

LENTOLEHTINEN



LENTOLEHTINEN 3/96

Tässä numerossa:

- [Näin ei voi jatkua](#)
- [Acron remontin opetuksia](#)
- [PIK verkossa](#)
- [Lähi-Etelän lentoviikot](#)
- [Ajatuksia purjekoneiden kätöstä](#)
- [Lentopaikkakisan tilanne](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Räyskälä säätiön uudet kuviot](#)
- [Seiskaan wingletit](#)
- [Lentolehtinen surffaa](#)
- [Lentäen Keski-Eurooppaan](#)
- [Perkele](#)
- [Lentohinnasto tänään](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)

Näin ei voi jatkua

Olisi niin mukava kirjoittaa positiivisista asioista. Purjelentomäärät ovat ylittäneet viimevuotiset luvut ja moottorilentotunnitkin näyttävät selkeästi kasvua viimevuotiseen verrattuna. Valitettavasti ei vain muuten ole paljonkaan positiivista kerrottavaa. "Kerho on koko tämän vuoden ollut jatkuvassa osasakkaustilassa", on eräs vanhempi pitkään asioita seurannut kerholainen sanonut, ja on siinä valitettavan oikeassa. Koko ajan on ollut tunne, että kohta tilanne kaatuu syöksykierteeseen.

Talouden hoito on ollut sellaisella tasolla, ettei mistään talouden hoitamisesta voi oikeastaan edes puhua. Rahastonhoitaja onnistui pitkään hämäämään kerholaisia, tilintarkastajia ja muuta johtokuntaa viivyttelyllä ja katteettomilla lupauksilla. Eroanomus vähän ennen kuplan puhkeamista pelasti ehkä kasvot, mutta ei kerhon taloutta kriisiltä. Synkimmät pilvet ovat kuitenkin vasta taivaanrannassa. Mikäli pahimmat ennustukset käyvät toteen, maksetaan alkuvuoden kupruja vielä kauan ja talouden kriisin paikkaamisessa joudutaan ehkä turvautumaan epätoivoisiin ratkaisuihin. Koneen myyminen tai vauriorahastoon kajoaminen ovat vihoviimeisiä keinoja, ja hätätilassa tehdyillä ratkaisuilla on suuri vaara osoittautua jälkeinpäin arvioituna kerhon toiminnan ja talouden kannalta todellisiksi emämunauksiksi.

Mutta kerhon talous ei ole ainoa ongelma. Kerhon toiminnan ja tulevaisuuden kannalta vielä oleellisempaa on kerholaisten piirissä vallitseva tyytymättömyys toimintaa ja varsinkin johtokuntaa kohtaan. Johtokunnan ja tavallisten kerholaisten välille on tullut edesmennyttä Berliinin muuria vastaava seinä, jonka yli ei ole juurikaan positiivisia ajatuksia lennellyt. Johtokunnan varmaan sinänsä hyvää tarkoittavat toimet eivät ole kohdanneet vastakaikua jäsenistön piirissä, sen verran vieraantuneita kerhon ja kerholaisten arjesta ovat olleet johtokunnan teot ja toiminta. Onpa johtokunnan katsottu keskittyvän vain vittuilujohtamiseen. Kerholaisten tyytymättömyys näkyy mm. siinä, ettei hauskoihinkaan hommiin löydy tekijöitä ikävämmistä puhumattakaan, ja siinä että useat kerhon kantaviin voimiin kuuluvat jäsenet ovat etsimässä tai ovat jo löytäneetkin jonkin toisen kerhon ilmailuharrastukselleen. Tämä tuskin on ollut johtokunnankaan tavoitteena, valitettavasti sen toimet ovat kuitenkin johtaneet siihen. Valitettavasti myös oman leiviskänsä erinomaisesti hoitaneet johtokunnan hiljaisemmat jäsenet joutuvat kantamaan johtokunnan kellokkaiden ajamien töppäilyjen seuraukset.

Peli ei kuitenkaan ole kerhon osalta vielä kokonaan menetetty. Yksi monen vaakalentovuoden jälkeen osasakkaustilassa alaspäin vietetty vuosi ei vielä ole saattanut kerhoa syöksykierteessä maahan saakka. Mutta liikkeen oikaisemisella alkaa jo olla kiire. Mitä kerholaiset sitten kaipaisivat johtokunnalta? Eräät varmaankin vastaisivat, ettemme enää mitään, mutta on kerholla siitä huolimatta oltava jokin sitä eteenpäin vievä voima, johtokunta. Johtokunnan rooli kerhossa pitäisi kuitenkin olla tämänvuotisen roolin sijasta iloisen harrastustoiminnan edellytyksiä luova ja jäsenistön toimintaa ja aktiviteetteja koordinoiva, ja positiivisiin toimiin ja kerhotoimintaan kannustava. Uuden johtokunnan saaminen vallitsevassa henkisessä lamatilassa voi olla vaikeaa, mutta positiivisen sellaisen ehkä kuitenkin hieman helpompaa. Jokaisen kerholaisen tulisikin hetkeksi pysähtyä ajattelemaan kerhoa ja omaa rooliaan siinä. Olemmeko vuosien ajan olleet osaltamme rakentamassa kerhoa, jonka nyt annamme luhistua muutamassa vuodessa, vai olisiko meillä jokaisella sittenkin vielä jotain annettavaa PIKille, antaisimmeko sille vielä yhden mahdollisuuden? Mikäli emme ole valmiit positiivisiin toimiin kerhon saattamiseksi takaisin jaloilleen, ei kerholla nähtävästi ole enää meille mitään annettavaa, ja se saakin mennä. Toivottavasti kerhon 65 vuotinen ura ei kuitenkaan joudu kärsimään näin noloa loppua.

Kerhotoiminnan alamäkeen on liittynyt toiminnan yksipuolistuminen vain lentotoimintaan. Mihin ovat kadonneet lennokit, missä on rakennustoimintaan kiinnostuneet kerholaiset, milloin saisimme

uuden PIK-lentsikan? Löytäisimmekö uutta potkua elämään ja uudistusta kerhoon kerhon perinteistä ja vanhoista ideologioista peilaamalla niitä tähän päivään ja nykyajan ajatuksiin? Saisimmeko palautettua PIKin lentokerhosta takaisin ilmailukerhoksi? Ainakin kannattaisi yrittää.

Kerhoon juuri tullee uudelle jäsenelle tämä saattaa olla varsin karua kuultavaa. Nyt on kuitenkin oiva tilaisuus katsoa kortit ja ottaa kerhon hallintoon uusia tai tuoreita naamoja tuomaan uusia ajatuksia ja saattamaan kerhon toimintaa uusille urille. Aikaa vaalikokoukseen on vielä pari kuukautta, käytetään tämä aika tehokkaasti hakien positiivisuutta ja rakentavaa kerhohenkeä unohtaen rintamalinjat, sillä kerho toivottavasti ansaitsee parempaa kuin mitä se on viime aikoina saanut. Tällaisenaan tilanne ei enää voi jatkua, kerholla ei yksinkertaisesti ole siihen varaa - meillä ei yksinkertaisesti ole siihen varaa!.

Ari Katajamäki, Heikki Rönkä

Räyskälä-Säätiön uudet kuviot

Räyskälä-Säätiö ja Urheiluilmailuopisto eriytyivät omiksi yksiköikseen puoli vuotta sitten. Miten uusi tilanne muuttaa tai on jo muuttanut keskiuertoilmailijan oloa Räyskälässä?

Ennen eriytymistä Säätiö ja Opisto olivat yhtä ja samaa konkurssia; sama henkilökunta hoiti sekä Räyskälän sisäisiä asioita että kansallista ilmailukoulutusta. Eriytymisen jälkeen kalusto, kiinteistöt ja velat jäivät Säätiölle ja tästä yhteisestä läjästä pullahti ulos vain urheiluilmailuopiston toiminta.

Opisto

Opisto jatkaa osakeyhtiönä, joka on historiasta rasisiteeton. Se saa valtion avustusta toimintalukujensa perusteella ja se tarjoaa valtakunnan laajuisesti ilmailun jatkokoulutusta. Opiston toiminta ei jatkossa ole sidottua lainkaan välttämättömästi juuri Räyskälään, vaan kurseja voidaan järjestää ympäri Suomen - siellä missä on riittävät puitteet toiminnalle ja paljon potentiaalisia kurssilaisia. Nykyisellään Opiston kurssit ovat helposti räyskäläläisten ulottuvilla ja kuitenkin Räyskälän maksut eivät mene Opiston toiminnan rahoittamiseen.

Säätiö

Räyskälä-Säätiön huoleksi on jäänyt kentän ylläpito. Tässä yhteydessä ylläpito on ymmärrettävä laajemmin. Pelkkä ristiin rastiin asfaltoitu kenttä ei riitä, vaan ylläpitoon kuuluu kiinteästi myös toimintaedellytysten järjestäminen. Tällä hetkellä kuppilan, hallien, saunan ja veskien kunnossapito sekä hinaus- ja leirintäpalvelut ovat näitä ilmailun toimintaedellytyksiä.

Räyskälän tapaan muissakin lentokeskuksissa on jokin yhteinen säätiö/yhdistys, jonka tehtävänä on yhteisen kentän ylläpito. Nykyisin Räyskälä-Säätiö on kaikkien Räyskälässä toimivien kerhojen yhteenliittymä, jonka tarkoituksena on ylläpitää kenttää ja luoda sinne toimintaedellytyksiä. Säätiön palkattuun henkilökuntaan kuuluu vt. toiminnanjohtaja ja osapäiväinen siivooja. Jos haluamme ostaa valmiina toimintaedellytyksiä, niin hommat hoituu kun me maksamme. 'Me' sen takia, että Räyskälä on nyt vain ja ainoastaan meidän siellä toimivien ilmailijoiden asia, valtio ei pumpppaa

sinne veromarkkjojaan. Toisaalta jos haluamme maksaa vähemmän, niin silloin joudumme tekemään itse enemmän. Seuraavaksi voidaan jo miettiä, mitkä ovat ne palvelut joita me haluamme Räyskälässä (varsinkin kun ne joudutaan itse rakentamaan ja ylläpitämään tai vaihtoehtoisesti maksamaan).

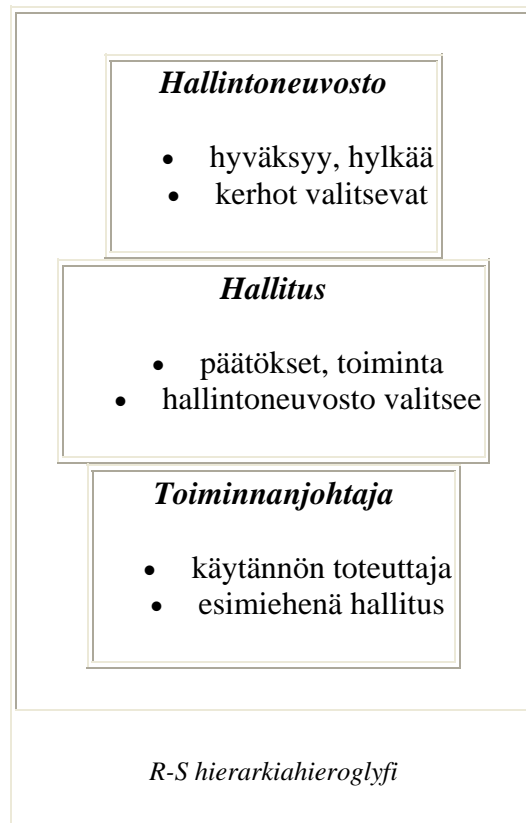
Säätiön organisaatio

Kuten kaikissa yhdistyksissä ja säätiöissä niin myös Räyskälä-Säätiössä valitaan kaikista asianosaisista pieni porukka tekemään päätöksiä ja kantamaan niistä vastuuta. Aiemmin Säätiön hallitus (vrt. johtokunta kerhoissa) koostui enimmäkseen virkamiehistä, joilla ei välttämättä ollut lainkaan Räyskälätuntemusta. Ennen eriytymistä hallituksessa oli toki muutamia räyskäläläisiä harrastajia tosin onnettoman vähemmistönä. Tulevaisuudessa hallitus voi ja nykyisin se koostuukin ainoastaan räyskäläläisistä harrastajista, joita kiinnostaa oikeasti Räyskälän asiat.

Säätiön hallituksen valitsee hallintoneuvosto (vastaa lähinnä kerhon yleiskokousta).

Hallintoneuvosto puolestaan koostuu Räyskälän kerhojen nimeämistä hemmoista (15-n.100 edustajaa). Kerhon ei ole pakko nimetä edustajiaan hallintoneuvostoon, mutta sillä on oikeus nimetä yksi edustaja jokaista alkavaa 50:tä jäsentä kohden kuitenkin enintään 7 edustajaa.

Hallintoneuvoston toimikausi on kolme vuotta ja uusien sääntöjen mukaan sen tehtävät tulevat olemaan osapuilleen kerhon yleiskokouksen kaltaiset. PIK ei ole tälle kaudelle nimennyt edustajiaan hallintoneuvostoon.



Hallitus muodostuu hallintoneuvoston valitsemista kuudesta ja yhdestä SIL:n nimeämästä jäsenestä. Hallituksen toimikausi alkaa heinäkuussa ja normaalisti se kestää kaksi vuotta. Nykyinen kaksi kuukautta toiminut hallitus rakentuu seuraavasti: pj Esko Lehtonen (HIK), vpj Ilkka Tervonen (NIL), Jukka Juntunen (hyppääjät), Hannu Pirttilä (HUI), Lassi Salonen (EIK,PP), Tapio Savolainen (SIL edustaja), Outi Tahvonen (EIK, PIK) ja sihteerinä toimii vt. toiminnanjohtaja Jorma Laine. Hallituksen jäsenet eivät edusta omaa kerhoaan eivätkä aja oman lajinsa etua, vaan pyrkivät luomaan koko Räyskälälle toimintaedellytyksiä.

Tämän hetkisestä tilanteesta (Säätiöllä on rapistuvia rakennuksia ja paljon velkaa) selviytyminen monipuolisempia palveluita ja yhteisiä tiloja tarjoavaksi 'meidän tulevaisuuden harrastepaikaksi' vaatii paljon työtä, kekseliäisyyttä ja tahtoa. Nyt ensimmäistä kertaa aikoihin on keskivertoharrastajallakin mahdollisuus vaikuttaa Räyskälän asioiden kulkuun. Salamyhkäiselle seläntakana kyräilylle ei kertakaikkiaan ole perusteita. Jos et ole tyytyväinen, niin vaihda ukot palleille tai astu itse remmiin.

Ideakisa briefing/kuppilan uusiokäytöstä

Kaiken tämän hehkutuksen jälkeen on aika pureutua todelliseen ja ajankohtaiseen parannuskohteeseen: kuppilarakennukseen. Tilat on tarkoitus ottaa aktiiviseen käyttöön. Mitä siellä pitäisi olla? Mitä puuttuu? Ulkoseinät tulevat pysymään paikoillaan ja niiden panelointi + maalaus alkaa pienen rypistelyn jälkeen valmistua. Koko rakennuksen sisäpuolinen tilajako ja sisustusideointi on vielä vaiheessa. Vapaata innovointia ja sielujen sykettä, pistä ehdotuksesi paperille ja toimita eteenpäin.

Alustavasti on kaavailtu käyttämättömästä tornista iltaisin kuumana sykkivää Skybaria. Hyvät näköalat kaikille toimintapisteille (kenttä, halli, terassi). Nykyinen kuppilan terassi voisi jatkaa tornin ympäri niin, että auringossa voisi istua iltamyöhään. Kuppilan anniskelupiste voisi olla toimivampi, jos se olisi rakennuksen keskellä ja kulku torniin + ilta-aurinkoterassille avoinna. Kuppilan sisustus kaipaa jotain, mutta mitä? Ehkäpä kuppilassa voisi olla kaksi eri osaa, jolloin virallinen kuppila saataisiin turvaan lukon taakse, kun hämyinen klubi jäisi vielä yöraakkujen käyttöön. Klubi voisi muodostua yhdistetyistä varastokopista, säähuoneesta ja tornin juuresta. Kehitellyn idealuonnoksen lopuksi luetaan ilolla myös sponsori- ja rahoitusehdotukset ko projektiin. Ehdotukset voi jättää Räyskälän sikajuhlissa 28.9. tai sitä ennen postitse osoitteeseen Outi Tahvonen, Kuninkaistentie 21, 02610 Espoo.

Outi Tahvonen

Koneenhoitajan kiireinen kevät - kokemuksia ja opetuksia Acron remontista

Kolme tuhatta tuntia lentäneen kaksipaikkaisen purjelentokoneen peruskunnostus on varsin opettavainen prosessi, jonka kestäessä oppii paitsi purjelentokoneen kunnostusta myös jotain itsestään ja muista. Tässä siis joitakin omia tuntemuksiani ja kokemuksiani kevään -96 tapahtumista Karkkilan kylässä jossain Otaniemen ja Räyskälän välimaastossa.

Kerhon hyvinpalvellut koulukone OH-733 alkoi kaudella -95 vaikuttaa hiukan väsähtäneeltä. Maalipinta oli himmentynyt ja naarmuilla, sisustus kauhtunut, mittaripaneelit hilseilivät vanhaa auringon syömää pinnoitetta... Selässä lötkötti vanha aurinkopaneeli muistuttamassa jostain kunnianhimoisesta suunnitelmasta vähentää valtakunnanverkon kuormitusta. Kolmen tuhat lentotunnin erityistarkastus alkoi myös olla ajankohtainen, joten oli mitä sopivin aika aloittaa perusteellinen remontti.



Välillä on mukava syödä muutakin kuin maalinpölyä
kuva Mirva Haikarainen

Työtilaksi Nuotion Vesa sai hommatuksi Espoon Ilmailukerhon käyttämän vanhan teollisuusrakennuksen Karkkilasta. Tila oli suuri, mutta alkeellinen. Esimerkiksi valaistus puuttui kokonaan ja lattiakin oli paikoin maapohjainen. Löytyipä lattialta joskus kuollut rottakin. Jostain kumman syystä lämpöpatterit ja ikkunat olivat kyllä aivan uudet. Tila ei tosiaan ollut kovin hyvä tarkoitukseen, mutta Acron kokoiselle koneelle sopivaa tilaa on varsin vaikea löytää. En valita, sillä tila oli käytännössä ilmainen; tosin Wilillä oli jotain henkilökohtaisia vuokranmaksujärjestelyjä, jotka eivät ainakaan kerhon taloutta rasittaneet. Se, että remonttia tehtiin Karkkilassa aiheutti tietysti ankaraa matkustamista ja jatkuvaa kuljetusten järjestelyä, mutta toisaalta projekti pysyi juuri sen vuoksi hyvin kasassa. Tarvikkeiden hankinta yms. koordinointi oli yksinkertaisempaa, kun tiesi koska ja mitä työvaiheita seuraavalla Karkkilan reissulla tehdään. Hommia tehtiin joukolla yhtä aikaa, joten kerholaiset tutustuivat paremmin toisiinsa eikä kukaan päässyt sooloilemaan.

Melkein kaikki työt jouduttiin käytännössä aloittamaan nollapisteestä. Esimerkiksi koneen kannatuspukit rakennettiin kaikki paikan päällä. Maalaamo pystytettiin eristämällä osa tilasta muovikalvolla ja järjestämällä sinne tarvittava valaistus, lämmitys ja paineilma. Espoolaiset kunnostivat samassa tilassa omaa LS-4 -konettaan, joten aivan kaikkea ei meidän sentään tarvinnut tehdä itse. Muutenkin yhteistyö Espoon Ilmailukerhon kanssa oli mukavaa ja hyödyllistä, joten Kiitos projektin onnistumisesta kuuluu myös heille.

Koneen purkamisen jälkeen pohjustustyö aloitettiin perusteellisella hionnalla. Painon säästämiseksi ei tyydytty pelkkään karhennukseen, vaan vanhasta pinnasta otettiin aimo kerros tavaraa pois.

Siipien etureunojen muoto ei tyydyttänyt vaativaa Pikiläistä tarkastelua, joten ne päätettiin reippaasti muotoilla uudelleen. Tästä muodostuikin suurin yksittäinen työkokonaisuus. Etureunat hiottiin kuituun saakka paljaaksi ja päälle laminoitiin kolme uutta kangaskerrosta. Lopullinen muoto haettiin noin tusinalla kittaus-hionta-kittaus-kierroksella. Aluksi mahdolltomalta tuntuneen operaation lopputulos oli oikeastaan parempi kuin kukaan uskalsi odottaa. Sen vaikutuksia lento-ominaisuuksiin on vaikea arvioida, mutta ainakin siivet ovat nyt muodoltaan sellaiset kuin niiden suunnittelija aikoinaan lienee toivonut.

Perushionnan ja siipien muotoilujen jälkeen kone sai uuden maalikerroksen. Pikiläiseen tapaan laminoinnit, maalin ruiskutukset yms. vaativammat operaatiot suoritettiin aamuyöstä juuri ennen kotiinlähtöä. Seuraavana päivänä oli sitten mukava tulla päivänvalossa tutkimaan öisten operaatioiden tuloksia. Maalin ruiskutuksen jälkeen alkoi ankara vesihionta ja kiillotus. Kun vesihommat oli saatu päätökseen aloitettiin ohjaamojen kunnostus, joka oli enimmäkseen maalausta ja verhoilua. Koneen varustus käytiin pienintä nippeliä myöten läpi ja uusittiin tarpeen mukaan. Kuten arvata saattaa, kului koneen kokoonpanoon huomattavasti enemmän aikaa kuin ennalta arvioitiin. Varsinkin ohjainpintojen saranaholkkien uusinta ja ennenkaikkea saranoiden lukitustapit aiheuttivat runsaasti päänkivistystä. Siinä vaiheessa kun teki mieli ottaa se suurin vasara käyttöön oli yleensä oikea aika lähteä kotiin ja funtsia homma uudelleen.

Kone oli ikäisekseen teknisesti varsin hyvässä kunnossa. Mittarit, ohjausvivustot, saranat yms. laitteet eivät olleet kovassa käytössä juuri kärsineet. Erityistarkastuksessa ei löytynyt myöskään rakenteista vakavampaa vikaa tai vanhenemisen merkkejä. Muutamia erikoisia juttuja toki paljastui: esimerkiksi opettajan jalkojen välissä olevien ohjausvivustojen peitelevyjen kiinnitysruuvit oli peitetty liimatulla kumimatolla. Tästä oli seurauksena, ettei kyseisiä paneeleja ollut varmaan koskaan huolloissa irrotettu. Ainakin niiden alla olevat vivut ja nivelet olivat sen näköisiä. Löytyipä sieltä yksi selvästi löystynyt sivuperäsinvivuston saranapukkikin. Toinen yllättävä asia oli siivekementtien suuri poikkeama huoltokäsikirjan arvoista. Ero oli niin suuri, että sen täytyy olla peräisin tehtaalta. Edes Pikiläiset eivät moista huolloissa saa aikaan.

Tarvikkeita hankkiessani kaipailin moneen kertaan jonkinlaista toimintakäsikirjaa, josta selviäisi mitä aineita ja menetelmiä aikaisemmissa remonteissa on käytetty. Pikiläinen muisti on lyhyt ja puoliintuu nopeasti, joten edes ahkera kyseleminen ei aina auttanut, vaan tietoa täytyi jatkuvasti luoda uudelleen yritys ja erehdys -menetelmällä. Tämä lienee yksi suuren kerhon ikuisuusongelmista, jolle hyvästä tahdosta huolimatta on vaikea tehdä mitään.

Työstä suurin osa lankesi kerhon nuoren purjelentäjäpolven harteille; olipa mukana jopa muutama ahkera pursikurssilainenkin. Välillä työ sujui kuin tanssi; välillä sitä tehtiin kuin kuolemaa. Väsyneet kädet hioivat siipeä, ruiskuttivat maalia ja sovittivat osia paikoilleen. Nuoruuden into ei varsinkaan näissä hommissa korvaa kokemusta, joten kevään edetessä oli mieltä lämmittävää huomata myös kerhossa piilevän esiintyvän purjelentokonetekniikan syvemmän asiantuntemuksenkin etsiytyvän pikkuhiljaa paikalle. 3000 tunnin erityistarkastuksen yhdistäminen peruskunnostukseen ei ollut hassumpi järjestely, sillä kone oli kokonaan purettuna hyvin tarkastettavissa ja tarkastajana ansiokkaasti toiminut Väisäsen Pasi pystyi antamaan arvokasta asiantuntija-apua kokemattomammille kunnostajille.



Työ tekijäänsä kiittää. Antti Koskiniemi ihailee uusia rekisteritunnuksia. kuva Vesa Tanner

Että mitäkö projekti kerholle maksoi? Ei se kai kallis remontti ollut, vertailukohteet ovat aika vähissä. Tarkka luku lienee saatavissa rahavirastosta, mutta sielläpäin on ollut viime aikoina tärkeämpiäkin hommia, joten en sitä tähän juttuun ruvennut kyselemään. Ainoat ulkopuolisella teetetyt työt olivat mittaristokylttien kaiverrukset ja taskukiinnikkeiden niittaukset. Tarvikkeita yritettiin hankkia edullisesti, mutta kaikkea ei ollut mahdollisuutta kilpailuttaa, ettei aika mene puhelimesta istumiseen. Muutenkin työnantajan (ja tyttöystävän) sietokykyä koeteltiin jo tarpeeksi. Usein ilonaiheeksi riitti jo se, kun vihdoinkin löysin oikeanlaista tavaraa, varsinkin kun kerhon kokeneemmilta tahoilta saadut hankintaneuvot olivat usein varsin ylimalkaisia.

Eräs positiivisimmista asioista Karkkilassa oli paikallinen työmaaruokala. Vanhan sillan kupeessa sijaitseva vaatimaton kahvila tarjosi jättimäiset makkaraperunat todelliseen sopuhintaan. Kun sama porukka oli käynyt paikassa säännöllisesti kolmen kuukauden ajan, uskaltautui emäntä kysymään: "Keitä Te oikein olette?" Siinäpä se, varmaan itse kukin hinkatessaan loputonta siivenreunaa keskellä yötä kylmässä mietti, keitä me oikein olemme ja miksi tätä teemme. Mukavammissakin paikoissa voisi leppoisasti aikaansa viettää. Mutta siellä ei tehdä lentokonetta. Eikä olla Pikiläisiä.

Vesa Tanner

Wingletit ja peräsintankki LS-7:n lento-ominaisuuksia parantamaan

Kesän aikana heräsi kerhon purjelentopiireissä keskustelu ensilinjan kisakoneen puutteesta. Lisäväriä keskusteluun toi muiden LS-7:n omistajien kiinnostus koneidensa suorituskyvyn parantamisesta wingleteillä. Markus Laitila otti selvää asiasta:

Kaikki seiskalla tosimelellä lentäneet ovat havainneet sen termiikkiominaisuudet haasteellisiksi. Saavuttaakseen parhaan mahdollisen nousukyvyn, pitää pilotin ohjastaa konetta jatkuvasti lentämään tarkkaan oikealla nopeudella ja muutenkin puhtaasti. Siitä huolimatta joskus tuntuu, että muut menevät ohi termiikkeissä. Vesillä lennettäessä myös painopiste tulee turhan eteen, jolla on samansuuntaisia vaikutuksia. Hidaslento-ominaisuudet siis kaipaisivat kaikenkaikkiaan parannusta.

Termiikkiominaisuuksiin ainakin teoriassa tuovat apua wingletit ja peräsintankki. Todellisista käytännön kokemuksista en saanut vielä Saksan kesälomakauden takia kommentteja. Se kuitenkin selvisi, ettei Suomessa ole tehty yhtään ko. modifikaatiota. Lähimmät tapaukset löytyvät Norjasta. Winglettien asennus vaatii koneen lähettämistä tehtaalle Saksaan. Samassa yhteydessä, kun winglet-modifikaatio tehdään, siipitankkeja lyhennetään kärjistä metrillä, kabiinin kiinnitykseen tulee lisätappi pakkolaukaisutilannetta varmistamaan ja lentojarruja modifioidaan. Lisäksi luonnollisesti tarvitaan lentokäsikirja- ja punnitustodistuskorjaukset sekä katsastus. Wingleteille kertyy DEM:n nykykursilla veroineen hintaa noin FIM 22000. Lisäksi tulee koneen rahtaaminen Saksaan ja takaisin. Peräsintankin asennuksen hinta salviää syyskuussa.

Koneenhoitaja kaipaa asian tiimoilta rakentavaa keskustelua. Lähdetäänkö kerhon lippulaivaa parantelemaan? Vai laitetaanko koko kone vaihtoon, ja ostetaan tilalle vaikkapa LS-8. Silloin toki kustannusarvion voi lähes 10-kertaistaa. Alkusyksyn kuukausikokouksissa palataan asiaan, koska päätökset on tehtävä ennen talvea. Näin varmistetaan koneen olo käytössä heti keväällä lentokauden alkaessa.

Markus Laitila



Seiska uudessa asussaan kuvattuna ensi kesänä *Kuva W/A*

Internet: Lentolehtinen tarttui verkkoon

Lähes jokainen kuviteltavissa oleva media on viimeisen parin vuoden aikana tehnyt jutun Internetistä. Nyt on Lentolehtisen aika sotkeutua verkkoon ja kertoa mm. mitä ilmailun harrastajalle on tarjolla.

Internet lienee käsitteenä tuttu useimmille Lentolehtisen lukijoille. Käytännössä vähintäänkin yhtä tunnettu on melkeinpä internetin synonyymiksi on muodostanut WWW eli World Wide Web, joka on kuitenkin vain yksi verkon tarjoamista palveluista. WWW vetoaa näyttävine sivuineen ja ainakin näennäisesti rajattoman tietotulvansa takia jopa moniin ennen tietokoneita kuin ruttoa karttaneisiin ihmisiin.

Kun ryhdyin tätä juttua varten hieman kartoittamaan WWW-sivuja jotka voisivat kiinnostaa Lentolehtisen vaativaa lukijakuntaa tulin hyvin nopeasti tulokseen jonka oikeastaan tiesin jo etukäteen: pelkästään ilmailuun liittyviä sivuja on niin hillittömästi ympäri maapalloa, että niistä on turha yrittääkään antaa kattavaa selostusta. Webbisivuilta löytyvä ilmailumateriaali on suurimmalta osin erilaisia kuvia mitä moninaisimmista lentolaitteista sekä lentokoneiden kanssa työskentelevien firmojen ja kerhojen esittelyjä. Allekirjoittanut lueskeli kademielin mm. erään Etelä-Afrikkalaisen purjelentäjän selostusta paikallisesta koko vuoden läpi kestävästä purjelentokaudesta ja mainioista keleistä. Verkosta löytyi myös joitakin todella upeita ilmailukuvia. Viihdykkeen lisäksi hieman hyödyllisempiä sivuja ilmailijalle ovat erilaiset sääpalvelut sekä lentoturvallisuutta ja ilmailutapahtumia käsittelevät artikkelit.

PIK ry:n omat WWW-sivut koostuvat kerhotoiminnan ja kaluston esittelystä sekä kerholaisia koskevista ajankohtaisista asioista. Lentolehtinekin ilmestyy verkkoversiona yleensä jonkin aikaa paperiversion jälkeen, muuten samat jutut sisältävät sivut tarjoavat lehden kuvat värillisinä. Tämän syksyn aikana verkkoon pitäisi ilmestyä mm. jonkinlainen historiikki PIK-konesarjasta kuvineen päivineen. Messu ilmoittautumisethan jo ovat kerhon WWW-sivuilla. Allekirjoittanut ottaa mieluummin vastaan vinkkejä sivujen kehittämiseksi sekä erityisesti kuvamateriaalia sekä tekstiä verkkoon laitettavaksi.

Ratkaisu juuri sinua kiinnostavan tiedon löytämiseen ovat erilaiset hakukoneet kuten Digitalin Altavista ja monia hakupalveluita yhdistävä Kompassi. Jos et tiedä tarkkaan mitä etsit, kannattaa selata suuria kategorioiden mukaan lajiteltuja linkkilistoja kuten Yahoo! tai Galaxy, oululainen Lisko-palvelin tarjoaa pelkästään suomalaisia ja suomenkielisiä sivuja. Niitä hankalia internet-osoitteita em. palveluihin on lueteltu jutun lopussa ja vielä hieman suuremmassa määrin sitten Lentolehtisen WWW-versiossa.

Monelle verkkoa enemmän käyttävälle WWW:tä käytännössä paljon tärkeämpiä palveluita ovat kuitenkin sähköposti ja newssit; WWW-sivuilta löytyy paljon hyödyllistä ja hyödyttöä informaatiota mutta sähköpostin, postituslistojen ja uutisryhmien takaa löytyvät toiset verkossa olevat ihmiset. Esimerkiksi Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n postituslista (pik-jas@otax.tky.hut.fi) on tällä hetkellä nopein tapa informoida suurta osaa aktiivisia pikiläisiä. Listalle tulee tietoa hyvin nopeasti päivänpolttavista PIK-kysymyksistä kuten viimeaikojen valitettavista konerikoista.

Keväällä Murjuun ilmestynyt tietokone on PIK-palvelin. Se toimii tällä hetkellä sähköpostipalvelimena eli kaikille pikiläisille joilla on sähköpostiosoite jossakin päin maailmaa voi lähettää postia pik-palvelimen kautta osoittella: etunimi.sukunimi @pik.tky.hut.fi. Palvelimelle voidaan myös luoda käyttäjätunnuksia kerholaisille, joilla ei ole muuta kautta mahdollista käyttää sähköpostia ja muita internet-palveluja. (Lisätietoja Petri Suomiselta sekä allekirjoittaneelta).

Mielestäni internetin hienoutta ja ihanuutta on toivotettu julkisuudessa aivan liiallisuuksiin asti. Siitä on kehittynyt niin suuri kohu että jotkut taitavat ihan oikeasti uskoa että se olisi ratkaisu suunnilleen kaikkiin maailman ongelmiin. Internet on kuitenkin vain (todella) iso läjä tietokoneita jos

jonkimmoisella narulla kiinni toisissaan, ei siis mitään elämää suurempaa. Se on kuitenkin oiva tapa levittää informaatiota ja viestiä ihmisten kanssa ympäri maailmaa. Tavataan verkossa! (Ja mielellään myös muutenkin.. ;-)

Muutamia lmailulinkkejä joista on hyvä aloittaa (ja jotka olivat tarpeeksi lyhyitä tähän kirjoitettavaksi):

- [PIK-sivut](http://www.tky.hut.fi/~pik/)
<http://www.tky.hut.fi/~pik/>
- [PIK-palvelin](http://pik.tky.hut.fi/)
<http://pik.tky.hut.fi/>
- [Purjelento](http://www.qnet.fi/purjelento/)
<http://www.qnet.fi/purjelento/>
- [Vähän kaikkea](http://www.landings.com/)
<http://www.landings.com/>
- <http://www.flight.com/>

Hakukoneita:

- [Altavista](http://altavista.digital.com/)
<http://altavista.digital.com/>
- [Kompassi](http://query.kolumbus.fi/)
<http://query.kolumbus.fi/>

Linkkikokoelmia:

- [Yahoo!](http://www.yahoo.com/)
<http://www.yahoo.com/>
- [Galaxy](http://www.einet.net/)
<http://www.einet.net/>
- [Lisko](http://www.lisko oulu.fi/)
<http://www.lisko oulu.fi/>

Simo.Huopio@hut.fi

PIK ry:n WWW-vastaava

<http://www.hut.fi/~shuopio/>

Lentolehtisen toimitus surffaa

Kerhomme multihypermediasivut ovat olleet toiminnassa nyt reilun vuoden verran ja sieltä löytyykin jo suuri läjä linkkejä ja muuta tauhkaa. Lentolehtisen toimitus hurautti Internettiin ja surffasi linkistä linkkiin. Kerhon www-sivujen parannus tai lisäysehdotuksia ottaa vastaan Simo "WebNetMaster BitBinaryAscii" Huopio.

Sivujen sisällön puolesta annamme kuvien puhua puolestaan, mutta joidenkin linkkien (semmoinen alleviivattu tekstinpätkä josta pääsee eteenpäin) sisällöstä muutama sana lienee paikallaan. Lopuksi joitakin mielenkiintoisia ilmailuaiheisia linkkejä.

English version Uusi ei-suomenkielinen sivu ulkomailta tuleville.

PIK-palvelin Murjussa sijaitseva kerhon oma webbiserveri, jolla hoidetaan mm. messuilmoittautuminen. Serverin takaa löytyy myös Suomisen Petrin tekemä **Flying in Finland** information about flying in Finland for foreigners.

PIK-infoa Täältä taas löytyy Lentolehtisen 4/95 sisältämät jutut uudelle kerholaiselle, ja toivottavasti pian myös tämän syksyn uuden jäsenen opas.

Kerhon kalusto Kuvat ja kertomukset kerhon moottorikoneista, pian myös purjekoneista.

LENTOLEHTINEN Kaikki kauniit Lentolehtiset vuoden 1995 alusta lähtien. Sisällöltään paperiversiota vastaava webbilehti, mutta kuvat ovat väreissä!

Tsekkaa myös ajantasainen **Tapahtumakalenteri** ja voimassa olevat **Lentohinnat**.

Lentolehtisen linkkivinkit:

<http://www.finnair.fi>

Finnair World Wide Wings

Kansallisen lentoyhtiömme kotisivu josta löytyy vaikka mitä mm. voit kysyä yhteyttä Timbuktusta Bhutaniin ja he kertovat sen sinulle.

<http://www.tky.hut.fi/~poteli/SIL>

SIL-Suomen Ilmailuliitto rySäätietoja, kisatuloksia, jäsenkerhoja, suorat puhelinnumerot. Nämä sivut ovat vielä tekovaiheessa, mutta jälleen on hyviä linkkejä tarjolla.

<http://www.ilmailuliitto.fi/>

Tulevaisuudessa SIL-sivut, tällä hetkellä purjelennon EM-kisojen tulokssivut

<http://www.qnet.fi/purjelento/>

Suomen purjelentokerhot

<http://www.pitek.fi/rayskala/>

Räyskälän Lentokeskus

<http://www.fmi.fi/~roschier/nlk>

Nummelan Lentokeskus ry

<http://www.dtic.mil:80/airforcelink/index.html> AirForceLINK

United States Department of the Air Force Home Page. Uutisia, Faktaa, kuvia ja lisää linkkejä.

http://macwww.db.erau.edu/www_virtual_lib/aviation.html

Linkkejä kaikenlaisiin lentämiseen liittyville sivuille.

<http://www.pix.za/soaring/sssahome.html>

Etelä-Afrikan Purjelentoyhteisön sivut, mm. tarinaa 1000 km:n maailmanennätyslennosta.

<http://www.smhi.se/english/org/s/cloud/home.htm>

Sääoppikuvia tarjoana ruotsin meteorologiikan laitos

Jarkko Anttila / Ari Katajamäki

Lähi-Etelän lentoviikot

"Hei, lähde Viroon". "Ääh, ei ole aikaa eikä rahaa". "Aika on järjestelykysymys eikä Viron leiri maksa juuri mitään". "Niin, mutta kun...". "Sitä paitsi siellä voi lentää vaikka kuinka paljon ja pitää hauskaa". Parinkymmenen minuutin keskustelun jälkeen: "No kai mä sitten voin lähteä". Hessun kanssa on tullut käytyä vastaavia keskusteluja enemmänkin. Ja lopputuloskin on melkein ennalta arvattavissa.

Köröttelin Terraariolla kohti Ridalia. Tai ainakin sinne päin. Tavalliseen tapaan leirivalmisteluihin oli käytetty rutkasti aikaa ja aivoa. Esimerkiksi kartat oli jätetty turhina kapistuksina pois kyydistä. Jouduin turvautumaan Erkki Niemen hatariin muistikuviiin. Manu Skytän kanssa olimme ensikertalaisia ja siten suuntavaistovammaisia. Ensimmäinen käännepiste olisi kuitenkin Tartossa, sieltä kurssi etelään ja loppu olisikin sen ajan murhe. Terraarion musiikkivlikoima oli sentään asiallinen ja riittävän laaja, kasetti Metallicaa.



Riviturismiin taipuvainen PIK-lentoleiri Viron korkeimmalla paikalla
kuva Markku Palanterä via Manu Skyttä

Hermojenlepuutusmusaa tarvittiinkin, sillä virannomaisten kohtelu Tallinnan satamassa jäi nyppimään. Tullissa pyydettiin täyttämään joku eestinkielinen kaavake. En ymmärtänyt siitä yhtään mitään, mutta kirjoittelin tyhjille riveille FS:n tietoja. Poliisi taas ei meinannut päästää meitä läpi, koska putkelle ei ollut greencardia. Tunnin neuvottelun jälkeen päästiin jatkamaan, mutta poliisi uhkasi ottaa passini ja ajokorttini talteen, jos yritän samaa temppua uudelleen. Mistähän lähtien putki on yksinään aiheuttanut kolareita. Reiskoihinkin tuli naarmu niiden tipahtaessa maahan, .kele. Keli on sentään mukavan aurinkoista. Varmaan leppoisa siirtohinaussää. Ehkä jopa näkisimme Suhinun ja Acron pyyhältävän ylitsemme.

Illansuussa saavumme Ridaliin. Acro on jo paikalla. Lehti oli onnistunut puhumaan itsensä maahan ja takaisin ilman viisumia. Ilmaan pitää päästä heti ja lähden Hessun kanssa kentätarkkarikeikalle. Wilgassa oleva hinausköysi on raivostuttavan lyhyt enkä tahdo millään tottua oudon näköiseen kaartoon. Mutta kenttä on mainio. Koneet eivät ole hinausjonossa vaan rivissä. Uuden hinauksen voi ottaa siitä mihin rullaus pysähtyy. Ruohokentällä lääniä riittää. Wilga on omituisin näkemäni hinauskone. Kiihtyy paikaltaan noin kuudenkymmen nopeuteen kuin pieni eläin. Sitten ei tapahdukaan mitään. Sudenkorentoa muistuttava härveli muttaa gasoa hyvällä hyötysuhteella meteliksi muttei nousunopeudeksi. Short approach on puolestaan näyttävä. Laskuvarjohyppääjätkin tekevät laajemman laskukierroskuvion kuin Wilga-pilotti.

Majoitus on vaatimatonta kasarmitasoa mutta sitäkin edullisempaa. Viereisestä Park Sepan kylästä löytyy lampi jossa käymme melkein joka ilta uimassa. Jotkut jopa innostuvat juoksemaan lammelle.

Loppuviikosta olen enää ainoa juoksia. Kentällä on mainio opetusluokka. Täynnä havaintomateriaalia ja perinteitä punatähden ajalta. Täällä kelpaisi käydä peruskurssia. Koneitakaan ei tarvitse työnnellä puolikkaita hieroessa.

Keli on hieman vaatimatonta. Ajelen Acrolla lyhyitä keikkoja, kyyditän porukkaa ja yritän saada tuntumaa siihen snadiin hinausköyteen. Kansan syvät rivit vajoavat massaturismiin ja ekana arkipäivänä on päästävä Tartoon. Hyppään tietysti kuskin paikalle, koska kuski saa valita musan. Valitsen Metallicaa. Kaupungissa pitää tietysti käydä meeste juksuurissa. Ravintolassa on ihan kliffaa. Ruokalistaa voi lukea kerrankin oikeinpäin. Suomessa on tottunut aloittamaan katsomalla mikä on halvinta eli listaa luetaan ihan väärinpäin. Tiistaista tulee ehkä reilun viikon mittaisen leirimme paras päivä. Lennän Acrolla melkein kunnan keikan, vajaa pari tuntia. Lähimaasto ehtii tulemaan tutuksi. Seuraavana päivänä lennän tyypit paikalliseen Jantariin. Vieraalla koneella hieman edellistä päivää vaikeammassa kelissä lennetyt pari keikkaa jäävät lyhyehköiksi. Kone vaikuttaa kuitenkin kelpo raaserilta. Tähän kun saisi sähkövarion ja paremman trimmin niin hyvä.

Torstaina kansan syvät rivit vajoavat jälleen rivituristeiksi. Pitää kuulemma lähteä Latviaan katsomaan jotain kenttää. Terraario ei kuitenkaan koskaan saavu Latviaan. Juutumme raja-asemalle ja katselemme kuinka Klumpion Mitsun valot katoavat horisonttiin. Timon passista puuttuu maahantuloleima. Tallinnassa on tehty joku kämmi eikä raja-aseman virkailivat päästä meitä minnekään. Pelaamme terraariossa korttia ja odottelemme viranomaisten päätöstä korkeammalta taholta. Käyn aikani kuluksi heittämässä pulttia virkailijoille ja minut ohjataan ilmeisesti aseman ainoan englantia puhuvan hemmon luokse. Selitän että tällainen tuntien odottelu yhden typerän leiman takia ei vetele. Meillä ei ole ruokaa, ei juomaa ja vessassakin olisi tarvetta käydä. Virkailija vakuuttelee, että enää ei mene kauaa ja kertoo mistä löytyy WC. Sinne vilkaistuani ei enää teekään mieli käydä siellä. Täälläkö Trainspotting leffan kuuluisia kohtaus kuvattiinkin. Meitä ei sentään heitetä putkaan niin kuin käy englantilaisille Belgiassa mutta kuitenkin. Melkein neljän tunnin odottelun jälkeen Timon passiin lyödään joku havaittu saapuneeksi Eestiin leima ja pääsemme lähtemään. Kiinnostus Latviaan on tippunut nollaan. Metallica päälle, nupit kaakkoon, ikkunat alas, talla pohjaan ja takaisin. Ajelemme pikkuteitä Ridaliin ja lämmitämme saunan.

Aamulla keli näyttää taas surkealta. Muu porukka livistää Tartoon. Itse olen saanut tarpeekseni



turismista ja jään Ridaliin seurustelemaan paikallisten kanssa. Siinä ohessa lennän tyypit Blanikkiin. Puhtaana kuitukonepuritaanina olen aistivani koneessa jonkinlaista ilmailun pioneerihenkeä. Istuma-asento on epämukava ja konetta hämmennetään kaksinkäsin valtavasta pesäpallomailaa muistuttavasta sauvasta. Hinaus on helppo. Köysi pysyy ihan itsestään kireällä. Fiilis on vähän traktorimainen. Venäläiset pelastusvarjot ovat ihan mielenkiintoisia. Pakkolaukaisu on varustettu laitteella joka voidaan säätää laukeamaan 300-600 metrissä. Erittäin hyvä juttu pilvilentoa ajatellen. Varmuuden vuoksi käytän kuitenkin tavanomaista itsepakattua kertsin varjoa. Illalla käydään vielä Pölvässä. Tutun kaavan mukaan toimin kuskina ja valitsen musiikiksi Metallicaa.

Jaettu voitto on vain puoli pulloa *kuva via Manu Skyttä*

Lauantainakaan ei ole keliä. Ilmeisesti tästä alkoi sitten noin reilun kuukauden tymäjäjakso. Huvin ja viihteen vuoksi pidämme maaliinlaskuskabat. Tulen ansaitulle viimeiselle sijalle. Toisen laskun jälkeen aloin ymmärtämään mistä on kyse. Minut kuitenkin karsitaan jatkosta ja komennetaan järjestelemään illan bileitä. Kisan voittivat tasapisteisiin päätyneet Juuso ja Manu. Pisteiden ulkopuolelta mainittakoon että Juuson lasku Acrolla oli teknisesti tyylikkäämpi. Manu käytti pelivälineenä paremmat STOL-ominaisuudet omaavaa Blanikkia. Kolmannelle mitalisijalle ylsi Hessu. Varmimmaksi laskijaksi osoittautui Markku, joka ei osunut kertaakaan reunaesteisiin tai jäänyt vajaaksi. Tuloksiin otettiin vain paras lasku.

Aamulla aletaan valmistella jo lähtöä takaisin. Siirtohinnaus vaan siirtyy jälleen kerran. Tällä kertaa syynä on hinauspilotin puute. Minusta tuntuu typerältä lähteä käymään Suomessa ja tulla mahdollisesti seuraavana päivänä takaisin hakemaan Acroa. Vaihtoehtonahan on jäädä Ridaliin lentämään. Muu porukka painaa siis laivalla Helsinkiin ja jään seuraamaan kelin kehittymistä. Hienot suunnitelmat kuitenkin romuttuvat pikkuhiljaa. Loppujen lopuksi päädyn Suomeen pari päivää myöhässä laivalla edes näkemättä yhtään lentävää konetta.

Leiristä sinänsä jäi positiivinen kuva. Ihmiset ovat kivoja, ruoka on halpaa ja nurmikentällä on mukava löhöillä auringossa. Niin ja terraariossa kuunneltiin vain hyvää musaa. Ensi vuonna voisi ottaa mukaan toisenkin kasetin Metallicaa.

.Ville

Lentäen Keski-Eurooppaan

KiloTango on perinteisesti viettänyt suuren osan kesistää matkaille eri puolilla Eurooppaa. Marokkoon saakka ei tänä kesänä kukaan lähtenyt, mutta mutta puoliväliin kuitenkin: pisimmän keikan lensi Suomisen Petri, joka seuraavassa kertoo kokemuksiaan Keski-Euroopan ilmailusta visuaalissa ja mittarissa...

Tämänkesäisen lentoreissun suunnittelu aloitettiin oikeastaan jo heti viimekesäisen jälkeen. Koska näytti siltä, että IFR-kurssi ehtisi päätökseen hyvissä ajoin ennen suunniteltua lähtöpäivää, päätettiin toteuttaa olympiahenkeä. Pidemmälle, korkeammalle ja nopeammin. Eli koko matka tehtäisiin mittarissa, jolloin mahdollistuu jonkinlaisen aikataulun laadinta ja siten myös entistäkin pidempi matka. Matkakohteeksi valittiin Brittein saaret.

Varsinaista reittiä kokoonnuttiin sitten suunnittelemaan lopullisesti eräänä toukokuun alkupuolen päivänä pizzan ääreen. Tässä vaiheessa hiukan hermostutti se, että PKT oli päättänyt rikkoa itsensä ja korjauksen valmistumista ei ollut vielä tarkkaa tietoa. IFR-kurssi oli jo loppumetreillä, mutta konerikko oli harmillisesti keskeyttänyt sen. Suunnittelussa kuitenkin lähdettiin edelleen siitä, että kelpuutus saadaan ajoissa kuntoon.

Koska käytettävissämme oli lentokone, päätimme hyödyntää sitä maksimaalisesti. Matkakohteiksi valittiin Jersey saaret, Irlanti ja Skotlanti. Periaatteeksi sovittiin käydä paikoissa joihin ei autoileva suomalainen helposti eksy. Lähtöajaksi sovittiin perjantai 28.6. iltapäivä, joten ensimmäinen yö oltaisiin Aalborgissa Tanskassa (Roskilde hylättiin siellä vallinneen rock-henkisen tilaisuuden vuoksi jonka arveltiin täyttävän kaupungin majoitusliikkeet). Sieltä jatkettaisiin reittiä Groeningen - Lille - Jersey - Dublin - Edinburgh - Bergen - Oslo - Maarianhamina - Malmi. IFR-tarkkari meni läpi hyvillä arvosanoilla reilu viikko ennen matkaa. Tässä vaiheessa lupakirjatoimistosta vakuutettiin, että pahvi valmistuu ajoissa. Ennen lähtöä piti vielä kopioida satoja sivuja mittarikarttoja ja tehdä PKT:n ylimääräinen 50 tunnin huolto.

Lähtöpäivä

Heti lähtöpäivän aamuna tuli ensimmäinen vastoinkäyminen. Mittarikelpuutuksessa oli ongelmia. Asiaa laitoksella selviteltäessä tuli hiki pintaan. Perusvaatimukseen mittarikelpuutuksessa kuuluu 15 tuntia yölentoja. Minulla niitä oli noin 16, mutta pari tuntia niistä oli samalla mittarikoululentoja ja se ei käy, vaan lentojen olisi tullut olla VFR-lentoja joten olin vaatimuksesta puolitoista tuntia alle. Parin tunnin neuvonpidon jälkeen sovittiin, että lennän puuttuvat lennot matkan aikana ja faksaan otteen lentopäiväkirjasta laitokseen jonka jälkeen kelpuutus hoidetaan pikakäsittelynä ja pääsisin jatkamaan matkaa mittarissa. Tässä vaiheessa ajatuksena oli lentää ne samana iltana Aalborgissa. Matkaan päästiin auringonpaisteen ja pienten paikallisten kuurojen saattelemana noin klo 17 jälkeen. Ensimmäinen kohde oli Bromma. Lento sinne sujui jo rutiinilla, olihan siellä tullut jo käytyä lukuisia kertoja aiemmin. Pikaisen tunnin välilaskun ja kuvien oton jälkeen matka jatkui kohti Aalborgia.

Jönköpingin paikkeilla kohtasimme huonoa säätä. Asteittain jouduimme laskeutumaan pinnalta 85 aina 2000 jalkaan. Maaston korkeus tienoolla oli n 1000 jalkaa, joten kyllä alkoi korpeamaan, voi kun ois ollut se IFR.... Vähän Jönköpingin jälkeen sää parani sen verran että korkeutta päästiin nostamaan 3000 jalkaan. Se oli ihan hyvä, sillä pian edessä oli koko tähänastisen matkan ainoa lentoeste. Göteborgin itäpuolella oli TV-masto joka ulottui hiukan yli 2000 jalan korkeuteen, ja Murphyn lain perusteella se osui keskelle reittiviivaa. Neljän silmäparin etsiessä sitä se lopulta löytyikin, suoraan edestä.

Landvetterin kenttä ylitettiin tutkaohjauksessa 4000 jalan korkeudessa, oli kiva katsella alta kiitäviä suihkareita. Loppumatka Aalborgiin olikin sitten lähes CAVOKia, laskuun tultiin kymmenen aikaan illalla. Pikainen keskustelu briefingvirkaileijan kanssa selvitti heti yhden asian, tänään ei ainakaan yölennoista tulisi mitään koska kentälle ennustettiin pian täyttä tymää.

Majoituimme keskustan liepeillä olevaan Sjømanshus-hotelliin. Pian tämän jälkeen taivas olikin aivan tukossa. Aalborgissa on kaupungin käytännöllisesti katsottu koko yöelämä keskitetty Jun Fru Anne Gade - kadun varteen. Kyseessä on parinsadan metrin mittainen kadunpätkä jolla ei ole mitään muuta kuin baareja, ravintoloita ja yökerhoja kahdessa kerroksessa. Eipä ollut yöelämässä valittamista, sääli vaan kun pitäisi aamulla jatkaa matkaa, tai ainakin näin tässä vaiheessa vielä luultiin...

2. matkapäivä:

"Sataa kuin Esterin sieltä..."

Pikainen puhelu Kööpenhaminan meteroon lupaili, että ei hyvältä näytä, myöhään iltapäivällä saattaisi olla mahdollista päästä VFR:ssä Groeningeniin. Voi kun ois ollut se IFR...

No eihän itku markkinoilla auta. Soitto Jersey hotelliin, että tulemmekin vasta huomenna. Katsotaan sitten iltapäivällä, että päästäisiinkö edes sinne Groeningeniin. Päivä vietettiin tutustumalla Aalborgin kauppoihin. Eräässä liikkeessä oli kiinteä internet-mikro joten lentopaikkakisan tähän astiset tulokset pystyttiin päivittämään sieltä. Iltapäivällä satoikin sitten vähän enemmän kuin aamulla joten tässä hotellissa nukutaan vielä yksi yö lisää. Illalla suoritti sitten Yhdysvaltain laivasto rantautumisen Aalborgin satamaan. Kaupunki täytyi "silleistä" pariissa tunnissa ja Jun Fru Anne Gadella riitti säpinää heidän harrastaessaan kulttuurivaihtoa tanskalaisten naisten kanssa. Parin akvaviitin jälkeen oli taas aika lähteä nukkumaan, huomenna jatkettaisiin matkaa.

3. matkapäivä:

"Tänään on myös sumua..."

Hotellin vieressä sijaitsevan energialaitoksen savupiiput olivat pilvessä. Soitto Köpiksen meteroon paljasti että tänään ei ole toivoakaan. Aalborgissa on pilvikorkeudet luokkaa 300 jalkaa, TEMPOna sentään ehkä 600 jalkaa. Voi kun ois ollut se IFR...

No aikakin tänään voi juoda ruokajuomaksi kuuluisaa Tanskalaista olutta. Hotellin vieressä oli myös paikallinen tivoli. Se on hiukan Kööpenhaminan Tivolista kevennetty painos, hurjimmat kyydit samaa luokkaa kuin Linnanmäen lasten vuoristorata. Terassilla sitten kuultiin matkan ensimmäinen aforismi, "Mikäs täällä ois ollessa jos ois hyvä sää, mut toisaalta jos ois hyvä sää me ei oltais täällä".

Tänään oli myös hyvää aikaa tutustua Aalborgin nähtävyyksiin, Alvar Aallon piirtämä nykytaiteen museo, "kuuluisa" näköalatorni (käsité ruma saa ihan uusia ulottuvuuksia) ja eläintarha. Illalla katsottiin sitten futiksen loppuottelua Jun Fru Anne Gadella. Samalla onnistuin hiukan kartuttamaan matkakassaa Backgammonissa... Tänään oli myös USS Vincentin toinen vahti vapaalla. Meno oli ehkä vielä hurjempaa kuin edellisiltana. Vettä tuli edelleen jatkuvasti. Puolenyön maissa soitto meteroon kuitenkin sanoi että huomenna olisi hyvää keliä. Siis nukkumaan ja valmistautumaan henkisesti seuraavaan päivään.

4. matkapäivä:

Nyt näyttää hyvältä

SCT pilveä parissa tuhannessa jalassa. Reitti suunniteltiin Vestan ja Helgolandin kautta Groeningeniin. Sinne välilasku ja samantien vielä Antwerpeniin. Ilmaan päästiin US NAVY helikopterin ja parin tanskalaisen F-16 perään. Alkumatka sujuikin mukavasti. Maamerkit on Tanskassa vähissä, mutta VOR:n mukaan oli mukava ajella kohti Vestaa, joka on aivan Tanskan länsirannalla. Sieltä alkaisi sitten 160 NM:n lento veden yli suoraan Groeningeniin.

Tunnin lennon jälkeen lenneltiin taas noin tuhannessa jalassa ja kierreltiin sadepilviä. Vestalla katsaus merelle ja välitön päätös, tuonne en mene. Radiolla yhteys Esbjergin torniin ja pyyntö päästä laskuun. "Negative OH-PKT, Weather is special-VFR and we have other traffic, hold present position and I'll call you back". Hienoa, ainakin meitä siis porrastetaan. Viiden ympyrän jälkeen saimme erityis-VFR selvityksen lähialueelle. Puolessa välissä ilmoittautumispaikkaa ja kenttää nokkamme edestä puhaltaa sitten moottoripurjehtija josta torni ei ole puhunut mitään, se siitä erityis-VFR:stä. Voi kun ois ollut se IFR...

Maasta jälleen soitto Meteroon. Sieltä lohduteltiin, että pahin on jo takana, menkää matkaan vaan. Sen verran kuitenkin näytti merellä pahalta, että matka päätettiin taittaa rannikkoa pitkin. Lento Groeningeniin kesti pari tuntia. Matkalla oli aika mukavia näkymiä. Pari isompaa saksalaista kaupunkia ja kivan näköistä maaseutua. Sääkin parani kaiken aikaa. Wilhemshaven ylitettiin jo 3000 jalan korkeudessa. Etelässä tosin näytti melko tummalta, mutta mehän olimmekin menossa länteen. Samalle Bremenin jaksolle tuli myös OH-PRK, muitakin suomalaisia oli siis liikkeellä. Vaihdettaessa Groeningenin jaksolle olikin sitten vaikea saada suunvuoroa. Äänessä oli tusinan verran KLM:n koneita, "KLM 007 cleared touch and go runway 23". Mitä ihmettä, kymmenkunta "Kelmiä" laskukierroksessa? Asia selvisi kun pääsimme kentälle. Paikalla on KLM:n koulutuskeskus, ja oppilaat ajelivat siellä A2-koulutusta, he vain käyttävä alusta asti "reittitunnuksia".

Hollannissa ei saa suorittaa VFR-lentoja yöllä, joten täältä olisi päästävä pois. Asiaa selvitellessä sää meni kuitenkin jo tukkoon lännenpästä joten tännehan sitä taas jäätin. Samalla kun kävimme GSM-rumbaa eri lentokentille lännessä OH-PRK tuli laskuun ja yllätys oli melkoinen kun pilottina oli sama lupakirjatoimiston virkamies, jonka mielestä yölennoissani oli puutteita. "That explains the smile" sanoi briefing-virkailija kun myöhemmin selitin asian hänelle. Parin sadan roaming-laskun jälkeen selvisi, että Lillessä on mahdollista lentää VFR-lentoja yöllä. Seuraava matkakohde olisi helppo valita. Ensin piti kuitenkin majoittua. Keskustasta löytyi sitten mukava kesähotelli. Matkan surkein palvelutaso ja kallein hinta, näinhän se aina menee. Illanvietto jäi melko vaatimattomaksi.

5. matkapäivä:

Ja taas satelee vettä kuuroina

Onneksi sentään korkealla olevista pilvistä. Groeningenin kentällä on todella ensiluokkainen briefing-toimisto. Pilotilla on käytettävissään tutka-, satelliitti- jne kuvat monitorilla. Kaikki säätiedot ja Notamit saadaan itse tietokoneelta, myös plaanit tehdään itse tietokoneella.

Lento Lilleen kestäisi hiukan toista tuntia. Hollannin ilmatila on A- luokkaa 1500 jalan yläpuolella miltei joka puolella. Matkaa siis taitettaisiin pahimpia CTR-alueita kierrellen. Esim Amsterdam ohitettiin melko läheltä kaupungin eteläpuolelta, Rotterdamin yli lennettiin miltei suoraan. Rotterdamista eteenpäin kelikin oli jo erittäin hyvää joten pääsimme lentelemään suurimman osan matkaa yli 3000 jalan korkeudessa. Tinttejäkin alkoi olla melkoisesti. Belgian ylitys sujuin myös vaivatta, tosin Brussels Control puhui jo englantia selvästi ranskalaisella aksentilla. Lille on miltei

heti Belgian rajalla. Täälläkin kontrolleri puhui englantia. "OH-PKT, please stay nord au notre airfield, I have a school vol flying practisé IFR". Voi kun ois ollut se IFR...

Täällä oli selkeästi matkan kaunein huolintavirkailija. Hyvin englantia puhuvana hän hankki meille majoituksen Lillen keskustasta ja hoiteli myös taksin. Samoin saimme suoritettua kaikki valmistelut yöllistä "harjoituslentoa" varten.

Hotelli oli noin puolen tähden hotelli aivan Place de la Republiquen tuntumassa. Hetken kaupunkia kierreltyämme meille valkeni, että tähän on suurkaupunki. Myöhemmin selvisi että Lille on Ranskan 6. suurin kaupunki, ilmankos lentoasemakin on 24H. Englanninkieltä täällä osattiin kuitenkin huonosti. Aurinko laski klo 2200 illalla, joten puoliyhdeksältä oli jo aika suunnata takaisin lentokentälle, tällä kertaa yksin. Piirrelyäni kilpaa taksikuskin kanssa numeroita paperille, saatiin kyytikin järjestettyä. Terminal d'Aviation Generalé oli jo suljettu, mutta paikalle oli jo aikaisemmin järjestetty kaksi securité:n virkailijaa katsomaan TV:tä lentoni ajaksi. Tankattuani miltei tonnilla suunnattoman kallista bensaa oli aika aloittaa.

"Lille Ground, OH-PKT training as previously agreed, four times ILS26 four times VORDME08 and if time permits circle to land VORDME 08 all under VFR."

"???????? OH-PKT please confirm under VFR "



OH-PKT maintaining level 70

"Affirmative, IFR procedures in VMC under VFR"

"Understood"

Ja tämän jälkeen kohtelu oli mahtavaa. Aina välillä puolentoista tunnin lennon aikana kentälle tuli muutakin liikennettä mutta se ei lennonjohtoa juurikaan häirinnyt. Ehdottomasti tähän asti paras yö-VFR -lentoni, toivottavasti myös viimeinen. Rahaa yö-VFR -vajeen täyttämiseen paloi älyttömästi. Pelkät taksit maksoi yli 300 frangia. Aamulla laitokseen lähetetty faksikin 60 frangia.6. matkapäivä:

Jokohan tänään?

Taas muutaman satasen roaming-laskun jälkeen ei vielääkään yhteyttä lupakirjatoimistoon?

"Keittiön" kautta saimme tietää, että lupakirjatoimistossa on valtava ruuhka. Jersey'n säätkin olivat taas tukossa. Tässä vaiheessa oli käynyt täysin selväksi, että alkuperäinen suunnitelma ei tule

toteutumaan, mutta olimme vielä elätelleet toivoa siitä että pääsisimme edes Jerseyhin. Kun kello koitti kolme iltapäivällä eikä lupakirjasta ollut kuulunut pihaustakaan, oli aika todeta väistämätön. Tämän pidemmälle ei mentäisi. Ainakin Irlannin punnat voisi hyvillä mielin vaihtaa frangeiksi. Uusi hotelli löytyi aivan Lillen rautatieasemaa vastapäätä, tällä kertaa tähtiäkin oli jo melkein kaksi.

Iltapäivällä teimme ensimmäisen retken Belgian puolelle. Ensin ratikalla Roubaixiin, sieltä bussilla ja kävellen Mouscroiniin Belgiaan. Raja ylitettiin kävellen, mutta sitä oli todella vaikea huomata. Merkittävin merkki tästä oli katuviivojen maalausten muuttuminen hiukan toisen näköiseksi. Mouscroin on niin pieni belgialainen kaupunki, että sinne ei turisti helposti eksy. Meitä kohdeltiinkin varsin ystävällisesti. Samalla tuli myös tutustuttua merkittäviin belgialaisiin olutmerkkeihin kuten Chimay, Kwak, Bruggse Triple jne. Lilleen palattiin illan viimeisellä junalla vartitunnissa.

Lille on oikeastaan kaupunki jossa olisi paljonkin nähtävää. Vaikkapa vanha arkkitehtuuri joka on erittäin viehättävää. Merkittävin asia mikä vaivasi (vesisateen ohella) oli se, etteivät paikalliset juurikaan osanneet englantia. Mutta kun edes yritti niitä paria sanaa ranskaa mitä sattui osaamaan, niin ihmiset olivat todella kohteliaita.

7. matkapäivä:

Herään puheluun Suomesta.

Lupakirja on myönnetty. Ainakin paluumatka onnistuisi. Tänään shoppailtiin Euroopan suurimmassa ostoskeskuksessa, muutaman Itäkeskuksen kokoisessa EuraLillessä. Samalla tehtiin myös lisää matkasuunnitelmia ja varattiin junaliput TGV-junaan jolla käytäisiin huomenna Dunkerquessa. Samoiten tutustuttiin Lillen muihin nähtävyyksiin, kuten 1700-luvun Citadelliin.

8. matkapäivä:

Nopeusennätys

Herätys jo aikaisin aamulla, juna lähtee klo 0830. Nyt otettiin nopeusennätys tälle matkalle (tosin matkustamossa ei ollut nopeusmittaria, mutta kaikkihan tietävät että TGV ajaa LUJAA). Matka Lillestä Dunkerqueen kesti puoli tuntia.

Dunkerque on pienehkö satamakaupunki Englannin kanaalin rannalla. Siellä on kilometreittäin valkoista hiekkarantaa, ja muutenkin se vaikutti eräältä Ranskan Hangoista. Ranskalaisten kesälomat alkavat vasta elokuussa, joten kaupunki oli melko autio, tänne emme jää yöksi. Kartutettuamme matkakassaa kasinolla, lähdimme bussilla De Panneen Belgiaan, sieltä pääsee ratikalla (!) Oostenden mistä puolestaan pääsee junalla Bryggeen.

Ratikkamatka oli erittäin vaikuttava. Koko Belgian rannikko on yhtä hiekkarantaa, ja meno vaikutti olevan sen mukaista. Apartementosta toisensa vieressä, rantakahvilaa, rantabulevardia, purjeveneitä jne. Oostende oli näistä pikkukaupungeista suurin (siellä on myös 24H IFR- kenttä, joten ensi kesän matka on jo suunnitteilla...) ja vaikutti erittäin lupaavalta. Olimme kuitenkin matkalla Bryggeen, joten emme sitä pitkään ehtineet ihailla. Brygge oli elämys. Koko kaupunki on täynnä vanhoja rakennuksia ja ravintoloita. Hotellimme löytyi t'Zand -aukiolta, jolla on tusinoittain pieniä kapakoita, joiden yläkerrassa on sitten pieni hotelli. Meidän hotellissamme oli kuusi huonetta. Näihin paikkoihin ei teekkariexcursioita kannata majoittaa, sillä yöllä hotelliin mennään omilla avaimilla suljetun ravintolan kautta missä on kaikki viinat esillä...

Ihastuimme kaupunkiin niin paljon, että päätimme viettää siellä kaksi yötä ja ajaa sitten sunnuntaina kotiin yhtäsoitto. Myös hintataso oli matkan edullisin, pullo Kwak:ia maksoi terassilla noin 15 mk (Vastarannan kiiskessä 30 mk toim.huom.)

9. matkapäivä:

Auts !

Tänään tehtiin matkamuisto-ostokset

10. matkapäivä:

Pohjoista kohti

Herätys aikaisin aamulla ja matkaan. Junamatka Bruggestä Lilleen kesti noin puolitoista tuntia. Tälläkään kerralla ei kysytty matkalippuja, jotka olimme kuitenkin ostaneet (vain TGV-junassa oli konduktööri). Lillen lentokentälle saavuttiin noin kello yksi iltapäivällä. Kakkara esiin ja hommiin. Reitti tulisi olemaan Lille-Groeningen-Malmö-Tukholma-Vantaa. Lillestä oli kuitenkin täysin mahdotonta saada NOTAMEita Groeningeniä pidemmälle, joten plaanit voitiin tehdä vain sinne. Koska kartat oli Suomesta lähdettäessä prujattu vain tänne tuloa varten (paluuhan piti tapahtua Skotlannin ja Norjan kautta), oli suunnittelu melko rajoitettua. Varalle oli pakko ottaa Rotterdam, joka oli aika pitkällä Groeningenistä (ja vielä 180 astetta väärään suuntaan), koska Saksan karttoja ei sattunut olemaan saatavilla. Ensimmäinen legi kestäisi 1 h 45 min.

Lähdön jälkeen lennonjohto ajatti meitä satakunta kilometriä kaakkoon, koska sotilaat olivat päättäneet alkaa sotimaan reitillämme (sunnuntaina ?). Pinnalle 70 ja PILVEEN! Lopultakin, tätä varten oli käyty kurseja liki kaksi vuotta. Olo oli kuin Hangon keksillä. Tällä legillä tuli myös tehtyä se, mitä PKT:llä ei kovin usein tehdä. Lensimme läpi A-luokan ilmatilan. Groeningeniin tultiin laskuun iltapäivän utuisessa kelissä. Muiden täyttäessä vatsalaukkujaan, minä menin briefingiin valmistelemaan seuraavia lentoja. Malmössä PROB 30 TS, upeeta. Varalle Kastrup. Seuraava legi oli retken kriittisin, ei niinkään sen vuoksi että se olisi ollut pisin, vaan siksi että Tukholmassa oli mentävä Arlandaan myöhäisen tuloajan vuoksi, ja lähin auki oleva varakenttä olisi Turku. Onneksi melko kova myötätuuli mahdollisti legin. Tukholma-Vantaa olisi taas jo rutiinia, varalle Tampere.

Lähdön jälkeen vajaassa 3000 jalassa mentiin pilveen. Saavutettuumme pinnan 70 olimme vajaat tuhat jalkaa toppien alapuolella, matkaa taitettiin välillä pilvessä välillä ulkona. Ylitettyämme Pohjanmeren rannikon pölähdimme kertaheitolla umpipilvestä täyteen CAVOKiin ja auringon paisteeseen. Kokemus oli mahtava, ikäänkuin olisi ajettu seinästä ulos. Matka jatkui Alsien ja Codanin kautta suoraan Sturupiin. Ukkosesta ei ollut tietoaakaan, Malmössä oli täysin CAVOKia. Briefingiin tarkistamaan viimeisimmät säät, ei mitään hätää. Kello oli kuitenkin jo melko paljon, joten kentällä ei ollut auki muuta kuin yksi Pressbyroon kioski. Sieltä sai sentään kaffia ja pullaa.

Matka Sturupista Arlandaan lennettiin sitten yölent.. äsh eihän mittarissa voi viranomaisen mielestä lentää yöllä. No kuitenkin auringon laskettua pimeässä. Matkalle osui yksi pilvi jonka läpäisy kesti alle 10 sekuntia. Lähestyminen Arlandaan tehtiin radalle 01, eli finaali lennettiin Tukholman keskustan yli (tosin vielä melko korkealla). Näky oli upea. Täällä oli taas suuren maailman meininki. Follow-me auto ohjasi meidät jumbo-jettien vierestä standille 81, joka on parin kilometrin päässä terminaalista. Sinne meitä tuli hakemaan 100-paikkainen lentokenttäbussi, samalla kun Shellin tankkiauto lorotti lisää menovettä PKT:n tankkeihin. Kentällä ei briefingin lisäksi ollut mitään auki, joten taksivapaat ostokset jäivät tällä kertaa tekemättä. Briefingissä huomattiin, että

Tampereen säät oli menossa tukkoon, Turku pysyisi vielä auki joten edessä oli varakentän vaihto. Helsinki ennusti BKN007, joko lopultakin ...

Helsinkiin suunnistettiin Maarianhaminan kautta uutta J2-väylää pitkin. Auringon noustessa näky oli todella upea. Joka puolella oli matalaa stratuspilveä noin 1000 jalan korkeudessa. Vihdiltä tutka antoi meille vektoreita ILS-lähestymiseen radalle 22. Matkan ainoa todellinen mittarilähestyminen tehtiin kotikentälle. Laskuun tultiin 04:20 paikallista aikaa.

Kannattiko?

Ehdottomasti. Vaikka matka melkoisesti muuttuikin alkuperäisestä, oli se silti kokonaisuudessaan elämys. Oli mm. mukava todeta, että viikonloppu Aalborgissa ei ole mikään mahdottomuus (Kuka lähtee Jun Fru Anne Gadelle?) lentoajan puitteissa. Lähtö perjantaina töiden jälkeen ja perillä kymmeneltä.

Mitä koko lysti sitten maksoi? Lentoaikaa PKT:lle tuli 20 h 10 min, josta siis 1 h 30 min kierreltiin Lillen lentokenttää. Tästä jokainen voi laskea oman hintansa. Laskeutumismaksut vaihtelivat, mutta mitään Berliinin kaltaista yllätystä ei tullut. Aalborg maksoi 70 DKR, Esbjerg 40 DKR, Groeningen 35 NFL ja Lille kalleimpana noin 400 FRF (niin ja tietysti Vantaan 200 mk). Lisäksi jouduimme ostamaan kaksi Ruotsin viikkokorttia jotka kattoivat myös yöllisen laskeutumisen Arlandaan.

Huomioita

Varsinkin Keski-Euroopassa kannattaa pitää silmät auki. Muuta liikennettä on Suomeen verrattuna runsaasti, ja kun lennellään vieraissa maisemissa voi suunnistus viedä liikaa huomiokykyä tähystykseltä. Itse opetin matkustajat suorittamaan avustavia tehtäviä kuten kartan taittoa, oikeiden lehtien etsimistä Jepsusta jne. Varsinkin tähystyksessä heistä oli suuri apu.

Bensan hinta vaihteli suuresti, Lillessä 100LL maksoi Suomen rahassa yli 7 markkaa/litra, ja se piti maksaa omalla luottokortilla. Mitkään Carneet ei kelvanneet (ei edes Esson). Ennen matkaa kannattaakin varmistaa polttoaineen saatavuus ja maksutapa. Ilman omaa VISAA olisi matkakassaan tullut ikävä lovi Lillessä.

Lillestä lähdettäessä oli lähtö jotain aivan muuta kuin etukäteen karttojen perusteella olisi arvanut. Kannattaakin etukäteen tutkia myös minkä nimisiä ilmoittautumispaikkoja ympäristössä on, muitakin kuin ne joita luulee tarvitsevänsä. Viidettä kertaa "say again name of rep point" on aika noloa kun toinen vastaa siihen ranskalaisittain ääntäen.

Joka tapauksessa tämänkaltainen matkailu on mielestäni erittäin avartavaa. Suurkiitos matkan onnistumisesta kuuluu myös taustajoukoille täällä kotona. Kuisman Harrille ja Salmisen Juhalle PKT:n huollosta, ja erityisesti Pajumäen Ristolle kelpuutuksen hoitamisesta.

Petri Suominen

Ajatuksia purjekoneiden käytöstä

Antti Koskiniemi avaa keskustelun purjekoneiden varauskäytännöstä. Menneen kesän kilpajuoksut koneille ovat todennäköisesti herättäneet useissa purjelentäjissä ajatuksia varauskäytännön muuttamisesta. Lentopaikkakisa on lisännyt selvästi kiinnostusta matkalentämiseen. Nyt tarvittaisiin selkeämpiä pelisääntöjä, jotta kaikki pääsisivät toteuttamaan mielitekojaan muita pahemmin häiritsemättä. Tuokaa ajatuksenne esiin, niin saadaan ensi kesäksi järkeä aamutoimiin.

Purjekoneet näyttävät tänä vuonna yltävän noin 1200 tuntiin eli 200 tuntia per kone. Kohtuullinen luku kun muistetaan, että Twin oli poissa kaksi kuukautta alkukaudesta ja kerho evakossa Räyskälästä monta viikkoa kiivaimpaan kesäaikaan. Säiden puolesta kesä oli keskitasoa heikompi, mutta elokuu näyttää pelastaneen tämän kesän purjelennon kannalta.

Matkapurjelento on kivaa. Se vaatii kuitenkin vähän enemmän kuin kentänkierto, siis noin valmistautumismielessä. Pitää olla maakuljetuskalusto+henkilö kunnossa, säätä tarkkaillaan jo edellisenä iltana, yö on levättävä hyvin jotta aamulla on ajoissa virkeänä suunnittelemassa lentoa, reittiä mietitään etukäteen, suorituslennoille tarvitaan baro, kamera ja tehtävälappu, eväät tarvitaan, mahdollisen vesipainolastin käyttö on harkittava jne.

Enää puuttuu kone. Matkalennolle tarvitaan yleensä kone koko päiväksi. Jos lupaat tuoda koneen seuraavalle pilotille kahden kolmen tunnin päästä et ehdi kunnon matkalennolle. Vaihtoehdot ovat luopua koko hommasta tai mennä vaan ja saada itsekkään tiimakiilarin maine (=ei kavereita; ei kivaa). Kun on kyse harrastuksesta jonka pitäisi olla kaikille kivaa, niin matkailuhanke tyssää usein siihen paikkaan ja lähdetkin kenttää kiertämään.

NIL:ssä ja EIK:ssa lennetään paljon matkaa ja siellä lentovuorossa oleva voi lentää koko päivän. EIK:ssa on koneiden jako aamulla 8.30 ja sivusta katsoen homma näyttää pelaavan hienosti. Ehdotan että ensi kesänä PIK:ssä kokeillaan samaa systeemiä ainakin ensisijaisesti matkalentoon tarkoitetuilla koneilla Diesel ja Seiska. Nelonen on hankalampi kysymys, se kun sopii harjoitteluun, pilveen ja matkaan. Jos nelosenkin voisi viedä koko päiväksi matkalle, niin lisääntyisikö muiden koneiden käyttö? Systeemiä voisi ainakin kokeilla yhden kesän.

Entäpä jos voisi etukäteen varata purtsikan (vaikka arkena huhti-toukokuussa ja elo-syyskuussa) jotakin työtuntimäärää vastaan. Joku voisi harkita kesälomansa pitoa tällöin, jolloin kalusto lentäisi kun se muutoin makaa hallissa. Vastaavasti kesä-heinäkuussa olisi vähemmän pilotteja per kone lentojonossa.

Matkapurjelentoa harrastavana lennän mieluummin vuorollani koko päivän matkaa kuin joka päivä kentänkiertoa kaksi tuntia. Edistävätkö ajatukseni tätä ilmailumuotoa? Jos näin on niin kokeillaan, jos ei niin keksikää ihmeessä parempia keinoja! Jutun tarkoitus on keskustelun avaaminen.

Antti Koskiniemi

Perkele

Tämän positiivishenkisen ja rakentavan jutun yleissävy lienee selvinnyt jo otsikon valinnasta. Aiheen on antanut PIK väestön toilailujen seuraaminen Räyskälässä kesän mittaan yleensä ja elokuun toisen viikonlopun tössimiset erityisesti. Kyseisen viikonlopun saldo tavanmukaisten pikkujuttujen lisäksi oli:

1. klubin "unohtaminen" yöksi keskelle kenttää,
2. saunassa kuulluista huhuista alkanut Acron tarkastus mahdollisen kovan laskun takia, myöhemmin on selvinnyt että ko. kova lasku tapahtuikin Twinillä!
3. lentoonlähtö Twinillä hätäilyjen seurauksena vyöt auki ja siitä seurannut ylös ajautuminen hinauksessa. (Ei sattunut sentään mitään mutta tapauksen vierestä nähnyt kokeneempi lentäjä totesi olleensa jo varma hinaajan menosta.)

Näihin tapauksiin liittyen muutamia muistutuksia toimintatavoista ja yleisempää pohdintaa harrasteilmailun luonteesta.

Myös PIKin omistamat porsikoneet ovat esineitä jotka ravistuvat huonon kohtelun seurauksena. Sen vuoksi on olemassa käytäntö, jonka mukaan koneesta aina huolehtii yksi henkilö kerrallaan. Kun lennolta saapuu maan kamaralle ei tämä vastuu koneesta suinkaan katoa vaan jatkuu kunnes seuraava pilotti ottaa koneen huolekseen tai kone on peiteltyä (ja pestynä jos tarvetta on) työnnetty halliin. Jos koneelle ei lentäjää keikan jälkeen löydy se sitten lykätään halliin. Minkään huhun tai tuntemuksen perusteella ei satojen tuhansien vehkeitä pidä jättää taivasalle lojumaan. Jos kuitenkin näin on päässyt käymään on jokaisen PIK-ihmisen velvollisuus sen verran huolehtia yhteisestä omaisuudesta että iltayhdeksältä kentällä yksikseen lojuva kone käydään sieltä hakemassa. Ei myöskään ole liioiteltua viimeisiä koneita halliin pakattaessa vilkaista josko joku kone puuttuu. Näinkin on Räyskälässä muinoin käynyt ko koneen maatessa romuna metsässä liikuntakyvytön pilotti kabiinissa.

Kaikkien, varsinkin vähemmän kentällä oleilevien, tieto ei riitä joka tilanteen selvittämiseen. Kuitenkin näille vähemmän mukana olevillekin sattuu kaikenlaista. Kerhokaluston kanssa toimittaessa on tehtävä itselleen selväksi ettei esim. rajun pomppimisen jälkeen konetta vain vähin äänin siirretä halliin, vaan ryhdytään etsiskelemään sellaista kaveria joka asiasta jotain ymmärtää. Jos ketään ei kertakaikkiaan löydy, pitää ainakin koneeseen jättää selvä viesti tapauksesta, ettei asiasta tietämätön kerhokaveri joudu selvittämään koneen mahdollista vioittumista käytännön kokeilla. Kone jonka geelipinta on rajun laskun jälkeen kauniissa kunnossa voi nimittäin olla täysin lentokelvoton.

Harrastelentämisessä tuskin kukaan voi oikeutetusti kehuskella osaavansa hommat täydellisesti. Kokeneempien ilmailijoiden toiminnan seuraaminen saattaa johtaa joissain asioissa väärinkäsityksiin kun hommaa aloittelevat ottavat oppia. Kun tarkastukset ym. asiat ovat kohtuullisen selvänä mielessä niihin ei mene paljoa aikaa ja turhia liikkeitä ei tapahdu. Vaikka suurgurut eivät näyttäisi konetta sen kummemmin ennen lähtöä tarkastavan niin kyllä se tarkastus siinä tapahtuu. Ja mikäli ei tapahdu ei ko. suurgurukaan ole kovin pitkäikäinen. Jos oma taito ei riitä tarkastuksen tekemiseen "siinä koneeseen hypätessä" ei sitä silloin pidä niin tehdä vaan kiivetä koneeseen riittävän ajoissa ja käydä tarkastuslista kädessä kaikki läpi. Kiire ja ripeä toiminta ovat siis eri asioita. Jos kurssilla opetettuja tarkastuksia ei ole hoidettu **EI KONE SAA LÄHTEÄ LIIKKEELLE**. Mikäli muu ei auta voi aina vetäistä köyden irti (joka muuten ei saisikaan olla kiinni ennen kuin tarkastukset on hoidettu).

PIK:in toiminnan yleispiirteitä lienee ainakin ajoittain ollut tervehenkinen kokeilunhalu ja perinteisten tapojen noudattamatta jättäminen. No mikä ettei, mutta se mitä viime aikoina on kentällä nähty ei sovi tervehenkisten asioiden piiriin. Tapahtumien yhteissaldo kertoo kerhossa vallitsevan välinpitämättömyyden kalustosta ja haluttomuuden hoitaa lentotapahtuma alusta loppuun kunnolla. Siis ei lentäminen vaan koko juttu koneen aamuisesta tarkastuksesta sen pesuun illalla ja siirtämiseen halliin. Harrasteilmailuun kuuluu tietty joutokäynti ja kuppilatiiman keruu. Koneet pitää huolta ja pitää kunnossa. Vuosien kuluessa kehitettyjä melko hyvään turvallisuuteen johtaneita toimintatapoja ei ole syytä heittää sivuun vain koska oma viisas pää kertoo jonkin asian olevan turha tai turhan hankala.

Muutaman sadan keikan kokemus esim. siitä että koneen ohjaimet liikkuvat myös koneeseen istumisen jälkeen ei ole läheskään riittävä syy ohjainliikkeiden tarkastamisen lopettamiseksi. Pari kolme kertaa kesässä sattuu Räyskälässäkin että kone, joka juuri radan vieressä aamutarkastettiin, ei osoittaudukaan lentokelpoiseksi kun se on hinausjonossa valmiina lähtöön. Harrasteilmailu on hauskaa vain niin kauan kuin vahinkoja ei satu. Mikäli toiminnan marginaalit lentosuorituksessa ja muussakin pidetään suurina sattuu ja tapahtuu paljon vähemmän ikäviä tapauksia. Pyritään siihen.

Harri Hirvola

PIK-tutkain

Nimitysuutisia

Elokuussa pidettiin ylimääräinen kuukausikokous, jossa vaihdettiin Johtokuntaan uusi rahastonhoitaja ja varapuheenjohtaja. Rahastogorillaksi saatiin surullisen kuuluisan Gerlanderin tilalle Ilkka Wijkberg. Marja Savola muuttaa ulkomaahan, minkä takia varapuheenjohtajaksi vaihdettiin Jukka Mononen. Kokous pääsi ennätystenkirjaan varmasti lyhimpänä kokouksena kautta PIK-historian. Puheenjohtajan nuija heilahti kokouksen aloitukseksi tasan klo 17 ja kokous oli ohi 17:06. Eräskin Lentolehtisen toimittaja tuli paikalle, kun kokous oli jo ohi.

AK

PIK-26 ensilennolla

Uusi PIK-sarjan lentokone on syntynyt. Kai Mellén suoritti 10.8.1996 ensilennon PIK-26 Mini-Sytkyllä. Kone on saanut tunnuksen OH-U355, eli on siis experimental ultra. Elokuun lopulla koneella oli lennetty 10 keikkaa, yhteensä 3 h 10'. Alla olevassa Kai Mellénin omakuvassa onnellinen juuri kuoriutunut kone lentäjineen.



AK

PIK edustettuna Tampere Air-Showssa

Suhinu ja Diesel, eli siis PIK-23 ja PIK-20, edustivat PIKiä Tampere Air-Shown maanäyttelyssä kesäkuun alussa. Paikalla oli myös runsas joukko PIKiläisiä, vaikka linja-autokyytiä ei kokoon saatukaan.

AK

SierraExrei ei lennä vieläkään

CSX ei ole vielä(kään) kunnossa. Tähän mennessä tapahtunutta:

Kone meni nokilleen 22.2.-96. Vauriosta, jonka korjaukseen menee pari viikkoa, on kohta kulunut jo seitsemän kuukautta.

Koneen vauriotarkastuksen laajuudesta ja korjauspaikasta päästiin lopulta sopuun vakuutusyhtiön kanssa.

Johtokunta päätti hoitaa koneen korjauksen ja kielsi koneen hoitajaa sekaantumasta asiaan.

Koneeseen päätettiin asentaa Bravo-Victorin vanha moottori. Moottoriin tilattiin venttiileitä Ameriikasta, kun kotimaasta löytyvät hiukkasen kalliimmat eivät kelpaa. Haluttiin säästää... Tai ainakin jonkun piti tilata. Moottoriin lopulta tilatut venttiilit makasivat yli kuukauden UPS:n varastossa, kun kukaan ei vaivautunut hakemaan niitä. Kerholle tuli lasku ja karhukirje, jota ei vaivauduttu maksamaan. Seurauksena tästä kerho siirrettiin UPSilla käteisasiakkaaksi. Kone makaa edelleen Malmin hallissa Kone-Korhosella ilman moottoria odotellen korjausta. Koneenhoitajan lupauksen mukaan korjaus valmistuu ensi kuussa, ellei Johtokunta pääse taas sotkeutumaan asiaan.

Ihmettelyssä ja käsittämättömässä saamattomuudessa on hukattu koko paras suksilentokausi keväältä ja koko kesä - eli juuri ne ajat kun koneella todellakin olisi ollut käyttöä ja tarvetta. Väistämättä herää epäily pehmitetäänkö tällä vetkuttelulla ja saamattomuudella kerholaisia suostuvaisiksi koneen myyntiin. Joka tapauksessa johtokunta on syylistynyt lievää vakavampaan saamattomuuteen ja kerhon omaisuuden laiminlyöntiin, vaikka johtokunnan nimenomainen tehtävä on turvata monipuolisen ilmailun harrastuksen edellytykset.

AK/HR

PKT tuli kuntoon

Kilo-Tangon kovan laskun korjaus valmistui 8.6.96 klo 1600 2½ kuukauden ihmettelyn jälkeen. Eräs vapaaehtoinen siirtolentäjä odotteli Vantaalla 45 minuuttia lähtövuoroa mylly pyörien odotuksessa 33. Pitäähän kaikki tärkeät reittikoneet päästää ilmaan ennen jonninjoutavia pienkoneita.

AK

Uuden Jäsenen Opas ilmestyi

Lentolehtisen toimitus teki syyskuun kuukausikokoukseen **Uuden Jäsenen Oppaan**, eli UJOn. Jos tunnet itsesi Uudeksi PIKiläiseksi, etkä ole vielä saanut hyödyllistä PIKinfoa sisältävää lehdykkää, ota yhteys sihteeri Mikko Pietilään (yhteystiedot lehden sivulla 31).

AK

Purjelentokurssi alkaa

Kerhon purjelentolupakirjakurssi alkaa. Kurssin ensimmäinen luento pidetään tiistaina 1.10.96 klo 1715 konelafkalla salissa Ko148. Kaikki pursipahvista kiinnostuneet suuntaavat siis sinne. Moottorilentokurssin alkamisesta tietää enemmän Tuomo Jalovaara (myös Tuomon yhteystiedot lehden takaosassa).

HR

Purjelentotilastot elokuun loppuun 1996

Antti Koskiniemi laski elokuun loppupuolella purjekoneiden lentomäärät. Yhteensä koneet olivat lentäneet tämän vuoden elokuun puoliväliin mennessä 1152 h, joka on jo nyt noin 100 tuntia yli koko viime vuoden lentomäärien. Eniten on lentoaikaa lisännyt LS7, myös LS4:n lentomäärät ovat kasvaneet melko kivasti. Ja kesäkö oli muka huono! Koneittain lentomäärät ja kokonaislentoajat olivat (suluissa koko viime vuoden kokonaistiimat koneittain):

- Acro 223 h kla 3005 h (223 h)
- Twin 201 h 1097 h (231 h)
- Club 138 h 2910 h (144 h)
- Nelonen 250 h 2068 h (204 h)
- Diesel 158 h 2934 h (133 h)
- Seiska 182 h 1118 h (119 h)

yhteensä 1152 h (1054 h)

AK/HR

Moottorilentotilastot syyskuun puoliväliin

Myös moottorilentovuosi on sujunut lentomääriä tarkasteltaessa kohtuullisesti. CBV:n tunnit ovat jo nyt yli 100 tuntia koko edellisvuoden, myös COV:n tiimat ovat kasvaneet jonkin verran. TOW ja varsinkin vauriokorjauksessa vieläkin oleva CSX jäävät valitettavasti viimevuotisista luvuista. Myös PKT:n vauhti ei välttämättä yllä aivan viimevuotisiin numeroihin saakka - PKT:n osalta on tosin muistettava, että kone oli vauriokorjauksen takia poissa käytöstä keväällä 2½ kuukautta, joiden aikana kone v. 95 lensi yli 60 tuntia. Viime vuonna lennettiin loka-joulukuussa vielä 138 tuntia, joten viimevuotiset numerot rikottaaneen kirkkaasti. Koneittain lentomäärät ja kokonaislentoajat olivat (suluissa koko viime vuoden kokonaistiimat):

- CBV 421 h kla 9383 h (309 h)
- COV 243 h 2774 h (178 h)
- CSX 35 h paljon (142 h)
- PKT 198 h 4756 h (256 h)
- TOW 217 h 4523 h (287 h)

yhteensä 1114 h (1172 h)

HR

Räyskälä-Säätiön hallintoneuvosto ja hallitus valittu - pikiläisedustus puuttuu

Keväällä valittiin uudistuneen Räyskälä-Säätiön ensimmäinen ilmailijoista koostunut hallintoneuvosto, jonka tehtävänä on mm. Säätiön hallituksen valinta ja tilinpäätösten hyväksyntä. Räyskälä-Säätiön jäsenkerhoja kehoitettiin keväällä nimeämään edustajansa hallintoneuvostoon. Kerhon johtokunta kuitenkin nukkui Ruususen untaan eikä noteerannut asiasta lähetettyä kirjettä, eikä näinollen ilmoittanut kerhon edustajia hallintoneuvostoon. Kerhoa huomautettiin asiasta ja annettiin vielä määräajan jälkeenkin mahdollisuus edustajien ilmoittamiseen, mutta asiaa ei johtokunnassa katsottu toimenpiteiden arvoiseksi, itse asiassa sitä ei edes tuotu johtokunnan käsiteltäväksi. Lopputuloksena tästä surullisesta episodista oli se, että Säätiön hallinnossa ei ole yhtään pikiläisedustajaa, ei hallintoneuvostossa eikä hallituksessa. Hallitushan on se elin, joka päättää Räyskälässä kaikki suuret linjat, kuten maksupolitiikan, hinousjärjestelyt, asuntovaunualueet, ja se koostuu nykyään lähes yksinomaan ilmailijoista. Kaikilla muilla suurilla kerhoilla on siellä edustajansa, muttei PIKillä. On siis aikailla turha urveltaa, jos hallituksessa tehtävät päätökset eivät miellytä. Sinänsä on todella kummallista, ettei johtokunnalla ole ollut mitään mielenkiintoa ottaa kantaa Räyskälä-Säätiön asioihin, sillä Räyskälään kuitenkin keskittyy koko kerhon purjelentotoiminta ja suurin osa kerhon kesäajan aktiviteeteista.

HR

Johtokunta on muuttanut koneiden varauskäytäntöä

Syyskuun alussa tekemällään päätöksellä johtokunta mitätöi varauskirjan merkityksen moottorikoneiden varauksissa. Johtokunta päätti kumota varauskirjaan merkityn varauksen ja korvata sen kirjallisesti anotulla varauksella vain viikkoa ennen varauksen alkua. Kerholainen ei siis voi enää olla lainkaan varma siitä, että hänen tekemänsä varaus pitää ilman, että koneen anoo varmuuden vuoksi vielä johtokunnalta. Toisaalta johtokunnan tekemä ennakkopäätös mahdollistaa myös sen, että havaitessaan koneen olevan varattuna haluamanaan ajankohtana, kannattaa kerholaisen kirjoittaa johtokunnalle konevarausanomus ja toivoa että voi näin sivuuttaa varauskirjaan tehneen kerholaisen varauksen. Pitäviä matkasuunnitelmia ei kuitenkaan voi tehdä pelkän kirjaan merkityn varauksen perusteella.

HR

Kesällä purjelentokisailtiin...

Purjelennon EM-kisojen jälkeen säänhaltijat päättivät vääntää säävivusta ja aiheuttaa päättymättömän tymän. Pahaksi onneksi juuri sen tymän alle joutuivat purjelennon SM-kisat, joissa juuri ja juuri saatiin kokoon neljä kisapäivää. Kerhoa FS:lla edustanut Juuso menestyi mainiosti ja saavutti sijan 19. Yhtä hyvin ei käynyt Jannen kisoille joihin osallistui kolme kerholaista. Sijoituksista ei kannata paljon puhua - kisapäiviä kun saatiin viikon aikana kasaan vain 1 (yksi)!!! Syystäkin oli joiltakin hermo jo loppua kesken.

HR

Kerhon kirjanpito kateissa

Entisen rahastonhoitajan ilmoituksen mukaan kerhon kirjanpidon sisältänyt tietokone ja kuittimapit varastettiin rahastonhoitajan autosta Turussa viime kesänä. Kuittimapit löytyivät tietyvästi siististi rosmosten kirjahyllystä, mistä poliisi kävi ne poimimassa. Tietokonetta, ja sen mukana kirjanpitoa, ei löytynyt. Asia tuli ilmi, kun tilintarkastajat ilmoittivat tulevansa tarkastuskäynnille rahavirastoon. Asiaa tuntevat tahot ihmettelivät, miten kirjanpito on yleensäkin voitu tehdä, kun kuiteissa ei ole merkintöjä tiliöinneistä.

AK

Sikajuhlat á la PIK lauantaina 28.9.96

Räyskälässä järjestettävät lentokauden päättäjäiset eli perinteiset sikajuhlat on tänä vuonna pikiläisten heiniä. Sikajuhlien järjestysvastuu kiertää Räyskälän kerhojen keskuudessa ja viimeksi ilo oli PIKillä viisi vuotta sitten, eli kerhon 60-vuotisjuhlavuonna. Kerho ei silloin ollut köyhä eikä kipeä, eikä tänäkään vuonna kipeä. Lauantaina 28.9.96 järjestettävät juhlat alkavat pikiläisissä merkeissä jo päivällä uusien jäsenten lennätyksillä. Päivän aikana on Räyskälässä Neste sponsoroimana jauhesammuttimien käyttökoulutusta, ja illan ohjelmistoon Neste sponsoroi virvoitusjuomaa. Ilta ei tule olemaan kuiva, kuten eivät pikiläiset tilaisuudet perinteisesti muutenkaan, siitä pitää huolen mm. korkeatasoinen ohjelma. Juhlissa ei tule myöskään nälkä, siitä pitää huolen curmée -merkkinen ruoka, joka on tällä kertaa aitoa rosvopaistia lisukkeineen, ja jota on tilattu vähintäänkin riittävästi. Juomavarantoa sen sijaan voi tosin yrittää kuluttaa loppuun - onnistumismahdollisuudet tosin lähentyvät asymptoottisesti nolaa. Net kutka eivät katso kuuluvansa kalustoon, voivat huoletta varata majoitusmahdollisuuden Räyskälän motellista (puh 914-448870), mikäli pelkäävät ei-mahtuvansa PIK-kämppään. Motellin majoitushinnathan ovat tunnetusti varsin edukkaat, jopa pik-kukkarolle. Sikajuhlat eivät suinkaan ole vain purjelentäjien juhlat, vaan varsinkin kaikki PIK-kansa on siis mitä tervetullein viettämään hauskaa ja taatusti unohtumatonta iltaa muiden ilmailijoiden kanssa. Pippaloiden järjestelyihin tarvitaan runsaasti pik-voimaa, joten ilmoittaudu heti Timo Saarolle (puh 040-5481667), tarjolla hauskoja pik-työtunteja!

HR

E-ajokortti ainakin kaikille purjelentäjille

Usien EU:n myötä tulleiden ajokorttimääräysten mukaan on perävaunujen vetämiseen tarvittavat kirjaimet ajokorteissa muuttuneet. Vuodenvaihteesta lähtien vaaditaan E-luokan ajokortti, mikäli yhdistelmän rekisteriotteiden kokonaismassojen summa on yli 3500 kg tai mikäli perävaunun rekisteriotteen mukainen kokonaismassa on suurempi kuin auton vastaava. Eli jos auto+vaunu painaa yli 3,5t tai vaunu on autoa painavampi, tarvitaan E-kortti. Tämän vuoden aikana E-kortin saa siirtymäaika säännöksiin, eli täyttämällä ajokorttihakemuksen poliisiasemalla kahden valokuvan kera. Lysti maksaa 230 mk. Puuha kannattaa hoitaa pikaisesti ettei vuodenvaihteen ruuhka iske päälle. Muistutettakoon mieliin, että kerhon kalustosta ainakin kaksikon putki on sen verran iso, että E-kortti on useimmille tarpeen, monille myös yhdistelmä muilla perävaunuilla. Näinollen pikku-E kuuluu ainakin jokaisen purjelentäjän vakiovarustuksiin, varsinkin kun sen nyt saa ilman ajokoetta, joka vaaditaan jo vuodenvaihteen jälkeen.

HR