

ILMAILUMUSEOYHDISTYS RY:N TIISTAIKERHON VUOSIRAPORTTI 2013

Suomen Ilmailumuseon entisöintitilassa toimivan Ilmailumuseoyhdistys ry:n Tiistaikerhon vuosiraportti 2013 perustuu Tiistaikerhon projektien etenemisten kirjaamiseen sekä töiden dokumentointiin kuvaamalla.

Tiistaikerhon jäsenistön kirjavahvuus on noin 50. Viikoittain lentokoneita konservoimassa ja entisöimässä kävi 25-30 tiistaikerholaista. Vuoden 2013 aikana Tiistaikerhossa tehtiin yhteensä n. 6000 työtuntia.

Tiistaikerhon toiminnan kevätkausi alkoi tammikuussa loppiaisen jälkeen päättyen toukokuun lopussa. Syyskaudella tehtiin töitä elokuun puolivälissä joulukuun puoliväliin. Osa tiistaikerholaisista ahkeroi myös kesäkuukausina.

Tämä raportti jakautuu kahteen osaan. Ensimmäinen puoli raportista käsittelee Tiis-

taikerhon pitkäkestoisia lähinnä lentokoneiden konservointi- ja entisöintihankkeita. Toinen puoli esittelee Tiistaikerhon vuoden 2013 aikana tekemiä lyhytkestoisempia töitä. Niistä monet liittyvät Ilmailumuseoyhdistyksen ja Suomen Ilmailumuseon tarpeisiin.

Tiistaikerhon toimintaan voi lähemmin tutustua Ilmailumuseoyhdistyksen kotisivujen kautta (www.imy.fi), jossa on oma vapaaehtoistyön sivusto. Sivustolla julkaistaan myös blogia Tiistaikerhon toiminnasta. Lisäksi Feeniks -lehdessä julkaistaan pysyvää Tiistaikerhon siivellä -palstaa.

10. helmikuuta 2014

Lassi Karivalo
Tiistaikerholainen

Pitkäkestoisia Tiistaikerhon töitä

VL Vihuri VH-25

Jatkettiin jo vuosia työn kohteena olleen Vihurin (VH-25) ohjaamokokonaisuuden rakentamista ja varustamista. Valmistuttuaan ohjaamo asetetaan näytteille Suomen Ilmailumuseoon.

Tehtiin takaohjaamosta puuttuva lentäjän istuin käyttäen mallina etuohjaamon istuinta. Istuin saatiin valmiiksi ja asennettiin takaohjaamoon. Istuimesta puuttuu vielä joitain kiinnikkeitä ja istuimen reunoja pitkin kulkeva terästukilanka.

Jatkettiin etu- ja takaohjaamon laitteistojen täydentämistä. Mittaristoa ja muuta laitteistoa oli saatu Vihurin ohjaamoon asennettavaksi Keski-Suomen Ilmailumuseon varastosta mm. kolme vihreäksi maalattua happipulloa. Koska happipulloille ei ole käytettävissä alkuperäistä

telinettä, sellaista alettiin rakentaa alkuperäisten piirustusten mukaan.



Rakennettiin takaohjaamosta etuohjaamoon ulottuva laskutelineen hydraulikkavipu.

Vihuri VH-25 on Vihurin II-sarjaa. Sen ohjaamoon on kuitenkin aiemmin asennettu III -sarjan Vihurin sulakepaneeli/sähkölaatikko. Hallinportti Ilmailumuseosta saatiin II -sarjan

DC 10 CF6 -moottori

DC 10 CF6 -moottorin rakentaminen näyttöille asetettavaksi jatkui koskien sekä itse moottoria että avattuun moottoriin tehtävää ”ikkunaplexsiä”. Jo kertaalleen paikalle sovittu pleksiin oli tullut naarmuja ja sen hiottiin kirkkaaksi. Itse moottorin osalta asennettiin paikoilleen turbiinin siipiä.

Syyskaudella moottorin työstäminen keskeytyi toistaiseksi, koska Suomen Ilmailumuseon ulkovarastosta varastoituina olevia moottorin lisäosia ei pystytty saamaan ylitäydestä varastosta esille.

VL Myrsky II

Ilmailumuseoyhdistys ry:n Tiistaikerho on mukana alkaneessa Myrsky II -hankkeessa. Hankkeen tavoite on rakentaa VL Myrsky II hävittäjä vuoteen 2019 mennessä (ks. <http://www.vlmyrsky.fi/>). Tiistaikerhon tehtävänä on rakentaa puurakenteiset Myrskyn siivet ja pyrstö.

Myrskyprojekti käynnistyi Tiistaikerhossa syksyllä 2013. Projektia varten koottiin eri puolilta Suomea löytyneitä Myrskyn ”jäänteitä” kuten mm. peräsimiä, jalkaohjaimia, siivekkeiden kiinnityksiä sekä ohjaamon kuomun etuosa. Löytyneitä Myrskyn osia on Tiistaikerhosta korjattu, puhdistettu liasta ja ruosteesta sekä maalattu.

Sivuvakaajan puinen runko on valmistunut sekä sivuvakaajan puisen rungon edellyttämät saranointikappaleet. Samoin on valmiina puu-

Bleriot XI -koneen pienoismalli

Suomen Ilmailumuseon I-hallissa on ollut nähtävillä Bleriot XI -koneen pienoismalli. Pienoismalli on ollut alun perin lentävä, mutta

Vihurin sähkölaatikko, joka vaihdettiin III-sarjan sähkölaatikon tilalle.



runkoinen sivuperäsin. Korkeusperäsimistä puuttuvien saranoiden tilalle on tehty uusia.



Yksi alkuperäinen metallinen laskusiiveke on säilynyt. Se lähetettiin Kuopioon, jossa tehdään piirustusten ja säilyneen laskusiivekkeen mallin mukaisesti puuttuva laskusiiveke.

on nyt ilman moottoria. Koneen siipien verhoilu on paikoin rikkoutunut ja piti uusia.

Bleriot otettiin tiistaikerhossa korjattavaksi maaliskuussa 2013. Koneen uudelleen verhoilu aloitettiin purkamalla kone osiin. Irrotettiin tosistaan runko, siivet ja peräsimet. Irrotuksen jälkeen vanha verhoilu poistettiin siivistä ja pyrstöstä. Sen jälkeen osien pinnat puhdistettiin huolella vanhasta liimasta ja lakkauksesta. Kevään päätyttyä kone saatiin puhdistettua uuden verhoilun aloittamiseksi.

Syyskauden alussa puhdistetut ja hiotut pyrstön ja siipien rakenteet lakattiin. Tämä on tärkeä toimenpide, jotta verhoilukankaat kiinnittyisivät niitä lakattaessa hyvin rakenteisiin. Ennen silkkisten verhoilukankaiden asentamista ne värjättiin punaruskeaksi vastaamaan Bleriotin -pienoismallissa ollutta verhoilun väriä.

Verhoilun aloittamiseksi verhoiltava siipi ja peräsimet kiinnitettiin pehmeän foam -rakennuslevyn pinnalle. Näin siipi ja peräsimet saatiin pysyvät paikallaan verhoilukan-

I.V.L. D.26 Haukka I (HA-39)

Ilmavoimien lentokoneetehtaan (I.V.L.) rakentaman hävittäjän Haukka I:n prototyyppi on ollut syksystä 2012 lähtien Tiistaikerhon konservoitavana ja entisöitävänä.

Ilmailumuseoyhdistyksen kotisivujen (www.imy.fi) Vapaaehtoistyön sivuilta löytyy linkin takaa oma Haukka I:tä koskeva sivu. Sivulla esitellään Haukka I ja sinne on koottu yksityiskohtaiset raportit Tiistaikerhon Haukka I:n konservointi- ja entisöintityöstä syyskaudesta 2012 vuoden 2013 loppuun.

Tähän Tiistaikerhon toiminnan vuoden 2013 raporttiin on koottu tiivistetysti vuoden 2013 aikana Tiistaikerhossa tehty Haukka I:n konservointi- ja entisöintityö.

Runko

Tammikuun 9. päivänä 2013 Puolustusvoimien kuorma-auto parkkeerasi Haukka I:n runko lavallaan Suomen Ilmailumuseon entisöintitilan ovelle ja Haukan runko siirrettiin sisään. Haukan runko oli päällisin puolin kohtuuhyvässä kunnossa. Toimenpiteitä edellyttivät

gasta paikalleen asennettaessa ja pingotettaessa.



Verhoilussa kangas venytettiin siipien ja peräsinten päälle vedellä kostutettuna. Verhoilun kiristyslakkaus siirtyi vuoden 2013 puolelle.

rungon, laskutelineiden, moottoripukin ja moottorin suojuspeltien puhdistaminen ja muutaman rungon vaurion korjaus. Oman lukunsa muodostivat rungon sisätilan, kuten ohjaamon laitteistojen kunnostus.



Haukan vanerikuorirakenteinen runko pestiin ihmisenikäsitellyllä samalla kun käytiin rungon verhoiluvaurioiden korjaamisen kimpuun. Varsinkin kansallisuustunnusten erittäin hyvin säilynyt alkuperäinen maalipinta ihmetytti.

Mittavin työ oli rungon alapuolella olevan huomattavan murtumavaurion korjaus. Korjauksessa jouduttiin käyttämään järeitäkin menetelmiä, ennen kuin murtumakohdan sisään painunut ja rikkoutunut vaneriverhoilu saatiin oikaistua ja korjattua. Yksi pienempi reikä korjattiin samalla menetelmällä kuin alasiipien vaneriverhoilun vauriot.

Rungon osittain homeiset sisätilat imuroitiin ja pestiin ihmesienellä. Paikoitellen pintoja hiottiin kevyesti hienolla hiekkapaperilla. Sisätilat on alun perin lakattu käyttäen selluloosalakkaan sekoitettuna rautaoksidipigmenttiä.

Ohjaamo

Ohjaamosta irrotettiin kaikki laitteet kunnostettaviksi kuten lentäjän istuin, korkeusvakajan trimmipyörä, kaasu/seosvivusto, ohjaussauva, jalkaohjaimet, konekiväärien tukitelineet, polttoaineen syötön kolmitahovoventtiili. Laitteet olivat likaantuneet ja pahoin ruosteessa. Isommat laitteet puhdistettiin ruosteesta hiomalla ja maalattiin alkuperäisen mukaisesti joko hopeapronssilla tai mustalla puolikiiltävällä metallilakalla. Mustan metallilakan (Tikkurila Unica -lakka) pohjamaalina käytettiin Tikkurila OY:n Rostex maalia.



Hopeaprossilla maalattavat metalliosat käsiteltiin pariin kertaan punaisella Hammer Prime pohjamaalilla. Sen päälle vedettiin kahteen kertaan Hammer Metal Paint hopeamaali. Puhdistettiin lentäjän istuimen ja päätuen nahkaiset pehmusteet.

Pienempien ruostuneiden laitteiden ja kiinnityspulttien ja muttereiden puhdistamiseen käytettiin 33 prosenttista fosforihappoa. Happoon vuorokaudeksi upotettuina ruostuneet metalliosat puhdistuivat hämmästyttävästi ruosteesta, jonka jälkeen ne maalattiin. Ohjaamolaitteisto ohjainvajereineen odottaa vielä paikalleen asentamista.

Ohjaamon tuulilasista oli jäljellä vain jäänteitä tuulilasin runkoon kiinnittävässä alumiinissa pidikkeessä. Rikkoutuneen ohjaamon tuulilasin paikalle tehtiin uusi 3mm pleksistä. Haukan alkuperäisen tuulilasin materiaalia ei ole saatavissa. Piirustusten puuttuessa tuulilasin muodon mallina käytettiin Hakasta otettuja valokuvia.



Moottoripukki sekä pukin ja moottorin alumiiniset suojukset

Rungon keulassa oleva alumiininen moottoripukki suojuksineen sekä moottorin alumiiniset muotopellit puhdistettiin vuosikymmenten liasta.



Kokeiltiin useita puhdistusmenetelmiä ihmiesienestä alkaen, mutta vajavaisin tuloksin. Lopuksi päädyttiin käyttämään Fairy Power Spraytä, jolla pinttyneet pinnat saatiin puhtaiksi – ehkä liiankin puhtaiksi. Samaa menetelmää käytettiin alumiinisiin laskutelineiden ja iskunvaimentimien suojuksiin.

Laskuteline

Puhdistettiin Fairy Power Sprayllä likaiset ja pinttyneet laskutelineen alumiiniset suojuukset. Korjattiin vaurioituneet laskutelineiden vinotukien alumiinipeltiset suojuukset. Tätä varten purettiin suojusten putkiniittisaumat, jotta suojuukset saatiin irrotettua. Korjauksen jälkeen suojuukset asennettiin paikalleen ja niiden reunat kiinnitettiin toisiinsa putkiniitein eli alkuperäisellä menetelmällä. Avattiin laskutelineen iskunvaimentimen suojuukset. Todettiin, etteivät iskunvaimentimet edellytä korjaustoimenpiteitä. Korjattiin laskuteline akselin katkaistut päät.

Pyörät

Haukkaan oli Vesivehmaalla laitettu metallivanteiset pinnapyörät. Niiden ympärille oli hitsattu ”lattaraudasta” metallivanne. Nämä pyörät ovat alun perin aidot lentokoneen pyörät, mutta niitä oli käytetty kottikärryn pyörinä ja lahjoitettu aikanaan tarpeettomina Päijät-Hämeen Ilmailumuseolle. Päätettiin palauttaa kottikärryn pyöriksi muutetut aidot lentokoneen 1920-luvun pyörät alkuperäiseen asuunsa.

Poistettiin pyöriä ympäröivät lattarautaiset metallivanteet. Tämän jälkeen puhdistettiin pyörän vanne ja pinnat liasta ja ruosteesta. Koska vanteille ei ollut saatavissa oikeita lentokoneen renkaita, etsittiin vanteille sopivia vanhanmallisia moottoripyörän renkaita. Sellaiset löytyivätkin, joten vanteille asennettiin aitojen lentokoneen renkaiden sijaan moottoripyörän renkaat.

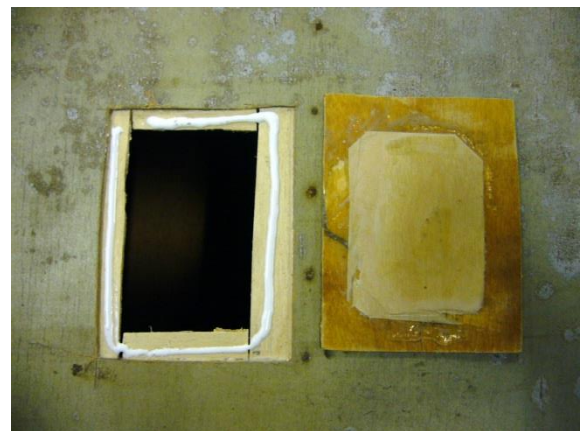
Koska lentokoneen renkaat olivat 1920-luvulla sileäpintaisia, moottoripyörän renkaasta hiottiin kuviointi pois. Lopputuloksena saatiin hyvin aidon näköiset sileät lentokoneen renkaat. Pyöristä puuttuvat vielä lento-

koneiden pinnapyörissä käytetyt kankaaiset pinnastojen suojuukset.



Pyrstöosa

Haukan rungon peräpäädystä irrotettavissa oleva metallirunkoinen pyrstöosa oli runkoa huomattavasti huonommassa kunnossa. Pyrstö irrotettiin ja purettiin osiinsa. Vaneriverhoilussa korkeusvakaajassa oli kolmatta kymmentä reikää ja ruuhetta.



Ne paikattiin menetelmällä, jossa vauriokohta leikattiin irti mattoveitsellä ja irrotetussa vanerissa oleva vaurio korjattiin. Sen jälkeen leikkausaukon reunojen sisäpinnoille liimattiin aukkoa osin peittävät listat. Näille listoille levitettiin liima ja irti leikattu korjattu pala liimattiin takaisin aukkoonsa.

Kangaspäällysteisten sivuvakaajan, sivupe-räsimen ja korkeusperäsimenverhoilun vaurioiden korjaamisessa jouduttiin käyttämään toista menetelmää. Pienet kankaassa olevat reiät paikattiin kangaspaikkalapulla, joka kiinnitettiin verhoilukankaaseen kiristyslakal-

la. Lopuksi paikka maalattiin patinoituneen verhoilukankaan väriin sävytetyllä hopeapronssilla.



Suuremmissa verhoilukankaan repeämissä vauriokohta paikattiin liimaamalla ensin repeämäkohdan alle tueksi 1 mm paksuinen vaneriviilu, jonka jälkeen vauriokohdan päälle laitettiin kangaspaikka.

Pyrstöosan pahasti ruostunut ja osittain murtunut metalliputkirunko puhdistettiin ruosteesta, oikaistiin ja maalattiin. Pohjamaalina käytettiin mustaa Tikkurila Oy:n Rostex maalia, jonka päälle vedettiin musta UNICA -metallilakka. Alun perinkin pyrstön metallirunko oli maalattu puolikiiltävällä mustalla metallilakalla.

Korkeusvakaajan streevan alumiinisuojuukset olivat päistään rikki. Ne korjattiin alumiinipellillä.



Kun pyrstön eri osat oli saatu konservoitua ja entisöityä, pyrstö koottiin ja asennettiin pai-

kalleen Haukan runko-osan perään. Tekemättä on vielä pyrstön metallirungon peitteeksi tulevat vaneriset muotosuojukset sekä laittamatta pyrstöön kulkevat ohjainvaijerit toimintakuntoiseksi.

Moottori ja potkuri

Keski-Suomen Ilmailumuseosta saatiin osittain kunnostettu moottori Haukkaan asennettavaksi. Moottori, Gnome et Rhône Jupiter IV 9 Ab, on tyypiltään samanlainen, mitä Haukka I:ssä aikanaan käytettiin. Moottoriin joudutaan tekemään pieniä muutoksia, jotta tämä moottoriyksilö saadaan vastaamaan Haukassa käytettyjä Gnome et Rhône -moottoreita.



Haukan moottoreissa käytettiin sekä Gloster Gamecock -hävittäjässä käytettyä puista potkuria että Ilmavoimien lentokonetehtaan omaa metallipotkuria. Sopiva Gloster Gamecockin potkuri löytyi Suomen Ilmailumuseon museosta. Tämä potkuriyksilö ei ole ollut käytössä Haukassa, mutta on tyypiltään sama, jota Haukassa käytettiin. Potkurinavan suojus eli spinneri on tekeillä. Se tehdään Gloster Gamecock-potkurissa käytetyn spinnerin mukaiseksi.

Yläsiipien käsittely Suomen Ilmailumuseon pihalla

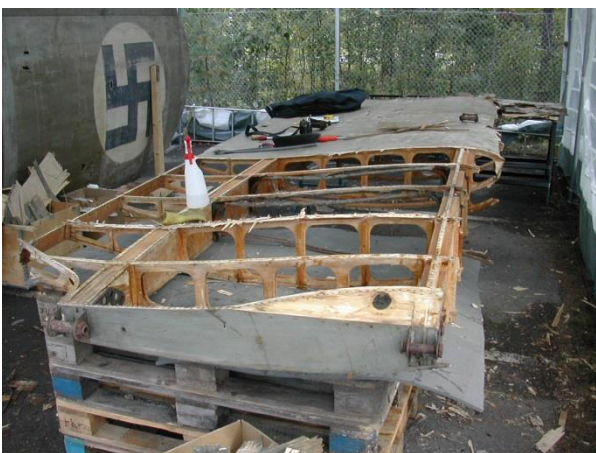
Koska loppukeväästä 2013 Haukan alasiivet oli saatu valmiiksi ja runkokin pitkällä, tuotiin 24. heinäkuuta Haukka I:n yläsiivet Päijät-Hämeen Ilmailumuseosta Vesivehmaalta Suomen Ilmailumuseoon Vantaalle. Haukan yläsiipiä oli säilytetty Vesivehmaalla vanhas-

sa ja kosteassa lentokoneiden huoltokorsussa, jonka seurauksena siivet olivat pahoin lahonneet ja homeen valtaamia.



Haukan yläsiipiä alettiin aluksi työstää Suomen Ilmailumuseon takapihalle pystytetyn teltan suojassa. Tämä siksi, että siipiä ei voitu siirtää museon entisöintitilaan ennen kuin yläsiipien lahot osat oli purettu, homeiset pinnat imuroitu ja pyyhitty sekä siivet käsitelty alkoholilla homekasvun pysäyttämiseksi.

Ensin siivistä irrotettiin koko siiven mittaiset siivekkeet. Pahemmassa kunnossa olevan oikean yläsiiven johtoreuna oli lahonnut siipipalkkiin asti. Oikeasta siivestä lahonnutta vaneriverhoilua jouduttiin poistamaan peräti 80 %. Vasemmasta yläsiivestä purettiin lahonnutta vaneriverhoilua vähemmän eli 20 %.



Purkamisen jälkeen siivet imuroitiin, pyyhittiin ja käsiteltiin alkoholilla. Molemmista sii-

vistä irrotettiin siiven tyvessä olevat polttoainetankit kunnostettaviksi.

Kummankin siiven siivekkeistä jouduttiin poistamaan lahonnutta verhoiluvaneria 20 %. Yläsiipien telttakäsittely saatiin päätökseen lokakuussa, jonka jälkeen ne siirrettiin Suomen Ilmailumuseon entisöintitilaan kunnostettavaksi.

Yläsiipien kunnostaminen

Yläsiivistä otettiin ensiksi käsiteltäväksi pahemmin vaurioitunut oikea yläsiipi. Siivestä korjattiin rikkonaisia rakenteita, kuten jättöreunaa, siipikaaria ja siipisalkojen vaneriverhousta. Siiven metalliosat puhdistettiin ruosteesta ja maalattiin. Suurin työ oli siiven tuhoutuneen johtoreunan uudelleen rakentaminen. Se päätettiin rakentaa alkuperäisen mukaisena, vaikka erikoinen ja hankala rakennettava olikin.



Vuoden 2013 lopussa on saatu rakennettua ja paikalleen asennettua kaikki johtoreunan kaaret ja aloitettua johtoreunan uuden vaneriverhouksen paikalleen asentaminen. Vanerien taivuttaminen johtoreunaan muotoon aloitettiin liottamalla vanereita ensin vedessä ja kiinnittämällä ne sitten puristimilla johtoreunan muotoon tehtyyn muottiin. Tavoite on, että kesään 2014 mennessä oikean yläsiiven korjaus saadaan valmiiksi. Vasemman siiven korjaus aloitetaan vuoden 2014 alkupuolella.

Lyhytkestoisia Tiistaikerhon töitä

DC-3 -pienoismalli

I-hallissa näytteillä ollut ja Tiistaikerhoon kunnostettavaksi tuotu DC-3 koneen pienoismalli saatiin korjattua ja palautettua takaisin I-hallin näyttelyyn.



Taivaan kirppu

Tiistaikerholaiset purkivat Suomen Ilmailumuseon II Hallissa näytteillä olevan Taivaan kirpun kuljetettavaksi Vantaan Energia-areenalla 26.10.13 järjestettäville Hyvinvointimessuille. Siellä Taivaan kirppu oli esillä Ilmailumuseoyhdistyksen ja Suomen Ilmailumuseon näyttelyosastolla. Messujen jälkeen tiistaikerholaiset kokosivat Taivaan Kirpun takaisin näytteille II Halliin.

Aztec-simulaattori

Tehtiin Suomen Ilmailumuseossa olevan Aztec -lentokonesimulaattorin ohjauspöydälle hylly näppäimistöille. Näppäinpöytä tehtiin massalevystä ja puurimoista. Pöytä maalattiin mattamustaksi.

Pannunaluset

Tiistaikerhossa tehtiin vanerista taivuttamalla Ilmailumuseoyhdistys ry:n logolla varustettuja pannunalusia myytäväksi yhdistyksen toiminnan hyväksi.



Pihalla olevien koneiden peittäminen suojakankaalla

Peitettiin (24.9.2013) pihalla oleva Mig 21 Bis -kone suojakankaalla talvea varten.



Museon II-hallin järjestelyt

Kesäkuun alussa tiistaikerholaisia osallistui Suomen Ilmailumuseon II-hallin osittaiseen uudelleen järjestelyyn. Halliin piti saada tilaa sinne sittemmin tuodulle DC-9 simulaattorille. Tässä tarkoituksessa tiistaikerholaiset, yhdessä museon henkilökunnan kanssa, siirsivät II-hallista pois mm. LET Z-37 Čmelákin (OH-CMB).



Klemm L25 (OH-KLA) koneesta puolestaan irrotettiin siivet koneen siirtämiseksi varastoon. Fieseler FI 156K-1 Storch (OH-FSA) lentokoneen oikeanpuoleinen siipi käännettiin ”kuljetusasentoon” pitkin koneen runkoa, jotta sen viereen saatiin mahtumaan toisaalta hallista siirretty Blomqvist-Nyberg lentokone. Blomqvist-Nybergin siirto edellytti koneen siipien irrottamista ja uudella näyttelypaikallaan takaisin asentamista.

Entisöintitilan järjestelyitä

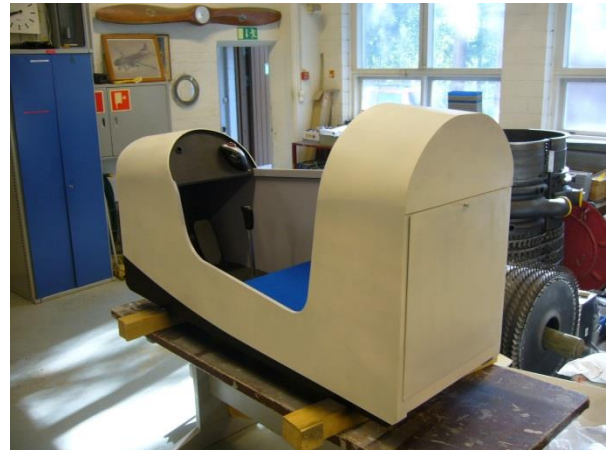
Kesän aikana järjesteltiin Tiistaikerhon työverstasta eli Suomen Ilmailumuseon entisöintitilaa. Entisöintitilan materiaalivarastoa järjesteltiin toimivampaan muotoon. Asennettiin yhteen työpöydän jalkoihin pyörät. Näin pöydän liikkuttelu entisöintitilassa on helpompaa.

Cessna U206A (OH-MAF)

Tiistaikerhon huoltama ja joltain osin korjaama Cessna U206A (OH-MAF) runko on ollut säilytettävänä ja samalla Tiistaikerhon projektien ”tiellä” Suomen Ilmailumuseon entisöintitilassa. Kesäkuun lopussa tiistaikerholaiset osallistuivat museon henkilökunnan kanssa MAF:in poissiirtoon. Kone vietiin museon toimesta varastoon lentoaseman alueella olevaan Blue 1:n halliin muiden siellä säilytettävänä jo olevien Suomen Ilmailumuseon museokoneiden seuraksi.

Keski-Suomen Ilmailumuseolle tehtävä purjekonesimulaattori

Ilmailumuseoyhdistys ry:n pyynnöstä Tiistaikerho rakensi Keski-Suomen Ilmailumuseolle lahjoitettavaksi purjekonesimulaattorin ohjaamorungon. Runko saatiin valmiiksi alkukesästä simulaattorilaitteistojen asentamista varten.



Purjekonesimulaattorin ohjaamorunko lähti 24. heinäkuuta Puolustusvoimain kuljetuksella Keski-Suomen Ilmailumuseoon Tikkakoskelle. Siellä simulaattori laitettiin toimintakuntoon.

Klemm L 25

II-hallissa esillä olevan Klemmin oikea siipi vaurioitui, kun tuuli kaatoi pihalla pukeilla olleen siiven. Siiven etureunan vaneriverhoiluun tuli repeämiä. Siipi siirrettiin entisöintitilaan Tiistaikerhon korjattavaksi. Siiven johto-reunaan tulleet vauriot korjattiin.



Messerschmitt -simulaattorin briefing - teltan pöytä-penkkiryhmä

Suomen Ilmailumuseossa oleva Messerschmitt simulaattori siirrettiin museon välihalliin. Mersun simulaattorin briefing-telttaan tehtiin sahatavarasta kenttäolosuhteita jäljitellen pöytä ja sen ääreen penkit.

Messerschmitt G6 (MT-452) purku Uttiin kuljetusta varten

Suomen Ilmailumuseossa väliaikaisesti näytteillä ollut Messerschmitt -hävittäjä palautui syksyllä 2013 takaisin pysyvään sijoituspaikkaansa Utin lentokentän vitriiniin. Koneen takaisin toimittamista varten tiistaikerholaiset ja museon henkilökuntaa irrottivat (1.10.13) välihallissa näytteillä olevan Mersun siivet.



Sekä koneen siivetön runko että siivet siirrettiin Välihallista I-halliin nosto-oviseinän eteen odottamaan kuljetusta. Osa tiistaikerholaisia sekä museon henkilökuntaa laittoivat I-halliin siirretyt Mersun rungon ja siivet vielä kuljetuskuntoon. Siivet mm. asetettiin pehmiikkein varustettuina kiinnitettyinä siirtolaivojen päälle.