

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 2/02



Sisälmyösluettelo

LENTOLEHTINEN 2/02	
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 Pl 69 02151 Espoo email: pik@otax.tky.hut.fi	
Kerhotila Murju Jämärantaival 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	

Vakuuttavaa toimintaa	3
Ikynuori Cessna 140	4
Kerholuokan kisosissa Vesiksellä	6
Dieselin vallankumous	7
Kerho ja kerhon rahat	8
Plaani ja minä	11
Moottorilentäjän kesä: Kesämatkalle	14
Moottorilentäjän kesä: Konekalusto	16
Purjelentäjän kesä (Irrrottava keskiaukeama)	17
Maaliinlaskukisan kärkisijat ammattilaisille!	21
PIK GPL 01-02	22
Lentolehtinen Goes Lunch	26
Terassipäivystäjät: Humanistisia tuulahduksia	30
PIK-tutkain	31
Viralliset PIK-henkilöt	34
Virallista happennekejä lähitulevaisuudessa	36

Kansikuva: FY liitelemässä Räyskälän ympäristössä, kuva via Manu Skyttä

Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännötmöisesti 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 word-tiedostona osoitteeseen lentolehtinen@pik.tky.hut.fi. Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen lehden julkaisua. Kuvat mieluiten sähköisesti esim TIFF-formaatissa vähintään resoluutiolla 300dpi. Juttujen ja kuvien toimittaminen lehden materiaaliajankohdan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.

Lukijoiden mielipiteet kaikista kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lentolehtisen toimitukseen. Mielipiteiden julkaisemisen 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 mielipahasta. Sen sijaan toimitus tekee kaikkensa saadakseen kunnian kirjoitusten tuottamasta mielihyvää. Hieno, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti - toimitus on ylpeä sinusta!

Hyviä lukuhetkiä, hyvää lentokesää sekä turvallista ja kivaa ilmassaistumista toivottaen,

Lentolehtisen toimitus

Vakuuttavaa toimintaa

Kerho on muutaman viimeisen vuoden ehtinyt elää käytännössä vauriotoimintaa. Ennen tänä keväänä tapahtunutta vaurioiden sumaa, oli edellisistä vaurioista kulunut aikaa jo riittävästi, jotta 'miksi maksaa vakuutusyhtiölle' -puolue alkoi jo nostamaan päätään ja välillä ääntäänkin. Myönnettäköön, että PIK:n laivaston koko alkaa olemaan sitä luokkaa, että vauriorahastointi saataisi jossain oloissa ollakin järkevää. Kysymyksen on oikeastaan vain siitä, mihin riskiryhmään me kerholaiset - sinä ja minä - kuulimme suhteessa muihin lentäjiin.

Kuinka moni voi siis kirkkaasti silmin väittää olevansa omilla lentomäärillään siellä pienempien riskien puolella? Ainakaan kerhon lentotilastojen mukaan ei kovin moni. Sitäpaitsi nyt tapahtuneista vaurioistakin osa tapahtui suhteellisen viimeaikoina paljon lentäneille (yksi hinauspilotti, toinen pursukurssin juuri käynyt) eikä kesän ensimmäisten lentokelien herättämille.

Vaurioita voi siis sattua kaikille ja niistä ei kerhossa pidä ketään syytellä, jos kyse on puhtaasta Tätä asennoitumista helpottaa suunnattomasti kerhon suunnalta se, että kalusto on vakuutettu. Näin kalusto saadaan myös korjattua nopeasti ja takaisin

käyttöön. Jos kalustoa ei olisi ollut nyt vakuutettu, seisoi COV luultavasti vieläkin Turussa odottelamassa sitä päivää, kun rahaa olisi saatu raavittua kaasaan tarpeeksi.

Vastaavasti tämän asennoitumisen vallitessa pitäisi olla kaikille itsestään selvää, että kaikista mahdollisistakin vaurioista ja vioista tulee ilmoittaa. Tarvittaessa kone tulee maadoittaa, kunnes se on tarkastettu.

Jokaisen olisi syytä aina välillä myös miettiä omaa asennoitumista lentämiseen ja lentoturvallisuuteen. Pidemmän taun jälkeen on syytä miettiä, ovatko kaikki rutiinit tuoreena muistissa vai olisiko syytä käyttää tunti tai useampi opettajan kanssa kertaustenlennolla. Omassa toiminnassa esimerkiksi tarkastuslistojen käyttö saattaa helpottaa erilaisten asioiden muistamista ennen lentoalähtöä. Tyhmiä kysymyksiä taas ovat vain ne, joita ei kysytä.

Kerhossa ei varsinaisesti ylläpidetä juurikaan mitään, mitä voisi kutsua lentokuriksi, joten tämä lisää jokaisen omaa vastuuta omasta toiminnastaan. Kannattaa siis tiedostaa riskit ja katsoa välillä peiliin ennen lentoa.

Lentolehtinen lentää Ikinuori Cessna 140 - tyyliä ja suorituskykyä!

Kerhossa on aina ollut myös barvinaisempia ja suurta ilmailubistoriallista arvoa omaavia lentolaitteita. Esittelemmekin nyt yhden niistä, jo 55 vuoden iän saavuttaneen Vanhan Rouwan, Cessna 140:n, SierraExrein. SierraExrei tarjoaa lentäjilleen kiireetöntä ja tyylikästä lentämistä ja runsaasti ibleivia katseita minne sillä sitten ikinä meneekin!

Vanha Rouva SierraExrei valmistui Cessnan Wichitan tehtaalta heti sodan jälkeen vuonna 1946. Kone oli aikoinaan modernin lentokoneenrakennuksen aatelia, urheilu- ja matkailukone vailla vertaa. Ja sitä se on vielä yhäkin, 55 vuotta myöhemmin! Vaikka 55 vuotta on ilmailussa ja lentokoneiden kehityksessä muutanut monia asioita, perusratkaisut kuitenkin ovat monilta osiltaan ennallaan. Yksi näistä perusasioista on lentäjien halu lentää tyyllillä ja hakea harrastuksestaan iloa ja uusia kokemuksia. Ja tässä aika ei todellakaan ole ajanut Cessna 140:n ohi, päinvastoin! Cessna 140 on lentämistä ilolla ja tyyllillä!

Vaikea?

Cessna 140:lla on kerhossa vaikean koneen maine. Syyttä. Kannuspyöräkoneen lentäminen on tietystikin erilaista kuin nokkapyöräkoneen käsittely, mutta itse lentäminen kannuspyöräkoneella on aivan yhtä helppoa kuin nokkapyöräkoneellakin.

Lähdimme testilenolle Malmita kauniina aurinkoisena iltana, siis juuri sellaisena kuin Vanhalla Rouvalla lentäminen on nautinnollisinta! Tarkastelimme konetta aluksi ulkopuolelta, kaunis perinteinen maalauskuvio, sympaattiset muodot ja pieni kannuspyörä kuin pisteenä i:n päällä. Koneeseen kipaaminen poikkeaa 140:n myöhempien serkkujen perso-



Vanha Rouva yleensä Malmin platalla odotellen kerholaisia ilmailijoita

nattomasta sisäänmenosta. Ohjaamo on kompakti, mittaritaulu on hallitseva kannuspyörän nosttaessa nokan ylös. Näkyvyys ulos on kuitenkin riittävä. Hallintalaitteet ovat selkeät ja riittävät.

Taivaalle!

Käynnistämme moottorin, se käynnistyy ensimmäisellä yrityksellä, kuin singeri se hyrrää iloisesti. Lähdemme rullaamaan kohti odotuspaikkaa, sivuttaisohjaus on herkkä ja erilaisten kuin nokkapyöräkoneilla. Vaikeuksia se ei silti tuota. Lentoonlähdeajan koittaessa siirrymme kiitotielle ja avaamme kaasun. Moottori ottaa kierroksia ja nopeus alkaa kasvamaan, pian voimmekin nostaa pyrstön kevyesti työntämällä, eikä

hetkeäkään kun kone nousee ilmaan kuin itsestään. Olemme matkalla! Keräämme rauhallisesti korkeutta, tällähän voisi lentää vaikka luu ulkona!

Kone käyttäytyy rauhallisesti, ohjaimet ovat harmoniset ja tarkat, ohjaintuntuma on hyvä. Matkakin taittuu varsin mukavasti, parhaimmillaan liki kahtasata. Mikään juna Vanha Rouva ei ole, siksi sillä onkin kiva silloin tällöin katsoa voisiko sillä lentää vaikkapa purjelentoa! Koneen hidaslento- ja sakkauseminaisuudet ovat normaali, yleisestikin ortaan koneella ei ole tapana käyttäytyä arvaamattomasti!

Laskuun - onnistuuko?

On aika alkaa valmistautumaan la-



Muhkeat physyypenkit takaavat mukavan lentomatkan



Mittaritaulusta löytyy kaikki urheilulentokoneelle tarpeellinen

keutumista varten. Normaali lähestymisrutiini sujuvat helposti ja nopeasti, ja lähes huomaamatta olemmekin jo finaalinjalla. Laippoja ulos ja liukupolun säätö sopivaksi. Sitten vaan odotamme kun kone hiljalleen laskeutuu kohti kenttää. Kentän lähestyessä on aika alkaa kiristää vetoa, nokkapyöräkoneista poiketen tämä kone tuodaan laskuun kannuspyörälleen! Vetoa, korkeuden tarkistus pikaisella vilkaisulla sivulle, ja sitten vaan odotamme kunnes kone osuu maapalloon. Eipä aikaakaan kun kannus ottaa kiitorataan ja samantien myös pääpyörät laskeutuvat pehmeästi vauhdin hidastuessa rullausvauhdiksi. Jälleen onnistunut lasku. Ihan turhaan pelottelevat etäkö tämä muka vaikea! Vaatii vain hieman harjoittelua.

Matkalentokoneena, hupilentokoneena, suksilentokoneena?

Kerhon muihin koneisiin verrattuna SierraExreillä on

Cessna 140 OH-CSX

Ylätasoinen, kannuspyöräinen urheilulentokone	
Valmistusvuosi	1946
Moottori	Continental O-200
Moottorin teho	100 hv
Paikkoja	2
Perusmassa	486 kg
Maksimi lentoonlähde	657 kg
Matkalentonopeus	2350 rpm 175 km/h
- kulutus	19,2 l/h
2450 rpm	185 km/h
- kulutus	22,7 l/h
Maksimi polttoainemäärä	94 l
Kohoamisnopeus MSL	625 ft/min
Sakkausnopeus	
- ilman laippoja, ilman tehoja	81 km/h
- laipoilla, ilman tehoja	72 km/h
Nousukiito 15 m esteen yli (MSL)	380 m
- maakiito	190 m
Laskukiito 15 m esteen yli (MSL)	300 m
- maakiito	80 m

muutama vain siihen kuuluva ominaisuus: Kannuspyörä - kiva ja erilaan. Talvella sukset - ei missään muussa. Tyyli - millään muulla kerhon koneella lentäessäsi et vieraal- le lentopaikalle saapuessasi kerää sellaisia ihailijalauvoja ympärillesi kuin Cessna 140:llä. Kerran jopa lennonjohtaja - tukki jakson kysellessään ihastuneena kaikenlaista allani olevasta koneesta. Ja taastusi kukaan ei tule kysymään, että "koskas, poika, sait lupakirjas". Vertaansa vailla oleva ilmailun ilo - ilmailun pioneeriaikojen henki ja kiireetön matkustaminen tai vaan kotimaisemien katselu. Hintaa - kerhon koneista ehdottomasti edullisin, kiva ja halpa lentämistä! Miksi et siis seuraavan kerran lentämään lähtessäsi ottaisi SierraExreitä, se ei todellakaan ole niin vaikea kuin väitetään, mutta moninverroin hauskeempi! Kannattaa kokeilla!

Heikki Rönkä

Kerholuokan kisoissa Vesiksellä

Kerholuokan SM-kisat ovat perinteisesti houkutteleet mukaan myös jonkun pikiläisen, tänä vuonna peräti kaksi kisajaa. Kuinkas sedille kisassa kävi? Ohessa avustaja Jukka Juslin kertoo näkemystään kisasta.

Vesivehmaan kerholuokan kilpailut pidettiin 5. - 11.5.2002. Samassa yhteydessä oli myös Vesivehmaa Open, mutta siihen ei osallistunut PIK-edustajaa. Kerholuokassa kilpailivat Antti Koskinieniemi LS-7:lla (FS) ja Manu Skyttä LS-8:lla (FY). Manu Skyttän avustajana oli Veera Skyttä ja yhtenä päivänä myös Manun isä. Antin avustajana oli Jukka Juslin, sekä Antin isä Mikko. Yhtenä päivänä Mikko oli yksin avustajana, kun Jukka oli käymässä töissä Helsingissä.

Kerholuokan tulokset ovat tämän jutun lopussa. Ohessa myös kuva itse kilpailun huumasta. Lahden pohjoispuolella sijaitsevala Vesivehmaan kentällä päästiin myös ihmettelemään palaneita ja muuten tuhoutuja paikallisen kerhon autoja, jotka oli lentokentällä sabotoitu. Vain yhtenä päivänä, eli sunnuntaina satoi, ja silloin ei lennetty. Lisäksi tiistaina ei lennetty, koska keli oli todella matalaa (pohjat olisivat olleet noin 600 m:ssä).

Päijänne muodostaan kentän läheisyyteen sopivalla tuulella ns. Kylmän pussin, joka värittikin kilpailun kulkua. Pussin takia monet räpsähtivät ja ilmaa pysyminen oli välillä hankalaa. Kilpailussa sattui jonkin verran maastolasku-

ja, PIKiläisistä maastoon päätyi Manu.

Tehtävät vaihtelivat niin, että viimeisenä päivänä oli jopa TDT tyypinen tehtävä. Siihen liittyvä säännöstö herättikin paljon kysymyksiä. Muina päivinä tehtävät olivat tuttuihin käännepestisiin rajoittuneita kolmiota tai nelioita. Allekirjoitaneelle nämä olivat ensimmäiset purjelentokilpailut, joita olen seurannut ja kokemus oli varsin positiivinen. Avustamalla kilpailijaa (kilpailija tarvitsee välttämättä avustajan) pääsee hyvin sisään kilpailutoimintaan, lisäksi ruosta ja majoituksestakaan ei tarvitse maksaa mitään, joten

sopimus on varsin hyvä! Lähes joka ilta käytiin sitten saunalla ja siellä sai kuulla kisapilottien selvitykset - sauna sijaitsi parakin näköisessä rakennuksessa. Yhteensä kilpailuihin osallistui parisensikymmentä konetta. Toivottavasti PIK-stäkin ajan kuluessa löytyy uusia kisapilotteja ja matkalennosta kiinnostuneita.”

Jukka Juslin

PIKiläisistä Antti sijoitti kisassa viidenneksi 3862 pisteellä ja Manu seitsemänneksi 3342 pisteellä. Kisansa voitti Jukka Sorvali Pernun Piloteista 4129 pisteellä. Yhteensä kisailijoita oli 13.



Kentällä vai pelossa?

Dieselin vallankumous

Pari innovatiivista, eurooppalaista lentomoottorivalmistajaa aikovat todenteolla uhatta amerikkalaisten lentomoottorivalmistajien, kuten Continental ja Lycoming, valta-asema. Harrasteilmassa muutoksen tuulet puhaltavat nyt voimakkaasti voimalaitteiden alueella.

Dieselmootorit lupauvat hyvin merkittäviä säästöjä operointikustannuksissa ja vapauttavat lentokoneet ja käyttäjät riippuvuussuhteesta lentobensiiniin, jonka saatavuus monin paikoin maailmassa on jo huonontunut. Monet valmistajat, mukaan lukien autotehtaita kuten Porsche, ovat yrittäneet kaapata osuutensa lentomoottorimarkkinoista, mutta laihoin tuloksin.

Asketään pidetyssä Berliinin ILA 2002 -näytelyssä saksalainen Thielert Aircraft Engines esitteli uuden 135-hevosvoimaisen dieselmootorinsa nelipakaisen Diamond DA40-koneen nokalla. Aiemmin tänä vuonna yhtiö sai JAA:n tyyppilyyväksynnän TAE125-moottorille kolmen vuoden kehitystyön ja 500 koelentotuntin jälkeen.

Thielertin suunnitelmissa on sertifioida TAE125-moottorinsa kesäkuussa 2002 myös PA28- ja C172-konetyyppiin. Se on tarjolla myös Diamond Aircraftin uuteen, vielä tyyppilyyväksyntää vaille olevaan kaksimoottoriseen DA42-koneeseen, jonka on tarkoitus lentää 1485 mailia 203 solmun nopeudella. Thielertin moottori on nähty myös Robin DR400- ja Socata TB9-koneiden nokalla. Thielertin mukaan he tähtäävät moottorimarkkinoilla niin uusien kuin vanhojenkin konetyyppien suuntaan.

TAE125-moottorin odotetaan vähentävän yksimoottorisen pienkoneen operointikustannuksia aina 70% saakka. Esimerkiksi Piper PA 28-161 Warrior, joka lentää 6000 jalan korkeudella tosi-ilma-

nopeutta 118 solmua, kuluttaa alkuperäisellä moottorillaan 36 litraa tunnissa lentobensaa. Vastaava kulutus Thielertin TAE125-moottorilla on 17,5 l/h, ja kulutettava aine ei ole bensiini vaan diesel. Säästö syntyyvät kulutuksen pienemisen lisäksi myös halvemman polttoaineen käytöstä. Thielertin itsensä mukaan myös TAE125-moottorin suorituskyky on yliveritainen vanhoihin moottorikonsepteihin nähden, mitä tulee tehon menetykseen korkealla ja nousuaikaan 10 000 jalkaan.

Thielert suunnittelee valmistava

Operointikustannukset alas 70%!

vansa moottoreita uudella tehtaallaan Liechtensteinissa. Sarjatuoannon saaminen täyteen vauhtiin vie kaksi vuotta. Tänä vuonna tehdas tuottaa noin 230 moottoria ja vuosien 2003-2004 aikana luku nousee 1500 moottoriin vuodessa. Lopullinen tavoite on 2000 moottoria vuodessa. Valmistajan mukaan moottorin hinta tulee olemaan noin 17 500 dollaria, tai 36 000 dollaria nokalle asennettuna ja käyttövalmiina. Peruskorjausjaksoksi luvataan 2400 tuntia.

Yksityisomistuksessa oleva Thielert investoi 20 miljoonaa euroa omaa rahanasa moottorin kehitystyöhön. Moottori perustuu 1,7-litraiseen turbodiesel-automoottoriin. Moottoria hallitaan FADEC:illa (Full-Authority Digital Engine Control) ilman mekaanista varmistusta. Suihkumoottorien tapaan, vastoin perinteisiä potkurikoneteita, tehoa säädetään ainoastaan yhdellä vivulla.

Samaan aikaan Ranskassa SMA on pitkän kehitystyön jälkeen aloittamassa syyskuussa sarjatuo-

tantoa omalle SR305-230-moottorille, joka on lentopetroolia juova dieselmootori. SMA, jonka omistaa autovalmistaja Renault, EADS ja Snecma, perusti äskettäin uuden tuotantoyksikön keskiseen Ranskaan (Bourges), joka on valmis tuottamaan 2000-2500 moottoria vuodessa. Markkinointipääliikö Miriam Dunning mukaan tähän mennessä on tilattu yli 200 moottoria.

Toisin kuin Thielertin moottori, SR305-230 on täysin uusi moottori, joka on suunniteltu aluperinkin ilmailukäyttöön. Viime vuonna sertifioitu, 230-hevosvoimainen moottori on valittu moottoriksi useisiin uusiin lentokonetyyppiin kuten Maule M7 ja Cirrus TDI. Socatan uuden, SMA:n moottorilla varustetun TB10/20-version valmistusta on toistaiseksi lykätty vuoden 2004 loppuun Socatan tuotannon pullonkaulojen vuoksi.

SMA odottaa saavansa seuraavien kolmen, neljän kuukauden aikana STC:t moottorin asentamiseksi Cessna 182 ja Socata TB20-koneisiin. Markkinointipäällikkö Dunningin mukaan yhtiö on valmis varustamaan minkä tahansa 180-300-hevosvoimaisella moottorilla varustetun lentokoneen uudella SMA:n moottorilla, ja kela tehokkaamman 250-300-hevosvoimaisen moottorin tuotanto saadaan käyntiin 12-18 kuukauden kuluessa.

Tiedostaen, että myynnin hidasteena on myynnin jälkeiset tukitoimet, SMA on aloittanut edustajaverkoston luomisen SR305-230 -moottorilleen huoltojen ja STC-prosessin läpiviennin mahdollistamiseksi. Tällä hetkellä moottorin edustaja löytyy Englannista (Britten Norma), Pohjois-Amerikasta (Riley) sekä Brasiliasta (NAT, Latina Aviacion).

Label: Aviation Week, May 27, 2002.

Manu Skyttä

Kerho ja kerhon rahat

Kerhon rabalienteessä taitvi on pääsääntöisesti vrainbankimman aikaa, kun taas kesä on lentämiseen liittyvää toimintaa. Jotta kerhon rabalienteen ja siihen liittyvät toiminnot voidaan hoitaa mahdollisimman vaivattomasti, on kerhon rabastogorilla Manne Juntunen koonnut seuraavaan jottain oleellisimpia asioita, joita kerholaisen tulisi muistaa.

Jäsenmaksu

Jäsenmaksu maksetaan lentolaskutuksen ulkopuolella. Jäsenmaksun maksamiseksi kukin jäsen on saanut ohjeet vuosikokouksen yhteydessä, mutta tässä kertauksena. Viitenumero jäsenmaksun maksamiseksi löytyy webistä: <http://www.tky.hut.fi/~pik/info/suojattu/jasviitteet2002.html>

Jäsenmaksu 8,40e maksetaan webistä löytyvällä viiteellä kerhon tilille 130950-112458.

Lentolaskutus

Lentolaskuja lähetetään pääsääntöisesti kuukauden väliajoin, siten että kukin kalenterikuukauden lennoista tulee lasku noin seuraavaan kuun puolivälissä. Myöhästyneistä maksuista peritään normaali 11% viivästyskorke ja muistutuslaskusta lisäksi 5 euroa. Mikäli muistutuslaskun jälkeenkin jäsen ei ole maksanut laskuaan, voidaan lasku laittaa perintään ja perinnästä aiheutuvat ylimääräiset kustannukset maksaa ko. jäsen itse. Mikäli jäsen jättää

toistuvasti lentolaskun maksamatta ajallaan, voi johtokunta tämän seurauksena määrätä väliaikaisen tai lopullisenkin lentokiellon.

Maksassasi rahaa joko lentolaskun seurauksena tai ennakkoon kerhon tilille, käytä aina omaa PIK-viitettäsi. Ilman viitettä maksetut maksut päätyvät ihmetelyn jälkeen joko oikealle tilille tai sitten jonnekin muualle. Omaa unohtunutta viitettä voi tiedustella joko rahastonhoitajalta tai sihteeriltä. Viite löytyy myös jokaisesta lentolaskusta.

Lennota laskutetaan päällikköä hänen omien työtuntiensä mukaan poislukien koululennot, jotka laskutetaan oppilaita tämän työtuntien mukaan. Ylimääräiset laskeutumiset-, navigaatio- tai pysäköintimaksut maksaa lentäjä. Kaikissa kerhon koneissa on kausikortit kotimaan lentoasemille EFHK:ta lukuunottamatta. Koneen päällikkön tulee pyrkiä maksamaan laskeutumiset- tai muut maksut paikan päällä käteisellä. Näin vältetään turhaa rahaliikennettä kerhon tilien ja kirjanpidon kautta.

Kerhon tarkoituksena ei ole toimia luottolaitoksena, joten lentojen ennakkoon maksaminen on erittäin suositeltavaa. Siis, jos on tarkoitus lentää (ja paljon), maksakaa mieluummin ennakkoa lentotilille ennen lentojanne.

Korjauspyynnöt laskutukseen/hyvytyksiin

Jos lentolaskussa on virheitä, lähetä korjauspyyntö laskuttajalle. Jos korjauspyyntösi koskee hyvitystä, lähetä korjauspyyntö rahastonhoitajalle. Lähetä pyyntösi (kirjeitse tai) mieluiten sähköpostin välityksellä - kirjanpitolaki, samoin kuin kerhon sisäinen tarkastus, edellyttää kirjallista dokumenttia siitä,

mihin tehdyt korjaukset perustuvat. Älä kuitenkaan jätä laskua kokonaan maksamatta, vaan maksase muilta osin. Jos laskusta tuntuu puuttuvan jotain, esim. viimeisin maksusuoritus, kannattaa ensimmäisenä lukea tarkasti ajanjakso, joka ko. laskussa on huomioitu.

Voimassa olevat lentohinnat löytyvät kerhon webbisivulta, salasanaa (ei muutettu) voi kysellä sihteeriltä tai rahastonhoitajalta

Ulkomailla lentämässä?

Ulkomaanmaksuihin liittyvät kulut peritään myös edelleen lentäjältä. Pilotin velvollisuus on ilmoittaa välittömästi matkan päätyttyä rahavirastoon aiheuttamansa kulut, jotta kerholle aikanaan saapuvan laskun oikeellisuus voidaan tarkistaa. Jokaisen pidemmän ulkomaan reissun jäljiltä tulee toimittaa rahavirastolle eritellyt kerholle aiheutetuista kulungeista. Lisäksi pilotin itsensä kannattaa säilyttää kuitit maksetuista kentä-, navigointi-, yms-maksuista, jollei niitä toimita rahavirastoon. Virosta muistettiin viime kesänä Terminal Navigation maksulla Tallinnan TMAN läpi lentäneitä, nämä maksut, jos näitä ilmantaan, tullaan laskuttamaan edelleen lentäjäsankarilta.

Lentopäiväkirja

Tee selkeät merkinnät koneen lentopäiväkirjaan. Lähtö- ja laskaika merkittään minuutin tarkkuudella, mutta kokonaaislentoaika pyöristetään lähimpään viiteen minuuttiin.

Merkitse aina "Huomautuksia"-sarakkeeseen viitenumerosi. Tämä koskee myös purjekoneiden päiväkirjamerkintöitä ja koululentoja! Merkitse myös moottorin käyntimittarin lukema jokaisen



Myöhästyneistä lentomaksuista 11% vuotuinen viivästyskorke

lennon jälkeen. Lisäksi mikäli PIK-iläiset käyttävät Räyskälä-säätiön kaksikkoja, koneen lentopäiväkirjan "Huomautuksia"-sarakkeeseen tulee merkitä "PIK", jotta säätiön laskutus luonnistuu.

Kerhon maksamat lennot

Kerho maksaa koelennon ja OH-TOW:n huoltoihin liittyvät siirtolennot hinaustoiminnassa. Koelennon maksimipituus on 20 minuuttia, yli menevän osan maksaa koneen päällikkö. Eriyisestä syystä sallitaan pitempikin koelento, mutta syy on merkittävä lentopäiväkirjaan. Muussa tapauksessa ylimenevä osa laskutetaan pilotilta. Pursikoneilla koelento hintaan 1000 metriin. Mikäli jokin muu lento halutaan kerhon maksettavaksi, tulee asia hyväksyttävä etukäteen johtokunnassa.

Vakuutuspalautukset

Asiassa toimitaan lentosääntöjen mukaisesti, eli mikäli kone on sei-

sonut 25 vrk tai enemmän, on se maadoitettu, kunnes 30 vrk on täynnä. Mikäli jännes haluaa edellä mainitusta tuolloin lähtä lentämään, hullaan lennosta laskuttamaan saman verran kuin saamatta jäänyt palautus (n. 170 euroa).

Käteishyvitykset (tavaroiden/palveluiden ostaminen käteisellä kerholle)

Käteishyvityksellä tarkoitetaan niiden kulujen korvausta, joita jäselle on aiheutunut tarvikkeiden ostopa kerhon käyttöön. Pyydä/vaadi kuitit, josta käy ilmi myyjäryhtyksen nimi, tuote, määrä, hinta ja päivämäärä. Liitä kuitit nitoen käteishyvitysloimakkeeseen, johon tulee laittaa eritellyt selostus mihin tarkoitukseen ko. tuoteet/palvelut on käytetty. Laita lomakkeeseen myös merkitä, haluatko hyvityksen lentotilillesi (viitenumero) vai pankkitilillesi. Käteishyvitysloimakkeita löytyy Marjun kirjahyllyssä olevasta lokerosta tai kerhon webbisivulta kerholaisen tietopankista. Nykyisen käytännön mukaan korvataan automaattisesti vain sellaiset tarvikkeet/palvelut, jotka liittyvät välittömästi kerhon ilma-alusten tai muun kaluston käyttöön ja huoltoon sekä kerhon järjestämien karsien toimintaan. Jokaisesta huolto toimintaan liittyvästä, yli 100 euron hankinnasta täytyy pyytää lupa huoltotoimen johtajalta. Muista kuin huoltotoimintaan liittyvistä yli 100 euron hankinnoista tulee pyytää lupa rahastonhoitajalta. Koneiden hoitajilla on oikeus hankkia välttämättömiä varaosia hoitamiinsa koneisiin. Yli 200 euron hankinnat tai ulkomailta tilattavat osat koordinoi huoltotoimen johtaja. Elin-tarvikkeita ja virvokkeita kerholle ostaa ainoastaan varapuheenjohtaja tai hänen siihen joka kerta

erikseen valtuuttama henkilö. Turhista ostoksista on turha toivoa hyvitystä.

Kerhoajat omalla autolla

Oman auton käytöstä kerhoajoon voi hakea johtokunnalta kilometrikorvausta. Aiheellisissa tapauksissa korvataan 0,12 euroa/km. Esimerkiksi viikonloppukeikasta Räyskälään lentämään ja siinä oheessa huoltamaan ei kannata vai-vautua anomaan.

Työtunnit

Työtunnit on merkittävää kahden kalenterikuukauden sisällä työn suoritusajankohdasta.

Pääsääntöisesti jokainen merkitsee itse omat työtuntinsa murjussa olevaan työtuntikortistoon. Tehdyt työtunnit tulee merkitä selkeästi ja siitä tulee käydä ilmi päivämäärä ja tehty työ riittävä tarkasti eriteltynä (esim. CBV 50h huolto). Jokainen työ tulee merkitä erikseen päiväkohtaisesti; samoin samana päivänä tehdyt eri työt tulee merkitä erikseen. Järjen käyttö on sallittua siinä, mikä on kerho työtä ja mikä ainoastaan ajanvietettä. Klassisena esimerkkinä vauhtiraitojen maallalu sadepäivän juhona purtsikoiden renkaisiin ei hyödyttäne kerhoa pätkäkään. Jos merkinnät eivät ole selkeät ja yksiselitteiset, ne voidaan jättää ottamatta huomioon.

Kun jäsenen kokonaistyötuntimäärä ylittää 1000 h, jäsen saa tuleville työtuntikausille 50 h "pohjille" tekemällä johtokunnalle asiaan liittyvän anoituksen.

Vakuutukset

Kerhomme lentokalustolla on



Ilma-alus	Kasko (€)	IKVV	LVV	IPV(paikkaa)
OH-521	13455	-	pakollinen	-
OH-650	10091	-	pakollinen	1
OH-733	31956	kyllä	pakollinen	2
OH-787	23546	-	pakollinen	-
OH-820	26910	-	pakollinen	-
OH-883	50456	-	pakollinen	-
OH-CBV	25228	kyllä	pakollinen	2
OH-TOW	33637	kyllä	pakollinen	2
OH-CAO	33637	kyllä	pakollinen	2
OH-CSX	20182	kyllä	pakollinen	2
OH-COV	53820	kyllä	pakollinen	4
OH-PKT	67275	kyllä	pakollinen	4

Kerhon ilma-alusten vakuutusturva

vakuutettu oheisen taulukon mukaisesti.

Kasko eli lentovahinkovakuutus korvaa lentokoneelle tapahtuneen vahingon. Kerhon kaikilla koneilla on kaskot, vakuutusarvo näkyvissä taulukossa. Purjekoneiden vakuutukset ovat voimassa vain kesän lentokauden, talvisin niillä on voimassa maavahinkovakuutus joka korvaa maassa sattuneet vahingot. Moottorikoneilla kasko on voimassa koko vuoden, mutta mikäli kone seisoo yli kuukauden mittaisen ajanjakson lentämättä, melkein koko vakuutusmaksu tuolta ajalta saadaan takaisin vakuutuspalautuksena. Tähän liittyy tuolla lentosäännössä oleva kohta.

IKVV on ilmailujetustuvastuuvakuutus joka korvaa mahdolliset matkustajan vahingot 168188 euroon asti.

IPV, Istuinpaikkavakuutus korvaa koneessa istuttaessa sattuneet tapaturmat seuraavasti: Tapatur-

mainen kuolema 16819 euroa, invalideetti kertakorvaus 16819 euroa, vanman hoitokuluja 841 euroa. Eli aika pienet korvaussummat. Katso taulukosta tilanne kunkin koneen kohdalta.

LVV, lentovastuuvakuutus on pakollinen vakuutus, joka korvaa kolmannelle osapuolelle aiheutuneet vahingot. Pursikoneilla vakuutusarvo on ollut 2 000 000 FIM ja moottorikoneilla 5 000 000 FIM, mutta nämä tulevat nousemaan seuraavan vakuutuskauden alkaessa pursikoneilla 1 miljoonan euroon ja moottorikoneilla 1,5 miljoonan euroon asti. Tämän kesän vielä vanhat vakuutukset kelpaavat. Kerholla on lisäksi vakuutettuna irtaimistoa Malmilla.

Ilmailuliiton (ja sillä SLUN) kautta kerhollamme on lisäksi vapaaehtoistyön tapaturmavakuutus sekä toiminnan vastuuvakuutus. Näistä löytyy tarkemmat selvitykset webistä <http://www.ilmailuliitto.fi/>

vakuutus.pdf

Kaikilla Ilmailuliiton jäsenillä on lisäksi tapaturmavakuutus, tarkemmin selostettuna webissä <http://www.ilmailuliitto.fi/rhvak.pdf>. Mikäli et ole vielä SIL-lin jäsen, tämä tapaturmavakuutus on merkittävä syy liittyä jäseneksi. Eihän tuon vakuutuksen korvaussummat kovin suuria ole, mutta jotain kuitenkin. Ja ottaen huomioon, että muuten et itse välttämättä ole vakuutettuna millään tavalla.

Kerhomme vakuutukset ovat olleet jo pitemmän aikaa Pohjollassa ja yhteistyö on toiminut. Viime syksynä pyydettiin tarjoustasi eri vakuutusyhtiöiltä, mutta mikään niistä ei ollut selkeästi Pohjolan hintoja edullisempi. Kesäkuun alussa Tapiola-yhtiöstä pyydettiin tarjoustasi kerhomme vakuutuksista, mutta mitään ratkaisevaa eroa kokonaisuudessa ei ollut Pohjolaan verrattuna.

Manne Juntunen

Lentäviä lauseita

- Jos sinulla ei ole varaa tehdä jotain oikein, pidä huoli siitä että sinulla on varaa tehdä se väärin!
- Älä koskaan lennä minkään hävelin A-mallilla
- Ero lennonjohtajan ja pilotin välillä?
- Jos lentäjä mokaa, lentäjä kuolee, jos lennonjohtaja mokaa, lentäjä kuolee
- Ilman ammuksia Ilmavoimat olisi vain tosi kallis lentokerho
- Ainoa kerta kun lentokoneessa on liikaa polttoainetta, on se kun kone on tulessa
- Charles Lindbergh sanoi 1931: "Joko opettelet laskuvarjohyppäämisen tai pysyttelet poissa yksimoottorisista lentokoneista yöllä"

North Island Navy Flying Club Newsletter January 2002



Moottorilentäjän kesä Plaani ja minä

Plaani on meille kaikille periaatteessa tuttu, mutta monelle kirjallisen plaanin tekeminen on niitä kaikin tavoin vältettäviä asioita. Plaanikupongi ei loppujenlopuksi kuitenkaan niin kovin vaikea ole, kuten seuraavasta huomaamme!



ARI SILVÄTORI

Malmilla usein noudatettava paikallisplaaniin tekeminen radiolla toimii vain D ja G+ -luokkien ilmoituksissa, eli Kuopiossa, Rovaniemellä, Tampereella ja H:ki-Vantaalla radioplaani ei onnistu, vaan joudut täyttämään kupongin.

Kerran kun plaani on tehty, on se voimassa 15 minuuttia, jos kyseessä on johdettu IFR-lentoa varten tehty plaani, VFR-plaanit on voimassa 60 minuuttia. Jos et tuohon aikaan luule ehtiväsi, voit pyytää lähettämään delay'tä plaaniisi, mutta tämä täytyy tehdä ennen plaanin hapanemista, sillä silloin se kuumempi poistuu järjestelmästä.

Plaani voi tehdä myös puhelimitse esim Malmin briefinkiin tms paikkaan soittamalla. Tässä tapauksessa toisen pään työtä helpottaa, jos itselläsi on kaavake edessäsi ja luet tietoja sen mukaisesti järjestyksessä.

Seuraavalla sivulla tarkastellaan ko. kupongkia ja sen sisältöä kohdittain sekä sitä, mitä Veijo VFR-lentäjä saattaisi haluta kirjalla kuhunkin kohtaan.

Marko Koski

Kesän tultua PKiläiset poutahaikat kaivatuvat esille kiviensä ja kantojen alta, suunnaten huikelle matkalennoille lähelle ja kauas. Virallisen lentosuunnitelman tekeminen näyttää kuitenkin empiristen havaintojen mukaan olevan itse kullekin välillä vaikeaa. Briefing-virkailijakin tuntuu aina kirjoittavan yritelmiä uudestaan, joten kerrataanpa hiukan joitain perusasioita.

Lentosuunnitelman tekeminen ja sen perusteella lentäminen on suuri lisä kunkin omaan lentoturvallisuuteen, sillä onnettomuuden sattuessa pelastuspalvelun liikkeellelähtö on huomattavasti nopeampaa, jos hälytys tehdään lentosuunnitelman pohjalta. Parhaassa tapauksessa taas ilman suunnitelmaa lentänyt kaivataan vasta seuraavana maanantaina töihin - jokinainen voi miettiä, mitä tämä tarkoittaisi omakotitaksuista lennon päätyttyä pakkolaskuun.

Toisaalta taas kannattaa muistaa, että plaani tulee myös päättää radiolla tai puhelimitse, jos menet kentälle, jossa ei ole lennon-

johtopalvelua. Tämä koskee siis yhtäläillä korpikenttä kuin esim aukioloajan ulkopuolella olevaa AFIS/TWR - kenttää. Tämän lisäksi valvotuista kentistä on tärkeää muistaa, että jos vaikkapa sään vuoksi laskeuduit eri kentälle kuin mitä olet merkinnyt lentosuunnitelmaan, pyydä lennonjohtoa lähettämään sinusta saapumisilmoitus määräkanallesi.

Pakollista lentosuunnitelman tekeminen on aina ennen lentoa valtakunnan rajan ylityse, ADIZ-vyöhykkeelle, tai yleensäkin valvotun ilmatilan menemistä sekä yö-VFR matkalennoille. Lentosuunnitelman voi tehdä joko paperisella kaavakkeella tai radiolla ilmassa. Näistä jälkimmäisessä tapauksessa suunnitelmasi koskee vain sitä osaa lennosta, jolloin olet valvotussa ilmatilassa. Sieltä poistuesasi olet jälleen omillasi!

Disclaimer: tässä kirjoituksessa asiat on kirjoitettu, kuten kirjoittaja ne itse tekisi. Jos löydät virheen, Lentolehtinen julkaisee mielellään asiaan liittyvää täydennystietoa seuraavassa numerosa.



Moottorilentäjän kesä Plaani ja minä



Tarkastellaan nyt plaanikuponia ja sen sisältöä kohdittain sekä sitä, mitä Veijo VFR-lentäjä saattaisi haluta kirjailia kuhunkin kohtaan:

Kohta 7. Koneen tunnus ilman väliiviä, eli esim.OHCSX.

Kohta 8. VFR = V, IFR = I. Eksottisemmat ovat Z (alku VFR, loppu IFR) ja Y (päinvastoin). Lenton laatu on kerhon kaluston kyseessäolleen toivottavasti aina G niin kuin general.

Kohta 9. Lukumäärään ei merkitty mitään, jos et harrasta osastolentoa. Tyypit löytyvät esim Malmin briefingin seinällä ja kerhon kotisivuilla olevasta kalustotaulukosta. Jälkimmäisestä paikasta löytyvät myös oikeat arvaukset koneiden varustuksiin, mutta tässä lyhyt kertaus. Laitteet merkitään siten, kuin ne ovat toimintakuntoisia.

V = VHF RTF eli puheradio F = ADF
O = VOR D = DME
S = Standardvarustus eli COM/NAV ja lähestymislaitteet ko. reitille

Transponderi merkitään kauttaviivan jälkeen:

N = ei ole C = A ja lisäksi korkeuskoodaus
A = 4 numeroa (=4096 koodia)

Kohta 13. Lähtöpaikka eli kentän 4-kirjain koodi. Jos lähdet kentältä, jolla ei ole koodia, merkitset tähän ZZZZ ja kirjoitat paikan selkokielenä kohtaan 18 esim Kelneltä lähdetäessä DEP/PaitasjärviLähtöaika on se aika, jolloin kuvittelet lähteväsi rullaamaan, eli EOBT-aika - ei lentoonlähttöaika. Lisäksi tämä, kuten muutkin ajat, on UTC-aika.

Kohtaan 15 kirjaillet nopeutesi joko solmuina (N0120 eli 120 knotsia) tai kilometreinä (K0200 eli 200 kilometriä tunnissa), korkeutesi lentopintoina (F055 = lentopinta 55) tai satoina jalkoina QNH:lla (A040 = 4000ft) . Jos aiot puikkelehtia satunnaisilla korkeuksilla, kirjoita tähän VFR. Seuraavaksi raapustat lentoreittisi ilmoittautumispisteinä, majakoina tai paikanniminä. Voit myös merkitä DCT, jos olet menossa suoraan määräänpääsi. Muista, että jos et saavu perille, sinua etsitään reititsi varrelta, joten tässä ei kannata pinnata.

Ulkomailla mennessä on hyvä merkitä vähintään se reitti, mitä pitkin ajattelit ylittää rajan. Eli esimerkiksi Kuressaareen mentäessä vaikkapa NOKKA- EESTI - KRS. Ulkomailla lennettäessä lentosuunnitelman tulee muutenkin sisältää tiedot laskupaikalle saakka.

Kohtaan 16 merkitään laskupaikka kuten kohdassa 13 lähtöpaikka. Jos tähän tulee ZZZZ, merkitset kohtaan 18 DEST/ paikannimi. VFR-lennoille ei Suomessa tarvita varalentopaikkoja, mutta tämä on kansallinen poikkeus. Ulkomailla plaania täyttääsasi sitä voidaan vaatia.

Kohtaan 18 voitkin sitten kerätä kaiken lisäinformaation, mitä ei muualle saa mautamaan. Sopivia esimerkkejä voisivat olla:

- ulkomailla mentäessä arvioituid lentoajat FIR-rajaille. Eli jos arvioit ylittäväsi FIR-rajain Viroon 15 minuutin lennon jälkeen välillä NOKKA-MUUGA, merkitset EET/ EETT 0015
- jo mainitut selväkieliset lähtö- ja laskukenttien määritellyt DEP/ ja DEST/ - merkkien jälkeen.
- lähtöilmoitus, jos lähdet vaikkapa Räyskälästä ja teet lähtöilmoituksen Tampereen alueelle radiolla jaksolla 127.10: RMK/ DEP EFES ACC RTF 127.100
- saapumisilmoitus puhelimella Tampereen alueelle puhelimella RMK/ ARR PHONE EFES ACC
- jos täytät lentosuunnitelman yli 24 tuntia ennen lähtöä, merkitset tähän lennon päivä, eli Date Of Flight: DOF/päivämäärä
- oman kännykän numeron ilmoittamalla selviää helpommalla esim saapumisilmoituksen unohtamisesä ja mahdollisista epätodellisuksista lentosuunnitelmassa. Jotta numero kulkeutuisi plaanin mukana, tulee se merkitä näin RMK/ PILOT TEL 040-xxxx xxxx
- jos haluat tehdä reitillä läpilaskun jollain lentoasemalla, merkitse aika ja paikka. RMK/TGL EFUT 0050/1550, jossa siis 0050 on lentoaika ja 1550 UTC-aika, jolloin arvioit läpärisi pomppiivan pitkin Utin kiitotietä...
- jos aiot lentää lentotunnistusyöhykkeellä (ADIZ) tulee plaani täyttää ja kohtaan 18 merkitään RMK/ADIZ 0915, jossa aika on tulo tai poistumisaika ADIZ:lle
- RMK/VFR ON TOP kertoo sekin aikeistasi.
- noiden lisäksi RMK/ -merkin jälkeen voit satuilla suomeksi lisäselvennyksiä

Loppuihin kohtiin merkitset toiminta-ajan, henkilöluvun, varusteet (mitä ei ole, rüksaitan yli) ja värit sekä oman nimesi. Sitten ei kun kiikuttamaan kuponia eteenpäin.



Moottorilentäjän kesä Kesämatkalle

Lentomatkailukausi on parhaimmillaan, joten Lento-lehtinen esittelee kesän lentomatkavinkit.

Itämeren ympäristössä on lukemattomia muitakin matkakohdeita kuin NOKKA - MUUGA - Tallinna eestasa tax-freen kautta. Kaikki kohteet on valittu siten, että ne ovat saavutettavissa kerhon koneilla päivä- tai viikonloppumatkalla. Ulkomaanmatkailijan arkea on helpotettu Schengenin sopimuksen myötä merkittävästi, sillä nykyisin saat lentää miltei tahansa suomalaiselta kentältä mille tahansa Schengenin ja EU:n tullialueen puitteissa olevalle ken-

tälle. Käytännössä siis EU-maihin lentettäessä ei paperisotaa enää tarvita, jos et ole menossa Ahvenanmaalle, Kanaalisaarille, Isoon-Britanniaan tai Kanarian saarille. (Tarkempaa tietoa AIP:sta, Gen 1.2.). Baltiaan lentettäessä muodollisuudet ovat edelleen samat, joskin Malmin paikalliset järjestelyt ovat hiukan muuttuneet.

Ulkomaalle lentoja varten kerhon koneissa on Shellin carnet-kortit, jotka käyvät maksuvälineinä useimmilla Shellin ja BP:n palvelupisteissä. Esimerkiksi Visbyssä on myös carnet-automaatti - kortin tunnusluku on sama kuin tavallisenkin automaattikortin. Jos kortti ei ole aiemmin käynyt auto-

maatissa, voit joutua asettamaan tunnusluvun, eli taas sen saman kuin automaattikorteissa. Mikäli maksukortti ei käy, joudut kustantamaan polttoaineen omasta pussistasi, mutta se hyvitetään sinulle kuittia ja anomusta vastaan.

Saaristoa ja thairuokaa Maarianhaminassa

Maarianhaminaan lentäminen on nykyisin enemmän ulkomaata kuin Ruotsi, sillä Ahvenanmaalle mennessä tulee huolehtia tullimuodollisuuksista. Matka-aika Malmilta on noin 1,5 tuntia ja matkalle osuu varsin mainioita saaristomaisemia. Kesämatkakohdenommatkan voi esimerkiksi ajaa



ulkosaariston kautta ja takaisin hiukan pohjoisempaa, jolloin matkailisille löytyy varmasti katseltavaa koko matkan ajaksi.

Maarianhaminan käyntikohteita ovat esimerkiksi Pommern ja lentokentällä sijaitseva, Suomen parhaaksi väitetty, Thaimaalaista ruokaa tarjoava ravintola. Kaupungista toimitus suosittelee länsisatamaa olevaa pursiseuran ravintolaa, jossa ainakin viime kesänä sai makoihsaa ruokaa.

Ruotsin lyhyt oppimäärä

Ruotsiin lentettäessä ensimmäinen ja luonnollisin pysähdys on Tukholman Bromma, jonne lentoaika on hiukan reilut kaksi tuntia. Kenttä on auki joka päivä noin 06:20 UTC ja polttoainetta on saatavilla carnet'illa.

Brommasta on helppo ostaa viikkokortti hintaan 350 SEK, joka kattaa viikon ajan kaikki operoinnit Ruotsin ilmailulaitoksen kentillä, poislukuun Aland. Toisin kuin Suomessa, on Ruotsissa paljon myös muiden ylläpitämiä kenttiä, joten viikkokortin takana oleva kenttäuutelo kannattaa katsoa läpi, jos matka jatkuu muille ruotsalaisille kentille. Brommasta on ainakin aiemmin myös saanut ruotsalaisia ilmailukortteja hyvin. Myyntipisteitä on kaksi; joko briefing tai sitten terminaaliassa oleva kioski.

Matkaa voi jatkaa Brommasta Visbyhyn, Gotlantiin, jonne on matkaa Brommasta noin 45 minuutin verran. Köyhille ja kiireisille kerrottakoon, että oikaisu Sunnasta suoraan Visbyhyn on 60 mailia lyhyempi kuin kiertä Maarianhaminan ja Bromman kautta,

mutta avomerta on matkalla noin 160 NM, eli suunnilleen saman verran kuin Norjasta Shetlantian Pohjanmeren yli. Kannattaa siis miettiä, onko säästö sen arvoinen, ainakaan huonolla säällä sille le-gille ei ole mitään asiaa.

Visbyn lennonjohto on paikalla päivittäin noin klo 9 - 20 paikallista aikaa ja kentällä on aiemminkin mainittu carnet-automaatti tankkausta varten. Keskustaan pääsee joko taksilla tai välillä bussilla.

Visby on oikea kesäkaupunki, joka elää koko vuoden edestä kahtena kesäkuukautena lähestulkoon sulkeutuen viimeistään syyskuun alussa. Heinä-elokuussa matkailijan kannattaa harkita majoituksen varaamista etukäteen.

Lähi-Etelä

Vironmatkailu lienee yleisin ulkomaanmatkan aihe kerhon koneilla. Monet kuitenkin pysähtyvät turhaan jo Tallinnassa, kun muitakin kohteita on tarjolla - ja jopa lähes samaan hintaan. Tallinnan maksut ovat yhteensä noin 1200 EEK, riippuen matkustajien määrästä. Vastaavasti muilla Viron kentillä maksut ovat noin 350 EEK, eli noin 50 Euroa halvemmat, mikä summa tarjoaakin jo lentoaikaa pitemmälle Viron.

Tallinnan lähestymisalueella lentämisestä tulee nykyisin terminal navigation -lasku jälkikäteen vaikka et laskeutuisi Tallintaan. Suuruusluokan tulisi olla maksimissaan noin 350 EEK kahteen suuntaan. Viron karttoja on ainakin aiemmin saanut mm. SIL-shopista ja tietysti Virossa. Lentokenttien kartat kannattaa kopioida Malmin briefingin AIP:sta.

Mukavia kohteita Virossa ovat ainakin Kuressaare, Tartu ja Pärnu. Myös Hiidenmaan Kärdla on näkemisen arvoinen, joskin ihmeellistä ajanvietettä ei noin 4000 asukkaalla kaupungista kannata odottaa.

Tartossa viettää helposti päivän syödessä ja kaupunkia katsellessa. Lentoaika Tarttoon on noin tun-

nin ja kentältä saa polttoainetta käteismaksua vastaan. Ainakin viime kesänä sekä markat että kroonit kelpasivat, joten voisi olettaa myös eurojen olevan käypää rahaa.

Kuressaari on tunnin ja 20 minuutin päässä Malmilta ja matkalla tutuiksi tulevat esimerkiksi Paldiski ja Haapsalu. Kuressaaressa paikallinen nähtävyys on 1200-luvulta peräisin oleva piispanlinna.

Latvia

Suurempaa eksotiikkaa etsiville toimitus suosittelee viikonloppumatkaa Latviaan, Riikaan. Matkaa Riikaan on kahden tunnin edestä ja kenttämaksut ovat noin 38 USD. Lisäksi maksettavaksi tulevat matkustajamaksut 27USD / henkilö kaikilta niiltä, jotka eivät kuulu miehistöön. Polttoainetta on saatavilla, mutta sen - kuten muidenkin maksujen - maksamiseen on käteinen parasta valuuttaa. Vuonna 2000 polttoaine maksoi 1USD / litra ja taaloja lyötiin siivelle suurinpiirtein samaan tahtiin kuin mittari ruksutti.

Latviaan ei ole julkaistu ICAO:n 1:500 kiloon ilmailukarttaa, vaan sen virkaa ainakin allekirjoittaneella toimittaa samaan mittakaavaan tehty maantiekartta sekä AIP:sta kopioidut kartat. AIP:ta tulkiten voisi myös päätyä siihen loppulukseen, että C-moodin transponderi helpottaa Riikan matkailua. Riigan, kuten myös EFHK:n ilmatilassa nimitään vaaditaan C-moodi.

Riikassa riittää nähtävää ja tekemistä vähintäänkin viikonlopuksi, joten aikaa kannattaa suosiolla varata ainakin reilu päivä.

Latviassa kannattaa myös harkita muita kenttiä, kuten Liepaja, mistä tosin toimituksella ei ole kokemusta - vielä.

Lento-lehtinen ottaa mielellään jatkossa vastaan suurten seikkailijoiden raportteja erilaisista kohteista ja kentistä lähellä ja kaukana.

Marko Koski



MIKKO SUTINEN



Moottorilentäjän kesä KONEKALUSTO

	CBV	CAO	CSX	TOW	COV	PKT
	Cessna C150	Cessna C140	Cessna/Exp. C140	Experimental PK23	Cessna C172	Piper Archer II P28A
Valmistumisvuosi	1970	1978	1946	1982	1978	1984
Moottorin valmistaja	Continental	Lycoming	Continental	Lycoming	Lycoming	Lycoming
Moottorin tyyppi	O200A	O-235-L2C	O200A	O-360-A4M	O-360-A4M	O-360-A4M
Teho, BHP	100	110	100	180	180	180
Minimi öljymäärä (qts) paik./matk.	4	4	4	5,5/6	5,5/6	5,5/6
Lentosäännöt	yö VFR	yö VFR	yö VFR	VFR	yö VFR	IFR
Laitteet	VOF/C	VO/A	VOF/N	VO/N	VOF/A	SD/C
Muu varustus	intercom	intercom	sukset	hinauskoukku	intercom "Super Hawk" Air Plains STC	intercom autopilot ELT
Paras pystynopeus	76 mph	67 kts	117 km/h	130 km/h	73 kts	76 kts
Jyrkimmän nousukulman nopeus	70mph	55 kts	105 km/h	110-120km/h	62 kts	64 kts
Matkanousun nopeus	80mph	70-80 kts	130km/h	140 km/h	85 kts	87 kts
Matkalentonopeus (TAS) 65%/2000ft	105 mph	94 kts	165 km/h	180-190km/h	120 kts	111 kts
Max ilikehtimisnopeus	118 mph	104 kts	-	-	105 kts	113 kts
Maksiminopeus	193 mph	149 kts	225 km/h	310 km/h	158 kts	154 kts
Parhaan liitosuhteen nopeus	70 mph	60 kts	120 km/h	120-130km/h	65 kts	76 kts
Lähestymisnopeus	75 mph	65 kts	130 km/h	120 km/h	70 kts	75/66 kts
Suurin sallittu nopeus laipata auki	100 mph	85 kts	140 km/h	200 km/h	110/85 kts	102 kts
Sakkausnopeus laipoilla	48 mph	43 kts	72 km/h	70-76 km/h	31-33 kts	49 kts
Sakkausnopeus sileällä	55mph	48 kts	81 km/h	80 km/h	39-44kts	55 kts
Kynnynnopeus laskussa	70 mph	60 kts	120 km/h	110 km/h	60-70 kts	66 kts
Valkoinen kaari	49-100 mph	35-85 kts	70-140km/h	85-200km/h	40-85 kts	49-102 kts
Vihreä kaari	56-140 mph	40-111 kts	80-200km/h	95-225km/h	50-127 kts	55-125 kts
Sivutuulikomponentti, kt	15	12	13	20	15	17
Punnittu	4/99	8/97	1/00	5/00	11/00	5/99
Perusmassa (kg) / -momentti (kgm)	531	533	486	647	684	740
MTOW normal (kg)	725	758	675	870	1157	1157
utility (kg)	725	-	-	-	907	966
aerobatic (kg)	725	-	-	-	-	-
Maksimipaino matkatavarattilassa (kg)	54	54	36	30	54	91
Maksimi pa. määrä (l), (käytettävissä)	98 (85)	98 (92)	94	200	163 (152)	189 (182)
Kulutus laihalla (l/h)	23	23	23	35	35	35
Maksimi toiminta-aika (h)	3½	4	3½	5½	4½	6
Kuorma täysillä tankeilla (ei matkat.)	1h+56kg	2h+5kg	1h+43kg	1h+2kg	4h+57kg	3h+56kg
Tankkaus maksimi henkilöäärällä	2h+56l	2h+98l	2h+46l	2h+94l	4h+163l	4h+153l
Kiitoratavaatimus OPS T1-6	600m	600m	600m	500m	600m	600m
Hinnat 1.5.2002->	CBV	CAO	CSX	TOW	COV	PKT
Hintaluokka 1	72€	68€	68€	78€	92€	95€
Hintaluokka 2	62€	62€	58€	68€	82€	85€
Hintaluokka 3	48€	48€	44€	54€	75€	78€

HUOMI! TÄMÄN TAULUKON TIEDOT OVAT "FOR REFERENCE ONLY". KÄYTÄ LENTOLASKUISSA JA KONEEN KUORMAUKSESSA TODELLISIA KONEEN KÄSIKIRJAN JA PUNNITUSTODISTUKSEN ARVOJA.



PIK-lentäjän kesä RADIOTAAJUUKSIA

LENNONJOHTOELIMET			
TAMPERE ALUE&TUTKA		RULLAUS	121.60
SEKTORI 1	132.67 (127.50, 132.72)	TIEDOTUS	122.70
SEKTORI 2	121.30 (124.07, 132.72)		
SEKTORI 3	127.10 (132.72)	PORI	
SEKTORI 4	132.32 (123.77, 132.72)	TORNI	120.40
SEKTORI 5	125.40 (123.77, 132.72)	TIEDOTUS	113.20
PIRKKALA		TURKU	
LÄHESTYMINEN	126.20	TORNI	118.30, 121.10
TUTKA	120.60	TIEDOTUS	130.05
TARKKUUS	128.70		
TORNI	118.70	HALLI	
ATIS	133.55	LÄHESTYMINEN	124.55
		TORNI	128.90
HELSINKI-VANTAA		UTTI	
LÄHESTYMINEN	119.10	TORNI	130.80
TUTKA	119.10, 129.85		
TULO	119.90		
TORNI	118.60		
ATIS	135.07, 114.20		
METEO	125.10		
VOLMET	128.40		
MALMI			
TORNI	118.90		
KORPIKENTÄT			
RÄYSKÄLÄ (EFRY)	122.65	FORSSA (EFFO)	123.15
HYVINKÄÄ (EFHV)	122.50	KIIKALA (EFIK)	123.60
NUMMELA (EFNU)	123.60	TEISKO (EFTS)	123.15
ORIPÄÄ (EFOP)	123.20	VESIVEHMAA (EFLA)	123.40
PIIKAJÄRVI (EFPI)	123.55	SELÄNPÄÄ (EFSE)	123.20
JÄMI (EFJM)	123.65	KYMI (EFKY)	123.55

IRROTA KESKIAUKEAMA MUKAASI VAIKKA
LENTOHAALARIN TASKUUN!

MUISTA ENNEN LENTOONLÄHTÖÄ JA LASKUA!

ENNEN LENTOONLÄHTÖÄ

1. Kone oikein koottu
2. Kone oikein kuormattu
3. Maakuljetuspyörä irrotettu
4. Laskuvarjon valjaat kiinnitetty
5. Istuinyvöt kiinnitetty ja kiristetty
6. Kuomu lukittu
7. Lentojarrut lukittu kiinni
8. Laipat lentoonlähtöasennossa
9. Trimmi lentoonlähtöasennossa
10. Korkeusmittari säädetty
11. Radio ja mittarit "ON"
12. Laskuteline lukittu ulos
13. Polkimet ja selkänöjä säädetty
14. Ohjainliikkeet vapaat
15. Hinausköysi kiinnitetty
16. Kiitotie vapaa

ENNEN LASKUA

1. Laskuteline lukittu ulos
2. Vesipainolasti tyhjennetty
3. Laipat laskuasennossa
4. Kone trimmattu lähestymisnopeuteen
5. Siirrä tarvittaessa polkimet lähemmäksi

**IRROTA KESKIAUKEAMA MUKAASI VAIKKA
LENTOHAALARIN TASKUUN!**

TAIVAAN MERKIT JA LENNON SUUNNITTELU

1. YÖLÄMPÖTILA	plussat	miinukset
2. KASTE	kylmä	lämmin
3. TUULI	on	ei
4. TAIVAAN VÄRI	ei	kyllä
5. PILVET	kirkas	"rasvaton maito"
6. ILMANPAINE	ei	on (myös tolppa-cumulukset)
7. PAINEEN MUUTOS	>1010	<1010
	nouseva	laskeva

Kuinka monta plussaa?

6-7 plussaa	pitkä matkalento
4-5 plussaa	lyhyt matkalento
2-3 plussaa	kentänkierto
0-1 plussa	tee jotain hyödyllistä, pilko vaikka puita pik-nuotiolle!

MAASTOLASKUN JÄLKEEN?

Ilmoitus avustajallesi

- mahdollisesti voi tarvita myös näitä numeroita
- motellin toimisto 019-448870, 019-448871, fax 019-448990
- kuppila (Zetterman) 040-5656691
- toiminnanjohtaja (Laine) 0400-443087
- talonmies (Wänni) 0400-436867
- kisatoimisto (vain kisojen aikana ja kisaalenoilla) 019-448808
- soittaessasi avustajallesi tai Räyskälään kerro:
 - numero mistä soitat
 - onko kaikki kunnossa
 - sinä itse?
 - kone?
 - muuta?
 - laskupaikka (esim ilmailukartan karttapiste)
 - ajo-ohjeet ja/tai tapaamispaikka (jos tarpeen)

Jos et saa yhteyttä avustajaasi tai Räyskälään, soita Tampereen alueennojohtoon (03-2865173, 03-3865173) tai lentopelastuskeskukseen (03-2865181, 03-3865181) ettei etsintää ja pelastuspalvelua käynnistettäisi turhaan.

Ota yhteys maanomistajaan ja sovi korvauksesta. Mikäli korvauksen suuruudesta sinulla ja maanomistajalla tulee eriäviä näkemyksiä tai aiot hakea siihen vakuutuskorvausta, jätä vahingonkorvauksen määrittäminen vakuutusyhtiölle.

TERMIIKKILENTÄMISEN KYMMENTEN KÄSKYÄ

<http://www.ilmailuliitto.fi/purjelento/termiikkilentaminen.shtml>
alunperin Nummelasta 1970-luvulta

1. Tarkkaile jatkuvasti ilmatilaa
2. Lennä siten, että myös muut voivat nähdä sinut
3. Pilotti, joka löytää ensin noston, määrää muille kiertosuunnan
4. Nostoon tuleva ei saa estää muiden lentämistä
5. Pilotti, joka muuttaa kaartonsa paikkaa noustakseen nopeammin, ei saa häiritä muita nostossa olevia koneita
6. Nopeammin nouseva ei saa estää hitaammin nousevia koneita
7. Älä koskaan lennä välittömästi toisen alapuolella
8. Älä lennä tarpeettoman lähellä toista
9. Älä pudota painovesiäsi alapuolella lentävien päälle
10. Ole herrasmies myös ilmassa!



Maaliinlaskukisan kärkisijat ammattilaisille!

PIK:n ja Malmin Ilmailukerbon yhteisen toimintapäivä pidettiin Räyskälässä lauantaina 15.6. Ohjelmassa oli mm. maaliinlaskukisat ja tutustumista purjelenon ihmeisiin...

Pääkaupunkiseudulla vallinnut auringonpaiste houkutti lauantaina 15.6. tavalliseen tapaan koleahkoon Räyskälään parikymmentä pikiläistä ja Malmin ilmailukerholaista kerhojen yhteiseen toimintapäivään. Päivän ohjelmassa oli tutustumista purjelentoon, moottorikoneiden maaliinlaskukilpailut ja illan päätteeksi makkaranpaistoa ja yhdessäoloa iltanuotiolla.

Moottorilennon maaliinlaskukilpailuihin ilmoitautui kahdeksan pilottia, kuusi pikiläistä, yksi mikäiläinen ja yksi musta hevonen. Kisa oli samalla Malmin ilmailukerhon maaliinlaskun mestaruuskisa, mutta se mestaruus tosin selvisi varsin selkeästi...

Kisan voitto meni SM-kisoissakin hyvin menestyneelle Suhinin korjauksen välissä kisaan tullelle Jari Lyytiselle. Lyytisen suoritus oli varsin tasainen, virhepisteitä yhteensä 14! Toiseksi tuli Nuutti Kankare ja kolmanneksi kisan musta hevonen Kari Lappalainen. Kaikki kilpailijat jäivät alle tuhannen pisteen, tosin jotkut kovin yrittivät tonnin rikkomista! Erät kerholaiset tosin harmittelivat pelivälineiden vähyttä, erityisesti TOW ja CSX olisivat tuoneet useita lisäosallistujia. Suhinu vaan oli vielä hieman rikki ja CSX:llä ei löytynyt lentäjää Malmilta Räyskälään.

Maaliinlaskukisan ratkettua jatkettiin päivää purjelenon tutustumislennoilla, tähän olikin runsaasti kiinnostusta ja Acro lensi Mikko Suokaksen istuessa takapenkillä useita tutustumislentoja. Lisäväriä iltapäivään toi Klubin ja maapallon kovakouraisen kohtaamisen seuraaminen ja kuten yleensäkin, maapallo voitti tälläkin kertaa ja pallon sijasta Klubi joutui siirtymään lentokonehäämölle. Ehjäämölle varmaankin joutui makkaranpaiston ja saunan jälkeen myös jonkun osallistujan pää, sen verran mukavaksi illanvietto kehkeytyi, ainakin joillain osallistujista.

Tarkkaa tuomarityöskentelyä: Lyhyeksi jää, lyhyeksi jää!

RÄYSKÄLÄN 15.6.02 MAALIINLASKUKISAN TULOKSET

	kone	kerho	virhepisteet
1. Jari Lyytinen	CBV	PIK	14
2. Nuutti Kankare	CAO	PIK	32
2. Kari Lappalainen	CIC		32
4. Riku Aho	CAO	PIK	36
5. Heikki Kunttu	CBV	PIK	117
6. Kimmo Wjuga	CBV	PIK	159
7. Petri Sollström	CTL	MIK	233
8. Ari Siltavuori	CBV	PIK	930



PIK GPL 01-02

Purjelentokurssi on istunut oppitunneilla kiltisti koko talven. Mitä on päättämisestä jäänyt päähän? Osaako kurssin perusteella ohjastaa lentokonetta? Mitä kurssin lento-osalla Räyskälässä oikein tehtiin ja varsinkin mitä ei tehty? Kurssiväpeli paljastaa kurssin salat!

PIK GPL 01-02:n lento-osa alkoi lauantaina 13.4. kello yhdeksän kokoontumisella Murjun parkkipaikalle. Tulevista lentäjistä alle puolet onnistui valumaan paikalle määräaikaan. Odottelun ja autojen pakkaamisen jälkeen matkaan päästiin kymmenen jälkeen. Ensimmäinen pysähdys oli Leppävaaran Maxi-Marketissa, josta ostettiin puolen viikon pusukat. Pääkaupunkiseutu jätettiin taakse vihdoin yhdentoista jälkeen ja Räyskälään saavuttiin kello yksi - vain kaksi tuntia myöhässä sovittusta ajasta! Opettajat ja pari oppilasta, jotka eivät osallistuneet yhteiseen kuljetukseen, olivat iloksemme koonneet jo kaksipaikkaisen koulukoneemme Acron. Leiri oli saatu alkuun.

Tässä vaiheessa kurssiväpeli eli allekirjoittanut tunsii leirijännityksen aiheuttaman kuumeen niin voimakkaaksi, että päätti vetäytyä lepäilemään. Lopulta lepäily venähti kolmen päivän mittaiseksi. Muut aloittivat koulutuksen opettelemalla odottamaan. Lopulta tustumislennot saatiin käyntiin opettajien johdolla. Samalla selvisi, että Mikko Kupiainen, Heikki Ollilainen, Mika PruiKKonen ja Hannu Pulakka lentävät opettajanaan Ville Hakanen ja koneenaan PIK:n Acro OH-735. Allekirjoittanut, Anu Kurhila ja Jonas Wahlbeck lensimme koneenamme säätien ASK-21 OH-546 ja opettajiamme Jere Knuutilta ja Erkki "Era" Soinen.



JARI HOLOPAINEN

"Ja sit se tuli sieltä näin ja mä yritin väistää sitä mut..."



JARI HOLOPAINEN

Pulaa avustajista? Eikös opettajan pitäisi istua siellä takapenkillä?

Evakoon Laakasaloon!

Majoituksen suhteen ensimmäinen päivä tuotti varsin mukavan yllätyksen: Räyskälän motelli oli ylibuukattu ja osa kurssilaisista "jouduttiin" majoittamaan Laakasaloon oikeaan hotelliin. Yhden hotellissa, paksun peiton välissä vietetyn yön jälkeen voi vain todeta, että olisimme voineet viettää seuraavatkin yöt Laakasalossa. Jouduimme kuitenkin seuraavaksi viikoksi Räyskälän motelliin odottelemaan uutta yllätystä...

Ensimmäisten lentopäivien aikana lentämisen vaikeus sai monen kurssilaisen miettimään, onko tämä sittenkään minun harras-

tukseni. Mieltä lohdutti kuitenkin muistissa olevat fysiologian luennoitsijan Pekka Ylipaavalniemen sanat: "kaikki oppivat lentämään". Siihen oli vain syytä uskoa. Näin leirin jälkeen ensimmäisten lentojen vaikeudet lähinnä naurattavat. Kuinkahan monta kertaa opettaja joutui hinauksessa ottamaan korkeutta pois lentojarruilla? "Minäkö muka vedin liikaa, no en kyllä mielestäni vetänyt yhtään...?".

Ruokaa matriisista

Kurssin tehtäviin kuuluu perinteisesti myös PIK-kämpän siivous. Sikajuhlusta jääneitä pulloja kuljettiin Hakasen Villen auton

täydeltä aina Forssaan asti. Samalla reissulla oppilaamme Hannu teki aloitteen toimia kurssin ruoantoimittajana. Ensimmäiseltä ruokalialta löytyi tavaraa aina VO5-shampoosta suunnilleen kofeiinittomaan kahviin. Seuraaville kauppareissuille Hannu päätti helpottaa omaa urakaansa ja teki matriisimuotoisen ruokalistan, johon jokainen halukas sai laittaa raksin vain etukäteen valitun "perusruokatuotteen" kuten ruispaalojen tai banaaniin kohdalle. Ruokalistamatriisista tuli todellinen menestystuote - se mukana juostiin vähän väliä Forssassa ja Räyskälän kyläkaupassa. Patentihakemus ruokalistamatriisista on tällä hetkellä vetämässä.

Ensimmäisen leiriviikon aikana saimme vieraita kentän laidalle, kun armeijan tykkipatteri Sergei-tykkeinen tuli tähtäilemään ja ampumaan alas ilmakoneita. Purjekoneiden lisäksi ilmakona nähtiin jos jonkinlaista lentokonetta: mm. tappaja-Vinka, Redigo, Finnäirin lentokerhon Bonanza ja herhiläisen tavoin pörisevät lennokit. Monen kurssilaisen mielestä kävi ajatus, että olisihan se aika kammottavaa olla tuolla metsaamassa kun voi olla täällä myös purjelentämässä. Myöskin ystävämme poliisii tuli jälleen keran turvaamaan PIK:n pursikurs- sin (epä)onnistumisen. Murphyn laki saatiin jälleen uuteen muotoon: "poliisi ottaa aina käyttöönsä juuri sen kiitotien, joka olisi

Illan raivokkaan taistelun jälkeen totesimme, että ei se sinne suostu menemään



HANU PULAKKA/JARI HOLOPAINEN

Kurssilaisen toinen yksinlento opettajien ystävällisesti avustaessa

lentämisen kannalta kaikkein paras". Poliisien ansiosta motelli tuli jälleen ylibuukatuksi ja koska säätio halusi säilyttää välit pollareihin, rupu-pikiläiset ajettiin toiseksi viikoksi asuntovaunuun. Alun harmittelun jälkeen se ei ollut ollenkaan huono vaihtoehto, nimittäin motellin ohuiden vilttien jälkeen oli mahtavaa päästä makaupussin lämpimään suojaan. Lisäksi asuntovaunun hinta/laatusuhde oli motellia huomattavasti parempi. Lieneekö siihen vaikuttanut eräs puhelu Jorma Laineelle, jonka kanssa päästiin yhteisymmärrykseen asuntovaunun vuok-

rasta. Sopimus oli sen verran hyvä (0 mk/vrk), että olisi kannattanut tulla jälleen ylibuukatuksi ja koska Onneksi Jorma kuitenkin unohti käydyn keskustelun eikä heittänyt hankalaksi viikkoa myöhemmin tarkastuslentäjänä.

Kannibalisointia?

Reilun viikon leireilyn ja lentämisen jälkeen koulukoncemme Acro sai "siipensä": hinauskytkin meni rikki. Tiedustelun riemuvoitto (huom: vain tiedustelun!) saatettiin kun selvisi, että Murjussa on Suhinin vanha hinauskytkin, jonka tyyppi näytti täsmävään - ai-

nakin lähes, mutta se selvisi vasta myöhemmin. Hakaasen Ville ajeli Otaniemeen ja uusi kytkin saatiin jo illaksi Räyskälään. Illan raivokkaan taistelun jälkeen totesimme, että ei se kytkin sinne suostu menemään. Seuraavana aamuna huomasimme, että Acron kytkimeen oli tehty modifikaatio, jolloin Suhinin vanhan kytkimen tyyppimerkinnästä puuttui kolmi-numeroinen modifikaatiomerkinnä. Tästä syystä ko. kytkintä ei saatu kiinni ja ehkäpä hyvä niin! Peruspiikiläiseen tyyliin ei edes harkittu, että kytkin olisi kannibalisoitu Club Astrista. Mietitiin

muita (parempia?) vaihtoehtoja: keskeytetään leiri ja palataan siten kun kytkin on saatu Tostin tehtaalta tai lennetään koko porukka ASK:lla... ei ei! Vain huonoja vaihtoehtoja. Onneksi kentän laidalle sattui Mirva Mustakangas, joka antoi mahtikäskyn lainata kytkintä Clubista. Näin saatiin Acro kuntoon ja taivaalle. Luonnon peruslaki säilyi edelleen: "Acro ilmassa - joka päivä".

Tässä vaiheessa yksinlennot alkoivat lähestyä, mutta mitä kummaa? Yksinlento-oikeuteen tarvitaankin aerodynamiikan kokeen hyväksytyt suoritukset. Koehan pidettiin jo marraskuussa, mutta tuloksia ei vain ollut vielä saatu. Kokeenpitäjälle, Kimmo Nyssöselle, oli yritetty soitella jo puoli viikkoa laihoin tuloksin, mies tuntui kadonneen kuin suohon. Kursilaisia peloteltiin uusintakokeella. Tosiainkin koe oli ollut jo puoli vuotta aikaisemmin, eihän siitä enää mitään muista. Mikä se sakkkaus olikaan? (Ei lentäville lukijoille todettakoon, että sakkauksessa kone menettää nostovoimansa ja tippuu voimakkaasti alaspäin, ei haluttu lentotila.) Onneksi joku oli jostain kuulullut, että Kimmo oli vaihtanut työpaikkaa ja soitto ko. firman vaihteeseen ja sieltähän se Kimmokin löytyi. Pari tuntia soitosta ja aeromystiikan tulokset saapuivat ja yksinlennot olivat taas askelta lähempänä, jännitys eikun tiivistyy...

Hui! Yksin tuonne?

Seuraavana päivänä (25.4.) kentän laidalle saapui jälleen odotettu henkilö: Mirva Mustakangas, tarkoituksenaan lennättää yksinlento-tarkkarit. Kaikki "läpäisivät" lennot ja hui: pitäisi lähteä yksin tuonne. Eihän siinä ehtinyt äitillekään soittaa kun jo mentiin. Lopulta kaikki suoritivat kunnialla ensimmäiset yksinlentoonsa ja enää ei jännitettäkään yhtään. Kuten perinteeseen kuuluu, toinen kyt-

sinlento suoritetaan heti perään, järveen nimittäin. Kaikki kurssilaiset, Ollilaisen Heikkiä lukuunottamatta, lensivät Villen ja Eran avustaessa lentoalajohdossa tyylikkää yksinlento saunan takana olevaan Väärriään. Tiimaa ei paljon kertynyt, sillä vesi oli kuusiasteista. Tämä lento oli varmasti yhtä ikimuistoinen kuin edellinenkin. Perjantaina 26.4. saatiin nauttia ensimmäistä kertaa leirin aikana luonnon suorittamasta ilmaisesta lentokoneiden pestusta. Onneksi sade oli heikkoja ja loppui iltapäivään mennessä. Yksinlennot saatiin jo askilaisten osalta loppuun ja acrolaisiltakin puuttui vain muutama.

"Voihan tämän hyväksyä"

Tässä vaiheessa aloitettiin tarkastuslentojen odottelu. Lauantaina acrolaiset lensivät muutaman lennon ja totesivat tuulen aivan liian kovaksi. Puolittainen tymäpäivähän siitä syntyi.

Vaikka muutama lento vielä puuttuikin, lauanta-ilтана koko poppoo vahvistuksenaan "Vili" ja Lyytisen Jari suuntasi viralliseen kurssijuhlalaan Keppanakellariin. Tähän mennessä yksikään kurssilainen ei ollut juonut yhtään olutta koko leirin aikana. Tätä ihmeteltiin aika monen pikiläisen toimesta, olipa juttu tainnut kuulua Espooseenkin saakka. Kurssin kanssa oli jo leirin alussa päätetty, että kurssijuhlassa sitten voidaan sitten ottaa yhdet oluet mieheen ja naiseen. Niin todellakin tehtiinkin. Olihan se ruokakin ihan hyvää ja paikka todella ikimuistoinen. Nyt tietää, missä kannattaa parantaa ketiä.

Sunnuntaiamuuna herättiin satteenropinaan asuntovaunun katossa. Iltapäiväksi kuitenkin taivas aukesi, mutta tuuli ei edelleenkaan sallinut lentämistä. Tänäänkö tulee ensimmäinen tymäpäivä? Päivä vietettiin kuppilassa, formuloiden parissa, Frendeje Mikän

läppärlitä katsellen ja urheillen. Allekijoitantun päätti vietetellä tymää muunmuassa lenkkeillen. Lenkki sai kuitenkin (mukavan) lopun kun havaittiin Suhinin hinaavan, perässä meidän Acro. Vähän rivakasti kentälle, pääsee vihdoinkin lentämään. (huom: edellisestä lennosta lähes pari päivää) Tuuli oli tosiaankin rauhoittunut ja askilaisilla koitti kurssintuun ja huipuntuma: tarkastuslento. Takapenkille istui Jorma Laine ja sitten mentiin. Ei varmaan keneltäkään löytynyt nappisuoritusta, mutta "voihan tämän hyväksyä" kuuluivat tarkastuslentäjän sanat. Se oli siinä! (Mainittakoon, että koeneen ohjaaminen tarkastuslentäjän kanssa oli todella vaativaa, sillä koko kone oli noin 20 % painavampi kuin normaali.) Hetken ilo muuttui kuitenkin haikeudeksi kun piti todeta, että joutuu jättämään Räyskälän ja siirtymään takaisin arkeen. Varsinkin kun acrolaiset jäivät vielä Räyskälään. Eihän siinä mikään auttanut: kamat kasaan ja menoks.

Seuraavana päivänä sää oli onneksi aurinkoinen ja melko tyyni, joten myös acrolaiset pääsivät lentämään menestyksekkäästi tarkastuslentoonsa. PIK GPL 01-02 lento-osa oli virallisesti ohi ja koko loppulossi matkalla Otaniemen vapun viettoon!

Kaiken kaikkiaan leiri onnistui yli odotusten. Sää suosivat kurssiamme, lennot lennettiin ilman tymäpäiviä ennätysajassa (?) aikavälillä 13.-29.4. Kerhoon saatiin siis seitsemän uutta purjelentopakirjaa. Lentoja oppilasta kohden kertyi noin 60 ja tiimaikin tuli noin 13 tuunin hujoille - lensimme siis muutakin kuin mäenlaskua. Suuret kiitokset kaikille oppilaille, opettajille, hinauslentäjille ja kaikille, jotka tuntevat antaneensa kaikenlaisia. Räyskälässä nähdään!

Jari Holopainen

Lentokenttäkuppilat testissä Lentolehtinen Goes Lunch



Ruoka on nyt pop! Koska Lentolehtinen haluaa olla alansa johtava ja trendikkään lehti, Lentolehtinen Goes Lunch! Testaamme ilmailubenejä kuppiloita, siis paikkoja joissa ilmailija voisi kuvitella saavansa vatsansa täyteen ja testimateriaalina on nimenomaan ilmailuravintoloiden lounastarjonta. Kuinka pikiläisen lentäjäsankarin kotikenttien Malmin ja Räsylän "kotikuppilat" pärjäävätään kun arvostettu testaajamme Michél Lin pääsee tutkimaan tarjontaa?

Hopealintu - se Malmin perinteinen

Hopealintu on Malmin perinteinen "Pyöree", lentoasemakannuksen toisen kerroksen kuppila. Hopealinnusta on loistavat näköalat koko kenttäalueelle ja toisesta kerroksesta jo näkee kivasti kentän tapahtumat - nähtävästi niinkin hyvin että ikkunoiden on pitänyt kiinnittää ikkunoiden sotkemisen kieltävät tarrat!

Lounas

"Pyöreen" lounas on tarjolla klo 11-15 ja lounasasiakkaat näyttävät koostuvan lentokenttäalueen ja lähisäädun yritysten työntekijöistä eli aika tyyppillinen työmaakuppila. Lounaalla on tarjolla 4-5 lämminruokavaihtoehtoa, lisäksi keitto ja salaatti. Lounaan lämpimät ruuat kerätään itse lautaselle linjasta, salaatti, keitto ja leivät ovat tarjolla sivupöydässä. Testipäivänä lounaaksi oli tarjolla porkkana-juustokeittoa, lammassarisottoa, kalapataa, lasagnea sekä kasvistortillaa. Lisäksi lounaaksi voisi ottaa myös pelkän salaatin. Kunnon pikiläiseen tyyliin haluisimme testata kaikkea mahdollista ja niinpä söimmekin viiden ruokalajin lounaan!

Aloitimme lounaamme porkkana-juustokeitolla. Keitto oli hyvänmakuista, porkkana- ja juustopalaset tuntuivat mukavasti suussa. Keitto auttoi lounaan mukavaan alkuun. Seuraavaksi jatkoimme kalapadalla, johon oli käytetty ainakin kahdella erilaista kalaa, joista toinen oli punalihaista. Kokki oli kuitenkin onnistunut poistamaan kaloista kaiken maun ja samalla unohtunut heittää pataan jotain joka olisi korvannut sen poisotetun, nyt pata oli suoraan sanoen maun tonta ja samantien odotuksemme jatkoon suhteen alkoivat tippua. Jatkoimme kasvistortillalla, jota joku olisi voinut kutsua munakaksiksi, mutta kuulostaahan tortilla kivemmalta. Munakas ja siihen laitetut kasvikset eivät olleet läpikypsäksi paistettuja, vaan jätetty meheviksi ja sinänsä paistos oli melko hyvänmakuisia. Kasvisten makua ei myöskään ollut pilattu liialla maustamisella. Tortilla hieman palautti meitä siitä epätoivon alhosta johon kalapata meidän oli tiputtanut. Lounaamme jatkui lasagnella, ja kuten kaikkein oli tiputtanut. Lounaamme jatkui lasagnella, ja kuten kaikkein oli tiputtanut. Lounaamme jatkui lasagnella, ja kuten kaikkein oli tiputtanut. Lounaamme jatkui lasagnella, ja kuten kaikkein oli tiputtanut.

loihin. Ulkonäkö oli houkutteleva (niin kuin lasagnessa aina!), mutta maku oli jotenkin mitäänansamaton, mutta toisaalta on huonompaakin lasagnea saatu. Karvainen olisi joka tapauksessa pettyntä suuresti - ja niin mekin sillä lasagnella odottaa aina paljon, mutta aina eivät odotukset vaan täyty. Jatkoimme lounastamme siirtymällä liharuuan pariin, testipäivänä se oli lammassarisottoa, joka osoittautui täysin muuksi kuin perinteinen käsitys lammassaruuasta, eli vanhasta villasukasta. Lammassarisotto oli varsin maukasta, yllättävänä lisänä risotossa oli aprikooseja, jotka kuitenkin sopivat risoton makuun erittäin hyvin. Kokonaisuutena risotto oli sopivan mehevää, usein risottoa vaivavaasta kuivuudesta ei ollut tietoa. Pitkään aikaan ei ole saanut näin hyvää! Lounasruokien lisäksi on tarjolla keitettyjä perunoita ja riisiä. Ruoka ei vaan oikein pysy lämpimänä tiskissä, haalea ruoka ei aina houkuttele vaikka muuten olisikin hyvää.

Lounaaseen kuuluu myös salaattipöytä, jossa on erilaisia irtosalaattia, josta kovinkaan monta ei vatsaan salattiin kelpuut-

taisi. Salaattia oli yksi kippolinen, sekin valmiiksi sekoitettua kaalipohjaista "salaattia". Raikas salaattilounas ei valitettavasti näistä antimista koostuisi. Parasta salaattipöydässä oli meloninpalat ja nachos!! Salaattipöytä jäi kappaleeseen erilaisia salaatteja (tai edes vain yhtä perussalaattia kuten jäävuorisellaista), tomaattia, kurkkua, fetajuustoa, kaikkia niitä raaka-aineita mistä rakentuu hyvä herkullisenraikas lounas- ja lisäkesalaatti, ja ehkä lisäksi jotain punajuurii- tai perunasalaatin tyyppistä lisäkesalaattia. Salaattipöydälle olisikin hyvä tehdä jotain. Leipä oli tarjolla sivupöydällä. Valitettavasti leipä oli kuitenkin jo nähty parhaat päivän. Korissa oli muutama viipale jo kuivumaan päässyttä ruisleipää ja mössöpatongin paloja. Eikö hyvä leipäkori olisi houkuttanut ja hyvän lounaan perustaksi? Jälkiruokaksi lounaaseen kuuluu kahvi, mutta myös joku värinäinen pieni jälkkäri voi-

si olla aika kiva!

Kuivuin suin ei lounaastaan tarvitse syödä. Lounaaseen kuuluu kotikalja tai mehu, nähtävästi myös maito, mutta sitä emme testaneet. Vesi olisi kiva olla myös kannussa, automaatti kun syöksee veden lasiin sellaisella voimalla että siitä puolet roiskuu ulkopuolelle. Jos nämä vaihtoehdot eivät miellytä, löytyy kuppilasta myös olutta ja tarvittaessa väkevempiäkin vaihtoehtoja.

Arviointi

Nostalgisen nukkavieru, mukava pistäytymispaikka lentoharrastusten ohheen. Lounas on ihan kelvollinen, josta pikkuparannuksilla saisi varsin mieltävän ja houkuttelevan. Ympäristö voisi ansaita hieman ehostusta. Savuttomuus olisi pop. Kesällä kalpaista terassilla. Kyllähän täällä lounaansa nauttii muttei kuitenkaan kantapaikaksi saakka. ***

Michél Lin



Lounaan hinta

6,50€, keitto+salaatti 5,05€. Myös a la carte -vaihtoehtoja saatavissa.

Ympäristö

Se Perinteinen Lentokenttäkuppila. Salin etuosassa on perinteiset keskikaljabaarimaiset pöydät ja tuolit, taeempina salissa on valkoisin liinoin varustetut alue. Ravintolatalia on hauska, kaareva, mikä johtuu rakennuksen muodosta. Interööri on vanhahtava, kuin tuulhaus 50-luvulta, perinteisen keskikaljakuppilan ja 50-luvun ravintolan risteytys ja sellaisena aika hauska. Salin ilmapööri on nostalginen ja tavallaan uinuva. Kuppilassa vallitseva tupakansavu ei vaan houkuttele, mutta onneksi salin takaosasta löytyy siistimänoloinen ja raikkaampi lounastamis- tai kahvipaikka. Savu ja myöhemmin mukaan tulevat kaljaseurueet karkottavat myös suurimmat kahvi- tai juutelijat. Eikö kuppilaa voisi pyörittää savuttomana?

Ilmailullisuus

Hopealinnusta on erinomaiset näköalat suoraan kenttäalueelle ja kiitoradalle, lounaan tai kahvin ohessa on kiva seurata nousevia ja laskevia lentosikoita!

Tavoitettavuus

Malmin kuppilaan pääsee lentsikalla erittäin helposti, omalla autolla ihan hyvin, mutta julkisilla ainakin lounasviisitti menee jo aikaila urheiluksi ja seikkailuksi.

Lentokenttäkuppilat testissä Lentolehtinen Goes Lunch



AirCafe - Haastaja Räyskälästä!

Air Cafe on se kaikkien Räyskälänkävijöiden tuntema, lättähattu muistuttavassa lentokenttärakennuksessa oleva kuppila. Kahvila koki merkittävän kasvojenkohotuksen muutama vuosi sitten kun kuppiloitsijaksi tuli Aulis Zeterman, tällöin kuppilan sisäpuolia remontoitiin ja kiistämättä sen siisteys ja viihtyvyys parani huomattavasti. Samassa yhteydessä kuppilan asema ruokapaikkana alkoi jälleen nousta siitä kuopasta mihin se oli edellisen yrittäjän hoidossa vajonnut.

Lounas

AirCafen lounas on kotiruokatyypinen, mikä sopiikin hyvin paikan henkeen. Vaihtoehtoja on yleensä kaksi ja ne tarjoillaan noutopöytäperiaatteella salin keskellä olevasta tarjoilupöydästä. Sieltä löytyy keskitetysti kaikki ruokailuun tarvittava. Kylmäpisteestä löytyy juomat ja salaattit, lämpöpöydästä taas

lämpimät ruuat. Kylmäpisteenjoomavalikoimana on vesi, kotikalja ja maito. Salaattipöydän tarjonta oli yllätys: salaattipöytä oli niin runsas että kaikki sen tarjoamukset eivät edes mahtuneet tarjoilupöydän ylätasolle, vaan osa piti kaivaa kellarikerroksesta muiden astioiden alta! Pöydästä löytyi normaaliainesten lisäksi mm. herkullista tsatsikia, graavilohta ja erilaisia sillejä. Ainoastaan salaattisalaatin rakentaminen näistä aineksista jättäisi pienen loven toiveisiin. Leipää on tarjolla yhtä laatua, jonkinlaista täysijyväpatonkia, joka sinänsä oli tuoretta ja hyvää, mutta joku voisi ehkä kaivata muitakin leipävaihtoehtoja, kuten perusruisleipää ja ehkä jotain vaaleatkin.

Testipäivänä lounaspöydän lämpimän puolen tarjonta oli porsaanpaistia ja maksapulipekonipaistosta. Lisäkseenä oli keitettyjä perunoita ja gratioitua perunajoomuksia, jossa oli seassa makkarapalasia, olisiko ollut bratwurstia. Porsanpaisti oli hyvää perustasoa, paisti mehevää ja sen keralla ollut kastike maukasta. Oikein kelpo kotiruokaa. Maksapulipekonipaistos yökötti osaa pöytäseurueesta jo pelkkänä ajatuksena, mutta tässä tapauksessa ennakkoluulo oli turhaa ja harmillista, sen verran hyvää ja maistuvaa maksa oli. Maksa oli viipaloitu muksa-pihvien tavoin, jotkut viipaaleista tosin ehkä olivat hieman paksuhkoja, ja laitettu vuokaan paistettujen sipulien ja pekoniviipaaleiden

muodostamalle pedille. Maksa ei ollut kuivunut vaikka olihin läpikypsää. Kertakaikkiaan herkullista!

Jälkiruoka lounaaseen kuuluu kahvi. Kahvin sijasta joku pieni jälkkäri olisi maistunut, tällaisena olisi käynyt vaikka pieni jätskipuikkokin.

Arviointi

Lounasvaihtoehtoja ei AirCafe tarjoa kovin monia, mutta ellei kovin nirso ole, saa siellä vatsansa täyteen hyvää suomalaista kotiruokaa. Ja jos jotain muuta halajaa, löytyy grilliruokalistalta muunkinlaisia vaihtoehtoja, lisäksi ravintoloitsija lupaa tehdä melkein mitä vaan asiakkain toiveiden mukaisesti. Lounaan hinta vaan on hieman kova, ainakaan opiskelijabudjetilla tai koko perheen voimin sitä ei joka päivä voi nauttia - valitettavasti.

Terassilla nautittu lounas oli maukas, hyvinventhyä kotiruokaa. Sisällä lounastaminen ei tosin olisi kovin houkuttelevaa, sen verran sanka käy sille leijaili, keittiön ilmanvaihdossa olisi nähtävästi runsaasti parantamisenvaraa. Ja samalla voisi tehdä isomman remontin koko rakennukseen.

AirCafen tarjonnasta on lisäksi mainittava että Räyskälän kuppila on erityisen kuuluisa munkeistaan, joita paistetaan lisää pitkin päivää. Herkullisia munkkirinkiloitaa saa siis lämpimänä tulipa paikalle melkein milloin vaan. Ne verottavat lounastajan rahapussia lisääuralla.

AirCafe ei varmaan ulkopuolista kannusta kovin pitkään viihtymään hyvästä ruuasta ja munkeista huolimatta, ympäristö ja kahvilan sisäpuolinen kalustus on sen verran karu, mutta ilmailijoille paikka on ilmiselvästi tärkeä ja sellaisenaan erittäin suosittu. Ja miksi ei olisi, kun paikalle pääsee ongelmaitta kaikilla jettejä pienemmillä lentolaitteilla! ***½

Michél Lin

Lounaan hinta

7,20€, lisäksi tarjolla listalla ja myös sen ulkopuolelta erilaisia grilliruokia ja leipiä.

Ympäristö

Pieni mutta intiimi kahvila, pienen tuntuinen varsinkin satella kun terasseilla istuvat asiakkaat siirtyvät sisätiloihin. Kahvila on sisetu melko askeettisesti, paljaat pöydät, kivillaattalattiat, lounasnoutopöytä keskellä salia, takaosassa on biljardipöytä ja muinainen kakkosbaari ja käynti iltaaurinkoterassille. Baarimaisuutta korostavat erilaiset pelit ja viihdeautomaatit. Kuppila on melko pieni, kaakkoon aukeavalla sivulla oleva lasiseinä tuo sisätiloihin mukavasti valoa, sensijaan kuppilan toinen puoli on pimeä, vaikka iltaaurinkoon aukeavaa umpiseinää olisi vaikka kuinka paljon. Sisätilojen ahtaus ei kuitenkaan hirmusti haittaa, sillä kesäterassi on se, missä suurin osa asiakkaista haluaa kahvilan antimista nauttia. Terasseja on kaksi, pääterassi aamupäivä- ja päiväaurinkoon puolella sekä iltaaurinkoterassi lentopöydän jälkeisen huurteisen tai välipalan nauttimista varten. Terassien yleisilme on hieman rapistunut, ympäristön hoito voisi auttaa. Myös sisäpuolella biljardihuone on kuin toisesta maailmasta verrattuna saliin, voisikohan sille tilalle tehdä jotain - vaikka epäsiisti baaritiski ja joku

vanha kirjahyllyn raato eivät ainakaan viihtyisyyttä paranna? Miinusta tulee myös wc-tilojen siisteydestä, esim paperit ja saippuat tuntuivat usein olevan kortilla. Kahvilan asiakkaista pääosa on ilmailijoita, silloin tällöin paikalle eksyy myös mökkillisiä tai ohikulkevia matkailijoita, etenkin moottoripyöräilijöitä. Moottoripyöräilijöitä kuppilassa näkee varsinkin mopopoliisien kussien aikana, silloin tällöin myös vieressä leirillä olevia sotilaita. Nykyään kuppilassa enää hyvin harvoin näkee kaljoitteluroukoita, vaan pelkästään positiivista. Myös savuttomuus lisää asiakasvihtyvyttä.

Ilmailullisuus

Ilmailukuppila, sijaitseehan se Pohjoismaiden vilkkaimmalla harrastelentokentällä. Vallitettavasti näkymät kentälle rajoittuvat terasseihin ja niistäkin vain lounaiskulman terassilla näkyy koko kenttäalue. Ilmailullisuuden varmistaa kuitenkin asiakaskunta!

Tavoitettavuus

Räyskälän kuppilaan pääsee lentoskalla helposti, koneen voi parkkeerata muutama metrin päähän terassista. Omalla autolla matkaa pääkaupunkiseudulta on vajaa 100km, mutta bussilla ainakin lounasviisitti on aivan epätoivoinen jo pelkkänä ajatuksenaakin - busseja kun taitaa Räyskälään kulkea peräti muutama viikossa!



ARI SILTAVUORI

Terassipäivystäjä Humanistisia tuulahduksia

Terassipäivystäjä on nautiskelut täysin rinnoin kevään loistavista terasseikeistä. Toivottavasti tänä vuonna hyvät säät jatkuvat aina purjelennon SM-kisojen yli - ei tosin kovin todennäköisesti. Terassilla istuskella ohikiitävien maisemien tarkkailun lisäksi on jäänyt aikaa myös pohdiskeluun. Joskus jopa PIK on käväissyt mielessä.

Eri ihmisten kanssa keskustellessa tulee usein ilmi, kuinka tympäiseltä tuntuu ainainen nahistelu jokaisesta päätöksestä, mitä PIK:ssa tehdään. Vaikea on toki kumartaa jokaiseen suuntaan. Varsinkaan, kun edes jollain lailla aktiivisia jäseniäkin kerhossa on toista sataa. Edellä kerrotussa nyt ei ole kenellekään mitään uutta. Merkillä pantavaa polyteekkareiden keskuudessa on kuitenkin se into ja aatteen palo, jolla omat mielipiteet tuodaan esille - yleensä päätöksenteon jälkeen. Ja totta kai oma mielipide on se kaikkein paras ja oikeudenmukaisin.

Pyrkiessä moisen ajattelumallin alkulähteille ei voi kuin harmiksensa todeta, että mitä muuta on oikeastaan odotettavissa. Ota-pa nyt sata ihmistä samasta muotista, ja yksi saada porukkaa tekemään yksimielisiä ratkaisuja. Jos satut ottamaan ne sata ihmistä esimerkiksi jonkin teknillisen korkeakoulun opiskelijoista, niin oletusarvona on, että saat noin 95 "kyllä minä tiedän! Olkaa te muut hiljaa."-tyyppiä. Voisi kuvitella, että

moisen poppoon erottaminen myös esimerkiksi oikeustieteilijöiden keskuudesta voisi johtaa samankaltaiseen lopputulokseen. Ehkä turhaa stereotypioimista. Intuitioina mieleen tulee myös, että aina humanimpaan alaan siirtyäessä väittelyn paatos laskee. Yleisesti tunnettu tosiasiahan kuitenkin on, että ryhmä toimii parhaiten silloin, kun se on sopiva sekoitus erilaisia ihmisiä. Tämän

PIK:n ovet auki, rin- nakkainen syysnäyttely Porthaniassa!

erilaisuuden keskihajonta PIK:ssa on valitettavasti varsin pieni.

Terassipäivystäjän tarkat korvat kuulevat aina silloin tällöin, milloin kenenkin suusta, että olisi kohan korkea aika avata kerhon ovet myös muille kuin teekkareille. Terassipäivystäjä kyllä kannattaa jyrkästi moista kokeilua. Ne muutamat humanistiset tuulahdukset, mitä kerhossa on silloin tällöin näkynt, ovat kyllä terassipäivystäjän oluusta turpeiden aivojen mielestä tuoneet tulles-

saan pelkkää hyvää. Ehkä vähän suurempi lauma toisi tullessaan kerhoon niitä tekijöitä, pohdiskelijoita, pelle pelottomia ja järkeilijöitä meidän kaikkien tietäjien keskelte. Jokunen saattaisi jopa oikeasti jaksaa taistella kollektiivisen hyvyden löytämisen puolesta nykyisen kuinka-MINA-tästä-oikein-hyödyn sijaan. Laajempaa yhteiskunnallista näkemystä omaavan seurueen sisällä itse kunkin näkemys saattaisi jopa hieman avartua. Toki pelottava ajatus, mutta auttaisi samalla myös pahasti otaantuneita teekkarilentäjänsankareita pois kaikesta otasentrisyydestä.

Mitä tästä kaikesta mahtaisi oikein seurata? Kenties lisää aktiivisia ihmisiä. Siitähän voisi seurata jopa lisää innokkaita lentäjiä. Räyskälän nuotiollakin jollekulle saattaisi tulla mieleen siivota jopa jälkensä ja tyhjentää ehkä myös nuotion viressä oleva roskis. Eihän se toki ole tulevan/olevan diplomi-insinöörin arvoon sopiva touhua. Joku saattaisi kaikkien ihmetykseksi saapua Malmille polkupyörällä. Murju saattaisi tulla siivotuksi ilman mahtikäskyllä koolle kuivututtua talkooväkeä.

No olipas ehkä vähän huonoja esimerkkejä, mutta sinänsä ajatus jäsenistön juurien laajentamisesta kuulostaa kerhon kaipaamalta pirsteusruiskeelta. Joko tänä syksynä järjestetään rinnakkaissyysnäyttely Porthanian ala-atulassa?

Terassipäivystäjä

PIK-tutkain

PIK-koneille lentovaurioita kolmittain - COV ja TOW vaurioituvat peräkkäisinä päivinä!

Kerhon kaksi lentokonetta vaurioitui huomattavasti peräkkäisinä päivinä tapahtuneissa onnettomuuksissa. Hinauskoneemme Suhinu vaurioitui

sunnuntaina 20.5. Räyskälässä hinauslennolta palatessaan. Toisen nelipaikkaisistamme, COV, taas vaurioitui seuraavana päivänä Turussa kun yksinmatkalennolla olleen oppilaan ohjastaman Cessna 172 potkuriwingleteillä

onnettomuudessa oli että kumankaan koneen pilotti ei loukaantunut. Vakuutus kattaa pääosan kummankin koneen vaurioista.

Suhinin lentäjä kertoo tapauksesta näin: "Käytössä oleva kiitotie oli 30. Tuuli oli kohtalainen ja puuskainen. Tein normaalin lähestymisen jyrkentäen liukukulmaa metsän reunan ylityksen jälkeen. Nopeus kasvoi hieman normaalia suuremmaksi vastatuulen puuskan vaikutuksesta, mutta loivennusta aloittaessani noin 10 m korkeudessa ilmanopeus katosi äkillisesti ja kone sakkasi läpi, vaikka ehdinkin työntää pultin tiskiinkin. Kone putosi päätelineelle, mutta nokka paiskaui sin veran kovaa maahan, että nokaletineen yläkiinnitykset pettivat ja moottorikin siirtyi muutaman sentin alemmaksi. Uusi puuska nosti koneen uudestaan ilmaan, ja tein sitten normaalin laskun päätelineelle. Huomasin polkimien jumittelevan, joten vedin seoksen laihalle vielä pääpyörillä rullatessa, mutta moottori ei ehtinyt pysähtyä ennen nokkapyörän maahan osumista. Onneksi teline kuitenkin kantoi, ettei potkuri ottanut maahan. Jarrusylinterit olivat ottaneet maata mukaansa, mutta siiven pohjaan ei kuitenkaan tullut pyörän kuvia. Koneesta vaurioitui onnettomuudessa mm. moottoripukki."

COV oli laskeutumassa Turkuun kun sivutuulilaskua sorvannot lentäjä ei saanut vakautettua konetta laskukitotta, vaan se halusi uudelleen taivalle. Koneen ominaispiirteisiin kuuluu, että tällaisessa tilanteessa syntyy pompullike on voimistuva, ja tämän seurauksena kone lähestyikin kallistuneena kiitorataa potkurinlavat alimmaisena. Onnettomuudessa koneen potkuri vaurioitui ja sen seurauksena koneen moottori jout-



Cessna 172 potkuriwingleteillä



Hämmästyttävää, sehän sopii, ihmetteli Suhinuun moottoripukkia asentanut JP

Ilmanopeus katosi äkillisesti ja kone sakkasi läpi

duttini lähettämään iskuvauriotorjastukseen. Koneen vauriot olivat sen verran suuret ettei konetta voimut siirtolentää Turusta Malmille, vaan vaurioituneet osat jouduttiin irrottamaan vahinkopaikalla ja kuljettamaan korjaamoon. Molemmat koneet saatiin korjattua noin kuukaudessa.

Harjoituspurjekoneemme, tavallisesti Klubi, vaurioitui lauantaina 15.6. Räyskälässä pomppivan laskeutumisen seurauksena. Ensimmäisen laskeutumisen jälkeen kone suuntasi takaisin taivaalle, mistä se päätyi kenttään siten, että vaurioita tuli sekä eturunkoon, että kannukseen. Kannuspyörä piiloutui rungon sisään ja eturunkoon tuli pintavaurioita. Tätä kirjoitettaessa kone makoilie jo nurinniskoin huoltotilalla.

HR/MK

PIK-lentoralli suuntaa Länsi-Ruotsiin!

Vuotuisen PIK-lentorallin tämmänkertaisen määränään on Ruotsin länsirannikko, matkalla mahdollisesti poiketaan myös Viron puolella. Perinteinen ralli on tänä vuonna elokuun 8.-11. päivinä eli perjantai-iltapäivästä sunnuntai-iltaan. Mukaan on lähidössä toistakymmentä pikiläistä moottorilentäjää, eli ensimmäistä kertaa ainakin ennakkoilmoittautumisten mukaan on rallin lähidössä neljä pik-lentsikkää, näillä näkymin molemmat nelipaikkaiset ja pari pikku-Cessnaa. Lentorallin tarkoituksena on tutustuttaa aloittelevia moottorilentäjiä matkalentamisen ihmisiin kokeneempien lentäjien opastuksessa ja siten alentaa kynnystä lähteä itsenäisesti matkaan. Ralli ei kuitenkaan ole tarkoitettu ainoastaan aloitteleville matkalentäjille, vaan mukaan otetaan mielellään myös kokeneempia lentäjiä, matkaa on siis avoin kaikille matkalentämisestä kiinnostuneille! Lentorallissa on myös tarkoitus pitää hauskaa ja saada positiivisia ilmailukokemuksia sekä tutustua muihin kerholaisiin. Ainakin aiempien

vuosien kokemusten perusteella lentorallissa on kivaa! Mikäli olet kiinnostunut lähemmäksi mukaan, ilmoittautumisia ottaa vastaan Heikki Rönkä (heikki.ronka@hut.fi).

HR

Vesilentämisen perusteita

Kerhossa järjestettiin jälleen vesilentoteoria. Vesilentämisenä kiinnostuneita kurssilaisia oli 14, joista ei-pikiläisiä 3. Ensimmäisille järjestetty lento-osakin jo tänä kesänä. Teoriat ovat voimassa kaksi vuotta.

HR

Vintturikurssi järjestetään jälleen

Kerho järjestää tänäkin kesänä viime kesänä huiuman suosion saaneen vintturikurssin. Kurssi järjestetään 28.-30.6 Hyvinkäällä ja kurssin asioituneena opettajana toimii Mikko Suokas. Ja jos edellämainittu viikonloppu ei jostain syystä sovi, onnistuu kurssin seuraavallakin viikolla, Mikko on nimittäin silloin keräilomalla ja lupautunut kouluttamaan joustavasti silloin kun opinhaluisille sopii. Kurssille on ilmoittautunut ainakin kuusi innokasta purjelentäjää, lisäksi muutama viimevuotinen on halukas kertaamaan taitojaan. Mutta mukaan mahtuu vielä, sekä uusia että viimevuotisia kurssilaisia vesterämään osaamistaan. Ilmoittautumisia vastaanottaa Mikko vaikkapa sähköpostilla mikko.suokas@hut.fi.

HR

Viron lentoleiri kuivui kasaan

Viron lentoleirille ei tänä vuonna löytynyt riittävästi osanottajia, joten leiriä ei järjestetä. Alustavasti leiristä kiinnostuneita oli reilu puoli tusinaa, mikä jo olisi riittänyt leirin järjestämiseksi, mutta lopulta sitovia ilmoittautumisia tuli niin vähän, että leiri päätettiin jättää väliin tältä kesältä. Harmi, sillä Ridalin leiri on ollut perinteinen, varsin mukava

kesälentötapahatuma. Missä muualla voitkaan lentää purjelentoa lähes vapaassa ilmatilassa hyvässä kelimaastossa ja lennon jälkeen pysäköidä koneesi mökin eteen ja siirtää suoraan lentaskista omalle terassille nauttimaan herkullista grillilounasta tai -päivällistä?

HR

Lentopaikkakisa käynnistynyt

Wappuna käynnistynyt tämmänvuotinen lentopaikkakisa on nihkeään alun jälkeen alkanut purjelentosarjoissa vauhdikkaasti. Moottorilentosarjassa sen sijaan on vielä melko helppo päästä kärkisijoille.

Lentopaikkakisan tilanne juhanusaattoon mennessä saapuneiden suoritusilmoitusten perusteella on seuraava (lp = lentopaikka, kp = käännepistetä):

- Moottorilentosarja:
 - 1. Heikki Kunttu 6 lp
 - 2. Thomas Breucha 6 lp
 - 3. Juhla Salminen 5 lp
- Purjelentosarja, yli 150h
 - 1. Manu Skyttä 28 kp
 - 2. Antti Koskineniemi 25 kp
 - 3. Juuso Kilpeläinen 25 kp
- Purjelentosarja, alle 150h
 - 1. Jari Lyytinen 9 kp
 - 2. Mika Pruikkonen 9 kp
 - 2. Manne Juntunen 9 kp

MS / HR

Tehokasta viivästyskorkoperintää

Kerhossa on siirretty viivästysten lentolaskusuoritusperinnässä viivästyskorkojen perintään. Laskutusjärjestelmän viivästyskorkokolansä lisä korot eräantyneistä laskuista automaattisesti seuraavaan lentolaskuun. Jotkut kerholaiset tosin ovat pitäneet pienenä ongelmana perittävän koron suuruutta, sillä ainakin ensimmäisen viivästyskorkolaskun vuotuinen korkoprosentti oli noin 250! Rahavirastossa kerrottiin syynä huiumaan korkoon olleen pienenpienen pikkuvirheen laskurutiinissa, eli kuukauden vii-

västymistä tulikin koko vuoden korko. Rahavirastossa on luvattu tarkentaa menettelyä ja palata lainmukaisiin veloituksiin.

HR

Räyskälän bensabowseri käytössä

Räyskälään viimein talvella käyttöön saatu uusi yksityinen polttoaineenjakeluasema on ollut kevään ja alkaneen kesän ajan kovassa käytössä. Jakeluaseman osakkaina ovat Räyskälässä toimiva laskuvarjojkerho, urheiluilmailijat ja PIK. Tietytävät polttoaineen kulutus säiliöistä on ollut sen verran suurta että sen pohja alkaa jo hämmöittää ja kohta lieneekin aika tilata uusi kuorma ruotsalaista lentobensiniä harrasteilmailijoiden tarpeisiin. Räyskälässä käyvien pikiläisten onkin syytä muistaa että polttoaineen omassa bowserissa on kerholle huomattavasti edullisempaa kuin muualla, Räyskälä onkin nyt siis se paikka missä koneet kannattaa tankata aina kun vain mahdollista. Säiliö sijaitsee neloshallin vieressä kiitotielle 12 johtavan rullaus tien varressa. Tankkausohjeet ja tankkausavain löytyvät kaikista kerhon koneista. Säiliön edusta on kuitenkin vielä asfaltoimatta, joten säiliön viereen rullatessa tulee noudattaa erityisen suurta va-

rovaisuutta. Turvallisen paikka tankata on rullaus tie, jonne tankkausletku yltää hyvin.

HR

Tulli-passikäytäntö Malmilla muuttunut

Tulli- ja passintarkastuskäytäntö Malmilla on muuttunut. Passintarkastus ja tulli tilataan nykyään samasta puhelinnumerosta (040-5116998) ja passintarkastajat ja tullimiehet suostuvat matkamaan Malmille jo samassa autossa. Passintarkastaja tulee paikalle aina eikä genua enää lähetetä briefingistä faksilla tullille vaan se annetaan paikalle tulevalle passintarkastajalle tai tullimiehelle. Tarkastuksen maksu (vaikka mitään tarkastusta ei tehtäisikään) on ilta viiden jälkeen noussut 37 euron ja se peritään aina. Olisikohan muutoksen syynä se että tulli halua maksun kaikista liikenteestä, myös siitä mille se ei anna minikäänlaista palvelua. Vantaalle mennokaa ei auta sillä samat ajat ja maksut pätevät myös siellä - harrasteliikenteelle. Kaupallinen liikenne pääsee ilmaiseksi ilta yhteen toista saakka! Mikähän on syynä harraste-ilmailun sorsimiseen, eihän esimerkiksi autoilijoita tai veneljiöitäkään rahasteta?

HR



Räyskälän uusi privaatibensabowseri

Ilmailukärpänen

Kevään PIK-purjelentokurssi kummastutti pik-ruotien ympäröidössä pörräävää ilmailukärpästä. Nuotiolla ryytettiin kaiket illat vaan kaikenmaailman mehuja, oluesta tai mistään sellaisesta ei ollut puhuttakaan. Ei kuulemma pulloakaan ruskeata eliksiriä koko kurssin aikana - kummallista! Tosin ei se ilmailukärpäseläköän sivi, sillä se saa aikaan epätoivoittuja törmäämisiä epätoivoittuja esineitä, kuten kärpäslätkä, kohti. Auts!

Nuotipörräily on herättänyt Ilmailukärpänessä suurta ihmetystä pik-kansan parissa vallitsevista siesteystyöskistä. PIK-nuotien ympäristö on koko kevään ja alkuneen ollut aivan käsittämättömän törkyinen, näyttää siltä että tavaksi on tullut heittää kaikki nuotiollan aikana syntyneet roskat enemmän tai vähemmän hajan hajan pitkin nuotiopaikan ympäristöä ja metsää, vaikka vieressä olisi roskikseksi kutsuttu paikka niiden loppusijoitukseksi ja nimenä ilmailukärpäsen lajitovereiden runsaammasta populaatioitohentymästä ja kivestä sen kannen päällä. Ja polttopuut, no ei se ainakaan minulle kuulu niitä lisää tehdä tuntuu olevan yleinen ajatuskulku. Hei haloo, ei se näin toimi, jokainen velvollisuus on pitää huolta paikan siisteystestä ja polttopuolen tekemisestä! Äitisi Et ole täällä töissä!

Ilmailukärpänen on kuullut että eräs tämän kevään purskurssilainen on yltänyt jo muutamaa viikkoa kurssin päättymisen jälkeen huiisiin lentosuorituksiin ja suureen määrään tiimaa. Ja näihin huiisiin lentosuorituksiin kuuluu myös maastolasku uudella konetyyppillä uusin juuri saatujen tyyppien turvin. Matkalentolupa ja koulutus tällä sankarilientäjällä ei kuitukaan vielä tällöin ollut. Selytys maastolaskuun oli että "Olin kyllä liittomatkan päässä kentästä, mutta liian matalalla!" Niinpä!

Ilmailukärpänen jatkaa nyt pörräämistään, bzzzzz... Lennokasta ilmailukesää!

Viralliset PIK-henkilöt 2002

Johtokunta Puheenjohtaja	Nimi Marko Koski	Puh. 0400-773 894 09-468 3220 (k) 09-5712 1722 (t)	Sähköposti marko.koski@hut.fi
Varapuheenjohtaja Sihteeri Rahastonhoitaja Koulutuspäällikkö Huoltopäällikkö Rakennuspäällikkö Varainhankintapäällikkö	Antti Tikkanen Jukka Juslin Manne Juntunen Heikki Kunttu Tuomo Jokisalo Mika Andersson Mikko Saukoski	040-725 6929 040-520 9879 040-575 1498 050-300 6068 050-343 3816 09-863 6646 044-571 5706	avtikkan@cc.hut.fi jtjuslin@cc.hut.fi manne.juntunen@hut.fi hkunttu@cc.hut.fi tjokisal@cc.hut.fi maanders@cc.hut.fi mikko.saukoski@hut.fi
Viranomaiset Hinausvastaava Päätöimittaja	Nimi Jari Lyytinen Heikki Rönkä	Puh. 0400-515 236 050-526 8709 09-803 7676 (k)	Sähköposti jlyytine@cc.hut.fi heikki.ronka@hut.fi
Tiedottaja	Teemu Ruokokoski	040-5011620	teemu.ruokokoski@philipsmrt.fi
NT-ylläpitäjä EFRY-isäntä Rahaviraston laskuttaja	Tero Knuth Jari Holopainen Antti Leino	0400-138 348 050-329 8743 050-341 6751 09-455 7235 (k)	tero.knuth@hut.fi jpholop2@cc.hut.fi aleino@cc.hut.fi
Purjelennon huoltopomo	Juuso Kilpeläinen	040-741 4865 09-753 5824 (k) 09-8277 2413 (t)	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
Purjelentovaruusteiden hoitaja	Antti Koskiniemi	040-581 1591 09-347 2961 (k)	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjelennon koulutusvastaava Jatkokoulutus koordinaattori Putkimies	Kimmo Nyyssönen Samu Tuparinne Timo Hatamo	050-521 6184 040-504 1550 040-510 8013	kimmo@ideal.fi samu.tuparinne@hut.fi hatamoto@cc.hut.fi
Koneenhoitajat PKT Piper Archer -nuorempi koneenhoitaja CBV Cessna 150	Nimi Ari Siltavuori Caspar von Walzel Kimmo Wjuga	Puh. 050-63 880 09-692 3331 050-375 6718 09-468 2601 (k)	Sähköposti ari.siltavuori@hut.fi caspar.von.walzel@hut.fi kimmo.wjuga@hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja CAO Cessna 152	Antti Leino	050-341 6751	aleino@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja CSX Cessna 140	Tuomo Jokisalo Pekka Saari Säde Korpinen	050-343 3816 050-582 5677 040-729 5389 09-801 5148 (k)	tjokisal@cc.hut.fi pjsaari@cc.hut.fi skorpine@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Jukka Kalkasmaa	050-526 3131	jukka.kalkasmaa@kolumbus.fi
TOW PIK-23 Suhinu -nuorempi koneenhoitaja COV Cessna 172	Mikko Korhonen Jari Lyytinen Markus Laitila	09-666 343 0400-515 236 040-575 1204 09-286 103 (k) 020 482 7698 (t)	njkorhon@cc.hut.fi jlyytine@cc.hut.fi markus.laitila@metso.com
-nuorempi koneenhoitaja	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi

521 FL PIK-20 D	Mika Mustakangas	03-261 3613 (k) 03-342 9922 (t) 0400-449899	Mika.Mustakangas@fy-composites.com mjhaikar@saunalahti.fi eri@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja 650 FK Club Astir	Mirva Mustakangas Eero Rinne	050-530 9020 09-468 3113 (k)	mika.pruikkonen@iki.fi antti.koskiniemi@hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja 733 FQ Twin Astir	Mika Pruikkonen Antti Koskiniemi	040-734 9938 040 581 1591 09-347 2961 (k)	
-nuorempi koneenhoitaja 787 FM LS-4a - nuoremmat koneenhoitajat	Jari Holopainen	050-329 8743	jpholop2@cc.hut.fi
820 FS LS-7	Manne Juntunen Kirsi Hakkila Timo Minkkinen	040-575 1498 040-535 5063 040-7511274	manne.juntunen@hut.fi cirsi@cc.hut.fi timo.minkkinen@ramse.fi
883 FY LS-8	Juuso Kilpeläinen	09-8277 2413(t) 09-753 5824 (k) 09-8277 2413 (t)	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
Tilintarkastajat	Nimi Juha Purje Heikki Rönkä	Puh. 050-5251180 050-5268709 09-803 7676 (k)	Sähköposti juha.purje@inspecta.fi heikki.ronka@hut.fi



JARI HOLOPAINEN

PIK-muisti kesä 2002

milloin

24.6.-3.7.02

28.-5.7.02

6.-14.7.02

20.-28.7.02

heinä/elokuun vaihde

9.-11.8.02

16.-18.8.02

mitä kummaa

Purjelennon SM-kisat

PIK-Vintturikurssi

Pääsky 2002

Jannen Kisat

Marskin Majan saunailta

PIK-Lentoralli Itämeren yli

RR-ajot

missä

Räyskälä

Hyvinkää

Räyskälä

Räyskälä

Marskin Maja, Loppi

Lähellä ja puolikaukana

Räyskälä, kenttä sulki