

# LENTOLEHTINEN

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti n:o 1/2002



The difference  
between men and boys  
is the price  
of their toys

LS-4DM

Sponsored by Daddy

## LENTOLEHTINEN 1/02

Polyteknikkojen Ilmailukerho  
ry:n tiedotuslehti

### Päätoimittaja

Heikki Rönkä  
puh: 050-526 8709  
email: heikki.ronka@hut.fi

### Toimitus

Heikki Rönkä  
Manu Skyttä  
Marko Koski

### Lentolehtisen sähköposti:

lentolehtinen@pik.tky.hut.fi

### Julkaisija:

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry

PI 69  
02151 Espoo  
email: pik@otax.tky.hut.fi

### Kerhotila Murju

Jämeräntaival 7 A  
02150 Espoo  
(09) 468 3196

### Kerhon puheenjohtaja

Marko Koski  
puh: 0400-773 894  
email: marko.koski@hut.fi

### Painopaikka

Oy Edita Ab  
Helsinki 2002

### Jakelu

Johtokunnan sihteeri

# Sisälmysluettelo

Riittääkö rahat?	3
PIK-incidentit vuonna 2001	4
Eesti, Eesti...	8
Lentopaikkakisa 2002 alkaa!	10
Minun Kebneni	13
PIK-sedät Elverumissa (lento)leirillä	16
Cleared to Enter Bravo Airspace	18
Jetillä tukialuksen kannella?	22
Terassipäivystäjä	24
PIK-Tutkain	25
Viallisia PIK-henkilöitä	28
Virallisia häppeninkejä lähitulevaisuudessa	28

Kansikuva: Ilmailuhumoria norjalaisittain (Manu Skyttä)

Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännöttömästi noin kolmen kuukauden välein, joskus useammin, joskus harvemmin, sen mukaan miten juttuja toimitukseen saapuu tai toimitus niitä jaksaa kirjoittaa. Lehteen tuleva materiaali pyydetään toimittamaan muotoilemattomana esim RTF-formaatissa osoitteeseen [lentolehtinen@pik.tky.hut.fi](mailto:lentolehtinen@pik.tky.hut.fi). Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen lehden julkaisua. Kuvat mieluiten sähköisesti TIFF-formaatissa vähintään resoluutiolla 300dpi. Juttujen ja kuvien toimittaminen lehden materiaaliajankohdan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.

Lukijoiden mielipiteet kaikesta kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lentolehtisen toimitukseen. Mielipiteiden julkaiseminen riippuu toimitukseen saapuneiden lahjusten määrästä. Kirjoituksissa esiintyvät mielipiteet eivät välttämättä vastaa kerhon tai Lentolehtisen toimituksen virallista kantaa, vaan ne ovat kirjoittajien omia. Toimitus pakenee kaikkea vastuuta, eikä tunne huonoa omaatuntoa kirjoitusten aiheuttamasta mielihapahasta. Sen sijaan toimitus tekee kaikkensa saadakseen kunnian kirjoitusten tuottamasta mielihyvystä. Hienoa, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti – toimitus on ylpeä sinusta!

Hyviä lukuhetkiä, hauskaa kevättä ja vielä parempaa kesän alkua sekä turvallista ja kivaa ilmassaistumista toivottaen koko toimituksen puolesta,

Heikki Rönkä  
Päätoimittaja

# Pääkirjoitus

## Riittääkö rahat?

Juuri julkaistu lentohintojen korotus on kirjoittanut monen kerholaisen huulille kysymyksen, onko lentäminen PIKissä enää mahdollista näillä uusilla lentohinnoilla? On sinänsä totta että lentohintojen korotukset ylittävät inflaatiotason ja yleisesti käytetyt euromuunnoskorotukset reilusti, mutta voisivatko ne silti olla perusteltuja? Jos vertaamme uusiakin hintoja useiden muiden kerhojen veloitamiin vastaavista lentolaitteista perittäviin maksuihin, huomaamme etteivät PIKin uudetkaan lentohinnat häpeä muille. Mutta mistä moiset hinnantarkistukset? Johtuiskohan osittain siitä että perinteisesti kerhossa on ilmainen puoli-ilmaiseksi ja siitä on jo tullut maan tai ainakin kerhon tapa ja saavutettu etu?

Aiempiä aikoina kerho keräsi rahaa messuilta, uudet ja joskus vanhemmatkin kerholaiset tekivät pitkiä päiviä paimentaakseen autolaumojaan, mutta viime syksynä tämä aika loppui ja saman tien ehtyi se säännöllinen varainhankinta, johon kerho oli tottunut ja jonka tuomaan turvallisuudentunteeseen kerho oli tukeutunut jo yli kahden vuosikymmenen ajan – parhaimpina vuosina kerho hankki tällä toiminnalla yli puoli miljoonaa markkaa! Näiden vuosien aikana kerhon talous ja rahankäyttö muovautuivat sen mukaiseksi, ja viime vuosina kerhon varsinaisen toiminnan alijäämä on lähennellyt sataa tuhatta markkaa, tämän päälle vielä investoinnit kuten moottorienvaihtokustannukset ja uusien lentokoneiden hankinta. Nykyisessä tilanteessa tällainen ei enää mitenkään voinut jatkua mikäli kerholla on tarkoitus olla olemassa vielä tulevaisuudessakin.

Nyt monen kerholaisen mielessä väijyy epäily että onko minulla enää taloudellisia mahdollisuuksia jatkaa lentoharrastustani PIKissä? Keskiarvokerholaisen lentämällä lentomäärillä muutoksen aiheuttamat lisäkustannukset ovat mitättömän pieni kuluerä. Runsaasti lentävälle aktiivijäsenelle muutokset ovat kieltämättä jo tuntuvampia, mutta ovatko ne todellisuudessa kuitenkaan ylitsepäase-mättömiä? Kannattaa myös muistaa että tätä ennen kerho on tukenut jokaista lennettyä tuntia yli sadalla markalla, eikä se jo ole ollut suuri etu?

Olisiko nyt siis jo aika hyväksyä, että kerhon on jo saatava hieman suurempi osan kuluistaan katettua lentomaksuilla? Ja joka tapauksessa vähänkään kerhotyötä tehneelle jäsenelle lentäminen PIKissä on yhä melko edullista ja ei lentäminen kerhossa vieläkään moniin muihin harrastuksiin vuoden aikana menevään rahamäärään verrattuna kallista ole. Tosiasia vaan on että harrastuksista tulee maksaa, mutta toivottavasti kerhossa harrastamisesta saa myös vastineeksi runsaasti mielihyvää!

Lentohintojen korotukset eivät kuitenkaan saa olla ainoa tapa korvata talousvajetta. Jokaisen jäsenen velvollisuus on entistä innokkaammin osallistua varainhankintaan ja myös olla silmät ja korvat auki etsimässä uusia mahdollisia varainhankintatapoja, se ei ole ainoastaan johtokunnan, vaan jokaisen jäsenen tehtävä. Mutta ehkä parasta varainhankintaa on kuitenkin se, että lennämme mahdollisimman paljon. Viettämällä runsaasti aikaa ilmassa pidämme yllä omaa lentotaitoamme ja sitä kautta lentoturvallisuutta ja sen lisäksi pidämme huolen siitä että lentohintamme jatkossa pysyvät kohtuullisella tasolla - tunnettu tosiasiahan on, että mitä enemmän lentokone lentää, sen edullisemmaksi se tuntia kohti laskettuna tulee!

Myös kerhon on syytä tehostaa toimintaansa kaikilla osa-alueilla, kyseenalaistaa totuttuja toimintatapoja ja jatkuvasti etsittävä toiminnan ja talouden kannalta niitä edullisempia vaihtoehtoisia tapoja toimia - jäsenistön harrastuksen monimuotoisuutta vaarantamatta. Vaikka kerhon talous monilta osin määrääkin toiminnan suuntaviivoja, on silti aina pidettävä mielessä että kerho on olemassa jäsenistön ilmailuharrastuksen edistämiseksi ja kerhon onkin kaikilla mahdollisilla tavoilla pyrittävä edistämään kerhossa harrastettavan ilmailun monipuolisuutta ja pystyttävä antamaan jäsenistölle mahdollisuudet monipuolisiin ilmailuelämyksiin. Vain siten pystymme pitämään kerhon aktiivisena ja jäsenistön kokemaan kerhon omakseen. Se on siis kaikkien etu!

Hyvää ja turvallista lentokautta ja muistakaakin lentää paljon!

# PIK-incidentit vuonna 2001

Vuonna 2001 on kerhon käytössä olleelle kalustolle raportoitu seuraavassa esitettävät incidentit. Näiden luokitteluun käy-

tetään tavanomaista jo aiemmilta vuosilta tuttua asteikkoa:

eranto	kuvaus
10000	kuolemantapaus
1000	pysyvä vammautuminen
100	parantuva vamma, koneen täystuho
10	vakava vaurio, korjattava korjaamossa
1	vähäinen vaurio, korjattavissa itse
0	läheltä piti, mutta ei vaurioita

## Koneet ja konetyypit:

CBV	Cessna 152 II	FK	G102 Club Astir OH-650
CSX	Cessna 140	FL	PIK-20D OH-521
COV	Cessna 172	FM	LS 4a OH-787
PKT	PA28-181 Piper Archer II	FQ	G103A Twin II Acro OH-841
TOW	PIK-23 Suhinu	FS	LS 7 OH-820
		FY	LS 8 OH-883

## Raportoidut incidentit:

kone	eranto	kuvaus	kommentti
CBV	1	Marraskuun syysmyrskyjen aikana monet heikommin ankkuroidut koneet olivat siirtyilleet metrikaupalla betonipainojen laahautuessa pitkin asfalttia.	Suurimmaksi tuulen nopeudeksi oli myrskyn aikana mitattu 47 kts = 87 km/h. CBV ja CSX oli molemmat ankkuroitu kolmella arviolta 70 kg betonipunnuksella.
CSX	1	CBV:n vaurioina oikean siiven tyveen, johtoreunaan n. 1.5m matkalle tulleet painumat ja vasemman siiven yläpinnalle, lähelle kärkeä tulleet naarmut. CSX:n vasen siipi on ottanut maahan, vaurioina siiven kärjessä olevat hankumat ja osittain ratkennut pistehitsausauma aivan siiven kärjessä.	Punnuksista huolimatta CBV on ilmeisesti kääntynyt paikallaan tuuleen ja CSX liikkunut lähemmäs 10 metrin matkan. Myrskyn aikana koneille oli myös laitettu pyöräpukit. Kiitokset niille jotka parantelivat koneiden kiinnityksiä myrskyn aikana. Vauriot olisivat voineet olla vielä pahemmat.
COV	0	Kävin eilen lentämässä tyypit COV:iin ja laipat eivät toimineet. Ne pysyivät koko ajan yläasennossa eivätkä inahtaneetkaan alas tullakseen. Bravoon ja sen tehokkaisuuteen laippoihin tottuneella oli hieman outo tulla laskuun.	Lämpökatkaisin mittaritaulussa oli rikkoutunut aiemmin tai meni rikki ao. tilanteessa eikä laennut. Lopulta ainakin yksi laippamoottori ankkurin kääntymisjohdinsulsi poikki. Myös CBV:ssä on laippamoottori jäänyt "päälle" yläasentoon rajakytkinhäiriön takia.

CSX etc	0	Moottorikoneiden radioissa on jatkuvasti ollut niin paljon toiminta häiriötä, että ihmiset eivät kehotuksista huolimatta edes viitsi lähettää incidenttiraportteja. CAO/CBV(/CSX) radiota on pyöritelty koneesta toiseen kuuluvuuden takia. Yhdestä radiosta asennusruuvi hajotti valintakytkimen ja CAO:n johdinliitin sai vaurioita. PKT:n radion tuuletin oli lakannut toimimasta.	Palstan pitäjä tuntee suurta sympatiaa moottorilennon opettajia kohtaan ja pitää oikeana päätöstä lopettaa lentäminen koneilla toistaiseksi kunnes tilanne on korjattu. Malmilta toimittaessa radio on selvä turvallisuustekijä. Parannusta tilanteeseen on tuonut päätös peruskorjauttaa radioita Tanskassa (KX-155 ja KX-175B). Sympatiaa ansaitsevat myös ne, jotka ovat jaksaneet oikuttelevia radioita huoltaa.
PKT	1	Joulun alla konetta halliin siirrellessä ilkeä betonimöykky vaani maastoutuneena lumivalliin ja sai saaliikseen oikean pyöräsuojan kiinnikkeen. Koska kiinnike toimii myös laskutelineen saksinivelen akselina korvattiin ao. osa heti asian mukaisella pultilla.	Huomaamatta jääneenä tai suoraksi taitutettuna olisi voinut jollain lennolla saksinivel irrota.
FK	0	Koneen vuosihuolto jäi kuittaamatta ennen Kebnen leiriä. Leirillä todettiin edellisen vuosihuollon olevan vielä voimassa huhtikuun loppuun. Konetta tarkastettaessa havaittiin hinauskytkimen olevan väärin asennetun.	Koneelle oli nimetty uusi hoitaja, jolla oli kokemusta ilmavoimien apumekaanikonana mutta ei (vielä) purjelennon lupakirjaa. Tällaisessa tapauksessa on erityisen tärkeää, että uusi koneenhoitaja saa asianmukaisen opastuksen tehtävänsä. Jos ei ole varma, kuinka jokin huoltotoimenpide suoritetaan, on kysyttävä neuvoa muilta. Koneiden valmistuminen Kebnelle tapahtuu ikävä kyllä usein viime tingassa. Valitettavasti usein ne, jotka koneilla lentävät, eivät ole osallistuneet talvihuoltoon. Näin ollen on erityisen tärkeää, että ennen ensimmäistä lentoa kone tarkastetaan huolellisesti, etenkin jos huoltoa ei ole kuitattu. Tarkoitus on, että koneet huolletaan kerhossa yhdessä, ei yksistään koneenhoitajan tai jonkun muun Kebnelle lähtijän toimesta.
FK	0	Koneen kompassia säädettyä unohtui ruuvimeisseli ohjaamoon.	Huollon jälkeen on muistettava tarkistaa, ettei koneeseen unohdu työkaluja tai muuta sinne kuulumatonta.

- FL 0 Vuoden ensimmäisellä lennolla tuulisessa säässä kone oli sakata ja kaatua loppuviedossa. Ensin oikea siipi kävi 10 cm:n päässä maasta ja sitten vasen. Jos siipi olisi ottanut maahan olisi seurauksena varmaan ollut telemarkki. Vaikka yli 200 tuntia lentäneiden ei tarvitsekaan lentää kevättarkkaria kannattaisi harkita millä koneella aloittaa ja missä säässä. Eihän yhden lennon lentämisestä vähän helpommalla koneella ole haittaa etenkään jos ei ole matkalentosäätä.
- FM 0 Tuotaessa konetta takaisin halliin autolla vetäen olisi siipi törmännyt laskuvarjohyppääjien koneeseen, ellei sivullinen olisi huutanut varoitusta. Laskuvarjohyppääjien kone on nykyään pysäköity niin lähelle rullaustietä, että tilaa on vain hyvin vähän (liian vähän) jäljellä. Maakuljetusvälineiden kanssa kannattaa olla varovainen, sillä esimerkiksi kannuksen hypätessä pois aisan päältä voi seurauksena olla suuret vauriot.
- FQ 0 Koneita Malmilla ennen Kebnen reissua tarkastettaessa havaittiin etupolkimien palautusjousien olevan irrallaan. Happipullon asennus oli niin heikko, että pullo olisi onnettomuustapauksessa voinut irtota ja tulla niskaan. Koneen vuosihuolto oli kuitattu suoritetuksi. Koneen siipiä ja runkoa oli säilytetty ja huollettu eri paikoissa ja eri ihmisten toimesta. Huoltoistojen kuitauksessa on noudatettava periaatetta, ettei kuitata mitään, mitä ei ole kunnolla tehty. Huoltoa voidaan tehdä useampien ihmisten toimesta, mutta yhden henkilön on varmistettava, että huoltotoimenpiteet on oikein suoritettu ja listat kuitattu ennen vuosihuollon kuitaamista suoritetuksi.
- FQ 0 Etummaisen kuomun takakiinnitys oli auki niin, että kuomu irvisti lennolla. Kuomua oli talvihuollon ai kana säilytetty seinällä roikkumassa siten, että painovoima kohdistui kuomuun sivusuunnassa. Tämä on saattanut aiheuttaa virumista ja kuomun muodonmuutoksen.
- FQ 0 Hallilaskua kiitoradalle tehtäessä havaittiin finaalisissa alle ilmestyneen ultrakevyen ilma-aluksen. Laskua tekevä pilotti oli takaohjaamossa. Etuohjaamossa ollut kanssamatkustaja sanan mukaisesti kurkki alas päin (kun ei ollut muutakaan tekemistä) ja hän näki juuri ja juuri ultran varjon kentässä. Oli jo aika myöhä ja varjo näkyi jonkun verran sivulla. Rankasti kaarrellen varjo varmistui alapuolella olevan ultran varjoksi. Etuohjaamosta näkyi kone kaarrellessa, mutta takaohjaamosta näkyi vain varjo. Hyvä, että oli turhautunut matkustaja etupenkillä, jolla ei ollut muuta tekemistä kuin katsella, missä vaiheessa erottaa voikukan maasta. Hyvä että oli ilta ja varjo sivussa koneesta. Muuten PAM. Ultraradio ei toiminut, eikä se voinut tehdä lasku ilmoitusta. Koska ultra oli ylätaso oli siitä vaikeaa nähdä ylempää tulevaa purjekonetta. Ennen incidenttipalstan aloitusta (=ennen vuotta 1996) sattui kerhossa samantapainen incidentti, missä laskukierroksessa myötätuuliosalla konetta ohjattiin etuohjaamosta. Takaohjaamossa istunut havaitsi sattumalta vasemman siivenkärjen takaa ala puolelta ilmestyvän hinausyhdistelmän vierelle noin 30 metrin etäisyydellä. Laskukierroksessa kannattaa katsella joka suuntaan, myös sen joka ei lennä.

Lopuksi tilastoa viime vuosilta:

vuosi		eranto	incidentit	lentotunnit	MTBI (= Mean Time Between Incident)
1996	moottorikoneet	21	7	1278	183
	purjekoneet	11	9	1158	129
	yhteensä	32	16	2436	152
1997	moottorikoneet	1	3	1490	497
	purjekoneet	0	1	1203	1203
	yhteensä	1	4	2693	673
1998	moottorikoneet	20	3	1273	424
	purjekoneet	2	2	680	340
	yhteensä	22	5	1953	391
1999	moottorikoneet	1	4	1298	325
	purjekoneet	5	10	1104	110
	yhteensä	6	14	2402	172
2000	moottorikoneet	1	3	1195	398
	purjekoneet	0	4	820	205
	yhteensä	1	7	2015	288
2001	moottorikoneet	3	5	1498	294
	purjekoneet	0	7	870	124
	yhteensä	4	12	2338	195

Kerhon kotisivulla oleva formi raporttien lähettämiseksi anonyyminä on poistunut käytöstä, koska TKY ei halua, että kotivuilta lähetetään anonyymejä sähköposteja. Nykyinen palstanpitäjä haluaisi kierrättää raporttien kerääjän tehtävää, ettei siitä muodostuisi yhden ihmisen monopolia. Tois-  
taiseksi incidenttejä voi siis edelleen lähettää osoitteeseen [erkki.soine@saab.se](mailto:erkki.soine@saab.se).

Raporttien kerääjältä tarvittaisiin:

- kokemusta kerhon lentotoiminnasta, mielellään esim. lennonopettajana
- harkintaa
- kiinnostusta

Vapaaehtoiset ilmoittautukaa!

Mukavia lentoja!

*Erkki Soinne*



*Incidenttiraporttia kirjoittamassa?*

*Kuva Markus Laitila*

# Eesti, Eesti...

Aurinko on alkanut näyttäytyä yhä useammin ja Malmi on heräämässä horroksesta. Vanha kollegani ja PIK:n arvoisa puheenjohtaja, **Marko Koski**, valittelee aina vastaantullessaan konjakkivarastonsa pienuutta. Sivumennen joskus mainitsee, että kerhon kannattaisi parantaa omaa ohjeistustaan. Kun lopulta huomaa viimeisen viskipulloni sisältävän vain höyryjä, ei ole mitään epäselvää, mistä ohjeistuksen kehittäminen aloitetaan. Etelästä.

Keväisen kirkas ja kolea maanantaipäivä koittaa ja joukkio vanhoja työkavereita on pakannut matkatavaransa ulkomaanmatkaa varten. Matkatavarat eli passi ja lompakko. Marko on varannut Kilo-Tangon hyvissä ajoin käyttöönsä ja koneen takapenkit on saatu helposti kuormatuksi vapaaehtoisista uskalkoista. Aluksi testiryhmällämme on edessä paperisota Malmin briefingissä ja kynä sauhuten kirjoitan toimenpiteitä muistiin. Vaara-alueet, sää, reittibulletinit, OFP, lentosuunnitelmat, genut, puhelinsoitot... Muistiinpanoja kertyy hyvää tahtia.

Katajaluoto ja Isosaari ampuvat, mutta reitti Harmajan kautta Tallinnaan näyttäisi olevan sopivasti auki. Marko suhtautuu asiaan varauksella, mutta suostuu lopulta painostuksen alla reittiin. Harjoituksen vuoksi pidän tärkeänä nähdä, miten lennetään, kun rako on kapea ja molemmilla puolilla viheltää rautaa. Oma pahvihan on vielä parinkymmenen tunnin päässä.

Hallista pelastusliivit ja GPS mukaan. Pelastusliivit on taas avattu pakkauksistaan. Jos tulee uintireissu, niin todennäköisesti liivien kannattava voima on regatiivinen. Helpostihan niihin reikiä pääsee tulemaan, sen voi päätellä muovipussista, johon liivit on säilötty. Pussi on aivan riekaleina. Mukaan kuitenkin otetaan ja sitten marssimme koneelle. Viittoilemme Kanaselle ja sieltähän mies kiihdytteleekin kovaa kyytiä. Kilo-Tangon tankit täyttyvät tehokkaasti. Tankkauksen ja passintarkastuksen jälkeen ei muistu enää mitään tärkeää mieleen, olemme kai valmiita lähtöön.

Alkavan kevään merkit on havaittavissa myös Kilo-Tangon radioista, tasainen diskobiitti iskee korviimme. Vastahan ne radiot viime kesänä korjattiin. Pieniä ongelmia, mutta eikun menoks. Mukana on yksi ensikertalainen, jonka puntit selvästi tutisevat uudesta kokemuksesta. Spekuloitimme siitä, miten kylmää Suomenlahden vesi vielä on, ei ole ollut omiaan lieventämään lentopelkoa.

Nokka ulos ja suunta kohti Harmajaa. Harmaja näkyy kauas, mutta jälkimmäistä majakkaa saakin tähyillä oikein kunnolla. Huonolla ilmalla Harmajan reitti ei tosiaankaan olisi järkevä vaihtoehto, suuriin virheisiin kun ei ole varaa. Marko pyytää kokeneesti Helsingin tutkalta korkeudeksi 4000 jalkaa ja lupa saadaankin välittömästi. Onnettoman hitaat katamaraanit

kuljettavat allamme tuulipukukansaa halpoihin rientoihin. Tässä on sentään tyyliä ja vielä isolla teellä.

Lento alkaa olla loppuillaan ennen kuin se on kunnolla alkanutkaan. Viron rannikko lähestyy nopeasti ja pian ohitamekin jo Lasnamäen betonilihtiä. Jos haluaa elämänsä jännitystä, voisi yöaikaan kierrellä paksun lompakon kera Lasnamäen turistinähtävyyksiä. Testiryhmämme asearsenaali ei ole tarkoitukseen soveltuva, joten tämä jää seuraavaan kertaan.

Tallinnan lentokentällä on erittäin hyvä palvelu, mutta kyllä siitä joutuu sitten maksamaan. Koko reissun hinnasta kertyy noin puolet erinäisistä maksuista Tallinnan päässä. Matkustajamaksuilta voi välttyä, jos merkkää miehistön lukumääräksi neljä. Tämä ei kuitenkaan aina mene läpi, joten käytämme hyväksi havaittua kaks plus kaks-menettelmaa. Eipähän mene turhaa aikaa, jos alkavat kysellä pahveja.

Lentoaseman ulkopuolella on jonossa liuta takseja. Ensimmäisenä jonossa on epäilyttävän paskainen kosla, kuski nukkuu sikeästi tontillaan. Päätämme kuitenkin testata, miten tyhmiä suomalaisturisteja kusetetaan. Ja kusetetaanhan meitä, matkalla keskustaan mittari käy selvästi piristeiden vaikutuksen alaisena. Taksimatkalle tulee lopulta hintaa 97 kroonia, normaalihinta olisi noin 50. Mitätön summan se on Pohjan pojille, mutta



periaatteesta tässä on kysymys. Suoraselkäisinä suomalaisina miehinä pidämme pientäkin kusetusta anteeksiantamattomana. Testin tulos on siis: ”Käytävään Tulikan takseja”.

Raatihuoneen torilla kuitenkin olemme ja on aika mennä syömään. Vastaa tulee sopivan näköinen ravitsemusliike, Olde Hansa, jonne rymistelemme sisään. Olde Hansa osoittautuukin erinomaiseksi paikaksi: Hieno keskiaikainen tunnelma ja hyvännäköiset tarjoilijaneitokset istuvat hyvin sisustukseen. Palvelu on loistavaa ja kun ruokakin uppoaa kivuttomasti, paikkaa voi lämpimästi suositella kaikille.

Ruokailun jälkeen edessä on pakollinen kauppojen kiertely. Silloin paljastuu jälleen totuus, minkä jo tiesimmekin: hintataso on hyvin lähellä Helsinkiä. Vain tupakka, alkoholi ja ruoka ovat enää halpoja. Muutenkaan Tal-

linnan keskusta ei enää kovin eksoottinen ole, melko tavallista suomalaiskaupungilta näyttää. Suomen kielikin on tietysti hyvin edustettuna, joka toinen vastaantuleva mongertaa suomea. Keskusta on nopeasti nähty ja pian olemme valmiita paluuseen lentokentälle. Taksikierrättää meitä tällä kertaa maisemareittinä venäläiskortteleiden läpi ja löytyyhan sitä eksotiikkaa. Näissä purkutuomion saaneen näköisissä betoniraunioissa ei tekisi mieli elämäänsä viettää. Tällä kertaa käytössä on Tulikan taksi ja kyyti lentokentälle maksaa normaalin reilu 50 kroonia.

Lentoaseman turvatarkastuksessa katsotaan pahasti Markon linkkariavaimenperää, mutta linkkari välttää sulatuksen Markon ilmoituksella: ”Private flight”. Yksi syy lisää välttää kaupallisia lentoja, kun omalla kyydilläkin pääsee. Taxfreestä ostamme välttämättömät varastojen täydennykset ennen

paluuta koto-Suomeen. Puheenjohtaja saa konjakit ja tiedottaja viskit.

Kello on noin seitsemän illalla, kun Piperin pyörät ottavat kontaktin tuttuun asfalttiin. Kone parkkeerataan tulliruutuun ja odottelemme tullimiehiä saapuvaksi. Viiden jälkeen illalla joutuu maksamaan tullille ylimääräiset 37 euroa plus matkakorvaukset. Tarkastajia ei kuitenkaan näy ja joudumme soittamaan perään. Vastauksena saamme käskyn faksata genun briefingistä Vantaalle. Näin välttymme ylimääräisiltä maksuilta. Tullia ei tällä kertaa siis kiinnostanut Kilo-Tangon tavaratilassa roudaamamme 10-henkinen somaliperhe. Rajavartiostokin viipyi, joten perhe ehtii hyvin luikkia steissille hengailemaan. Taas on yksi keikka takana.

*Teemu Ruokokoski*

# Lentopaikkakisa 2002 alkaa!

PIK-lentopaikkakisa alkaa jälleen! Viimekesäinen kisa houkutti lentävää PIK-kansaa taivaalle niin ahkerasti että joillekin jäi kalvamaan halu päästä näyttämään udestaan mistä se sitä! Nyt kerholaisilla on jälleen mahdollisuus ottaa osaa PIK--lentopaikkakisaan ja olla mukana tavoittelemassa mahtavia palkintoja! Kisa alkaa Wapun päivänä ja jatkuu aina lokakuun loppuun saakka. Kisan säännöt ovat joitain pieniä tarkennuksia lukuun ottamatta samat kuin viime vuonna.

Kisan idea on kaikessa yksinkertaisuudessaan se että kuka vie-raisee kesän aikana moottorikoneella useimmalla eri kentällä voittaa viisi tuntia tiimaa kerhon moottorikoneella tai vastaavasti kuka purjelentäen kiertää suurimman määrän lentopaikkoja ja käännepisteitä voittaa 10 hinauslippua. Purjelentosarjoja on kaksi, yli ja alle 150 tuntia lentäneille, tiimamäärällä ja sen tuomalla kokemuksella kun on purjelentokisassa menestymisessä jonkinlainenkin merkitys. Tällä halutaan saada myös purjelentäjän uransa alussa olevat kerholaiset lähtemään matkaan ja saamaan uusia mielenkiintoisia ilmailuelämyksiä! Moottorilennossa tiimamäärällä sen sijaan ei ole niin suurta merkitystä, moottorin voimin kun jokainen pääsee pärisyttämään niin pitkälle kuin vain haluaa, kuten viimevuotinen tiukka kisa osoitti! Moottorilentäjät siis kisailevat yhdessä sarjassa.

Nyt haetaan siis kerhon ahkerinta matkalentäjää purjekoneilla ja moottorikoneilla. Kustakin käännepisteestä tai lentopaikasta saa koneen päällikkö yhden pisteen – moottorikonesarjassa koululenoilla myös oppilas. Eniten pisteitä kerännyt luonnollisesti voittaa sarjansa. Tasapisteissä kauimmaisella lentopaikalla tai käännepisteellä käynyt voittaa, mikäli kauimmainen on tasapisteisillä kisailijoilla yhtä kaukana, mitataan etäisyyksiä tarvittaessa korkeintaan kolmelta kauimmaiselta kentältä/käännepisteeltä. Mikäli näidenkin jälkeen ovat kisailijat tasapisteissä, tulee siitä tasapeli ja mahdollinen palkinto tasataan. Tällaisen tapauksen tullessa esimerkiksi moottorisarjan kahden kärkisijan haltijan välille, tasattaisiin ensimmäinen ja toinen palkinto heidän keskenään.

Dokumenttina moottorikoneiden sarjassa käytetään matkapäiväkirjaa ja purjekonesarjassa kameraa tai loggeria. Tulokset julkistetaan juhlamenoin PIKkujoulujuhlyjen yhteydessä. Palkinnot ovat huikat: jaossa on yhteensä 38 hinauslippua ja 9 tuntia tiimaa vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella!

Lennot pitää luonnollisesti lentää kerhon koneilla. Muissa kilpailuissa lennetyt suoritukset otetaan huomioon, sillä tarkoitus on innostaa ihmisiä matkalentämisen lisäksi myös kilpalentämiseen sekä moottori- että purjekoneilla.

Jotta kisan etenemistä pystyttäisiin seuraamaan, tulee lennetyt suoritukset ilmoittaa tuomaristolle kahden viikon kuluessa suorituksesta. Ilmoituksesta tulee käydä ilmi lentäjäsankarin nimi, päivämäärä, koneen rekisteritunnus sekä käydyt lentopaikat tai käännepisteet. Dokumentit tarkastetaan vasta syksyllä kilpailun kuumimman kärjen osalta.

Tuomaristona toimii PIKtaattorin valtuuksin Lentolehtisen toimitus, joka myös tulee osallistumaan kilpailuun. Kannustaakseen mahdollisimman monia kerholaisia osallistumaan kisaan, ovat toimituksen matkalentäjäjäsenet valmiita järjestämään esim. lentorallin matkalentämisestä kiinnostuneille kerholaisille lähtemiskynnyksen madaltamiseksi.

Moottorikonesarjan ja purjekonesarjan voittajat saavat lisäksi vuodeksi haltuunsa kiertopalkinnon, johon voittajien nimet on juhlallisesti kaiverrettu. Purjekonesarjassa ei jaeta erikseen kahta kiertopalkintoa, vaan kummankin sarjan osanottajat kamppailevat samasta pystystä.

Toimitus toivoo mahdollisimman runsasta osanottoa kisaan ja iloisia ilmailuelämyksiä. Sääntöjä koskeviin kysymyksiin tuomaristo vastailee sähköpostitse parhaan kykynsä mukaan.

Kisa alkaa, Gentle(wo)men, start your engines!

## Lentopaikkakisan viralliset säännöt:

1. PIK-Lentopaikkakisan järjestää Polyteknikkojen Ilmailukerho ry.
2. Kilpailu alkaa 1.5.2002 ja päättyy 31.10.2001.
3. Kilpailun tarkoituksena on aktivoida kerholaisia lentomatkailuun kerhon koneilla, eli käymään kilpailuajana mahdollisimman monella eri lentopaikalla tai kiertämään purjekoneella mahdollisimman monta käännepestettä.
4. Kisassa on kolme sarjaa:
  - moottorikoneet
  - purjelentokoneiden yleinen sarja
  - purjelentokoneiden haastajien sarja (kilpailun alkaessa alle 150 tuntia purjelentokokemusta omaaville).
5. Kunkin sarjan voittaa pilotti, joka on kerännyt kerhon koneilla moottorikoneiden sarjassa eniten lentopaikkoja tai purjelentokoneiden sarjassa eniten lentopaikkoja tai käännepesteitä.
6. Lentopaikoiksi hyväksytään vain viralliset, jossain voimassaolevassa AIP:ssä luetellut lentopaikat, jotka täyttävät koneen lentokäsikirjan vaatimukset. Myös sellaiset koneen lentokäsikirjan vaatimukset täyttävät lentopaikat hyväksytään, jotka on ilmoitettu käyttöön NOTAM:illa. Lentopaikkojen tulee olla hyväksytyt moottorilentokonekäyttöön, siis esim merkinnällä ”vain ultrakeville lentokoneille” varustettuja kenttiä ei hyväksytä kilpailusuorituksiksi. Purjekonesarjan käännepesteiksi hyväksytään voimassaolevassa käännepesteikirjassa julkaistut käännepesteet ja lisäksi kaikki AIP:ssa tai NOTAMEissa mainitut lentopaikat.
7. Kisasuorituksen dokumenttina moottorikoneiden sarjassa käytetään lentokoneen matkapäiväkirjan ilmailumääräysten mukaisia merkintöjä.
8. Moottoroimattomassa sarjassa dokumentiksi kelpaa yhden kilometrin säteellä käännepesteestä tai lentopaikasta otettu valokuva tai loggeritiedosto, josta käy ilmi käynti kilometrin säteellä käännepesteestä. Käytettäessä valokuvaa doku-

menttina, tulee filmi toimittaa leikkaamattomana ja siinä tulee ennen ensimmäistä kuvaa lentopaikasta tai käännepesteestä olla kuva, josta yksiselitteisesti käy ilmi, että se on otettu 1.5.2002 tai sen jälkeen.

9. Moottorikonesarjan osallistujat saavat tuomariston myöntämänä alkupääomana Räyskälän ja moottoroidun sarjan osanottajat vastaavasti Malmin.

10. Jokaisesta dokumentoidusta lentopaikasta tai käännepesteestä saa yhden pisteen, ja kilpailuajana eniten pisteitä saanut on kyseisen sarjan voittaja. Muut sijat määräytyvät tästä alenevassa järjestyksessä. Mikäli kaksi tai useampi kilpailija saavuttaa saman tuloksen lentopaikkojen tai käännepesteiden määrässä, menee moottorilentosarjassa Malmilta ja purjelentokonesarjassa Räyskälästä mitattu kauimmaisen lentopaikan tai käännepesteen suurempi etäisyys tulosluettelossa edelle. Mikäli tämä kauimmaisien lentopaikka tai käännepeste on kummallakin sama, verrataan toiseksi kauimmaista tai tarvittaessa myös sitä seuraavaa lentopaikkaa tai käännepesteitä. Mikäli nämäkin ovat samat, jaetaan sijoitus näiden kilpailijoiden kesken ja palkintosijan kyseessä ollen tasataan näiden sijojen palkinto ko kisailijoiden kesken (esim. kaksi parhaiten kisassa menestynyttä ovat molemmat samalla pistemäärällä ja kolme kauimmaista lentopaikkaa ovat samat e kummankin saama palkinto on ensimmäisen ja toisen sijan keskiarvo). Moottorikoneiden sarjassa pisteen saa ainoastaan koneen päällikkö, tai koululennon ollessa kyseessä sekä opettaja että oppilas.

11. Kaikissa sarjoissa myös muiden kilpailujen yhteydessä käydyt lentopaikat ja käännepesteet hyväksytään tähän kilpailuun.

12. Käydyt lentopaikat tai käännepesteet tulee ilmoittaa tuomaristolle viimeistään kahden viikon kuluessa lennon suorituksesta. Ilmoituksesta tulee käydä ilmi:

- lentäjänsankarin nimi
- päivämäärä
- koneen rekisteritunnus
- dokumentoidut lentopaikat tai

– dokumentoidut käänne pisteet  
Säälittäviksi katsottavissa tapauksissa myös myöhemmät ilmoitukset saatetaan ehkä hyväksyä.

13. Kilpailijan tulee säilyttää dokumentit itsellään kilpailun loppuun saakka, jolloin tuomari to pyytää vähintään kolme sarjan parasta toimittamaan dokumentit tuomariston tarkastettavaksi.

14. Kisan edistymistä seurataan ja siitä tiedotetaan säännöllisin välein tuomariston sopiviksi katsomissa medioissa.

19. Loistavat palkinnot:

	haastajasarja purjekoneet	yleinen sarja purjekoneet	moottorikoneet
1. palkinto	10 hinauslippua	10 hinauslippua	5 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella
2. palkinto	6 hinauslippua	6 hinauslippua	3 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella
3. palkinto	3 hinauslippua	3 hinauslippua	1 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella

15. Kisan tulokset julkistetaan 5.12.2002 PIK-kujoulujen yhteydessä.

16. Kisan tuomaristona toimii Lentolehtisen toimitus.

17. Tuomaristo saa, ja tulee osallistumaan kilpailuun.

18. Tuomaristolla on kisa koskeissa asioissa piktaattorin valtuudet. Tuomariston päätöksistä voi valittaa suorittamalla protestimaksun, joka on pullo erittäin kuivaa kotimaista valkoviiniä. Palkinnon nautittuaan tuomaristo antaa päätöksen, johon ei ole enää valitusoikeutta.



*Lentopaikkakäisäväline talvipuvussaan*

*Kuva Markus Laitila*

# Kebnepyhiinvaelluksella Minun Kebneni

*Miltä näyttää kerhon pe rinteinen Kebneleiri muutaman vuoden kerhon toimintaa vain kauempaa ulkomailta katsoneen jäsenen silmin? Kannattaako Kebnelle lähteä varavasten valmistujaisia viettämään vai... Ja mitä niis sä valmistujaisissa oikein tapahtuikaan...*

Valmistautumiseni Kebnelle alkoi liittymällä, sähköpositiivöryä uhmaten, pitkän hiljaiselon jälkeen pik-jassiin. Deleppulan painelu lopulta palkittiin, kun Lahdenperä päästi ensimmäisen Kebne-äänähdysten, taisi olla tammikuuta. Hiukan huolestuneena siitä kuinka ulkomailta, eli Kebnenakkisuojassa asuvaan suhtauduttaisiin, ilmoittauduin pikimmiten mukaan. Kun Rönkä myöhemmin ehdotti jutun kirjoittamista, ei omatuntoni enää antanut myöden kieläytyä.

Koska olen itse mukana monissa tämän tarinan tapahtumissa, enkä pidä allekirjoittanut-sanalla jäykistelystä, eikä oman nimen ja kolmannen persoonan käyttö tuntunut luontevalta, saatte nauttia tämän tarinan paljolti minä-muodossa, enemmän henkilökohtaisena kokemuksena kuin tarkkana raporttina. Näin pystyn myös paremmin peittämään muistiinpanolaiskuuteni. Tarinani ei myöskään kata kakkosviikon maanantain jälkeisiä tapahtumia, en

ollut enää paikalla. Pahoitteluni kaikille niille, joiden jokin uroteko jää näin mainitsematta. Pahoitteluni myös niille, jotka kenties olisivat toivoneet "urotekonsa" jääneen mainitsematta.

## Hiihtäen Kebnelle???

Nykyinen asuinpaikkani Euroopan tiheimmin asutun maan tiheimmin asutulla alueella ei voinut olla vaikuttamatta päätökseeni tulla Kebnelle hiihtämällä Abiskosta Paittasjärvelle. Kahdeksankymmentäkuusi kilometriä TILAA teki mannaa sielulle. Suosittelen Kebnepyhiinvaellukseksi muillekin. Suosituimmaksi matkustusmuodoksi osoittautui kuitenkin lentokyyti. Onneksi lumilinkokuski ei ollut pihistellyt. Muutoin olisi voinut tulla vaikeuksia mahdollista PIKiläisten viittä rotkulikonetta platalle. Oli meillä kaksi purjekonettakin.

## Kebne-ennätys?

Leirin alussa keli parani päivä päivältä, samoin ainakin omat keikkani, Knuuttilan Jeren tohdittamana. Ensimmäinen meni mäenlaskuksi, toisella pinnisteltiin jo pari tuntia reiluun kahteen kilometriin ja kolmannen luulimme jo olevan toisen toisinto, kunnes päätimme tappaa korkeutta maisemakierroksella vastatuuleen. Tuulilasitunturin päällä kompastuimme aaltoon, joka GPS:n korvaamattomalla avustuksella nosti meidät hapolle, 4200 metriin merenpinnasta.

Edellämainittu lento, joka hetken piti PIKIn leiriennätystä, oli likellä jäädä toteutumatta. Hi-taan aamiaisen jälkeen J-P oli käynyt kentällä tarkastamassa josko muut ilmailijat olivat yhtä



*Onko Kebneauto jonain vuonna pysynyt tielläkin?*

*Kuva: Jere Knuuttila*

kelin masentamia kuin Niian mökin väki. Hiljaista oli - kuin taloyhtiön takapihalla talkooai-

taista hygieniää. Taas tuli todistettua, että kelinteko kannattaa. Onneksi uimahallin ikkunoista

edes yhden keikan ajaksi. Myöhemmin J-P taisi parantaa PIK-ennätystä kilometrillä.



*Happoa, happoa!*

*Kuva Jere Knuutila*

kaan. Niinpä ponkaisimme Kii-runan hoitamaan henkilökoh-

on esteetön näköala Kebnen suuntaan ja ehdimme kentälle

aikaisemmin oli takatilassa ää-



*Telttaleirissä Kebnellä? Taisi olla messivät valmistuajaiset...*

*Kuva Olli Sundell*

### **Tiibetiläis- munkin kuu- lematon ruko- us**

T. Nummelalle ei lentäminen tarjonnut riittävästi jännitystä. Niinpä hän erään lentopäivän päätteeksi ohjusti pakumme kylmäverisesti, pelkääjien ja sikaosaston kauhunhuudoista piittaamatta täydellä vauhdilla lumipenkaan. Vai oliko syynä jokin korkeampi voima? Vain hetkeä

neen pohdittu irtonaisen kuorman, irtonaisten matkustajien ja mahdollisen äkkipysäyksen yhteisvaikutusta. "Kuka onkaan muuten ratissa?", oli luonnollista jatkoa edelliselle pohdinnalle. Kuultuaan vastauksen, painoi J-P katseensa nöyrästi, tiibetiläismunkin hartaudella yhteenpainettuihin kämmeniinsä. Taisi pyyntö mennä väärään numeroon.

### Veljesrakkautta leirillä

Kurikkalaasia painiotteitakin esiteltiin. Nummelan veljeksiltä kun petti orjavuorossa työaika-kirjanpito. Subjektiiivinen työnjakoneuvottelu pohjalaisella temperamentilla ei aina ole kaudista katseltavaa. Kerrossänkykin oli kaatua valepaskahousukorttiringin päälle, kun kovin unista Lauria suostuteltiin veljesrakkaudella tiskivuoroon. Lopuksi löytyi molempia tyydyttävä ratkaisu. J-P tiskasi.

### Valmistujaiset telttaleirissä

Valmistujaiseni järjestin perinteillä evästettyinä, Katjan korvaamattomalla koordinaatiolla Jeren jeesatessa. Ainaisjäsenyyden kaikkien ehtojen täyttämiseksi loin ehdollisen olutpiikkilistan. Lupasin kustantaa illan oluet jos kaikki tarjoamani juomat nautitaan ennen nukkumaanmenoa. Työväenlaulujen siivittämänä tunnelma pysyi pitkään korkealla. Pientä loivennusta oli kuitenkin havaittavissa, kunnes piikkilistaehto alkoi toimia odotetusti. "Eihän tuossa ole enää kuin vajaa litra" - 60 % Strohta. Eikös ainaisjäsenyyden saamiseksi tule valmistujaisissa jonkun

olla todistetusti humalassa? Todistusaineisto tuoksuu kenties vieläkin Jeren yläpunkan ja minun alapunkkan patjassa ja näiden viereisessä seinässä ja lattialla olleessa repussani ja... Varautuneena teekkarien ja ilmaisen viinan turmiolliseen yhdistelmään, olin jo päivällä pystyttänyt



*öljyä*

telttaleirini pihalle. Näin edelliseltä listalta kaikeksi onneksi puuttuvat minä ja makuupussini.

Seuraavan päivän liehuvalettinen lennonopettajamme viettikin visusti maan kamaralla huilaten ja patjoja jynssäten. Kuurauksen karaisemana liinatukkamme otti suuremmin kakistelematta kondapotinkin. Hajuhaitat olivat patjanpesua pienemmät ja pääsi vielä tuntipalkoillekin: 700+ kurnua ja eurot päälle vartin hommasta.

GN-133 Warbird Consulting Oy:n suuromistaja Lehden täytyi

sopivasti lähteä OH-CSC:llään Helsinkiin käymään samoihin aikoihin kuin minun SAS:silla kaukaisempaan etelään. Näin tarjoutui vielä yksi tilaisuus lentää Kiirunaan tuolla massiivisella vanhuksella, jonka öljynkulutukselle vetää vertoja vain Nummeloiden maidon kulutus - 3 l/h.

*Kuva Olli Sundell*

Tottumattomana C-195:n painoisiin ja kannuspyörällisiin koneisiin, jäi maisemakoululennolla loppuvetoni joltisestikin vajaan. Pomppiessamme Paittajärven jäällä esitteli Sierra Charlie sivutuulilaskutelineen toimintaa. Toimiessaan tämä outo keksintö näyttää lähinnä rikkinäiseltä laskutelineen akselilta. En ollut ainoa, joka meni halpaan. Lähtöamun haikeutta lievitti suttuinen ja aina aalloton itätuuli ja ruokalistalla leiriin jääviä odottava hernerokka.

*Olli Sundell*



# PIK-sedät Elverumissa (lento)leirillä

*Elverumista, tuosta Norjan purjelennon kehdestä, on aina silloin tällöin kerrottu houkuttelevia tarinoita sivistyneenä Kebnen korvikkeena. Antti, Manu ja Juuso kävivät katsojissa onko jutuissa perää...*

Nuorisoilmailijat ja muutamat muut kävivät yhdeksänkymmentäluvun alkupuolis-kolla useampaan kertaan Norjan Ræyskälässä, Elverumissa keväisellä lentoleirillä ja toivat tuliaisinaan huimia tarinoita pitkistä matkalennoista hyvissä "termodynaamisissa" nostoissa pitkin mäkimaismia. Paikka sijaitsee samalla korkeudella kuin Helsinki noin 100 km Oslostä koilliseen. Löytyypä vanhasta Ilmailulehdestäkin juttu joltakin tällaiselta reissulta. Koskiniemen Antti oli yrittänyt takavuotena koota porukkaa vastaavaan PIK-retkikuntaan, mutta reissu oli hyytynyt kalkkiviivoille. Elverumin jutuista ei ole muistunut viime vuosina paljon muuta

mieleen kuin NIL:n ASH-25 kaputti ja nyt oli aika lähteä hankkimaan jotain parempaa muisteltavaa. Asko Pankka, Antti ja Manu rupesivat suunnittelemaan NIL/PIK sekaretkikuntaa. Antti pani avoimen hakuilmoituksen PIK-jassiin ja meikäläinen tarttui ainoana haaviin. Lopputuloksena oli miniretkikunta kahdella LS-8:lla (N8 ja FY), johon kuuluivat Asko perheineen, kolme PIK-setää ja Veera Skyttä.

## **Valmistautuminen aitoon Kebnetyyliin!**

Varustauduimme reissuun huolellisesti käymällä tukussa Suomessa ja tekemällä viikon Menun aitoon Kebnetyyliin etukäteen. Myöhemmin osoittautuikin, että tällä tempulla säästimme pitkän hillon umpikalliissa Norjan maassa; mitä olisikaan maksanut n. neljä kiloa sisäfilettä Norjassa, kun Suomen tukusta se irtosi 70 mk:n kilohintaan. Jätimme Norjasta hankittavaksi vain muutamia tuoreaineisia. Muihin valmistautumistempui-

hin kuului mm. tuoreen VFR-kartan hankkiminen, Etelä-Norjan käännepeisteiden imurointi ja lataaminen GPS:iin ja pienen Jeppesenin kasaaminen Etelä-Norjan kentistä. Kaikki valmiina jonotimme Turussa Seawindin autokannelle FY Antin Escortin kourussa pitkäperjantai-iltana. Odotukset olivat korkealla...

Seawindillä suihkaisimme Ruotsin puolelle ja siihen laiva kelpaakin hyvin, mutta muuten se on aika ankea verrattuna risteilijöihin. Tukholmasta on ajomatkaa 562 km Karlstadin, Arvikan ja Kongsvingerin kautta Elverumiin, siis kokonaisuutena noin puolet lyhyempi kuin Kebnelle.

## **Sivistynyttä leireilyä**

Illansuussa pääsiäislauantaina saavuimme Elverumiin ja tutustuimme paikalliseen majoitukseen. Kentällä asutaan kahden hengen kämpissä ja käytettävissä on modernit keittiötilat astianpesukoneineen ja lattialämmityt suihkutilat. Ei hullumpaa ja



*Työkilunta käytettiin kentän peittämiseen*

*Kuva Juuso Kälpeläinen*



kaikki sijaitsee n. 100 metrin päässä kiitotiestä. Illalla paikallinen Jorma John Eirik Laupsa antoi briefingin paikallisista lentotavoista ja esittelee ilmatilan, joka on vapaata FL95 saakka lukuun ottamatta muutamia D-alueita ja Gardermoenin TMA:ta, josta on varattavissa puhelimella siivu parjelenoon kelin viedessä sinne.

### Lentämään?

Loppuleirin aikana pääasialliseksi ajankulukuksi muodostui vain lentämisestä puhuminen sekä papukaija Gunhild Pula-Ahonen lentojuttujen kuunteleminen. Kelit eivät kertakaikkiaan suosineet. Saapumispäivän jälkeisenä päivänä saimme kaikki laskea mäkeä yhden hinauksen verran. Hinnereina meillä olivat herrat Monkey 01 ja Monkey 02, jotka veivät meitä Piper Pawneella ja Super Cubilla 32 NOK/100m, banaanipalkalla, kuten he itse asiaa luonnehtivat. Läheiset mäet tuli nähtyä, mutta matkalentäminen tapahtui vain puheissa ja unissa. Kunnollista termiikkä ei sumun seasta oikein löytynyt.

Hieman epäselväksi jäi olimmeko paikalla liian varhain vai liian myöhään. Paikallisen Nimbus 4DM-kimppan kaveri oli sitä mieltä, että juuri tähän aikaan on yleensä hyvät kelit, jotka huononevat myöhemmin keväällä. Asko Pankka taas tuumasi, että olimme liian varhain liikkeellä. Se sääopista ja säällä spekuloinnista, sää nyt vain on sitä mitä se on ja siihen on tyytyminen. Ete-lävirtaus piti alueen sumuisena ja suurimman osan ajasta, kahtena päivänä saimme laskea mäkeä ja kolmantena meikäläinen kävi Super Cubilla läheisellä Trysilin kentällä kääntymässä. Palasimme takaisin keliä kukkivaan koti-

maahan viikko pääsiäisen jälkeen. Ajomatalla poikkesimme Tukholman lähelle Barkarbyn lentokentälle tappamaan aikaa. Paikalla järjestetään vuosittain Experimental-tapahtuma, johon suomalaisiakin konekuntia on osallistunut.



### Ilmailun historiaa

*Huomaa menomatkan matkavarustus bytin pöydällä!*

Maa-aktiiviteeteistä kannatta mainita Gardermoenin Forsvar-ets Flysamling-ilmailumuseo. Museosta löytyi mm. Spitfire PR IX, Ju-52, Heinkel He-111P, RF-5A, Northrop N-3PB kullukone, CF 104 Starfighter ja sokerina vuononpohjalta nostettu JU-88, jonka entisöintiä pääsimme Antin kanssa seuraamaan "tiistaikerhon" tiloihin. Innostunut entisöijäheppu kertoi koneen historiasta ja esitteli kaupan päälle vielä Focke Wulff 190:n BMW moottoria, lajinsa ainoata käyttökuntoista maailmassa. Korvaamattoman arvokas BMW 801, nollatunneilla (!), oli kuulemma löydetty "hallin nurkasta" tehtaan alkuperäisestä kuljetuslaatikosta pari vuotta sitten. Kokoelmaa riitti n. 50 ko-

neen verran, kaikki militäärisarjaa. Museo on suositeltava vierailukohde.

### Tulevaisuudessa varakebneksi?

Elverum voisi olla tulevaisuudessa varteenotettava PIK-retki-

kunnan kohde vaihtoehtona

*Kuva Juuso Kilpeläinen*

Kebnelle. Paikallinen porukka on mukavaa ja puhuu mukavia myös englanniksi, lentämisen hintataso ei paljoa poikkea meikäläisestä ja majoitus on Räyskälän motellin tasoa. Tunti Super Cubilla maksoi 660 NOK ja hintaan kuului Hra Monkey 01 takapenkille instruktoria. Hyvissä olosuhteissa Elverum tarjoaa hyvät mahdollisuudet lähes "termodynaamiseen" vuoristolentämiseen, ei niinkään aaltolentämiseen. Mukaan kannattaa varata runsaasti ylellisystarvikkeita kaasugrillistä lähtien, koska Elverum on kuitenkin tuppukylä, jossa peruspitsa maksaa 120 NOK kappale.

*Juuso Kilpeläinen*

# Cleared to Enter Bravo Airspace

*Turistina maailmalla kulkies-  
sa katse useinkin kiinnitty  
taivaalla pörrääviin pien-  
koneisiin ja mieleen tulee että  
pääsisiköhän tuota kokeile-  
maan täälläkin... Jotkut ovat  
vieneet haaveet toteutukseen  
saakka...*

Ajattelinpa kertoa moottori-  
lentämisestä turistina  
USA:ssa jo pitkälti yli puoli  
vuotta sitten PIKissä saamani  
lupakirjan mukanaan tuomalla  
ilmailualan auktoriteetilla. Tä-  
män ei ole tarkoitus olla niin-  
kään matkakertomus, vaan kes-  
kityn Suomessa ja USA:ssa len-  
tämisen eroihin ja toivon, että  
tästä voisi olla jopa hyötyä jolle-  
kulle.

Olin lähdössä Floridaan ja mie-  
leni teki kokeilla lentämistä,  
mutta ensimmäisenä päähäni  
hiipi epäily siltä, saisinko koneet-  
ta ollenkaan vuokrattua näin vä-  
häisellä kokemuksella. Etsin ne-  
tistä muutamia koneita vuokraa-  
via lentokouluja, lähetin sähkö-  
postia ja kaikissa saamissani vas-  
tauksissa sanottiin, että lupakirja  
riittää sekä mahdollisesti pitää  
osoittaa osaavansa lentää. Joka  
tapauksessa tarvitsisin amerikkai-  
laisen lupakirjan, jonka saa käy-  
mällä FAA:n (Federal Aviation  
Administration) jossakin FSD-  
O-toimipisteessä (Flight Stand-  
ards District Office), joista on  
luettelo esim. osoitteessa  
[www.faa.gov/avr/afs/fsdo/fsd\\_omaphome.htm](http://www.faa.gov/avr/afs/fsdo/fsd_omaphome.htm). Lisäksi lupa-  
kirja pitää aktivoida suorit-  
tamalla paikallisen lennonopet-  
tajan kanssa joka toinen vuosi

suoritettava BFR (Biennial  
Flight Review), joka sisältää vä-  
hintään tunnin maa- ja tunnin  
lento-opetusta. (Sivuhuomaus:  
joissakin FSDO:ista ei voi käydä  
itse, vaan alueen lentokoulut jär-  
jestävät asian suoraan FAA:n  
kanssa BFR:n yhteydessä.) Kel-  
puutukset siirtyvät suoraan ami-  
rikkalaiseen lupakirjaan paitsi  
IR:ää varten pitää suorittaa kir-  
jallinen koe.

## Jenkki-lupakirja helposti

Niinpä varasin Fort Lauderdale  
FSDO:sta ajan, jollaisen saattoi  
saada aikaisintaan noin kahden  
viikon päähän. Yllätyksekseni  
sinne ei tarvinnut esim. faksata  
kopiota passista, jotta CIA ehtisi  
toimittaa lausunnon siitä, aionko  
kenties lentää myös laskeutu-  
matta. FSDO:ssa sitten esittelin  
tarkastajasedälle passini, lupakir-  
jani ja lääketieteellisen kelpoi-  
suustodistukseni. Setä tarkasti  
kielitaitoni juttelemalla niitä näi-  
tä ja kirjoitti väliaikaisen lupa-  
kirjan (Temporary Airman Cer-  
tificate). Varsinainen lupakirja  
tulee postissa Suomeen vasta  
muutaman kuukauden kuluttua.  
Touhu ei maksanut mitään,  
mutta minun piti kuulemma  
käyttää mahdollisimman paljon  
rahaa USA:ssa kansantalouden  
elvyttämiseksi. Tulipa huumori-  
nintajukin testattua.

## Konevuokraamosta rahalle enemmän vastinetta!

Rahasta mainittakoon sen ver-  
ran, että lentohinnat ovat hie-  
man alhaisempia kuin Suomessa  
ja lisäksi koneet yleensä uudem-  
pia ja paremmin varusteltuja. Jo-

pa monet mopo-Cessnat ovat  
IFR-kelpoisia. Lentokerhojen  
hinnoista ja jäseneksi liittymisen  
mahdollisuuksista en tiedä, mut-  
ta tässä on hieman suuntaa an-  
tavia kaupallisten lentokoulujen  
tuntihintoja Floridan alueelta:

- C150/152: \$50-60
- C172: \$70-90
- Arrow: \$90-110
- lento-opetus: \$30-35.

Vähäinen lentokokemus ei nosta  
vakuutuksen osuutta kuten au-  
toa vuokrattaessa saattaa olla.  
Esim. netissä ilmoitettuihin  
hintoihin saattaa olla sisällymät-  
tä myyntivero, mutta polttoaine  
ja vakuutukset yleensä sisältyvät.  
Muistaen kuitenkin että USA:ssa  
voi autonkin vuokrata ilman  
minkäänlaisia vakuutuksia kan-  
nattaa toki ehdottomasti varmis-  
taa asia.

Hurautinpa sitten erääseen Palm  
Beachissä sijaitsevaan lentokou-  
luun, josta olin varannut BFR:n.  
Kävimme PPL-kurssin pikake-  
lauksella läpi leppoisasti ja inter-  
aktiivisesti platan reunalla ole-  
valla terassilla istuen ja mustaa  
amerikkalaista virvoitusjuomaa  
juoden. Erityisesti keskityimme  
asioihin joissa on eroja Suo-  
meen.

## Rikoinko ilmailumääräyksiä?

Harjoitellaanpa! Kuinka monta  
kertaa USA:n ilmailumääräyksiä  
varmuudella rikotaan seura-  
vassa seikkailussa: juot pullon  
ykkösolutta, odotat varmuuden  
vuoksi melkein 8 tuntia, lähdet  
lentämään vaikka koneessa ei  
ole radiota, innostut Atlantin  
aalloista ja lennät hetken muu-

taman metrin korkeudessa merrällä, et jaksa palata 'korpikentälle' vaan laskeudut valvotussa ilmatilassa olevalle kentälle, jolle edelläsi lentävä liikesuihkukone sorvasi mittarilähestymisen, ja lopuksi jätät lennon kirjaamatta. Vastaus on: yhden kerran. Kahdeksan tunnin sisällä minkä tahansa alkoholijuoman nauttimisesta ei tietenkään saa lentää!

### Ilmatilajako erilainen

Käytössä olevat ilmatilaluokat ovat valvotut A, B, C, D, E sekä valvomaton G, joiden rajat on (soveltuvin osin) merkitty karttoihin värein ja viivoituksin. A ja samalla lentopinnat alkavat vasta korkeudelta 18000 ft MSL. B ympäröi kaikkein vilkkaimpia kenttiä ja siinä liikenne porrastetaan, mutta VFR:ääkin voi lentää. Kenttiä ympäröivien ilmatilojen korkeusrajat riippuvat toki usein etäisyydestä kuten Suomessakin, mutta mitään erillisiä käsitteitä lähi- ja lähestymisalue ei tunneta. Myöskään VFR-ilmoittautumispaikkoja ei ole. Kenttäalueiden ulkopuolella valvomaton ilmatilaa on yleensä vain korkeuteen 700 tai 1200 ft AGL, jonka yläpuolella alkaa E, jossa ei tarvita selvitystä eikä

radiota mutta valvotun ilmatilan VMC-minimit pitää säilyttää (paitsi SVFR:ssä). VMC-miniminäkyvytydet päivällä ovat likimain samat kuin Suomessa, mutta minimietäisyydet pilvistä ovat valvotussa ilmatilassa 500 ft pilven alapuolella, 1000 ft yläpuolella ja 2000 ft vaakasuunnassa. Yöminimeissä on selviä eroja Suomeen. Minulta voipi lainata vihkosta "Guide to the Biennial Flight Review, by J. Spanitz, 3rd ed.", josta nämä kaikki tiedot löytyvät.

Käytännössä suuri osa varsin vilkkaistakin yleisilmailun kentistä on luokkaa E tai G, ja radioliikenne toimii suunnilleen kuten korpikentillä Suomessa. Kentän UNICOM-/CTAF-taajuudella voi tosin saada liikennetiedotuksia jossain määrin, kiitotie- ja tuulitiedot, valaistuksen kytkettyä ym. ja mahdollisilta AWOS-/ASOS-taajuuksilta automatisoitua sää tietoa. Liikenteen tarkkaileminen ja radioliikenteen kuunteleminen on siis erityisen tärkeää ja radiopuhelinkutsu sisältää usein koneen tyypin (ei siis esim. pelkästään Cessna), koska esim. laskukierroksessa lentävän mopo-Cessnan on hyvä tietää, jos

kenttää lähestyykin Cessna Citation (liikesuihkukone) eikä toinen mopo-Cessna...

### Skyhawkilla taivaalle

Teoriakertauksen jälkeen hiljaisimme katsomaan säätä kentän (Palm Beach County Park / Lantana Airport) briefing-nurkkauksesta, jonka päätteeltä näkee kaiken säihin liittyvän hienoine värillisine sääkarttoineen ja animaatioineen. Henkilökuntaa ei kuitenkaan ole, vaikka kenttä on Malmia suurempi, eikä lentosuunnitelman jättäminen kirjallisena ole muutenkaan tavallista. Sen voi jättää ja samalla ihmetellä säitä soittamalla lähimpään FSS:ään (Flight Service Station) 24h-ilmaisnumeron (1-800-WX-BRIEF) kautta tai nettissä ([www.duat.com](http://www.duat.com), [www.duats.com](http://www.duats.com)). Ilmassa voi myös olla radiolla yhteydessä FSS:ään (radiokutsu "<aseman nimi> Radio"). Toisaalta pilotti voi myös pyytää alueennohjohdolta (Air Route Traffic Control Center, radiokutsu "<aseman nimi> Center") (tai jo kentältä lähdön yhteydessä) ns. flight following -palvelua eli VFR-tutkaseurantaa reitilleen E-ilmatilassa sisältäen tarvittavat luovutukset reitillä mahdollisesti



olevien B-, C- ja D-ilmatilojen ATC-elimille.

Seuraavaksi valmistelimme Cessna 172:n Suomessa oppimallani tavalla paitsi että bensii- nin joukossa olevan veden varalta otettuja näytteitä ei saanut hyljauttaa asematasolle, koska siitä voi saada \$500:n sakot. Lisäksi juuri ennen moottorin käynnistystä piti hihkaista "prop", jotta koneen ulkopuo- lissa tarkastuksessa huomaamatta jäänyt koneen alla kykkivä mekaanikko ehti kierähtää pot- kurin alta suojaan. Sitten liiken- teeseen!

- *Lantana Unicom, Skyhawk 1564-Victor on the ground, request airport advisory*
- *Skyhawk 564-Victor, active runway 15, wind 130 at 12, altimeter 3004*
- *Roger*

Rekisterinumeron alussa oleva N-kirjain (maatunnus) jätetään aina sanomatta. Tuulen nopeus on solmuina, vaikka mm. mit- tarinopeus on mph:ina. Alti- meter-arvo on QNH mmHg:n sadasosina.

- *Lantana Traffic, Skyhawk 1564-Victor, cross runway 27 on the ground Lantana.*

Kentän nimi kuuluu sanoa sekä sanoman alussa että lopussa kentillä joilla ei ole lemmen- johtoa.

Ylitettyämme vielä toisenkin kiitotien sain näppärän vinkin, jota voi soveltaa Suomessakin läh- dettäessä korpikentältä ylä- tasolla. Kun olet perusosan suuntaisella rullaustiellä ennen siirtymistä kiitotielle, niin sopi-

vassa kohdassa finaalilla mah- dollisesti olevan koneen näke- minen edellyttää kohtuutonta voimistelua ohjaamossa, koska oman koneen siipi on edessä. Niinpä ennen pysähtymistä käännä nokkaa 45 astetta kohti myötätuulta! Aika ilmeistä mutta yllättävän kätevää...

- *Lantana Traffic, Skyhawk 1564-Victor, departing runway 15 straight out, Lantana.*

Teimme vielä paikkailmoituksen hiukan etäämpänä kentästä ja lensimme PPL-perusmanööverit sekä lisänä aiemmin kokemaani sakkauksen tehoilla. Hilpeä taka- keno. Palasimme laskukier- roksen vilскеeseen. Myötätuu- liosalle on USA:ssa suositeltavaa liittyä sen puolivälissä siten, että lentosuunnan ja myötätuuliosan suunnan välinen kulma on 45 astetta. Yleensä kierroskorkeus on 1000 ft ja kaarrot tehdään vasemmalle. Loppulaskun jäl- keen ilmoitimme vielä: "clear of runway 15".

### **”Juu, nämä puuskat ovat pa- hoja... mennäänkö pikku kierrokselle?”**

Seuraavana aamuna majapaikas- ta lähtiessäni oli miellyttävä pil- vetön hellesää, mutta kentälle ehdittyäni taivaalla oli kauniita mutta pelottavan suuria cumu- luksia ja tuuli oli lämmin, mutta uhkasi viedä paidan päältä - sää voi muuttua Floridassa hyvin nopeasti. METAR kertoi tuu- leksi 18G29 (solmua). En olisi toki millään uskaltanut lentää ja opettaja sanoi, että juu nämä puuskat ovat pahoja... mennään- kö pikku kierrokselle? Ohjeet olivat yksinkertaiset: riittävästi nopeutta nousua varten (sillä

koneen on voinut irrottaa maasta pelkkä puuska), normaalia vähäisemmät kallistukset matalalla (myös koska luisumi- nen sivuttain voi hämätä kallis- tuskulman visuaalista arviointia), reippaasti nopeutta lähestymi- sessä ja ei tyhjäkäyntilaskuja. Koska loppulähestymisen aikana puuskiin on reagoitava heti eikä rauhallisella ohjainten seka- käytöllä, hahmotin ehkä aiempaa selvemmin sen, että nopeus on hyvä pitää nokan asennolla ja korkeus teholla. Oppitunnin jälkeen jouduin joka tapauksessa toteamaan, että lentäminen on- kin hurjempi laji kuin olin luul- lut.

### **Kauemmaksikin koneella?**

Alunperin tarkoitukseni oli len- tää ympäri Karibiaa tai vähin- täänkin lähellä Floridan itäran- nikkoa oleville Bahamaaarille, joilla on paljon pikkukenttiä, mutta se väliaikainen lupakirja- lappuseni ei olisi ilmeisesti kel- vannonut juuri missään, joten jou- duin tyytymään Yhdysvaltoihin. Florida on oikeastaan aika tylsä: isoja alueita joissa lentokoneilla leikitään sotaa, Evergladesin suoalueiden äärettömyyttä ja melko kapeaa rakennettua ranta- kaistaletta, joka näyttää kaik- kialla samalta. Sää sen sijaan pi- tää hyvällä tuulella - ei apaattista, savupiippuihin takertuvaa ja päi- väkautia tihuttavaa stratusta vaan korkealla viihtyvää cumu- lusta, VFR-on-toppia pumpulin päällä ja sitä, että mahassa tun- tee että hei me lennetään!

### **Porrastus onnistui – jee!!!**

Tämänkertaisen seikkailuni yh- tenä huipentumana voi myös pi- tää sitä, että onnistuin pyr- kimyksessäni tulla porrastetuksi.

- *Miami Approach, Skyhawk 1564-Victor.*
- *Skyhawk 564-Victor, Miami Approach.*

Sinuttelu ei lämmittänyt välejä kovin paljon, koska siinä putosi vain yksi ykkönen pois.

- *Skyhawk 564-Victor, over Boca Raton at 6500 ft VFR, enroute to Key West, squawking 1200, with Papa, request vectors through Miami Bravo airspace.*

tiedotteen tunnuksen. 1200 on 2000:aa vastaava yleis-ilmailukoodi USA:ssa. 3000 jalan yläpuolella (AGL) magneettisiin suuntiin 0-179 astetta lennettäessä pysytellään parittomissa tuhansissa jaloissa MSL plus

500 ft ja suuntiin 180-359 astetta parillisissa tuhansissa plus 500 ft. Nämä vastaavat siis tavallaan Suomen lentopintoja, mutta korkeusmittariasetuksena on koko ajan oltava asianmukainen QNH.

- *Skyhawk 564-Victor, remain outside Miami Bravo airspace, squawk 2514.*
- *Remaining outside Bravo airspace, squawking 2514, Skyhawk 564-Victor.*
- *United 1475 heavy, ...*

Hmm... miksei se sanonut stand-by tms.? Olenkohan mä nyt jonossa odottamassa yhtä pyörteistä pikku rakoa jumbojen virrassa? B-ilmatilan rajalle on vielä parikymmentä mailia, joten

jatkan rauhassa matkaa, sillä olen menossa välissä olevien C- ja D-ilmatilojen yli. Lopulta APP alkaa jutella.

- *Skyhawk 564-Victor, radar contact, cleared to enter Miami Bravo airspace, maintain 6500 ft and VFR while in Bravo, Miami altimeter 3013, turn right heading 230.*

Kuittaan, ja hetkeä myöhemmin minut on porrastettu koko muusta maailmasta. Matkustajakoneessa ollessani minut on porrastettu aiemminkin, mutta silloinkin porrastus muihin ihmisiin on ollut jokseenkin olematon. Nyt olen vihdoinkin yksin!

*Kim Green*



*Koululennolla jossain melkein Floridassa...*

*Kuva Markus Lai.*



# Jetillä tukialuksen kannelle?

*Jokaisen harrastelentäjän haaveena on joskus päästä lentämään isoa lentsikkää, jettä, ja joskus toiveet to teuvatkin.. Elokuvissa maal likol ta ison matkusta jako neen tuominen turvallises ti maa han onnis tuu aina, mu tta kuinka tosi maailmassa ta valliselle sunnuntai-lentä jälle sitten käy?*

**E**dessä pieni pätkä kiitotietä, joka päättyy mereen. Tässä

niitä STOL-ominaisuuksia tosi-aan tarvittaisiin... Jarrut päälle ja koneisiin täydet tehot. Moottorit ulvovat mutta kone ei liiku, vielä. Merkki koneen sivussa kannella olevalle maamiehistölle, jarrut päältä ja samanaikaisesti höyrykatapultti kiihdyttää koneen silmänräpäyksessä yli sadan knotsin nopeuteen ja samantien taivaalle – se kiitorata kun loppui jo ja alla on vain merta. Fillarit sisään ja matka

voi alkaa: Olemme juuri nousseet ilmaan Lockheed S-3B Vikingillä lentotukialuksen kannelta keskeltä aavaa merta!

Totuttelen koneen lento-ominaisuuksiin, nousemme rauhallisesti 4000 jalan korkeuteen ja aloitan kaarron vasemmalle ja pian ainoa näkyvässä oleva ”maa”merkki tulcekin jälleen näkyviin – lentotukialus, jolta juuri lähdimme ilmaan. Kone

tuntuu varsin mukavalta lentää, ja kuten jeteissä taitaa yleensäkin olla, ei jalkapolkimilla ole tässäkään koneessa mitään tekoa, itse asiassa niiden polkeminen vaan saa kuulan poskelleen. Unohdetaan siis singerit. Nippeleitä, katkaisimia ja mittareita on joka puolella, enemmän kuin kaikissa kerhon koneissa yhteensä. Kone reagoi sauvan, siis sauvan, ei minkään ratin, liikkeisiin hyvin nopeasti, tikku laitaa ja hups, kone onkin katollaan, yhtä nopeasti liike jatkuu takaisin normaali-asentoon ja horisontti on taas oikein päin. Kone tottelee ohjaimia erittäin mukavasti, ohjaintuntuma on harmoninen ja miellyttävä, vaikea uskoa että alla on 27 miljoonaa taalaa maksava 16 metrinen ja 23 tonnia



painava kaksimoottorinen jetti! Hetken lentelyn jälkeen tuntuu siltä että tällähän on lennellyt koko ikänsä ja että tämmönehän voisi olla kiva lelu, pitäisikö ehdottaa johtikselle... Myisköhän ne yhden tällaisen meille...

Mutta emme kuitenkaan voi jäädä taivaaseen koko päiväksi vaikka rangea koneella riittäisi-kin yli 2000 mailin matkaan, vaan on aika mennä katsomaan kuinka koneen saa takaisin kentälle. Kenttä ja sille laskeutuminen onkin jo vähän haasteellisempi juttu, sillä kokonaispituutta radalla on noin 1000 jalkaa josta me saamme käyttöömmme vain osan, reunaesteitä tosin ei ole lähimpään tuhanteen mailiin... Sensijaan jos lasku menee pitkäksi, on radan toisessa päässä tiedossa äkkipudotus – suoraan mereen ja aika korkealta vielä. Seuraamme katseellamme liikkuvaa kenttää ja yritämme löytää sen möhkäläisestä olemuksesta visuaaliset lähestymislaitteet, onneksi tukenamme on myös mittarit, mm. aivan tutunnäköinen VOR/ILS-näyttö. Lennän koneen suuntasäteeseen ja yritän pitää sen siinä mahdollisimman hyvin. Tukialuksen kannella on meat balliksi kutsuttu valorivistö, joka kertoo meille oikean liukupolun. Nopeus 120 knotsia, elineet ulos, laipat lähestymisasentoon ja pyräytyskoukku alas. Yritän pitää

koneen tehoilla mahdollisimman hyvin oikealla liukupolulla. Kenttä lähenee ja tarvittavat liikkeet koneen pitämiseksi oikeassa asemassa tulevat koko ajan pienemmiksi. Hommaa ei ollenkaan helpota se että totutusta poiketen kenttä liikkuu sekä pituussuunnassa että merenkäynnin mukaan myös korkeussuunnassa! Jäämme hieman alle, edessä näkyy laivan perä, muttei enää kenttää, tehoja lisäämällä pääsemme jälleen oikealle liukupolulle ja kohta näemme miten käy. Kynnyksen yli, kosketus laivan kanteen ja täydet tehot päälle! Moottorit ulvahtavat ja kone yrittää lähteä uudestaan taivaalle, mutta samalla sen nopeus hidastuu ja kone pysähtyy, kaasuvipu taakse. Olemme osuneet pysäytysvajeriin ja tehneet onnistuneen laskun laivan kannelle.

Seuraava lentomme onkin yöllä, nousu sujuu jo rutiinilla, öinen taivas aavalla merellä loistaa kauniisti yllämme, tähtien antama valo lukuunottamatta valitsee joka puolella täydellinen pimeys. Lennämme laskukierrokseen ja aloitamme finaalin. Nyt laivan löytäminen mereltä on huomattavasti päiväolosuhteita helpompaa, myös visuaaliset lähestymislaitteet näkyvät varsin hyvin, muu laiva kun näyttää pimeältä valotonta merta vasten. Mutta finaalin lentämi-

nen tällä värkillä ei yöllä olekaan ihan niin helppoa. 2000 jalkaa rikki ja olemme liu'ussa kohti tukialusta. Oikean liukupolun pitämässä on pieniä vaikeuksia, sillä missään ei ole minkäänlaisia referenssipisteitä, maan päällä lennettäessä on sentään jostain valopisteitä näkyvissä jossain. Lentotilamme vastaa täysin mittarilentämistä pilvessä, oikean liukupolun osoittava mittaria vaan katsotaan tuulilasin ulkopuolelta. Tukialus lähestyy, lähestyy, olemme liukupolun alla, lisään tehoja, mutta se ei enää ehdi auttaa, koneen fillarit osuvat meren pintaan, iiiikkk, kone pomppaa kerran ja kiepsahtaa ympäri – päädyimme kalanruuaksi.

Onneksi lentolaitteemme on ”vain” simulaattori, vaikkakin erittäin hyvä ja aidontuntuinen sellainen, mihin viittaa myös ne neljän tässä koulutuskeskuksessa olevan simulaattorin pyörittämiseen tarvittavat muutama kymmenen kuutiometriä tietokoneita. Mutta hyvä että on simulaattoreita, oikealla koneella tämä olisi voinut tulla kalliiksi ja tukialuksen ympärillä uiskentelevat hait olisivat saaneet makupaloja suoraan alumiinitölkistä tarjoiltuna. Kiitoksia vaan US Navylle simulaattoriajasta!

*Heikki Rönkä*

# Terassipäivystäjä

Terassipäivystäjä on ulkoterassikauden alkua odotellessa seurailut mielenkiinnolla kerhossa vallinnutta suurta innostusta mm. taannoisessa kalustokeskustelussa. Aikaansaatu mietinnönrakile oli sellaisenaan ns. väärin sammutettu, koska sen laadinnassa oli käytetty vääriä menetelmiä ja tietämyspohjaa. Suulaimmat alkoivat jopa puhumaan erilaisten komiteoiden sukupuoliintiöistä. Terassipäivystäjä voisi jatkaa listaa esimerkiksi syyttämällä taannoista kuppikuntaa apartheidistä, koska kaikki komitean jäsenet olivat kovin kalpeita☺.

Tunnetustihan \*\*skaa lentää, kun ajetaan vankkureilla, joten sitä lienee turha tonkia sen enempää. Kuitenkin silmiinpistävää oli siten mietinnön esittelyn jälkeinen keskustelu – tai oikeastaan sen puute. Suunnitelmaa esiteltiin oikein virallisessa kuukausikokouksessa, mihin osallistumiselle ei ole rajoituksia ja kaikki saivat sanoa sanottavansa. Muutamaan kertaan esitettyyn kysymykseen ‘miltäs tämä juttu vaikuttaa?’ saadut vastaukset olivat noin 30-päisen kerholaisjoukon osalta lähinnä yksi- ja kaksitavuisia murahduksia. Edes tunnetusti tiukan PKT vs. COV –keskustelun tasolle joskus yltänyt keskustelu kaksipaikkaisesta purjekoneesta ei jaksanut syyttää väkeä vaikka pj esitteli vaihtoehtoja tyyliin ‘voidaan ostaa käytetty Puchacz tai sitten uusi DG-505, mitä olette mieltä...’. Vastauksina kirjattiin 20 poissaolevaa ilmettä, kolme haukotusta ja kaksi murahdusta, noin kärjistetysti. Jos terassipäivystäjä olisi tekemässä PIK-tatorisia konekalustopäätelmiä,

voisi johtopäätös käydystä keskustelusta olla suunnilleen se, että jäsenille on oikeastaan aikailailla se ja sama, millaisilla koneilla kerhossa lennetään parin vuoden päästä. Toisin sanoen lienee turha mukista sitten kun koneita oikeasti myydään/ostetaan/vaihdetaan/lainataan/vuokrataan tai muuta sellaista.

\*\*\*

Keblen (moottori)lento-leirin lisäksi varma kevään merkki on tietysti myös kerhon pursikursin lento-osa. (Keblillä oli muuten prosentuaalisesti isompi osa kerhon moottorikoneista kuin purtsikoista.) Tänäkin vuonna kerholla on ollut loistava tilaisuus tehdä hyvää varainhankintaa Räyskälässä hinamalla omaa kurssia Suhinulla, mutta kun ei ole niitä hinauslentäjiä. Trendi jatkunee myös kesällä, mikäli vanhat merkit pitävät paikkansa. Terassipäivystäjä ihmetteleekin ensinnäkin sitä, miksi kerhon hinauslentäjäkaarti pienenee kuin pyy maailmanlopun alla. Toinen ihmettelyn aihe on sitten jopa taannoisen messurekrytoinnin tuntomerkkejä saanut hinauspilottien rekrytointi, joka käynnistyi aktiivisesti vasta kun maakunnasta soitetaan, että ‘täällä peruskurssin ope, päivää. Tarttis päästä taivaalle, mutta missä ovat kaikki hinauspilottit.’ Tämän aiheuttamat seuraamukset näkyivät sitten ainakin postituslistalla ‘joku äkkiä huomiselle päivälle hommiin’ –tyylisinä maileina, jotka ainakin terassipäivystäjässä aiheuttivat suorastaan nostalgiaa muistellessa vaikkapa Vene-messuja, jotka

tuottivat vähän samansisältöisiä puheluita. Ongelmakin tuntuu olevan sama: lähtijöitä ei ole ja jos on, ne eivät ainakaan itse ilmianna itseään.

Vakavasti puhuen hinauslentämisen luulisi olevan juuri sellaista varainhankintaa, johon jokainen kerholainen haluaisi. Siinä saa istua achterillaan, eikä tarvitse edes heiluttaa käsiä kuten messuilla; ei tule hiki kuin kesäkuumalla; ilmaista tiimaa on jaossa niin paljon, ettei lounasta ehdi välissä syömään, jne! Mikä siis vikana, kun pilotteja ei löydy?!? Nykyisellä PPL-kurssin tiimamäärälläkään tarvittavien 100 mottilentotuntin kerääminen ei pitäisi ihan vuosikymmenten projekti olla, jos vaan harrastaa edes jotenkuten aktiivisesti.

\*\*\*

Muutenkin kerhon varainhankintarintamalla tuntuu olevan hiljaista, vaikka tarjolla on niin hyvät mainosmyyntimateriaalit, että niillä mykkäkin myy mainoksia. Edes huikeat insentiivit toteutuneista mainossopimuksista eivät tunnu saavan liikehdintää aikaan aina niin pennintarkassa kerholaisjoukossa.

\*\*\*

Positiivisia havaintojakin on tehty: esimerkiksi moottorikoneiden huoltoihin on tullut uutta potkua messujen loputtua ja esimerkiksi kerhon ‘kovin’ koneenhoitaja on osoittanut esimerkillistä asennetta korostaessaan huoltamansa laitteen saatavuutta ‘asiakaskunnalle’. Sopii ottaa muidenkin oppia.

*Terassipäivystäjä*



# PIK-tutkain

## Kerholle viimeinkin uusi johtokunta

Kerhon marraskuinen vaalikokous ei täysin sujunut aivan kaikkien odotusten mukaan. Kokouksessa nimittäin osoittautui ongelmalliseksi johtokunnan saaminen kokoon, lähinnä huoltopäällikön paikan täyttäminen tuotti ennennäkemättömiä vaikeuksia. Näin ollen puheenjohtaja Marko Koski esitti vaalikokouksen siirtymistä kokoustautille noin kuukaudeksi jona aikana johtokunta saataisiin täysilukuiseksi, mutta vielä joulukuussakaan pidetty jatkokokous ei asiassa päässyt ratkaisuun ja kokoustaukoa jatkettiin. Viimein toisen kokoustautilan jälkeen tammikuussa johtokunta saatiin täysilukuiseksi. Kerhon puheenjohtajana jatkaa toisen vuoden Marko Koski – olisiko hän tämä sitä kauan kaivattua jatkuvuutta! Johtokunnan kokoonpano ja kerhon toimihenkilöt löytyvät lehden viimeiseltä aukeamalta.

HR

## Johtokuntatyöskentelyyn lisää avoimuutta

Johtokunta pyrkii tuomaan toimintaansa lähemmäs aktiivijäsenistöä. Aiemmin suljettujen ovien takana pidetyt johtokunnan kokoukset on nyt koeluontoisesti avattu myös jäsenistölle, tällä johtokunta pyrkii saamaan lisää keskustelua ja näkökantoja esilletulevista ja päätettävistä asioista. Tietyistä kokouksista eivät vielä ole saaneet niin runsasta seuraajajoukkoa että niitä

olisi pitänyt siirtää luentosaleihin.

HR

## Suunnitelma kerhon kaluston kehittämiseksi tehty

Kerhon lentokaluston kehittämiseksi on viimein laadittu pitkän tähtäimen suunnitelma. Suunnitelma esiteltiin jäsenistölle kuukausikokouksessa voimallisen ennakkokeskustelun saattamana ja kokouksessa se kohtasi hyväksyviä päänyökkäyksiä. Suunnitelmaa laadittaessa on pyritty kartoittamaan sellaiset lentotoimintamuodot, jotka vastaisivat kerhon ja kerholaisten kehitymistä sekä moottorilentotähtäimistä purjelentotoiminnassa. Täältä pohjalta suunnitelman laatinut komitea lähti pohtimaan ja selvittämään sellaisia vaihtoehtoja kalustoksi, millä nämä tarpeet voitaisiin täyttää. Suunnitelman laatineessa komiteassa oli mukana laaja-alainen näkemys kerhon toiminnasta, tällä pyrittiin varmistamaan että kaikkien kerholaisten, niin kurssilaisten, juuri lupakirjan saaneiden että myös pitempään ilmaillua harrastaneiden tarpeet tulisi suunnitelmassa otetuksi huomioon. Komitea ei myöskään pitänyt mitään olemassaolevia lentokoneita korvaamattomina vaan pohti mitkä olisivat kerhon ja kerholaisten kannalta tarkoituksenmukaisimmat koneet jatkossa ja miten nämä muutokset rahoitettaisiin. Suunnitelman mukaan tavoitetilana kerhon kalustolle vuonna 2007 olisi purjelentopuolella 6 lentokonetta (koulukone, harjoituskone, 2 mat-

ka/kerhokonetta ja 2 uudempaa matka/kilpakonetta) ja moottorikonpuolella 4 konetta (koulukone, matkakone ja 2 paikallisia hupilentoihin soveltuvaa konetta). Suunnitelman tarkempaan sisältöön voi tutustua kerhon verkkosivulla.

HR

## Keskustelu PIK-jas postituslistalta nyysseihin

Kerhon sähköpostilista pik-jas on koettu olevan liian tukkoinen ja sen takia kerhon nyysipalsta on elvytetty henkiin. Jatkossa toivotaankin että keskusteluluonteiset asiat kirjoitettaisiin nyysseihin ja pik-jas -listaa käytettäisiin ainoastaan koko kerhoa tai kerholaisten valtaosaa koskeviin tiedotusasioihin. Jo aiemmin on mm. johtokunnalla, pursikursilla ja moottorikursilla ollut omat postituslistansa, nyt näiden lisäksi on perustettu lista myös kerhon aktiivitoimijoille, eli lähinnä toimihenkilöiksi valituille. Näillä toimenpiteillä toivotaan ettei pik-jas -lista tuota sille oleville liikaa heitä koskettamatonta postia, joka helposti johtaa postituslistalta pois haluamiseen ja sitä kautta ehkä myös kerhon toiminnasta vieraantumiseen.

HR

## Lentohinnat muuttuvat wappuna

Messujen loppuminen ja sitä myötä säännöllisen varainhankinnan vaihtuminen satunnaiseen sekä kerhon jo vuosia tuloihin nähden liian suuret menot

ovat johtaneet tarpeeseen korottaa lentohintoja.

Uudet moottorilentohinnat tulevat voimaan 1.5. alkaen ja niiden mukainen hintojen korotus on hintaluokassa 1 3-8 , hintaluokassa 2 9-15 ja hintaluokassa 3 11-15 . Hinnastorakenne säilyy entisellään. Uudet moottorilentohinnat näyttävät seuraavanlaisilta:

	hintaluokat /h		
kone	1	2	3
CBV	72	62	48
CAO	72	62	48
CSX	68	58	44
TOW	78	68	54
PKT	95	85	78
COV	92	82	75

Purjelentopuolen lentohinnat ovat nousseet jo lentokauden alusta lähtien, eli esimerkiksi Kebneleiri ja jo alkanut purjelentokurssi toimivat jo uusilla hinnoilla. Hinausten hinnat lentokaudelle 2002 ovat seuraavat:

työtunnit	hinauslippu	hinaus minuutti-
0	16,00	2,50
50	15,50	2,25
100	15,00	2,00
150	14,50	1,75
200	14,00	1,50

Purjelentokurssin hinauslippujen hinta on 1 euron edellämäinnuttuja alempi.

*HR*

### **PIK muuttanut Malmilla**

PIK on saanut uudet työtilat Malmilla. Aiemmin kerhon varasto- ja työtalana toiminut vanha autotallirakennus purettiin viime kesänä ja siitä lähtien kerho on ollut evakossa ilman kiinteää tilaa. Nyt saatuun uuteen tilaan on siirretty hallista myös siellä aiemmin olleet lennonval-

mistelumateriaalit kuten reitti- ja kenttämateriaalit sekä koneenva-  
rausmikro.

*HR*

### **Murjun Barbaari saanut uuden sisustuksen**

Murjun oleskelutila Barbaari (jolla nimellä tila tunnettiin jo kauan ennen erään tv-sarjan aloittamista) on sisustettu uudelleen. Vanha baaritiski on tehnyt tilaa tilaan paremmin sopiville kalusteille ja samalla tilassa on suoritettu kerran vuosikymmenessä tehtävä siivous. Siivoamisella ja uudelleenkalustamisella Barbaarista pyritään tekemään yhä enemmän kerholaisten olohuone, jonne on kiva mennä viettämään aikaa ja vaikka lukemaan ilmailulehtiä tai surffamaan netissä. On kuitenkin huomattava että virvoitusjuomapiikki on lakkautettu, joten on suositeltavaa varata taskunpohjalle muutamia kolikoita janon sammuttamistarpeen varalta.

*HR*

### **Kerhon kotisivuilla uusi ilme**

Kerhon internet- kotisivut ovat saaneet uuden ilmeen. Uusi raiakas kuosi on kerhon uuden tiedottaja Teemu Ruokokosken käsialaa. Uudet sivut ovat aiempaa selkeämmät ja helppolukuisemmat. Osa kotisivujen materiaalista, kuten lentohinnat, on siirretty salasanan taakse. Käytettävät käyttäjätunnus ja salasana eivät ole samat mitä käytetään konevarausjärjestelmässä – suojaetuille webbisivuille tarvittavan käyttäjätunnuksen ja salasanan saa esimerkiksi kerhon sihteeriä tai joltain kerhon toimihenkilöltä.

*HR*

### **PKT-vuokrasopimus MIK:n kanssa jatkuu**

PIK ja Malmin Ilmailukerho MIK ovat sopineet jatkavansa PKT:n vuokrasopimusta viimevuotisen mallin pohjalta. Sen mukaanhän MIK:n jäsenet ovat konetta PIKRESistä varatessaan samassa asemassa kuin PIK:n jäsenet, ensin koneen varannut myös saa sen käyttöönsä. Aina-kin viimevuotisten kokemusten mukaan yhteistyö kerhojen välillä toimi erittäin hyvin ja koneen käyttöaste oli varsin hyvä vaikka kone olikin koko kesän melko hyvin käytettävissä. Vuokrasopimus on ilmeisesti ollut eduksi molempien kerhojen lentotoiminnalle ja sinänsä hyvä esimerkki toimivasta yhteistyöstä kerhojen välillä.

*HR*

### **Kiertopalkinnot jaettu vuosikokouksessa**

Kiertopalkinnot jaettiin jälleen kerhon vuosikokouksessa maaliskuun alussa. Sosialistista realismia edustava pysti, joka jaetaan merkittävästä purjelentosuorituksesta, myönnettiin tällä kertaa Erkki Sointeelle ansiotuneesta purjelentotoiminnasta. Kahta tyylieltyä lentävää lentokonetta esittävä lasiveistos Pulja myönnettiin Pauli Kokkoselle ansiokkaasta koulutustoiminnan järjestämisestä. Kerhoa eteenpäin vievästä toiminnasta myönnettävä Muhinun potkurinpuolikas Puolihinauspotkuri myönnettiin Jari Lyytiselle ja Ari Silta-  
vuorelle työntuntisankaruudesta moottorikoneiden huoltamisen parissa. Kullitettu potta vintturinrakennussarjan pienoismallin kanssa annettiin Mikko Suok-

kaalle kiitoksena Liettuan ekskursiosta ja vintturikursseista. Myös Lentolehtinen yhtyy onnitteeluihin. Jatkossa kiertopalkintoja tulee mahdollisesti kaksi lisää, mikäli jo viime vuodelta periytyviin Lentopaikkakisan sääntöihin on uskominen.

HR

### **Kesän kisakoneet myönnetty**

Koneet kesän purjelentokisoihin on myönnetty. Kerhon koneita nähdään ensi kesänä lähes kaikissa purjelentokisoissa, tällä kertaa ensi kertaa myös kansainvälisissä kisoissa maamme rajojen ulkopuolella, kun Koskiniemen Antti lähtee metsästämään mainetta ja kunniaa Saksan talle. Kerhon koneita on ensi kesänä kisoissa seuraavasti:

- Kerholuokan SM 5.-11.5:  
FS Antti Koskiniemi
- SM-kisat 23.6.-4.7.:  
FM Kimmo Rantanen  
FS Manu Skyttä  
FY Antti Koskiniemi
- 18m SM-kisat 6.-13.7.:  
FY Juuso Kilpeläinen
- Jannen Kisat 20.-28.7.:  
FS Kari Kemppi  
FY Juha Lahdenperä &  
Heikki Rönkä
- Kerholuokan MM-kisat  
Saksassa 5.-25.8.:  
FM Antti Koskiniemi

Moottorilentsikoita ei tällä kertaa ole kukaan anonut kisoihin, vielä... Huomattava on, että PIK Lentopaikkakisaa ei tarvitse erikseen anoa konetta vaan siinä kisasuoritukset voi tehdä normaalien lentojen yhteydessä.

HR

### **Lentopaikkakisa 2001**

Viime kesän Lentopaikkakisa päättyi palkintojenjakoon PIK-

Joulussa 5.12.2001. Kisahan oli jännittävä ja mottorilentosarjan tuloluettelo muuttui oleellisesti aivan kisa-ajan viime metreillä. Kärkisijoille kisan moottorilentosarjassa vaadittiin nelisenkymmentä lentopaikkaa ja purjelentosarjassa 52 käännepistettä. Pakkasukko oli saapunut tilaisuuteen kaukaa mukanaan kisan viralliset palkintokunniakirjat. Moottorilentosarjan ensimmäisen tilan jakoivat Heikki Rönkä ja Marko Koski, kunniakkaalla kolmannella sijalla oli Hannu Erkomaa. Purjelennon kuumen sarjan palkinnot menivät Antti Koskiniemelle, Juuso Kilpeläiselle ja Manu Skytälle, ja juniorisarjan palkinnot Jari Lyytiselle, Manne Juntuselle ja Kirsi Hakkilalle. Lentopaikkakisa jatkuu taas tänä kesänä, kilpailu aika alkaa wappuna ja jatkuu lokakuun loppuun. Tarkemmat tiedot tämänvuotisesta kisasta toisaalla tässä lehdessä.

HR

### **Räyskälässä uusi radiojako 16.5. lähtien**

Räyskälän radiojaksoa 123.45, suoraa, on vuosien ajan käytetty myös muussa tarkoituksessa kuin Räyskälän kentän liikenteen taajuutena, mikä on sinänsä häirinyt kentän omaa lento toimintaa. Koska jakson käyttäminen enemmän tai vähemmän virallisena pulinakanavana haluttiin virallistaa, oli Räyskälälle löydettävä uusi taajuus, mikä ei ollutkaan helppoa. Suurinpiirtein ainoa 0- tai 5-päätteinen käyttöön otettavissa oleva jakso oli 122.65, joka siis päätettiin siirtää matkapurjelento- ja kisakäytöstä Räyskälän uudeksi taajuudeksi. 2- ja 7- päätteisiä vapaita taajuuksia sensijaan olisi ollut runsaastikin, mutta arvatenkin sitä

ei pidetty kovinkaan hyvänä ratkaisuna. Jatkossa siis 123.45 on liikennekoneitten pulinajakso ja Räyskälässä toimitaan 122.65:illä 16.5.alkaen.

HR

### **Säätiön kaksikot myös kerholaisten käytettävissä**

Viimevuotiseen tapaan ovat Räyskälä-Säätiön ASK-21 (OH-546) ja Puchacz (OH-784) kerholaisten käytettävissä myös tänä kesänä silloin kun ne eivät ole Säätiön omassa käytössä. Niillä lentämisestä veloitetaan kultakin keikalta lentolaskun yhteydessä 10 . Koneen matkapäiväkirjan huomautuksia-sarakeeseen tuleekin laskutuksen helpottamiseksi merkitä maagiset kirjaimet PIK.

HR

### **Ilmailulaitoksen AIS- ja MET-sivut uusittu**

Ilmailulaitoksen verkkosivut on uusittu. Varsinkin sääpalvelusivut ovat huomattavasti aiempaa käyttökelpoisemmat ja sisällöltään paremmin ilmailijaa hyödyttävät. Myös lennonvalmistelusivut ovat erittäin käyttökelpoiset, sieltä löytyvät esim ajantasaiset notam-bulletiinit – nyt niitäkään ei tarvitse enää käydä hakemassa Luftfartsverketin sivuilta. Sivujen käyttöön tarvitaan käyttäjätunnus ja salasana. Tarvittavan käyttäjätunnuksen ja salasanan saa lähimmästä briefingistä, vaikka joku kokeilunhaluinen voisi ehkä sivuille päästäkseen kokeilla onko käyttäjätunnuksessa analogiaa Ruotsin Luftfartsverketin varsin hyvien sivujen salasanaan (SE-LFV) ja yleisilmailun korpikenttajaksoon.

HR

# Virallisia PIK-henkilöitä 2002

Johtokunta	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Marko Koski	0400-773 894 09-468 3220 (k) 09-5712 1722 (t)	marko.koski@hut.fi
Varapuheenjohtaja	Antti Tikkanen	040-725 6929	avtikkan@cc.hut.fi
Sihtteeri	Jukka Juslin	040-520 9879	jtjuslin@cc.hut.fi
Rahastonhoitaja	Manne Juntunen	040-575 1498	manne.juntunen@hut.fi
Koulutuspäällikkö	Heikki Kunttu	050-300 6068	hkunttu@cc.hut.fi
Huoltopäällikkö	Tuomo Jokisalo	050-343 3816	tjokisal@cc.hut.fi
Rakennuspäällikkö	Mika Andersson	09-863 6646	maanders@cc.hut.fi
Varainhankintapäällikkö	Mikko Saukoski	044-571 5706	mikko.saukoski@hut.fi

Viranomaiset	Nimi	Puh.	Sähköposti
Hinausvastaava	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine@cc.hut.fi
Päätöimittäjä	Heikki Rönkä	050-526 8709 09-803 7676 (k)	heikki.ronka@hut.fi
Tiedottaja	Teemu Ruokokoski	040-5011620	teemu.ruokokoski@philipsmrt.fi
NT-ylläpitäjä	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi
EFRY-isäntä	Jari Holopainen	050-329 8743	jpholop2@cc.hut.fi
Rahaviraston laskuttaja	Antti Leino	050-341 6751 09-455 7235 (k)	aleino@cc.fhut.fi
Purjelennon huoltopomo	Juuso Kilpeläinen	040-741 4865 09-753 5824 (k) 09-8277 2413 (t)	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
Purjelentovarusteiden hoitaja	Antti Koskiniemi	040-581 1591 09-347 2961 (k)	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjelennon koulutusvastaava	Kimmo Nyssönen	050-521 6184	kimmo@ideal.fi
Jatkokoulutus koordinaattori	Samu Tuparinne	040-504 1550	samu.tuparinne@hut.fi
Putkimies	Timo Hatamo	040-510 8013	hatamoto@cc.hut.fi

Muut yhteystiedot ovat saatavissa kerhon www-sivuilta.

## PIK-muisti kevät-kesä 2002

milloin	mitä kummaa	missä
15.5.02	Toukokuun kuukausikokous	3A:n kokoustila
25.5.02	Pohjoismainen purjelentopäivä	
24.6.-3.7.02	Purjelennon SM-kisat	Räyskälä
6.-14.7.02	Pääsky 2002	Räyskälä
20.-28.7.02	Jannen Kisat	Räyskälä
heinä/elokuun vaihde	Marskin Majan saunailta	Marskin Maja, Loppi
16.-18.8.02	RR-ajot	Räyskälä, kenttä sulki lentotoiminnalta