Tiistaikerhon Myrsky-töiden on Suomen Ilmavoimamuseossa Tikkakoskella työskennelty Myrskyn rungon entisöimiseksi. Tosin työajankäyttö Tikkakoskella MY-14:n entisöimiseksi on ollut vaatimattomampaa museon muiden projektien vuoksi. Siitä huolimatta rungon alakate pohjaluukkuineen on saatu paikoilleen vanerointia lukuun ottamatta, ohjaamo on edistynyt muun muassa panssari-istuimen, tähtäimen ja tuulilasien asennuksen myötä, samoin moottorin apulaitteet. Moottori saatiin asennettua runkoon ennen Jyväskylän lentonäytöstä ja asennusta edelsi Rauno Pylväläisen hitsaamien pakoputkien siirto moottoriyksilöstä toiseen.

Työkalujen ja metalliosien valmistamisen suunnittelu- ja ohjelmointityöstä on vastaanottanut Tiistaikerhon Myrsky-projektin vetäjä Matti Patteri. Hän on myös tehnyt omassa työpajassaan Myrskyyn liittyviä metallitöitä ja tarvittavia osia. Myös Jorma Sulin on toiminut kotiverstaassaan samoin. Metallitöitä on ostettu jonkin verran ulkopuolisena työnä. Prolaser Oy:ssä leikattiin laserilla siiven tarkistus- ja käyttöluukkujen osat luukkujen koaamiseksi ja NACA-renkaan segmenttien yhteen hitsaus teetettiin GA Sales Oy:ssä. Tiistaikerhon yhteistyö Vantaan ammattiopisto Varian kanssa myös jatkui. Kaikkiaan edellä mainittuihin metallitöihin käytettiin Tiistaikerhon Myrsky-projektissa vuonna 2018 yhteensä 853 työtuntia.

## VL Vihuri II (VH-25) ohjaamokokonaisuus

Vihurin etu- ja takaohjaamon muodostama kokonaisuus oli saatu jo edellisenä vuonna rakenteellisesti valmiiksi, joten alkuvuosi 2018 meni ohjaamokokonaisuuden valmisteluun näytteille pantavaksi Suomen Ilmailumuseon I halliin.

Niinpä päätyönä oli ohjaamokokonaisuuden esittelyä edistävät tehtävät. Niistä keskeisin oli ohjaamojen valaistus. Ohjaamoon asennettiin ohjaamovalaisimet, joista kolme oli alkuperäistä ja yksi tekemämme. Mittaritaulujen taakse asennettiin alkuperäisen mukaiset valaisimet ja tähtäimen valoristikoon valo.



Tämän lisäksi etu- ja takaohjaamoon asennettiin huomaamattomasti yleisvalaistusta antavat led-valolistat. Näiden valojen ohjaamiseksi rakennettiin valojen ohjauskeskus, josta kaikkia valaisimia voidaan säätää.

Ohjaamokokonaisuuden valaistus on tärkeää, jotta näyttelyssä kävijät pääsevät hyvin näkemään, mitä kaikkea Vihurin ohjaamo sisältää.



Viimeisenä työnä ennen Vihurin ohjaamon siirtämistä näyttelyyn ohjaamokokonaisuuden kyljet verhoiltiin. Ne verhoiltiin siten, että kylkien alaosaa verhoiltiin duralumiinilevyllä, mutta yläosa läpinäkyvällä pleksillä. Näin museokävijät näkevät Vihuri II:n etu- ja takaohjaamon laitteet ja mittarit.



Vihurin ohjaamoon katsomista helpottamaan rakennettiin vielä kävijöitä varten korke ohjaamon sivulle. Toukokuussa kaikki oli valmista ja Vihurin ohjaamokokonaisuus siirrettiin näytteille Suomen Ilmailumuseon I Halliin.



### I.V.L. K.1 Kurki -koneen kunnostushanke

Huhtikuusta 2016 Tiistaikerhon työnä ollut I.V.L. K.1 Kurki -koneen kunnostus saatiin päätökseen ja kone on kevätkauden 2019 ajan näytteillä Suomen Ilmailumuseossa. Kurki valmistui Ilmavoimien lentokonetehasta Suomenlinnassa vuonna 1927.

Vuoden 2018 aikana suurin osa Kurjen kunnostukseen käytetystä työajasta meni Kurjen vasemman siiven korjaamiseen. Oikea siiven kunnostus oli saatu uusien verhoilupintojen maalausta vaille valmiiksi vuoden lopussa 2017.



Vasen siipi tuotiin Tiistaikerhoon tammikuussa 2018 Päijät-Hämeen Ilmailumuseosta Vesivehmaalta.



Kuten Kurjen oikea siipi, vasenkin siipi oli monin kohdin vaurioitunut. Sekä siiven että siivekkeiden vaneriverhoilussa oli useita reikiä ja siiven ylä- ja alapinnalla oli suuri lahonnut alue.



Siiven korjaus käynnistettiin irrottamalla siivekke ja aloittamalla sitten siiven lahojen vaneripintojen purku.





Puretun vaneriverhoilun alta paljastui homeessa oleva siiven sisäosaa ja siiven lahonnutta sisärakennetta kaariseen.



Päättyönä olikin ennen purettujen alueiden uudelleen verhoilua korjata siiven lahonneet sisärakenteet, kuten kaaret.



Osittain ne voitiin korjata, mutta jotkut kaaret jouduttiin rakentamaan kokonaan uusiksi. Varsinkin johtoreunan kaaret olivat pahoin lahonneet. Siiven sisältä paljastuneet homei-

set vaneripinnat käsiteltiin Sinolin ja veden sekoituksella.

Kun siiven lahot rakenteet oli saatu korjattua, aloitettiin purettujen alueiden vaneriverhoilu. Verhoilussa käytettiin alkuperäisen verhoilun mukaista 1,2 mm vahvuista lentokonevaneria.



Vanerista leikattiin verhoiltavien alueiden suuruisia kappaleita ja ne asemoitiin paikoilleen. Vanerin alapintaan kiinnitettiin tukilistat ja sisäpinnat lakattiin kosteutta suojaavalla Le Tonkinois -lakalla.





Verhoiluvanerit kiinnitettiin sitten kukin vuorollaan paikoilleen. Liimana käytettiin Casco Outdoor liimaa. Vanerien liimaus vahvistettiin niin ikään alkuperäisen rakennustavan mukaisesti 10 mm pituisilla nautoilla ja messinkiruuveilla.



Siiven korjauksen rinnalla korjattiin siiveke. Siitä jouduttiin poistamaan lahonnutta vaneriverhoilua kokonaan toiselta ja osittain toiselta puolelta. Kun siivekkeen lahonneet sisärakenteet oli korjattu, voitiin puretut alueet verhoilla 1,2 mm vahvuisella vanerilla.



Vasemman siiven korjauksen valmistuttua alkoi kummankin siiven uusien vaneripintojen samanaikainen maalaus. Siipien maalaus tehtiin Suomen Ilmailumuseon Välihallissa, jonne eristettiin vasta vasten maalaustila. Maalaukselta haittaavan pölyn eliminoimiseksi siivet peitettiin suojamuovilla maalattavia alueita lukuun ottamatta. Maalattavat alueet rajattiin teippauksilla.



Maalina käytettiin Le Tonkinois -lakkaa. Se on vernissan ja japaninpuuöljyn sekoitus vastaten hyvin Kurjen alkuperäistä vernissapoh-

jaista maalaustapaa. Uusiin vaneripintoihin vedettiin ohuella ja kapealla telalla ensin usea kirkas lakkakerros välihionnin. Näin saatiin sileä pohjalakkauspinta. Tämän jälkeen Le Tonkinois -lakkaan sekoitettiin hopeapronssipigmentti ja pinnat maalattiin jälleen useaan kertaan välihionnin.

Tällä menettelyllä saatiin siiven uusiin vaneripintoihin sileä maalipinta. Koska uusista maalipinnoista tuli näin menetellen hyvin kiiltäviä eli ne ”peilasivat” paljon, pinnat hiottiin kevyesti karhunkielellä. Tuloksena oli kaunis puolikiiltävä siiven pinta.



Samalla menetelmällä maalattiin jo aiemmin valmistuneet Kurjen neljä uutta vaneriverhoitua sipitukea sekä kahden alkuperäisen siipituen korjatut pinnat.



Siipitukiin liittyi myös mittava metallityö. Koska yhtään siipitukien kiinnityspulttia, jolla tuet lukitaan koneen runkoon ja siipiin, ei ole säilynyt, puuttuvat kahdeksan pulttia tehtiin sorvaamalla ja sitten työstämällä lopulliseen muotoonsa. Ihan vastaavasti teimme puuttuvat siiven ja rungon liitoskohdan neljä kiinnityspulttia sekä laskutelineestä puuttuneet alkuperäisten pulttien muotoiset neljä kiinnityspulttia.



Kurjesta puuttui myös oikean siiven etutessa sijainnut koneen nopeudenilmaisimen eli venturiputki. Sellaisen, tosin ilman kiinnitysvarta, saimme Suomen Ilmailumuseosta Kurkeen asennettavaksi. Teimme venturiputkeen uuden varren ja asensimme putken paikoilleen.



Tehtiin Kurjen matkustamoon tulevan istuinvyön solki. Itse vyö teetettiin suutarilla. Ohjaamon ja matkustamon aukon reunan nahkaiset pehmusteet sekä matkustamon nahkaverhoillut seinät käsiteltiin nahkan hoitoaineella. Nyt oltiin valmiit jo poistamaan suojakalvot edellisenä vuonna tehtyjen tuulilasien plekseistä.



Puhdistettiin vielä uudestaan Kurjen rungon vaneri- ja kangasverhoillut pinnat. Puhdistus tehtiin huolellisesti ihmesienikäsittelyllä. Hämmästyttävän hyvin säilyneet alkuperäiset maalipinnat saatiinkin näin hyvin puhtaiksi. Joulukuussa Kurjen monivuotinen kunnostus saatiin niin valmiiksi, että voitiin aloittaa koneen kokoaminen.

Kurjen runko, siivet ja peräsimet yhdistettiin toisiinsa kokonaiseksi lentokoneeksi Suomen Ilmailumuseon Välihallissa.



Oikea ja vasen siipi nostettiin vuoronperään pinojalla asennuskorkeuteensa ja kiinnitettiin rungon yläreunaan siiven tyvessä olevista korvakkeistaan.

Tämän jälkeen asennettiin siipeä kannattamaan kolme siipitukea. Alapäästään ne kiinnitettiin rungon ja yläpäästään siivessä oleviin korvakkeisiin.



Kurki on näytteillä Suomen Ilmailumuseon Välihallissa alkuvuoden 2019 ja näyttelyssä ollessaan siihen tehdään vielä pieniä viimeistelyitä.



Samanaikaisesti koottiin Kurjen pyrstö vakajineen ja peräsimineen.



Välihallissa on samanaikaisesti Kurkea ja Suomenlinnassa toiminutta Ilmavoimien Lentokonetehtästä koskeva näyttely. Loppukeväästä 2019 Kurki palautetaan Päijät-Hämeen Ilmailumuseoon Vesivehmaalle.

Kurki oli kunnostettavana Tiistaikerhossa huhtikuusta 2016 joulukuuhun 2018. Tänä aikana koneen kunnostukseen käytettiin Tiistaikerhossa noin 4 500 työtuntia.

## Tiistaikerhon muut hankkeet

### Myrsky MY-52 polkulentokone

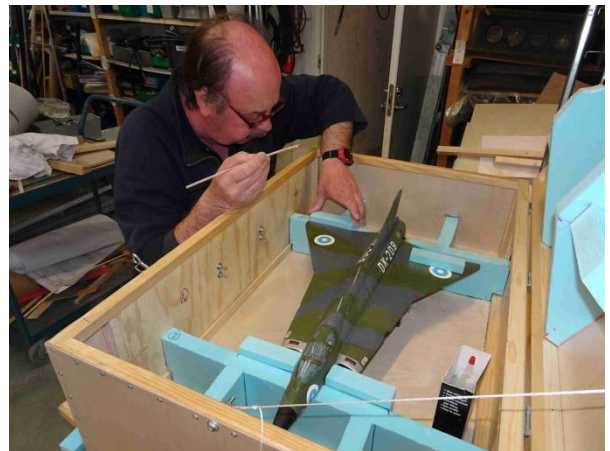
Myrsky -polkulentokone saatiin valmiiksi Suomen Ilmailumuseon lapsikävijöiden iloksi. Polkulentokoneen rakentaminen pohjautui USA:sta ostettuun Texan/Haward - polkulentokoneen piirustuksiin, Niiden pohjalta piirustuksia muokattiin vastaamaan Myrsky -hävittäjän muotoa. Polkulentokone maalattiin Myrsky -hävittäjän musta/vihreä/vaaleansininen kaavioon. Koska oikeita Myrskyjä rakennettiin 51 kappaletta, niin valmistunut Myrsky- polkulentokone sai konekohtaiseksi tunnukseksen MY-52.



### Pienoismallien kunnostusta

Suomen Ilmailumuseon varastosta löytyi puusta tehtyjä noin puolen metrin pituisia Ilmavoimissa käytettyjen suihkuhävittäjien pienoismalleja. Löytyneet mallit olivat BAE Systems Hawk Mk 51, Saab Draken, MiG 21 BIS sekä Folland Gnat. Pienoismallit olivat erittäin hyvin tehtyjä ja vastasivat mittasuhteiltaan alkuperäisiä esikuviaan. Mallit oli maalattu 1980-luvulla Ilmavoimissa käytettyyn vanhaan musta/vihreä/harmaa maalauskaavioon. Mallit olivat menneet huonoon kuntoon. Kun Suomen Ilmailumuseo päätti lahjoittaa mallit Ilmailumuseoyhdistykselle käytettäväksi mm. Hawk - Elämyskeskuksessa, pienoismallien vauriot korjattiin tiistaikerhossa. Kullekin mallille tehtiin myös oma va-

nerinen ja sisältä pehmustettu kuljetus/säilytyslaatikko.



### Fokker F 27 Friendship – simulaattori

Laitettiin kuntoon Suomen Ilmailumuseon II-hallissa olevan vanhan Fokker F 27 Friendship -simulaattorin sähköjärjestelmä, niin että simulaattorin ohjaamon valot saatiin toimimaan. Samalla simulaattorin tuleva sähköjärjestelmä muutettiin maadoitetuksi.



## Fouga Magister -simulaattori

Suomen Ilmailumuseon I-hallissa on yleisölle esillä Fouga Magisterin moottorin vieressä Fougan ohjaamosimulaattori. Ongelmana on, että museokävijät ”näpelöivät” avoinna olevan oven laitteistoja. Rakennettiin pleksilevyistä oven kattava kotelomainen suojus estämään laitteistojen koskettelu.



## Suomen Ilmailumuseon sotilaskoneiden ohjaamojen puhdistus

”Ohjaamot - Suomen sotilaslentokoneet” kirjan ohjaamokuvauksia varten Tiistaikerholaiset puhdistivat Suomen Ilmailumuseon näyttelyssä olevien ilmavoimissa käytettyjen sotilaskoneiden ohjaamoita seuraavasti: I-16 UTI (Rata), Saab Safir, VL Pyry, VL Viima, VL Tuisku, De Havilland Vampire Trainer, Fieseler Storch, SM-1 ja Bell 47D-1.



## Myrsky-projektin rahankeräyslaatikoiden tekeminen

Rakennettiin viisi uutta osin pleksiseinäistä rahankeruulaatikkoa/lipasta VL Myrsky II -entisöintiprojektin varainkeruuta varten.



### Valmet Tuuli III:n osien luettelointi ja pakkaus

Luokiteltiin excel-taulukkoon ja pakattiin ole-tettua Suomen Ilmailumuseon muuttoa var-ten museon entisöintitilassa olevat Valmet Tuuli III:n osat. Muutto ei kuitenkaan toteu-tunut aiotusti.



### Tilan raivaaminen Kurjelle Päijät-Hämeen Ilmailumuseossa

Syyskuussa tiistaikerholaiset kävivät Päijät-Hämeen Ilmailumuseossa Vesivehmaalla jär-jestelemässä museohallin luoteiskulmaan tilan Tiistaikerhon entisöimää I.V. L. K.1 Kurki-koneen Vesivehmaalle palauttamista varten. Kurki palaa Päijät-Hämeen ilmailumuseon näytteille toukokuussa 2019.



### Muuta

Tehtiin Suomen Ilmailumuseon toimeksian-nosta erilaisia museon toimintaan liittyviä töitä, kuten mm. toimittiin tapahtumapäivinä pysäköinnin ohjaajina ja esiteltiin kävijöille Tiistaikerhon toimintaa museon entisöinti-tilassa.