

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 3/2002



Sisälmyksluettelo

LENTOLEHTINEN 3/02

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n
tiedotuslehti

Päätoimittaja
Heikki Rönkä
puh: 040-7013767
email: heikki.ronka@hut.fi

Julkaisija:
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry
PI 69

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

Kerhotila Murju
Jämeräntaival 7 A
02150 Espoo
(09) 468 3196

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

Painopaikka
Oy Edita Ab
Helsinki 2002

Jakelu
Johtokunnan sihteeristö

Pääkirjoitus: Suunnitelmia suunnitelmien vuoksi?	3
Lentolehtinen testaa: PIK-20B	4
Voiko talvellakin lentää?	7
Lentoralli 2002	10
Avoimia ovia Malmilla	19
Uudet toimintamenetelmät malmille	20
Gulassia ja knöödeleitä	22
BESTin kesäkurri lentämässä	27
Terassipäivystäjä	28
PIK-tutkain	29
Vialliset PIK-henkilöt	30
Virallisia happeninkejä lähitulevaisuudessa	32

Kansikuva: Airveteranin DC-3 OH-LCH Malmin avoimien ovien päivänä, kuva: Ari Katajamäki

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

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

Hyviä lukuhetkiä, hyvää lentokesää sekä turvallista ja kivaa ilmassaistumista toivottaen koko toimituksen puolesta,

Heikki Rönkä
Päätoimittaja

Pääkirjoitus

Suunnitelmia suunnitelmien vuoksi?

Kerho on kautta aikojen ollut tunnettu lyhytjäte-
sestä toiminnastaan, pitkän tähtäimen suunnit-
telujänne on ollut noin kolmen kuukautta, joinain
poikkeuksellisen hyvinä ajanjaksoina jopa puoli vuot-
ta. Lentokoneiden hankinta ja yleisesti ottaen kalus-
topolitiikka on kuitenkin sellainen asia, missä
muutaman kuukauden jänne on auttamattomasti lii-
an lyhyt ja sen takia vuosi sitten kerhossa aseteti-
inkin toimikunta pohtimaan kerhon kalustoa yhtä
johtokuntakautta pitemmällä tähtäimellä. Asioita oli
pohtimassa kaksikin ryhmää, toinen valmisteli suun-
nitelmää moottorilentokalustosta ja toinen purjelen-
tokalustosta. Työryhmien tavoitteena oli pohtia
kerhon kaluston kehittämistä tukemaan mahdol-
lisimman monipuolista ilmailuharrastusta ja työn
tuloksista jalostui näkemys siitä, millainen kerhon
konekanta pitäisi olla viiden vuoden päästä. Suun-
nitelma vietiin valmistuttuaan kerhon kuukausikoko-
ukseen, sen jälkeen vuorossa onkin suunnitelman
siirtäminen toteutukseen.

Kuten konekalustosuunnitelmassa jo todettiin ja
otettiin lähtökohdaksi, on jo useita vuosia on ollut il-
meisenä ja kerhossakin yleisesti myönnettynä asiana,
että kerhon moottorilentokalusto on ylimitoitettu
nykyisiin lentomääriin nähden. Kesäviikonloppuina
kerhon kalusto ei riittäisi vaikka puolet Malmin pla-
tasta täytyisi PIK-lentsikoista, mutta vuositasolla kat-
sottuna lentomäärät eivät ole vuosiin olleet riittävällä
tasolla kaluston määrään nähden. Muutaman het-
kellisen kysyntäpiikin varaan ei kalustoa taas ole
mahdollista mitoittaa. Ylikapasiteetti on kallista, var-
sinkin kun kerhon varainhankintapohja on oleellisesti
kaventunut aiemmista ajoista. Mutta olemmeko val-
miita maksamaan jatkuvasti tarpeettoman kovia len-
tomaksuja sen vuoksi että suuri osa kalustosta seisoo
enemmän osan vuodesta käyttämättömänä kentällä?
Tuskinpa! Kaikki järkisyys siis puoltavat konekaluston
supistamista ja kalustosuunnitelman nopeaa toteut-
tamista. Purjulentokalusto on määrällisesti oikeal-

la tasolla, mutta se sensijaan alkaa vanhentua käsiin,
kymmeneen vuoteen kun kerholle ei ole hankittu
kuin yksi purjelentokone, ja sekin käytettynä. Kalus-
tosuunnitelmassa on konkreettiset toimenpide-esi-
tykset myös tämän ongelman ratkaisemiseksi.

Mutta mitä viime talven jälkeen on tapahtunut?
Valitettavasti ei mitään! Talvi on jo ovelta, ennen
kuin huomaammekaan, on jo kevät ja paras lento-
kausi alkamassa. Kesällä lentokoneiden kauppa käy,
syksy ja alkutalvi ovat hiljaisempaa aikaa, mutta koh-
ta jo aletaan kerhoissa meillä ja muualla suunnitte-
lemaan seuraavan kesän kalustohankintoja. Siinä osto-
ja myyntileikissä meidän on nyt syytä olla mukana!

Mutta: Kerholle valitaan uusi johtokunta mar-
raskuun puolivälissä pidettävässä vaalikokouksessa.
Uuden johtokunnan työn käynnistämässä menee
aikansa, aiempien vuosien kokemusten perusteella
näyttäisi siltä, että pari-kolme kuukautta vierähtää
helposti ennenkuin johtokunta on oikeasti toiminta-
kykyinen. Ja siinä vaiheessa olemme taas jo myöhäs-
sä ja varsinkin kun silloin on jälleen helppo ajatella
että onhan noille kaikille koneille kohta hetkeksi
käyttöä. Siksi onkin ensiarvoisen tärkeää että kerhos-
sa pikaisesti, siis jo tämän syksyn kuluessa, ryhdytään
toimenpiteisiin hyväksytyyn suunnitelman toteuttami-
seksi. Päätöksiä koneiden myymisestä ja tilalle os-
tettavien koneiden hankinnasta tarvitaan. Päätösten
jälkeen kaupparatsut liikkeelle, tosin muistaen että
kuka tahansa innokas teekkarit tai insinööri ei aina
ole paras kaupppamies, kuten kerhon maineesta ko-
nekauppiaina voi päätellä! Mutta vain ryhtymällä vä-
littömästi toimenpiteisiin saadaan asioita eteenpäin.
Kalustosuunnitelman toteuttamisessa on syytä ottaa
pohdintaan myös, miten saisimme kerholaisten moti-
vaatiota ja kerhohenkeä nostettua kalustovalinnoilla,
hyvin varustetut oikeaan käyttötarkoitukseen tehdyt
ja uudet lentokoneet kun voisivat olla arvaamaton pi-
ristysruiske kerhon toiminnalle. Muillakin kerhoilla
tässä maassa on sellaisiin varaa, miksi siis ei meillä?

PIK-20B

PIK-20 on tuttu useimmille kerhomme purjelentäjille, sillä kuuluuban kalustoomme edelleen D-mallia edustava yksilö. Varhaisemmat mallit ovat kuitenkin huomattavan erilaisia, ja viimeinkin tarjoutui tilaisuus päästä kokeilemaan...

PIK-20:n prototyyppi lensi ensimmäisen kerran lokakuussa 1973, ja jo seuraavana talvena se oli mukana maailmanmestaruuskilpailuissa Waikeriessa, ohjaimissaan Raimo Nurminen. Kone herätti ansaittua huomiota, ja Molino Oy alkoi saada tilauksia. Alkoi suomalaisen purjekoneellisuuden ainutlaatuinen menestystarina, joka saavutti lakipisteensä 1976, kun MM-kisat pidettiin Räyskälässä. Kaikki vakioaluokan mitalisijat voitettiin PIK-20B:llä, ja voittajaksi selviytyi Australian Ingo Renner. Pian tämän jälkeen tapahtui merkittävä sääntömuutos, jonka seurauksena perustettiin uusi 15 metrin luokka, jossa kärkiväli olisi ainoa merkittävä rajoitus. Laskusiivekkeitä, jollaiset PIK-20:ssa oli tavanomaisten lentojarrujen sijasta, ei vakioaluokassa enää sallittu, vaan nämä koneet siirtyivät 15 metrin luokkaan, johon saksalaiset kilpailijat olivat jo ehtineet saada omat, PIK-20:ta suorituskykyisemmät koneet, mm. ASW-20:n ja Ventuksen. PIK-20:n tähti alkoi laskea. Kun vielä Suomen purjelentojoukkue ei poliittisen pelin seurauksena voinut osallistua Chateaux'n MM-kisoihin 1978

ja samalla edustaa kotimaisen teollisuuden tuotetta suuressa maailmassa, alkoi tarinan loppu häämöttää. Itsestarttaava PIK-20 E kävi vielä hyvin kaupaksi, kun varteenotettavia kilpailijoita ei ollut ehtinyt ilmaantua. Tästä huolimatta Eiri Oy, joka oli tullut koneen valmistajaksi ostettuaan Molinin, päätti myydä valmistusoikeudet ja työkalut Ranskaan 1981 ja keskittyä pääasialliseen liiketoimintaansa, valokuvausalalle.

PIK-20 eri versioineen edusti monen kerhon suorituskykyisintä kalustoa pitkälle 1980-luvulle, kunnes liukkaammat koneet niin vakio- kuin 15 metrin luokassakin alkoivat syrjäyttää sitä. Seuraavan vuosikymmenen aikana moni kaksikymppinen päätyi yksityiseen omistukseen. Privaattikoneet ovat etupäässä D-mallia, mutta joukkoon mahtuu jokunen B-mallikin, kuten koelennettävänä ollut OH-470, jonka omistaa Jouko Vuolahti.

Erilainen

Oma kiinnostukseni PIK-20:n ensimmäisiä malleja kohtaan heräsi jo kesällä 1980, kun kävin purjelentokurssia Hyvinkäällä. Räyskälässä oli jotkut purjelentokilpailut, saattoivat olla Jannen kisat, ja PIK-20:n proto OH-425X tulla räpsähti Hyvinkäälle. Koneen erikoinen lentoasento täysin poikkeutetuina laskusiivekkein oli huomiota herättävä, ja katselin laskua silmät tapillaan odottaen jännittyneenä, miten käy. Eihän siinä kuinka käynyt, kone laskeutui siististi pääpyörälleen pyrstö pystyssä kuin kaivinkoneen puomi. Olihan noi-

ta "veivi-Pikejä" ollut Hyvinkäälläkin kaksi kappaletta, mutta ne oli ehditty myydä pois ennen oman purjelentoharrastukseni alkua, enkä ollut aikaisemmin kiinnittänyt huomiota näiden koneiden laskeutumisiin. Jäljellä oli enää vain kaksi D-mallia, joista molemmilla ehdin vielä lentää, ennen kuin nekin myytiin. Koneet menivät, mutta mielenkiinto jäi.

Lentämään

Tilaisuus PIK-20B:n tyypittämiseen tuli lopulta tänä kesänä PIK-is-kuryhmän viettäessä vintturivikonloppua Hyvinkäällä elokuun puolenvälin aikoihin. Jouko Vuolahti lupasi minulle tyytit jo viime vuonna, mutta silloin en päässyt lentämään. Nyt oli jo pakko tarttua tilaisuuteen.

Vasta ohjaamoon sovittautuessa selvisi, että uuden istuinsäädön tekemiseen olisi tarvittu työkaluja, joita en enää malttanut lähteä hakemaan. Nyt selkänöjä oli minulle aivan liian pystyssä ja edessä, jolloin pää otti kiinni kuomuun ja laippojen käyttökampi tuli liian taakse. Lohduttaudivin siis sillä, että jos pääsen joskus uudelleen lentämään tällä koneella, löydän hyvän istuma-asennon pienellä vaivannäöllä. Nyt sai riittää, että kykenin pyörittämään laskusiivekkeiden käyttökampea laidasta laitaan, vaikka vasen käsi joutuikin hieman hankalaan asentoon.

Sitten vain ohjaamotarkastus ja Joukolta saatujen ohjeiden kertaaminen laippa-asetusten ja laskutelineen käyttövivun lukitussalvan toiminnan osalta, ja olen valmis. Hinauskone rullaa eteen (kyllä,

aikansa huipputuote



Mikko keskittyy, mielessä vain legendaarisen veivi-pikin tyypilentö...
MIKKO SUOKAS

käytin lekohinausta, koska en olisi saanut vintturista paljoakaan korkeutta lähes tuulettomassa säässä), köysi kiinnitetään ja siivenkärki nostetaan ylös. Laipat -8 astetta, köysi kireällä, nyt mennään...

Väkivahvan Rallye 235 GT:n vetämänä vauhti kiihtyy nopeasti, ja siivekkeet alkavat tehot. Siirrän laippavivun nolla-asentoon ja olen pian ilmassa. Siivekkeet tuntuvat melko tehottomilta, mutta sehän ei ollut mikään yllätys. Toi-

sin kuin PIK-20D:ssä, jossa siivekkeet ja laskusiivekkeet on kytketty yhteen siten, että koko siiven taka-reuna kääntyy sauvaa liikuttaessa, tässä liikkuvat vain siivekkeet. Varsinaista haittaa siitä ei kuitenkaan nousukiidon alkuvaihetta lukuunottamatta ole, ja silloinkin tullaan toimeen käyttämällä alussa negatiivisia laippoja ja suuria siivekepoikkeutuksia.

Jo hinauksen aikana kiinnitty huomio koneen hiljaisuuteen ver-

rattuna Dieseliin. Vieno suhina tuo mieleen lähinnä LS-7:n ja 8:n. Dieselille ominaista vonkuvaa ääntä ei kuulu.

Irrotan köyden hieman reilussa 500 metrissä Hyvinkään ja Riihimäen puolivälissä ja vetäisen pyörän sisään. Nostoa ei heti löydy, ja lähden liukumaan takaisin kentälle päin, sillä olisihan se aika noloa joutua tyypilentonolta peltoon. Pian kuitenkin löytyy ensimmäinen nosto. Laitan laippa-asetuk-

Vaikea? Ei. Erilainen? Kyllä!

seksi +4 ja trimmailen koneen 80-90 km/h nopeuksille. Termiikissä lentäminen on tavanomaisen helppoa, mitään eriskummallisuuksia kone ei pyri esittämään. Pian samaan nostoon ilmestyy Nummelan Tuomas FK:lla. Myös FQ pyörii lähettyvillä, puikoissaan Jari Holopainen ja Eero Rinne. Räyskälässä pyörivät mopokisat, mutta me pojat vaan lennetään.

Pian on lennonjohtajan G-47A -alueelle lupaama 4000 ft MSL katto saavutettu, ja on aika ruveta kokeilemaan laskusiivekkeiden vaikutusta ja tehoa. Aluksi yksi täysi kierros... ilmanvastuksen kasvu tuntuu selvästi. Sitten lisää lappua. Sauvasta joutuu selvästi työntämään saadakseen ilmanopeuden säilymään. Taas lisää lappua ja lisää työntöä... vaikuttavaa! Jos vaikka LS-4:n tuuppaisi tähän asentoon jarrut ulkonakin, niin jopa olisi nopeusmittarissa huihat lukemat. Nyt ei hirvitä yhtään. Ja sitten pitää kokeilla sitä, mistä on tämän konetyypin kohdalla aina varoitettu, nimittäin laippojen nostamista ylös lennossa. Turvallisessa korkeudessaan tässä ollaan eikä finalissa jäämässä vajaaksi. Kun pyöritän ripeästi laippakampea negatiiviseen suuntaan, tuntuu nostovoiman pienemisen selvästi. Ikään kuin kone putoaisi. Kestää muutaman sekunnin, ennen kuin virtaus on taas kunnolla kiinni siivessä. Tämän kanssa ei todellakaan parane jäädä vajaaksi laskussa, sillä laippojen pientäminen vain pahentaa tilannetta.

Harjoittelen vielä hetken aikaa koneen lentämistä laskuasussa, keräilen välillä korkeutta kohtuullisen hyvissä nostoissa ja päätän sitten lähteä laskuun, koska jo ai-

emmin moittimani ahdas istuma-asento on alkanut pakottaa selkää. Laippoja, nokkaa alas, korkeutta pois... laipat vielä hetkeksi nolville ja pyörä ulos. Oikeaan myötätuuleen kiitotielle 22, ilmoitus radioon. Ohhoh, tulipas vieläkin lähdettyä turhan korkealta laskuun, mutta sitä vartenhan ne laipat kääntyvät 90 astetta... Perusosalla on edelleen aivan liikaa korkeutta ja pyöräytän ensimmäisen kammankierroksen verran laippoja. Jarruuntuminen tuntuu selvästi, mutta korkeus ei juuri hupene. Pyöräytän samantien toisenkin kierroksen ja kaartelen jo finaaliin. Ei samperi, kylläpä sitä ollaan korkealla, vaikka hallillehan tässä ollaan menossa. Enpähan ainakaan jää vajaaksi. Pyöritän samantien täydet laipat alas ja työnän. Onpas hulppeaa touhua, näkyvyys suoraan eteenpäin on loistava, kenttä on tuossa kuin tarjottimella. Nyt kun vielä saisi loppuloivenuksen menemään nappiin. Korkeus vähenee, siirrän katsetta vintturin suuntaan saadakseni paremman korkeusarvion ja höllään vähän työntöä. Ohops, ei ihan noin paljon, tähän lähtee uudelleen kohoamaan... noin! Nyt mennään taas alapäin. Kohta se koskettaa... töps! Pahas, tössähti vähän sittenkin, onneksi ei paljoa. Käsi veiville, laipat sisään, kannuspyörä maahan ja jarrutus pyöräjarrulla. Jouko muisti varoittaa pyöräjarrun käytöstä pyrstön ollessa ylhäällä, menee helposti nokilleen. Muistinpahan tämän sentään. Kone pysähty, avaan kuomun ja nousen koneesta. Tähänastisen urani ehkä mielenkiintoisin lento on päättynyt. Tätä pitää saada vielä joskus lisää!

Kokeneelle kiva

Millainen tämä kone sitten oli verrattuna muihin, yleisempiin yksipaikkaisiin purjekoneisiin? Vaikea? Ei. Erilainen? Kyllä! Erilaisuus tosin rajoittuu laskukierroksen suunnitteluun ja itse laskuun, mutta onhan sitä siinäkin, kun sen laskun nyt kuitenkin on onnistuttava. Viime numeron Cessna 140 -jutussa puhuttiin kannuspyöräkoneen oletetusta vaikeudesta suhteessa nokkapyöräisiin koneisiin ja todettiin, ettei se ole varsinaisesti vaikea, ainoastaan erilainen ja vaativakin. Sama koskee myös PIK-20B:tä. Yksi merkittävä ero kuitenkin on: Cessna 140 on kaksipaikkainen, ja tyypit lennetään aina lennonopettajan kanssa, joka ei varmasti päästä lentämään tuolla koneella yksin, ennen kuin lentoonlähdot ja laskut sujuvat turvallisesti. Tämä sen sijaan on yksipaikkainen, ja kaikesta joutuu selviämään yksin heti ensimmäisestä lennosta lähtien. Sen vuoksi en suosittelisi PIK-20B:tä ensimmäiseksi tehokoneeksi harjoituskonevaiheen jälkeen, en vielä toiseksikaan, mutta noin 75-100 tunnin kokemus riittänee hyvin. Kun itse lentäminen on jo tuttua, ei jäljelle jää muuta outoa kuin tavallisuudesta poikkeava laskeutuminen, ja edellytykset turvalliseen tyyppilentoon ovat olemassa. Tämä koneen ollessa kyseessä ei mönkään moni kyseenalaistane myöskään riittävän laskuharjoittelun merkitystä ennen matkalentoja, sillä PIK-20 B vaatii aivan oman filosofiansa. Vaan mikäpä noita laskuja on harjoitellessa, sillä tällä koneella lentämisessä ja ennen kaikkea laskeutumisessa on tyyliä!

Mikko Suokas

Hieman erilaista mutta kivaa silti! Voiko talvellakin lentää?

Talvi koittaa vääjäämättä joka vuosi ja sitä ennen on syytä kerrata joitain kesätoiminnasta poikkeavia toimia. Ari Siltavuori on päivittänyt aiemmin Lentolehtisessä olleen talvilentämisohjeen ohjeeksi ja opastukseksi meille kaikille!

Talvilentäminen ja erityisesti talvinen yölentäminen paljastaa DEGERin pellot ja metsänrajas-

sa piilottelevat talot aivan uudella tavalla. Talvilentäminen vaatii ai-noastaan hieman asiaan perehtymistä ja vähän enemmän ajan varaamista ennen lennolle lähtöä ja paluun jälkeen kuin kesällä.

Vaikkei lumipeite pysyisikään pitkään maassa, niin talviset yöt sentään ovat pimeitä. Kevättalves-ta päivien pidentyessä ovat hyvät ja tasaiset lentokelit melko yleisiä ja kalustoa on tarjolla vähintäänkin tarpeeksi.

Kun kaikki tuntevat vastuunsa ja laittavat koneet peitteiden alle ja lämmitykseen lentonsa jälkeen on seuraavalle aina tarjolla läm-

min ja starttivalmis kone. Jos et ole lentänyt aiemmin talvella, ky-selelä neuvoa ja apua vaikkapa lennonopettajalta.

Kannattaa myös muistaa, ettei moottoreita kannata kiusata maaliin- ja läpilaskuilla kovilla pak-kasilla. Nyrkkisääntönä on, että maaliinlaskut ovat kiellettyjä alle -5 asteen pakkasilla ja läpilaskut alle -15 asteessa. Luonnollisesti jo pienemmälläkin pakkasella fik-si pilotti pitää koneessa kierrok-sia vähintään 1000-1500 koko kierroksen ajan, jolloin moottori ei jäähdy yhtä nopeasti kuin tyhjäkäyntiliu'ssa.



Lohikäärme - talvella lentsikan paras kaveri!

ARI SILTAVUORI

Moottorin lämmittäminen

Tärkeintä on muistaa lämmittää koneen moottori ennen käynnistystä. Moottori on lämmitettävä aina kun ulkolämpötila on käynyt yöllä pakkasen puolella. Lämmityksen tarkoituksena on nostaa seoslämpömittarissa näkyvä moottorin lämpötila +10 asteeseen turvallista käynnistystä varten.

Kertaa koneen kylmäkäynnistys lentokäsikirjasta, mikäli siellä siitä mainitaan. Koneet ovat yksilöitä vaadittavan ryyppytyksen suhteen, mutta oikean määrän löytää hetken kokeilemalla. Kastunut moottori käynnistetään kuten kesälläkin, eli musta ja punainen vipu toisin päin kuin normaalisti.

Lämmittämiseen on käytettävissä erilaisia varusteita. Pyydä lämmittimien käytön osaavaa PI-Kiläistä mukaan kun käytät laitteita ensimmäisen kerran. Valvo lämmitintä koko käytön ajan.

Lohikäärme-niminen lämmityskärri majaillee Malmin takahuoneessa. Laite puhalttaa sähköpuhaltimella kaasupolttimen lämmittämää ilmaa letkua pitkin lämmitettävän koneen moottoritilaan. Lämmittimen yhteydessä pitäisi olla tulitikut ja sytytin, mutta kannattaa varata omat tulitikut mukaan taskuun. Jos kone on paikalle tullessasi täysin kylmä, niin lohikäärme on oikea välinen sen lämmittämiseen. Pakkasesta riippuen aikaa tarvitaan 10-30 minuuttia. Moottoripeitto kannattaa asetella tiiviisti paikoilleen, ettei tuuli vie kaikkea lämmintä ilmaa mennessään.

Lohikäärmettä käynnistettäessä avataan kaasupullon hanaa noin pari kierrosta ja painetaan 'tulipesän' vieressä olevasta punaisesta napista, jolloin kaasun pihinä tulisi kuulua. Kaasun syttyttyä tulee nappia painaa vielä jonkin aikaa, jotta liekinvartija ehtii lämmitä. Nappia painaessasi voit käynnistää sähköpuhaltimen puhaltimen kyljessä olevasta kytkimestä. Aseta letku puhaltamaan koneen moottoritilaan joko ilmanottoaukon tai nokkatelineen aukon kautta.

Koneen lämmitettyä lohikäärme sammutetaan sulkemalla ensin kaasu kokonaan ja vasta sitten puhallin. Muista laittaa lataukseen seuraavaa varten. Kaasupullon tyhjennyttyä uutta kannattaa etsiä kerhon kontista tai lähimmältä huoltoasemalta (varmista liittimen tyyppi).

Kerholla on myös Kelvin-merkkinen lämmitin, joka ei ole toiminut vuosiin, mutta joka huhuista päätellen olisi palaamassa eloon joskus, toivottavasti lähiaikoina.

Kerholla on Malmilla kaksi tolppapaikkaa, numerot 9 ja 76. Tällä hetkellä vain COVissa on kiinteästi asennettu lämmitin moottoritilassa ja haaroitussarja sisälämmittimelle, mutta muut koneet täytyy laittaa tolppaan ulkoisen jakorasi-
an avulla. Mikäli koneessa ei ole lämmittämiä ja jatkojohtoja niin

niitä löytyy takahuoneesta.

Sähkölämmittimien asento 1, eli puoli-teho riittää aivan hyvin ja enempiä tehoa ei tolpan sulake kestäkään. Näillä eväillä kone lämpenee noin 4-24 tunnissa, pakkasesta riippuen. Sähkölämmittämiä käytettäessä on tärkeää peitellä kone kunnolla, jotta lämpö pysyy sisällä.

Laita lämmitin moottoritilaan joko nokkatelineen aukon, ilmanottoaukon tai öljyluukun kautta siten, että se puhalttaa sisälle ja mikään ei tuki sen ilmanottoa. Sisätilan lämmitin kannattaa laittaa koneen etuosan



ARI SILTAVUORI

Varo tulita syöksevää lohikäärmettä!

akku

jalkatilaan. Johto sisälle vedetään tuuletusikkunan kautta. PKT:ssä on "tulppa" avoimen tuuletusluukun tukkimiseksi, Cessnoissa lukitsematon ikkuna varmistetaan istuinvyöllä.

Vesibensojen laskeminen

Pakkasella vesibensoja ei lasketa kesäiseen tapaan ulkona. Tankkiin kertynyt vesi voi olla jäässä ja vedenpoistoventtiilitkin saattavat jumitua auki-asentoon tai niiden tiivistet rikkoutua. Laske vesibensat hallissa kunnolla sulaneesta (1 vrk) koneesta ennen koneen liikkuttelua.

Koneen puhdistaminen

Lentokone puhdistuu huurteesta,

lumesta ja jäätä yksinkertaisimmin kun se viedään lämpimään halliin sulamaan. Ja nopeimmin kun se on ollut peiteltynä. Kone sulaa ja kuivuu varmasti vuorokaudessa. Jos konetta pidetään hallissa vain lumen sulamisen ajan, runkoon jäänyt vesi voi jäättyä uudestaan pahaan paikkaan.

Jäätynyttä konetta on käsiteltävä varoen, PIKin lentokone ei ole autosi. Kaikki jääskrabat ja muut muovi-ikkunoita ja maalipintoja

ras työkalu.

Moottorin käynnistäminen ja lämmityskäyttö

Moottorin käynnistämistä helpottaa sen lämmittäminen etukäteen, mutta öljyn lämmittäminen varmistaa moottorin käynnin.

Anna moottorin käydä käynnistyksen jälkeen minuutti pienillä kierroksilla (1000 rpm). Moottori on lämmin kun öljynlämpö on vihreällä. Hiekoitetuilla kentillä

ulos vaikkeet lähtisikään lentämään. Lisäksi jatkuvan koneiden sulattelun estämiseksi kone olisi hyvä peitellä kunnolla käytön jälkeen.

Koneen peittäminen ja sitominen

Ulos jätettävä kone kannattaa aina peittää. Kun koneessa on moottoripeitto niin öljyt ovat lämpimät ainakin 5h. Kädelä voi tunnustel-



ARI SILTAVUORI

Lämmittimen letku sijoitetaan moottorin alle, ei moottorin ilmanottoaukkoon!

naarmuttavat työkalut ovat kiellettyjä välineitä. Koneen ikkunat sulatetaan kämmenellä painelemalla tai esimerkiksi lohikäärmeellä lämmittämällä. Irtolumi harjataan rungosta ja siivistä pehmeällä harjalla. Jos kone on jäässä (lumi ei irtoa) vie kone halliin sulamaan riittävän pitkäksi aikaa (varma sulamisja kuivumisaika 1 vrk).

Järeämpää lumensiirtokalustoa (lapio, lumikola) kosen edessä olevan lumikasan poistamiseksi ja pysäköintiruudun puhdistamiseksi voi lainata kenttäpölyvystäjältä .

Vaikka huurre siiven pinnalla voi vaikuttaa harmittomalta, niin senkin poistaminen on tehtävä ennen lentoa. 36,7°C vakiolämpöelementti (paljas kämmen) on pa-

käytä konetta sellaisessa paikassa, jossa potkurin kohdalla ei ole hiekkaa. Vastaavasti lumien sulaessa tulee varoa vesilätäkön kohdalla käyttämistä. Liukkaalla kelillä koekäyttö voi olla vaikeaa odotuspaikalla, jolloin siitä voi ilmoittaa lennonjohdolle ja pyytää lupaa koekäyttöön kiitotiellä.

Malmin hallipaikan käyttö

PIKillä on Malmin hallissa 1 konepaikka. Jokainen ylimääräinen kone sisällä aiheuttaa kerholle lisälaskun jokaiselta alkavalta vuorokaudelta. Jos kone on umpijäässä ja haluat lähteä lentämään seuraavana päivänä voit laittaa koneen halliin sulamaan, mutta silloin sitoudut myös hoitamaan sen sieltä

la moottorin lämpötilaa.

Kone peitetään aina ellei selvästi ole tiedossa lämpimiä ilmoja ja vesisateita (peitteet jäätyvät kiinni koneeseen) Jos peitteet jäätyvät kiinni niin vie kone halliin sulamaan. Koneiden peitteet säilytetään hallissa olevissa kaapeissa. Kuivata peitteet ennen kaappiin laittamista.

Kone ankkuroidaan kiinni punteilla. Puntit kannattaa kaivaa lumesta, muuten ilmailulaitos ystävällisesti auraa ne lumikasaansa. Älä jätä köyden päätä taikka johtoja maahan jäätymään.

Hauskaa talvilentämistä ja kiitokset oppaan kaikille aikaisemille tekijöille.

Ari Siltavuori

Lentoralli 2002

Malmi – Kuressaari – Visby – Kalmar – Ängelholm – Göteborg/Säve – Jönköping – Norrköping-Bromma – Turku – Malmi, 1060 nm. 10 kaveria, 10 lentokenttää, 3 lentokonetta, 3 päivää.

Sähköposti piippasi taas kerran - pikjas-lista tunki postilaatikkoon uuden viestin. Lentoralli – pitäisiköhän tällä kertaa lähteä mukaan. Hesse ja Marko olivat taas keräämässä lentäjänsankareita, kokemattomia tai kokeneita matkalentäjiä, mukaan kiertämään ulkomaita usean lentokoneen voimin. Eikun replyä menemään ja mukaan porukkaan.

Ensimmäisen suunnittelukokouksen aikaan allekirjoittanut oli tutustumassa Hornetin ohjaamoon Ilmavoimien järjestämällä elämysmatkalla, joten se jäi valitettavasti väliin. Toinenkin kokous jäi yhteensattumien takia puhelinneuvottelun asteelle. Porukka oli kuitenkin muo-

10 lentokenttää, 1060NM, yksi viikonloppu!

toutumassa ja koneitakin oli jo varattu, jopa neljä kappaletta. Mukaan oli tässä vaiheessa pyrkimässä 12 rallilentäjää, matkantekovälineiksi haaveiltiin koko kerhon moottorikonekalustoa Suhinu ja Bravo-Victor poislukien. Reitiksi oli matkanjohtajien suosiollisella avustuksella valittu kymmenen kentän kierros Viron kautta eteläisen Ruotsin poikki Göteborgiin ja Tukholman kautta takaisin. Kunnianhimoinen reitti reilussa kahdessa vuorokaudessa kierrettäväksi – onnistuu vain, jos keli on suotuisa.

Viimeinen suunnittelukokous

Viimeinen suunnittelukokous lähtöä edeltävänä iltana oli kokonaisvaltaista säheltämistä – eli siis täysin parhaiden PIKiläisten perinteiden mukainen. Karttoja, GPSiä, pelastusliivejä, Jepsun kopioita, polvilevyjä – kaikkea mitä lentomatalla voi tarvita – haalittiin sieltä ja täältä. Lopulta kaikki tarvittava alkoi olla kasassa, vain jotain pientä puuttui – nimittäin muutama lentokone. CBV ja CAO olivat molemmat korjaamolla eikä valmistuminen seuraavaksi päiväksi näyttänyt kovin todennäköiseltä. Samoin SierraExrei oli heinäkuisen moottorihäiriön jäljiltä lentokelvottomana. Pitkällisten arvontojen ja useiden puheluiden jälkeen päätettiin - johtokunnan suostumuksella - hakea Suhinu Räyskälästä lentorallin käyttöön. Ratkaisusta tulisi tietysti perinteistä PIK-urvellusta, joka kuitenkin kuuluisi enää hyvin huonosti Suomenlahden ylityksen jälkeen.

Samalla kun konekalusto meni

uusiksi meni myös ensimmäiset lentovuorot uuteen jakoon. Neljän koneen suunnitelman mukaan oli ensimmäisten legien lentäjät arvottu ja lennonsuunnittelutehtävät jaettu edellisessä kokouksessa. Rajoittavaksi tekijäksi tuli nyt Suhinu-tyyppit. Niitä kun ei tunnustanut omistavansa lähtijöistä kuin Markus ja matkanjohtajat. Allekirjoittaneella oli edellisestä Suhinu-lennosta yli 7 vuotta, joten kertauskoululento saattaisi olla paikallaan. Eli lisää soittelurumbaa ja pian oli sovittuna yksi tyyppipilennätys ja parit kertauslennot Kokkosen Paulin kanssa. Ensimmäisten legien lentäjät saatiin lopulta arvottua ja voittajat pääsivät suunnittelemaan lentoja yli aavan meren. Saman tien lähti myös hakuporukka hakemaan Suhinua Räyskälästä.

Malmi – Kuressaari, 146 nm

Viikonlopun sääennuste lupasi kerrassaan loistavaa matkalentosäätä. CAVOKkia ja melkein työntä koko reitille perjantaina. Tanskan puolella väijyi pieni sadealue, joka saattaa häiritä Göteborgin suunnalla viikonloppuna. Mutta ennusteet näyttivät hyvältä – ja tällä kertaa ne olivat myös oikeassa.

Perjantapäivän aikana Olli S. lenteli lupakirjan uusintaa, Tuomas hankki tyyppit Suhinuun ja allekirjoittanut kävi muistelemassa miten LentoKonetta lennetään. Kellon lähestyessä kolmea porukkaa alkoi kerääntyä koneiden ympärille. Kanasen auto täytti tankit ja kahden ensimmäisen legin lentäjät kävivät jättämässä plaanit. Sitten vaan tullin ja passin syy-

näykseen ja matkaan. Ai siis passiko piti olla mukana. Jäsen T sai matkan virallisen kiusattavan paikan – ja lähti hakemaan passia Otaniemestä. KiloTango lähtisi siis hieman myöhemmin kuin muut...

Suhinulla suurten vesialueiden ylitykseen ei ollut jostain syystä tunkua, joten päätin uhrautua ja otin ensimmäisen vuoron, Olli istui vierelle. Nopea GPS:n ohjelmointi ja olimme valmiit. Muiden vielä pakkaillessa koneita lähti TOW jo matkaan. Ekana liikkeellä – ekana perillä.

Helsingin eteläpuolisille pysäyhtiön virkistysalueille ei haluttu häiritsevää lentoliikennettä, joten reitimme suuntautui Harmajan ja Helsingin majakoita apuna käyttäen vaara-alueiden välistä kohti Baltia. Löysimme Baltin peilitynyn meren keskeltä ja suuntasimme suoralla reitillä kohti Kuressaarta. Baltin ylityksen jälkeen pieni radiotaajuuksien arvonta, ensimmäiset radioenglannin harjoitukset Tallinn Controlin kanssa – ja saimme jatkaa. Kannattaa tosiaan laittaa kaikki mahdolliset taajuudet ylös jo etukäteen. Koneessa taajuuksien etsiminen ei ole ihan helppoa.

Suhinun transponderin puuttuminen aiheuttaisi tällä matkalla vielä monta kertaa hauskuutta ja harmia. Hauskuutta muissa koneissa radiokeskusteluja kuunteleville – harmia koneen pilotille. Me emme viitsineet edes yrittää Tallinnan lähestymisalueelle. Pysyimme kiltisti alapuolella ja hikoiimme juustokuvussa. Patentti-insinööri Olli kehitteli ajankuluksi patenttia

Jäsen T hankki itselleen matkan vi- rallisen kiusattavan paikan - ja läh- ti hakemaan passiaan Otaniemestä

ollut aikaa eikä taksittomassa kaupassakaan tarvinnut käydä – sitä kun ei ollut.

MarkuSL oli lupautunut Suhinu-pilotiksi toiselle välille kunhan saisi vierelleen jonkun kokeneen matkalentäjän. Kun sellaista ei löytynyt (matkanjohtajat poislukien), oli allekirjoittaneen paikka edelleen Suhinussa. Ja taas Suhinu oli ensimmäisenä valmiina läh-

luonteen ja piti yllä nopeuskilpailua.

Tällä kertaa vesistöä oli alla melkein koko reittiviivan verran, reilut 100 nm rannasta rantaan. Eli oli ehkä syytä kiivetä heti niin ylös kuin pääsee. Suunta kohti Visbyä ja suoraan pinnalle 85. Kesellä meren aavaa Markus totesi, että tästä on yhtä pitkä matka molemmille rannoille, 50 mailia. Ei

”Taitellun ilmailukartan käyttö auringsuojana kuomuohjaamalla varustetussa pienlentokoneessa”. Molemmat olimme siis jättäneet lippikset kotiin.

Matkan edetessä alkoi kuulostaa siltä, että takana tuleva nopeampi lentolaite (siis COV) ei saisikaan meitä kiinni ennen Kuressaarta. Radiossa ei ollut Malmilta lähdön jälkeen vielä kuulunut ääntäkään COVista. Kuussaaren tornin ääni sen sijaan kuului – kuin maan alta suuresta betonibunkkerista. Muutamien hyvien arvausten jälkeen siitä sai kuitenkin selvän ja saimme suoran selvityksen finaaliin 17. Pikkulintu-parvi kiitoradan kynnyksellä aiheutti pienen väistöliikkeen ennen kuin pääsimme laskuun. Muutama minuutin odottelun jälkeen COVikin ilmestyi näkyviin. Nopea matkakone – Suhinu siis. KiloTangokin ehti puolen tunnin odottelun jälkeen mukaan joukon jatkoksi.

Kuussaari – Visby, 138 nm

Kuussaarella tankattiin nelipaikkaiset, vilautettiin passeja, käytiin suorittamassa pakolliset maksut – ja jatkettiin matkaa. Turismille ei



Lentorallissa tarvitaan tietäntyyppistä mieltä – PIK-Mentalia

ARI KATAJAMÄKI

töön. Johtuu ehkä matkustajien huomattavasti lyhyemmästä boarding-ajasta. Tai ehkä Suhinu-Team oli ymmärtänyt väärin lentoRallin

taitaisi Suhinu ihan liittää perille asti.

Gotlannin ranta tuli näkyviin yllättävän nopeasti, oli aika lähteä

pudottelemaan korkeutta. Visbyn lähestyessä torni alkoi tiivistyvään tahtiin kysellä paikkailmoituksia. Onneksi on GPS – saimme aina annetuksi tarkan etäisyyden ja arvon kentälle. Laskun jälkeen syykin selvisi. Muutama minuutti meidän jälkeen kentälle laskeutui reittilennolta Saab 340. Perässä tulleet joutuivat jäämään odottelemaan laskuvuoroa kentän itäpuolelle.

LentoRallin toisen erikoiskokeen voitti siis taas Suhinu, KT oli toinen ja COV kolmas.

Visby

Tässä vaiheessa Polyteknikkojen Kulinaarikerhon kesäretkelle lähtenyt jäsen ilmaisi huolensa matkan ravintoarvojen köyhyydestä. Onneksi retkenjohtaja lupasi kulinaariosuuden alkavan nyt. Parilla

taksilla hotellille Visbyn vanhan kaupungin muurin kupeeseen, nopea majoittuminen ja kaupungille syömään. Tai sellainen oli suunnitelma. Hotellilla ilmaantui pieni mutka matkaan; meille ei löytynyt huonevarausta... Petri - joka asuu nykyisin Tukholmassa ja oli parhaillaan saapumassa joukon jatkoksi lautalla mantereelta - oli hoitanut hotellivaraukset. Hänen oli pitänyt vielä aamulla vahvistaa varaus ja samalla peruuttaa yksi ylimääräinen huone. Emme saaneet Petriä kännykällä kiinni, joten asia ei ihan heti selvinnyt. Ystävällinen respavirkailija järjesti meille kuitenkin nopeasti 5 huonetta ja pääsimme majoittumaan. Myöhemmin selvisi, että yhden huoneen sijaan kaikki kuusi huonetta olikin peruutettu aamulla.



Keskiaikaisen PIKiläisen lentomatkailijan keskiaikainen vaihtoehtomajoitus

ARI KATAJAMAKI

Visbyssä vietettiin keskiaikaista viikkoa, joten perjantai-iltana vanhankaupungin keskustassa riitti paitsi vilskettä myös aikakauden mukaisesti pukeutuneita "alkuasukkaita". Onnistuimme saamaan pari pöytää terassilta keskustorin laidalta ja päästiin asiaan... Rauhallinen ruokailu pitkän kaavan mukaan, muutama keskiaikainen olut (joita saa vain Visbystä keskiaikaiviikolla) ja hauskat jutut takasivat mukavan kruunauksen hienolle lentopäivälle.

Aamulla heräsin hieman turhankin aikaisin. Päätin heittäytyä turistiksi, nappasin kameran mukaan ja lähdin tutkimaan Visbyä päivänvalossa. Kaupunki osoittautui todella mielenkiintoiseksi tuttavuudeksi; Kilometrien mittainen muuri ympäröi vanhaa kaupunkia, jonka parikerroksiset talot on rakennettu tiiviisti vieriviereen mäkiseen maastoon mukulakivikatujen varrelle. Edellisen illan juhlimisesta uupuneita "keskiaikalaisia" nukkuu siellä täällä muurin juurella. Tänne täytyy tulla uudelleen vähän pidemmäksi aikaa – ja tietysti lentäen.

Visby – Kalmar, 89 nm

Aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta, oli taas tulossa hieno lentopäivä. Parilla taksilla takaisin kentälle, ruotsalaistyyppiseen itsepalvelu-lennonvalmisteluhuoneeseen tutkailemaan säätietoja ja faxailemaan plaanit parille ensimmäiselle legille. Huoneessa kävi melkoinen suhina kun 6 pilottia ja pari avustavaa tutoria pyöri parille henkilölle mitoitettussa huoneessa. Sitten vaan tankit täyteen, tavarat kyytiin ja menoksi. Allekirjoittanut oli taas saanut lentovuoron, tällä kertaa KiloTangolla. Visby-Kalmar välillä oli enimmäkseen pelkkää vesistöä alla. Eipä-

hän tarvitse katsella niin tarkasti maastoa. Riittää, että tunnistaa joi-takin paikkoja rantaviivasta.

Edelleen tiukasti Ralli-ajatuksesta kiinni pitäen Suhinu oli taas ensimmäisenä reitillä. Tällä kertaa KiloTango lähti kuitenkin tiukasti tuntumassa ja pääsimme ohittamaan Suhinun jo alkumatkasta. Lennonjohtaja oli ilmeisesti huolissaan tutkassa näkymättömän PIK-stealth lentokoneen sijainnis-

Suhinu-Team oli ymmärtänyt väärin lentorallin luonteen ja piti yllä nopeuskilpailua

ta ja varmisti useaan otteeseen Suhinun korkeutta ja paikkaa. Meitä tuo ei häirinnyt, näkyihän kone selkeästi etuoikealla – ja hetken päästä takaoikealla.

Sää oli pilvetön mutta kaikkea muuta kuin selkeä. 3500 jalassa horisonttia ei näkynyt käytännössä lainkaan ja suuntaa piti pitää keinohorisontin avulla. Olisihan KT:ssa tietysti autopilotti työtä helpottamaan, mutta allekirjoittanut ei suostu sitä ihan helposti käyttämään. Minä nimittäin maksan joka lentominuutin itse, ja haluan myös lentää itse. Siispä lisää korkeutta ja parempaa näkyvyyttä ha-

kemaan. Pinnalla 65 näkyvyys oli hieman parempi, horisontista sai jotain selvää ja lentäminen onnistui taas puhtaasti visuaalisia.

Tällä kertaa kaikki kolme konetta lensivät suhteellisen lähelläkin ja pääsimme nauttimaan yhdestä kimpपालentämisen edusta. Yksi matkan tarkoitushan oli saada kokemusta radioliikenteen hoitamisesta englanniksi. Ja nyt saimme kuunnella samat selvitykset ja vastaukset kolme kertaa peräkkäin. Tosin joku huonokuuloinen joutui pyytämään useita toistoja, eikä sittenkään saanut kaikkia asioita selväksi. Kalmarin torni oli vielä kiinni kun lähestyimme kenttää. Malmö Control muistutti vielä lentosuunnitelman päättämisestä, mutta viesti ei mennyt perille. Niinpä perässä tullut porukka joutui auttamaan hajamielistä Kilo-Tango-lentäjää.

Ai niin, ne rallisijoitukset. 1. PKT, 2. TOW ja 3. COV

Kalmar – Ängelholm, 117 nm

Kalmarissa koneita ei tarvinnut tankata, joten välilasku käytettiin hyödyksi matkustajien tankkaukseen lentokentän kuppilassa. Tiukka aikataulu ajoi kuitenkin nopeasti seuraavalle osuudelle. Otin paikan KiloTangon takapenkillä ja pääsin tarkkailemaan Markuksen ja Hessun ohjaamo yhteistyön sujuvuutta. Nyt alkoi kaikkien koneiden lähtönopeus olla samalla tasolla, järjestyksessä PKT, COV ja Suhinu rullattiin peräkkäin kohti lähtöpaikkaa.

Ängelholmin kenttä on 50 kilometriä Helsingborgista pohjoiseen, eli reitti vei halki eteläisen Ruotsin itärannikolta länsirannikolle. Tällä kertaa saimme tutustua tällä matkalla uuteen sääilmioon, nimittäin pilviin. Emme siis voineetkaan nousta vapaasti niin

korkealle kuin huvitti. Pitkillä lennoilla matkustamossa pitkästy helposti, joten jotain ajanvietettä pitää keksiä. Tiesittekö, että headsettien mikrofonilla saa hauskoja ääniefektejä aikaan, kun laittaa mikrofonin tiukasti suun eteen ja aukoo suutaan tai naksuttelee kielellä. Etupenkki katseli muutaman kerran kysyvästi ympärilleen, mistä outo ääni kuuluu.

Laskun jälkeen rullaus suoraan tankille. Sieltä saimme seurata COVin seikkailua lentokentän miltääripuolen platalle. Paikallisia tankkaajia tilanne tuntui erityisesti huvittavan. Ängelholmin kenttä on siis yhdistetty siviili-sotilaskenttä. Asiasta muistutuksena seisoo

kentän laidalla muistomerkinä Drakenin vieressä lentokoneen kokoinen ohjus ja sivummalla useita osaksi purettuja Viggeneitä ja Drakeneita.

Sijoitukset tämän erikoiskoneen maalissa riippuu siitä, onko maali kiitoradalla vai platalla. Suhinu nimittäin ohitti COVin sotilaspuolen seikkailujen aikana ja tuli platalle toisena KiloTangon jälkeen.

Ängelholmin kentällä allekirjoittanut halusi käydä vähän katselemassa maisemia, joten Suhinu alle ja yksi nopea laskukierros. Kauniita oli Etelä-Ruotsalaiset peltoaukeat, vähän niinkuin kotipuolella Pohjanmaalla.

Ängelholm – Säve, Göteborg, 94 nm

Janoisemmat koneet tankille, seuraavan legin plaanit faxiin ja taas voitiin jatkaa matkaa. Pidin paikani Kilotangon businessluokassa. Hessu lähti lentämään väliä I-lentona, joten pääsimme tutustumaan mittarilentämisen saloihin käytännössä. Pilviäkin päästiin katselemaan yläviistosta ja hie-man sisältäkin. Osuudelle hupia toi Markon epätoivoiset yritykset päästä Suhinulla ilman transponderia edes pikkasen ylemmäksi ja suurempaa. Selvityspyyntöön kuului termi ”any change”. Mutta lennonjohtajan kysely transponderista palautti TOW-pilotin maantasalle, tai tässä tapauksessa TMA:n alapuolelle.

Göteborg-Landvetterin kenttä kuului aikaisemmin viikkokorttiin, mutta nykyisin sinne voi mennä pienkoneella vain yöllä.



**- OHTOW - do you
have a transponder?**

- No, negative

- OHTOW, sqwak

72...ööö forget it!

Suuntasimme siis Göteborg-Säven kentälle kymmenkunta kilometriä Göteborgin luoteispuolella. Säve on myös yhdistetty siviili- ja sotilaskenttä. Nyt vaan sotilaspuolen kiitotien oli vallannut siviiliautojen kiihdytyskissat. Meillä kun ei ollut autoja mukana ajattelimme käydä mittaamassa Suhinun kiihtyvyyden.

Järjestys Sävässä: PKT, TOW, COV

Göteborg

Emme onnistuneet saamaan tilaksia, joten matka Göteborgiin sujui kolmella taksilla. Pikubussin vuokraus olisi tullut halvemmaksi. Tai perinteinen PIK-kuljetusväline pakettiauto sikaosastolla. Majoitusyksikkönämme toimi Ibis-laivahotelli, sopivan edullinen ja riittävän lähellä keskustaa. Vuorossa oli siis matkan laivaristeilyosuus.

Olimme valinneet matkan ajankohdaksi juuri oikean viikonlopun ja oikeat kaupungit. Göteborgissa oli nimittäin meneillään paikalliset vesifestivaalit joten tarjontaa iltaohjelmaksi oli riittävästi. Päädyimme kuitenkin perinteiselle terassille-kurmeetaa-terassille-kiertueelle, tosin gourmeisuuskin suoritettiin terassilla. Ensimmäisen oluen aikana suoritettiin seuraavan päivän istumapaikkojen arvonta. Kaikille lento-osuuksille löytyi kuin löytyikin vapaaehtoiset lentäjät.

Säve - Jönköping, 70 nm

Sunnuntaipäivä valkeni pilvisenä mutta poutaisena. Sunnuntaille oli jäljellä vielä lähes 500 merimailia lentomatkaa, neljän kentän kautta takaisin Malmille. Aikaa ylimääräisille tauoille ei siis liiemmästi olisi. Ravitsevan laiva-aamiaisen

vaihto moottori käynnissä ja uudestaan kierrokseen. Torni joutui kysymään toisenkin kerran ennen kuin kuvio selvisi. Outo konetyypin piti selvittää ennen kuin päästiin ilmaan.

Tällä kertaa otin paikan COVIN takapenkillä Petrin lähtiessä lentämään kohti Jönköpingiä. Al-



Hei, me lennetään!

ARI KATAJAMÄKI

jälkeen pakkasimme itsemme jälleen kolmeen mittariautoon ja siirryimme lentokentälle. Seuraavien legien pilotit jälleen totutusti itsepalvelubriefinghuoneeseen lentosuunnitelmia lähettämään. Allekirjoittaneella ei ollut heti lentovuoroa, joten olin vapaaehtoinen siirtämään Suhinun tankille. Samalla vaivalla voisi käydä lentämässä pienen lenkin. Tällä kertaa MarkusL. halusi mukaan – muuten kun ei enää pääsisi Ruotsin puolella ollenkaan lentämään. Joten yksi pikainen laskukierros, pilotin

kumatka sujui Landvetterin lähestymisaluetta kiertäessä lennonjohton tarkassa ohjauksessa. Antoivat ensin luvan oikaista suoraan reitille, mutta sitten vektoroivatkin pois muun liikenteen tieltä. Maasto Jönköpingiä lähestyttäessä nousee lähes 1200 jalkaa merenpinnasta. Loppumatkasta saikin katsella keskiruotsalaista metsämaastoa aikaisempia osuuksia lähempää. Lähestyttäessä Jönköpingiä torni kysyi haluatteko laskea suoraan radalle 11 vai radalle 19. Tuuli oli aika sopivasti vastai-

nen radalle 11 joten Petri sanoi laskevansa radalle 11. Sitten katsottiin kartasta että sehän onkin vain 600 metrin ruohorata. Hyvin Oscar-Victor siihen kuitenkin mahtui ja radalta päästiin rullamaan suoraan platalle parkkiin. COV siis ensimmäisenä perillä, KiloTango tyytyi laskeutumaan pit-

seisoi KiloTangon serkkutyttö, SE-KMR, aivan samanlaisessa maalauksessa kuin PKT (ennen Pohjolan mainoslogon maalausta).

Jönköping – Norrköping, 86 nm

Jönköpingin pysäys oli lyhyt, uudet pilotit koneisiin ja matkaan.



Kilo-Tangon ruotsalainen serkkutyttö

ARI KATAJAMÄKI

källe pääradalle, Suhinu perillä viimeisenä, nurmiradalle tietysti.

Taas oli aika käydä tutustumassa paikalliseen ilmatilaan Suhinulla Markuksen kanssa. Pääsimme sujuvasti ilmaan lyhyehköltä nurmiradalta, laskukierros ja takaisin laskuun. Lennonjohtaja tuntui ymmärtävän hyvin suunnitelmamme ja antoi luvan rullata rataa pitkin takaisin ja pilotin vaihtoon radalla. Kiitettävän joustavaa toimintaa - saattoi tosin johtua siitä, että emme varanneet pääkiitotietä tuihuhimme. Jönköpingin platalla

Petri jatkoi COV-pilottina, minä pääsin takapenkiltä Co-pilotin paikalle. Keli oli huomattasti tuulisempi kuin tähän asti viikonlopun aikana. Matka kuitenkin taittui suhteellisen mukavasti GPSän kanssa pelatessa. Suhinu häipyi Hessun ohjaamana kohti Vingsön lentopaikkaa keskellä Vättern-järveä. Saaresta löytyi kuulemma mitä mainioin kesäretkikohde, uimaranta ja golfkenttä heti lentokentän laidalla. Suhinun suunnistellessa lähempänä maanpintaa jouduimme autta-

maan yhteydenpidossa lennonjohton kanssa. On se hyvä, että on kavereita matkalla. Norrköpingin eli Kungsängenin finaalissa pientä ihmetystä aiheutti tornin ohje "keep up speed", laipat alhaalla kun ei kovin hirveästi voi nopeuttaa lisätä.

Norrköping - Bromma, 71 nm

Norrköpingissä ei tarvinnut lentää laskukierroskuviota, oli nimittäin luvassa lentovuoro Suhinulla Brommaan. Koneiden tankkaus, pilotit täyttämään ja faksilemaan lentosuunnitelmia jo tutuksi tulleen ahtaaseen briefingkoppiin, soitto perään ja lentosuunnitelmat voimaan.

Muut olivat jo suunnilleen lähtövalmiina koneilla kun meikäläinen vasta aloitti reitin ohjelmointia GPS:ään. Peräkkäin rullattiin kuitenkin lähtövuoroa odottamaan. Olin suunnitellut laittavani lentosuunnitelman Remarks-kohtaan erikseen merkinnän "No Transponder". Ehkä se olisi pitänytkin tehdä, sillä lennonjohto yritti vielä radioon kerrotun no transponder -vastauksen jälkeenkin antaa koodia. Huomasi virheensä kesken lauseen. Se oli kuitenkin myöhäistä, kolmessa koneessa naurettiin jo.

Suhinun GPS on sen verran sivussa, että sitä on helpompi käyttää oikealta puolelta. Olli istui siis suunnistajan paikalla. Ollilla oli myös oma käsi-GPS mukana, joten epävirallisia suunnistuksen apuvälineitä ainakin oli riittävästi. Mutta-mutta, aina ei kaksikaan GPSää ole riittävästi, olin suunnitellut reitin helposti suunnitettavaksi VORrien avulla. Ensin kohti DUNKERIN VORria, sieltä suoraan kohti Tebyä joka johtaisi Bromman Svartsjö-ilmoittautumispaikalle. Lennonjohto päätti kuitenkin kesken kaiken vaihtaa ilmoittautumispaikaksi Älvnäs. Dunkerista siis ohjaussuunta kohti tätä eteläisempää ilmoittautumispaikkaa samalla kun yritin pysyä kartalla. Mälaren on iso järvi, sen

luulisi löytyvän helpostikin, mutta alla oleva järvi ei näyttänyt siltä. Tässä vaiheessa lennonjohto päätti ohjata meidät ja edellä menevät sittenkin Svartsjön kautta Brommaan. Kummallista pomputtelua. Juuri kun olimme löytämässä Älvnäsin pitikin lähteä suunnistamaan kohti pohjoista, kiertää yksi Tukholman monista pienkonekentistä ja löytää Svartsjö. Peukalo oli kuitenkin löytänyt paikkansa kartalta ja löysimme reitin Bromman lähialueelle – mitä nyt vähän ilmoittautumispaikassa samalla korkeudella pyörivää Piperiä väistellen.

Edellä menneet COV ja PKT olivat päässeet jo laskuun kun meidän eteen iski paikallinen neljän ruuhka. Saimme selvityksen jäädä Lambarudd –holdingiin odottamaan. Siinä sitten pyörittiin kierros jos toinenkin ja juustokuvussa alkoi tulla hiki. Bromman finaali meni matkustajakone toisensa jälkeen laskuun. Lopulta ehkä viidennen koneen jälkeen saimme luvan jatkaa lähestymistä. Pulti tiskiini ja äkkiä finaaliin ennen kuin peruvat. Lasku ja rullaus odottavien Pikiläisten joukkoon pohjoiselle parkkialueelle. Useasta viitojosta huolimatta parkkeerasin paikallisen tankkauspisteen eteen – ja saimme pikasiirron lihasvoimalla parkkiruutuun. Brommassa tankkaus hoidetaan paikallisen Kanasan autosta, joka muuten syötää 10 litraa sekunnissa. Siinä ei kauan nokka tuhise kun Suhinunkin tankit on täynnä.

Brommassa on mainio ilmailutarvikekauppa, joka nyt kuitenkin oli kiinni. Onneksi viereisen kioskin myyjä päästi meidät kauppaan ja lupasi myydä kaikkea paitsi lasikaappien arvotavaroita. Sain ostettua päivityksen kovasti vanhentuneelle Göteborgin ilmailukarttalehdelle. Matkanjohtajien hoputuksesta huolimatta istuimme rauhallisesti syömään terminaalin kuppilaan, tosin vain pikaisen sämpylän ja kahvin.

Bromma - Turku, 158 nm

Vaihdoin Ollin kanssa paikkaa ja Suhinussa. Pääsimme matkaan ennen COV:aa, mutta paremman matkavauhdin ansiosta se ohitti meidät jo ennen Norrtäljää. Pysyttelimme kiltisti TMAN alapuolella alle 2000 jalassa rannikolle asti. Meren ylitykseen oli kuitenkin mukava saada vähän enemmän korkeutta, joten TMAN alarajan noustessa nousimme mekin. Valtakunnan rajan lähestyessä lennonjohto neuvoi meidät Maarianhaminan tornin jaksolle. Sieltä joku vastasi, että torni on suljettu, ottakaa yhteys Tampereen alueeseen. Jäin vain miettimään – istuuko joku siellä tornissa kertomassa että se on suljettu...

Lähestyimme Turun lähestymisaluetta korkealla, koska ylhäällä on kivempaa. Saimme luvan laskeutua lähestymisalueella, samoin kuului tekevän COV. Tornille tuli ylimääräistä purtavaa kun AirBosnian matkustajakone lähestyi samoihin aikoihin Turku. Kaksi pienkonetta jossain päin TMAN länsiosaa, eikä toisella ole edes transponderia. Matkustajakoneen kippiari vielä erikseen kysyi onko niillä transponderia. No – pääsimme kuitenkin onnellisesti alas ja Airstolle katselemaan purjeveineitä. Ehkä veneistäkin katseltiin kummallisesti mutkittelevaa lentokonetta. OscarVictor ehti laskuun vain hieman ennen meitä, tekivät maakuntakierroksen kokoisena laskukierroksen.

Turku - Malmi, 89 nm

Vielä oli jäljellä viimeinen osuus Malmille. Sitä ennen Hessun piti kuitenkin käydä Suhinulla lentä-

mässä yksi laskukierros – Turku kun vielä puuttui lentopaikkakisan pisteistä. Siis lentoralli olikin vain lentopaikkakisan osakilpailu, johon osallistuminen oli suorastaan pakollista jos aikoi pärjätä kokonaiskilpailussa.

Viimeiselle osuudelle istuin KiloTangon takapenkille Tuomaksen lentäessä ja Markon avustaessa. Tuomas lensi tyylikkäästi Ruskon radiaalille ja kohti Vihtiä pinnoille nousten, lähestyminen kohti Malmia Helsingin lähestymisen ohjauksessa TMAN läpi laskeutuen. Itse olisin varmaankin ajellut Salpan kautta matalalla kohti Helsinkiä. Ensi kerralla täytyy kokeilla tuota toista tapaa – siinä on tyyliä.

Summa Summarum

Mitä tästä kaikesta sitten saatiin. Ainakin roimasti lisää kokemusta matkalentämisestä, radioliikenteestä englanniksi ja ruotsalaisesta itsepalvelu-lennonvalmistelusta. Matkustajana pääsi tarkkailemaan toisten lentämistä – mitä muuten tulee tehtyä hyvin harvoin – ja oppia tuli ihan vain katselemalla hieman erilaisia lentotapoja. PIK-koneet keräsivät lentoralliin liittyen tiimaa reilut 36 tuntia (siirto & koululentoineen, COV 10:10 + 3:55, PKT 9:45 ja TOW 10:05 + 2:35) Monta mainiota lentomatkailukohdetta tuli myös tutuksi. Lentorallin jälkeen kynnyksen ulkomaille lähtemiseen onkin varmasti madaltunut – tuhansia jalkoja. Ja tietysti iso kasa hienoja ilmailukokemuksia, satoja valokuvia ja ennen kaikkea - kymmenen pistettä lentopaikkakisan. Ja lentoralli, sen voitti Kilo-Tango.

Ari Katajamäki

Avoimia ovia Malmilla

Malmin lentokenttä oli avoinna tavalliselle rahvaalle Malmin lentoaseman ystävät ry:n järjestämänä avointen ovien päivänä 25.8.2002. Aurinkoinen kesäpäivä houkutteli paikalle tuhansia ihmisiä lentokoneita katselemaan.

Kyseessähän ei ole varsinainen lentonäytös, mutta pientä ohjelmaa oli tarjolla: laskuvarjohyppyjä, ohilentoja, mainosplakaatin hinausta, yleisölennätyksiä ja kone-esittelyitä. Paikalle oli saapunut Finnairin ATR-72, Golden Airin Saab 340 ja Air Botnian Avro RJ85. Avro teki uutta ilmailuhistoriaa; se oli ensimmäinen nelimoottorinen suihkukone Malmilla ja maksimipainoltaan suurin Malmilla käynyt kone. Matkustajakoneisiin samoin kuin Airveteranin DC-3:een pääsi tutustumaan, jos jaksoi jonottaa

tunnin per kone. Copterlinen helikopteri oli näyttävästi esillä pääarakennuksen sisäänkäynnin edessä toisen kopterin lentäessä yleisölennätyksiä. Rajavartiolaitoksen Dornieriin pääsi tutustumaan ilman jonotusta samoin kuin joihinkin pienkoneisiin ja helikoptereihin. Dornier teki myös näyttävän ohilennon lähtiessään iltapäivällä valvontalennolle.

Tapahtumaan osallistui lähes 40 yritystä ja järjestöä. PIK oli unohtanut SierraExrein keskelle plattaa ja jokunen kerholainen oli eksynyt sen vierelle. Useat muut järjestöt käyttivät tapahtumaa hyväksi varainhankintaan esim. grillimakkaraa, jäätelöä yms virvokkeita myyden. Ehkä PIKinkin kannattaisi joskus...

Ari Katajamäki



Vantaa saa uuden kiitotien - Malmi saa uudet toimintametelmät

Ilmatilajärjestelmässä tulee jälleen suuria muutoksia 29.11.2002. Suurimmat muutokset tulevat Helsingin lentoaseman ympäristöön, eli siis myös Malmille, mutta myös muualle maahan tulee muutoksia, jotka on jokaisen ilmailijan huomioida.

Kauan rakenteilla ollut kolmas kiitotie 04L/22R otetaan viimein käyttöön 29.11.02. Sen mukana tehdään suurremontti koko Vantaan kentän ympärillä olevassa ilmatilassa. Kolmas kiitotie mahdollistaa Vantaan operaatioiden määrän huomattavan lisäämisen, samalla pystytään kentän aiheuttamia meluhaittoja vähentämään, tai ainakin siirtämään niitä uusiin paikkoihin.

Muutoksia Malmilla

Vaikka voisi kuvitella että nykyisen 04/22:n pohjoispuolelle tuleva uusi kiitotie ei Malmin toimintaan paljon vaikuta, on todellisuus kuitenkin aivan toista. Koska 04L/22R:n liikenne halutaan voitavan pitää Vantaan kentän pohjoispuolella ja vastaavasti 04R/22L:n liikenne kentän eteläpuolella, vaikuttaa nimenomaan se eteläinen liikenne Malmin toimintaan eniten, varsinkin uusiin järjestelyihin liittyvät keskeytetyt lähestymisen menetelmät. Ja aika monella tavalla vaikuttaakin. Koska keskeytetyt lähestymistä Vantaalle tekevät koneet halutaan jatkossa aina pitää valvotussa ilmatilassa, tarkem-

min sanottuna Vantaan lähi- tai lähestymisalueella, ja koska menetelmäsuunnittelijoiden laskelmien mukaan nämä nykyajan putket eivät keskeytetyissä lähestymisissä kovin kummoisiin suoritusarvoihin yllä, tulee Malmin lähialueen yläraja laskea 700 jalkaan ja lähialuetta myös kutistaa huomattavasti, pääsääntöisesti kentän länsi- ja pohjoispuolelta. Malmin kutistuvan lähialueen päälle tulee uusi pala Vantaan lähialuetta. Se on osa Vantaan tonttia, mutta EFHK:n liikenne- ja kiitotiekäyttötilanteen salliessa Vantaan torni voi luovuttaa sen hallinnan Malmin tornille ja tällaisessa tilanteessa voi Malmilla saada selvityksiä 1000 jalkaan asti, ihan niinkuin 'vanhaan hyvään aikaan'. Kuinka tämä sitten käytännössä toimii jää nähtäväksi. Koska CTR pienenee lännen puolelta rajoituen käytännössä junarataan ja pohjoisessa Kehä III:een, on kentän länsi- ja pohjoispuoliset laskukierrokset jatkossa mahdollisia vain kun Malmin laskuvarjohyppyalue on varattuna. Laskukierroskorkeus muuttuu 600 jalkaan. Ilmoittautumispaikoista Deger ja Nokka säilyvät entisellään, Vantaan suuntaan on ilmoittautumispaikkana jatkossa Hakki. Fazerin holding muuttuu vapaaehtoiseksi ilmoittautumispaikaksi. Ehkä kaikkein konkreettisin muutos Malmilla on tornin jakson vaihtuminen. Vantaalle tulee käyttöön toinenkin tornijakso 118.85, nähtävästi mahdollisten häiriöiden estämiseksi Malmille on haluttu määrätä uusi jakso: 131.25.

Malmin ilmatilaluokka on jatkossakin tornin aukioloaikoina D,

mutta muulloin luokka muuttuu G:ksi. Tämä siis tarkoittaa sitä, että jatkossa tornin aukioloaikojen ulkopuolella voi operoida ilmoittamatta siitä kenellekään, lentosuunnitelmapakko siis poistuu. Mikäli plaanin kuitenkin tekee tornin sulkiolosta huolimatta (mikä sinänsä on aina erittäin suositeltavaa etsintä- ja pelastuspalvelun takia), on se esitettävä 30 minuuttia ennen lento-onlähtöä. Kentän pitäjänä Ilmailulaitos kuitenkin voi rajoittaa kentän aukioloaikoja, ja niin se myös tekee kieltämällä lentotoiminnan yön vallitessa klo 2100-0500UTC - tämä sinänsä ei muuta mitään nykytilanteesta. Koska tornin aukioloajan ulkopuolisesta toiminnasta ei tarvitse enää jatkossa ilmoitella kenellekään, toimitaan Malmilla jatkossa aina tornin uudella jaksolla 131.25, rullauksen ja tiedotuksen jaksot säilyvät entisellään. Yötoiminnassa on kuitenkin muistettava, mitä sanotaan minimilentokorkeuksista yön vallitessa!

Myös Malmin mittarilentokuvioihin tulee muutoksia, esimerkiksi minimi nousevat hieman.

Muutoksia Vantaalla

Malmin muutokset ovat kuitenkin kuin hytynen ininää Vantaan muutoksiin verrattuna. Uuden kiitotien käyttöönotto muuttaa Vantaalla lähes kaikki toimintamenetelmät. Yleisilmailijalle niistä vaikuttavat lähinnä lähestymisalueen ja lähialueen muutokset. Lähestymisalueen ulkorajat eivät mainittavammin muutu, mutta alaraja kenttää ympäröivällä vyöhykkeellä on jatkossa aiemman 1500 jalan

Konventionaaliset lentoväylät poistuvat

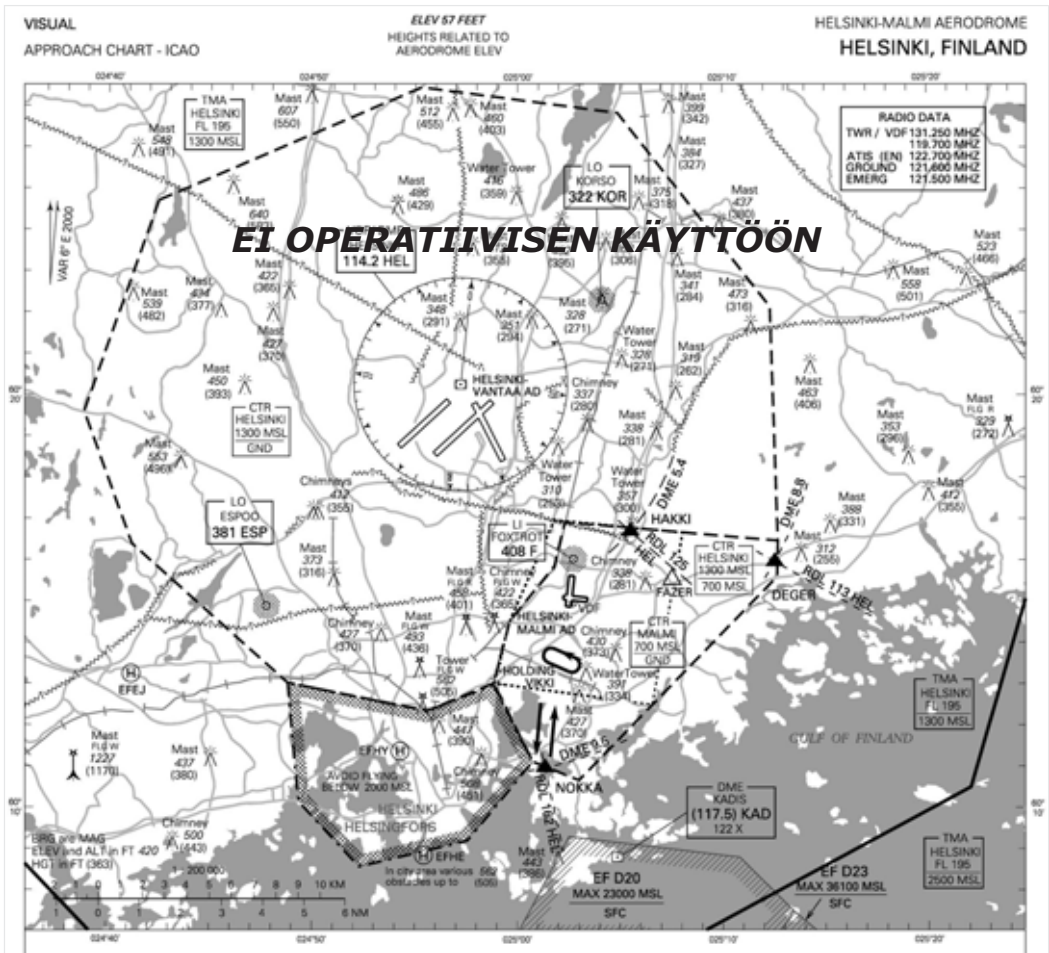
Myös muualla maassa tapahtuu muutoksia. Tällaisia ovat mm. Sunnan ja Juvan VORrien poistuminen käytöstä, nähtävästi ennakoimassa koko reittinavigointijärjestelmän muuttumista kohti aluesuunnistukseen perustuvaa suunnistusjärjestelmää. Lentoväyläjärjestelmä muuttuu siten, että konventionaaliset lentoväylät poistuvat, jäljelle jää ainoastaan RNAV-lentoväylästä. Pikiläisen lentäjäsankarin on siis jatkossa turha Suomessa lentäessään kirjoitella lentosuunnitelmaansa A22:ta tai G44:ää tai mitään muutakaan lentoväylään

viittaavaa, sillä kerhon koneissa ei toistaiseksi ole aluesuunnistukseen tarvittavaa mittaristoa. Tämä ei tosin estä lentoväylissä lentämistä, sillä voidaan matkaa edelleenkin lentää majakalta majakalle ja jos siinä sattuu olemaan väylä kulkemassa samassa kohtaa, niin minkäs sille teet.

Kaikenkaikkiaan ilmatilamutokset ovat sen verran mittavia, että AIP:hen ja uusiin karttoihin tutustuminen on enemmän kuin suotavaa. Niin, ja kaikesta tästä edelläolevasta johtuen kaikki ilmailukartat menevät uusiksi. Tietysti.

Heikki Rönkä

sijasta 1300 jalkaa, muualla 2500 jalkaa. Lähialueen sivurajat muuttuvat leveys suunnassa ja Malmin päälle tulee uusi lähialue osa B. Huomattavaa on, että jatkossa Vantaan A-alueelle on turha men-
nä ilman toimivaa transponderia.



Malmin uusi VAC-kartta tulee voimaan 28.11.2002

Julkaistu Ilmailulaitoksen luvalla

Lentomatkailu avartaa - Gulassia ja knöödeleitä

Kesä on lentomatkailun aikaa. Ja matkailu avartaa, muutakin kuin rahapussia. Myös PIK-kalustolla voi päästä pitkälle, vapaammin kuin turistiluokan kaljavankureissa!

Loma duunista on juuri alkanut, istuskelen Rocksien terrassilla aurinkoisena kesäiltana. Tuore mottipahvi kiiltelee taskussa ja pohdiskelen mahdollisia lentoreissuja pitkin Pohjolaa. Koko loma ei saisi huveta kaljatuopin ääressä pakkia kasvattaen ja terrassi- tiimaa keräten. Monesti reissujen järjestäminen lyhyellä varoitusaajalla on kuitenkin vaikeaa, sovitut aikataulut kusee ja peruutukset ovat pikemminkin sääntöjä kuin poikkeuksia. Puhelin alkaa luitella taskussa Wasted Yearσια säälittävästi imitoiden. Langattoman toisessa päässä ääneen jyrähtää Kosken Marko: "Ois peruutuspaikka tarjolla. Lähdetkö kilotangolla Prahaan?" Kun selviää, että myös minulle olisi tarjolla legi, ei asian päättämiseen mene kymmentä sekuntia kauemmin: "Tottakai!" Helpostihan se lentoreissu lopulta järjestyikin.

Pari viikkoa myöhemmin maanantaiaamun krapulassa ja vapi- nassa olen ensimmäisenä paikalla Malmilla. Enskan suosiollisella avustuksella olen ajanut tyytit kilotangoon ja päällikkötiimaakin siihen on jo kertynyt ruhtinaallisen tunnin verran. Menomatalla tulen kuitenkin olemaan pelkää- tään kyyditettävänä, viikonlopulle oli osunut Tuska-festarit. Kolmen

päivän festarirumban jälkeen en vielä maanantaina ole aivan täy- dessä terässä puikkoihin. Kilo- tangoon on saatu viikonloppuna asennetuksi pyörien muotosuo- jat, jotka jouduttavat matkantekoa ainakin viidellä solmulla. Pesen muita matkaa- jia odotellessa vielä siipien etureunat hytystistä, pit- källe lentäessä lisäsolmut eivät ai- nakaan haittaa. Marko on ekan legin kuskina, myös muut sankarit valuvat Malmin platalle, Heik- ki Rönkä ja Mikael Kämpe. Hessu kyselee vointiani, ei se paras mahdollinen ole, mutta odotuk- set Tsekinmatkalle ovat korkealla. Henkilökohtaiset matkatavarat on pyritty minimoimaan, mutta muu- ta tarpeellista tuleekin sitten ruuman täydeltä. Jepsuja ja na- vigointikarttoja ehdetaan kilokau- palla kilotangon konttiin.

Kohti pilvetöntä taivasta

Puoli yhdeksältä, lähes aikatau- lussa, pyörät irtoavat ykskasin as- faltista ja Piper kohoo hitaasti ja melko varmasti kohti pilvetön- tä taivasta. Ainakin alkutaipaleelle on luvassa hyvät ennusteet. Pitkä päivä on kuitenkin edessä ennen Prahaan saapumista. Ensin Kal- mariin, sitten Saksanmaalle Neub- randenburgiin ja sieltä Prahaan. Efektiivistä lentoaikaa reilut seit- semän tuntia ja siihen vielä pak- kolliset pasikuikat ja tankkaukset päälle. Lennämme ensin kohti Tukholmaa, jonka jälkeen kaarto etelään Ruotsin rannikkoa pitkin Kalmariin. Väsyttää, mutta ei silti nukuta, lentäessä maisemien tiirailu on aina hauskaa. Suomen- lahdella killuvat valtavat levälautat kiinnittävät huomiomme, myös

uutisissa niistä on mainittu. Noin puoleltoista tunnin kuluttua olemme Tukholman tasalla ja on aamupalan aika. Hessu on järkän- nyt menomatalle loistavat cate- ringit, löytyy voileipiä, jogurttia ja hedelmiä. Olo paranee huo- mattavasti ruokailun myötä ja Ruotsinmaan seksikäsääniset nais- lennonjohtajat vielä entisestään virkistävät mieltä. Öölanti näkyy jo vasemmalla ja alamme lähestyä Kalmaria. Jossain edellämme seik- kailee saksalaiskone, joka on varsin haluton vastaamaan len- nonjohdon toistuviin uteluihin. Yritämme etsiä konetta parhaam- me mukaan siinä onnistumatta. Myötätuuliosalla meidät käsketään tekemään ympyrää oikealle, täl- löin huomaamme saksalaiskoneen olevan jo kynnyksellä. Malmilla- han tähän rakoon olisi mahtunut ainakin viisi konetta!

Tankkaamme koneen, Hessu lähtee sillä aikaa ostamaan Ruotsin viikkokortin ja valmistelemaan tu- levaa osuuttaan. Ruotsissa briefing on perinteisesti vain pieni koppi, jossa on tietokone ja faksi, niin myös Kalmarissa. Sää vaikuttaa hyvältä myös seuraavalle legille. Hessulla on mittaripahvikin, joten emme muutenkaan ole vaarassa jäädä odottelemaan viikkokausiksi keskelle Eurooppaa (ellemme oli- si olleet matkalla muutamaa vii- kkoa myöhemmin). Tunnin sisällä olemme taas ilmassa ja matka jatkuu kohti etelää. Hessulla ja Markolla on runsaasti matkalento- kokemusta ja yritän parhaani mu- kaan imeä tietoutta myös omaan pääkoppaani. Ruotsin puolella lennonjohto väittää, että Neub- randenburg olisi suljettu vaikka

notameissa siitä ei mainuttu mitään ja joudumme tekemään jo varasuunnitelman. Kun Saksassa tiedustelemme asiaa uudestaan, meidät toivotetaan kuitenkin tervetulleeksi Neubrandenburgiin, tosin laskeutuminen on suoritettava rullaustielle. Reissun ensimmäiset

Meille ilmoitetaan odotuspaikalla, että lentosuunnitelmamme on hukassa!



Perillä Karlovy Varyssa

VARA-TEEMU RUOKOKOSKI

sähläykset.

Neubrandenburg on vanhan Itä-Saksan alueella oleva sotilaskenttä, kun olemme terminaalissa, joku hävittäjä suorittaa äänekkään lähdön. Ehtiessäni ulos katsomaan sitä, hävittäjä porhaltaa jo mailien päässä. Olisipa Piperissakin yhtä paljon potkua. Hessu lentää seuraavan legin Prahaan mittarissa ja jättää lentosuunnitelman faksilla. Lennonjohto on päässyt nyt todelliseen

sähläämisen makuun. Kun olemme jo rullaustien päässä valmiina lähtöön, meille ilmoitetaan, että lentosuunnitelma on hukassa. Yrittävät etsiä sitä, mutta lopulta meidät kutsutaan takaisin asematasolle. Kallisarvoista aikaa hukkaantuu, mutta vihdoinkin puolen tunnin armottoman säätämisen jälkeen pääsemme matkaan. Viimeisen legin varrelle on jo ilmaantunut runsaasti pilviä, mutta

mittaripahvin turvin väistöliikkeitä ei tarvitse suoritella. Maisemien ihailu jää nyt kuitenkin väliin, maata näkyy kunnolla vasta Prahaan loppuosalla. Noin viiden aikaan iltopäivällä OH-PKT ottaa kosketuksen Prahan kansainvälisen lentokentän kiitotiehen.

Claim your weapons here

Lentokenttä vaikuttaa valtavalta verrattuna kotoiseen Malmiin.

Hallin katto täynnä lentsikoita!



TEEMU RUOKOKOSKI

Tsekeissä on ilmeisesti ongelmia saada pidettyä koneet ilmassa, niinpä ne on katsottu parhaaksi ripustaa taivaaseen!

Baanaa riittää ja rullausteitä kulkee kymmenittäin ristiin rastiin. Vastamme tällä pohjassa kaahaa kuitenkin Lada Samara, joka ohjastaa meidät ruutuun asti liikentoterminaaliin komeiden liikesuihka-reiden seuraan. Palvelu pelaa hyvin ja kömpiessämme koneesta ulos pikkubussikytyi terminaaliin on jo odottelemassa vierellä. Pikkubussin kuski on samalla meidän Handling Agent, joka järkkää kaiken mahdollisen mitä vain osamme pyytää. Passintarkastuksessa

kiinnitämme huomiomme kylttiin, jossa on haulikon ja käsiaseseen kuvat. Tässä kyltissä aseiden yli ei kuitenkaan ole vedetty punaista viivaa, vaan alla lukee teksti: "Claim your weapons here." Aseitakin voi siis tuoda, kunhan vain muistaa näyttää.

Hotelli järjestyy kävelymatkan päästä Prahan keskustasta, jonne siirrymme varsin vauhdikkaasti taksin kyydissä. Matkalla selvää heti tsekkiläinen liikennekulttuuri: nopeat syövät hitaat. Esikau-

pungissa on nähtävillä runsaasti kommunismin aikaista "silmiä hiivelevää" arkkitehtuuria, mutta keskustaa lähestyttäessä alkaa paljastua Prahan sisäinen kauneus. Tosin keskustassakin on väliin saatu runnottua muutama Stalinin betoninen hengentuote, jotka tekevät kaikkensa sopeutuakseen mahdollisimman vähän viereisiin rakennuksiin. Selviämme taksi-kyydistä hengissä hotelliin, josta saamme varsin miellyttävän neljän hengen huoneen. Ihmettelemme

Matkamuistoksi aamutähti vai keskiaikainen kirves?



BUSINESS-LUOKAN MATKUSTAJA TEEMU RUOKOKOSKI

Hmmm... mahtuukohan tämä tuolle radalle?

minibaarin hintoja, bissehän on suorastaan ilmaista. Kolmella loikalla hypäsimme Malmilta Prahaan ja korkkaamme minibaarista jääkylmät oluet. Olut maistuu pitkän päivän jälkeen erittäin hyvältä.

Varsinkin syöminen ja juominen Prahassa on halpaa. Puolen litran tuoppi terassilla maksaa n. 50 senttiä, tosin vanhan kaupungin keskustassa turisteilta riistetään myös törkeää 2 euron hintaa. Tsekkiläiset oluet ovat tunnetusti mainioita, mutta yleensä kukin baari on keskittynyt vain yhteen tai kahteen merkkiin. Vatsan täyttäminen muullakin kuin oluella ei myöskään paljon kukkaroa kevennä. Tsekkiläiset perinneruoat kuitenkin ovat lihaa, lihaa ja vielä enemmän rasvaista lihaa. Knöö-

deleitä myös tungetaan joka paikkaan, niiden kanssa on täysin arpapeliä saako syömiskelpoisia leipäknöödeleitä vai hirvittävää jauhomössöä. Jo alkupäivinä tuli ilmi Hessun mieltymys gulassiin, joka herätti hilpeyttä seurueessa. Mies jaksoi vertailla paikkojen ruokalistoja erityisen huolellisesti, mutta monesti valintana oli maukas gulassi. Gulassia knöödeleillä, gulassia vihanneksilla, gulassia riisillä, gulassia perunoilla - vaihtoehtoja riitti. Pakolliset turistinähtävyydet tuli myös kierrettyä, olihan tämä minunkin ensimmäinen kertani Prahassa. Linnan asekaupassa olleet Aamutähdet, haarniskat, kirveet ym. olisivat olleet hienoja matkamuistoja. Ehkä sitten seuraavalla kerralla. Praha on kieltämättä kaunis kaupunki,

vanhat rakennukset ovat hyvin säilyneet ja tunnelma kaupungissa on upea. Erityisen mieleenpainuvaa on tsekkiläisten ystävällisyys ja vieraanvaraisuus. Ilmat eivät kuitenkaan suuresti suosineet. Samaan aikaan, kun Suomessa hikoiltiin 30° helteessä, Prahassa saatiin ajoittaisia ukkoskuuroja. Taivaallisia valonäytöksiä oli kuitenkin hieno seurata korkeista kirkkorneista. Epävakaan sään vuoksi päädyimme myös auton vuokraamiseen ja siirryimme kolmen päivän Prahassa oleilun jälkeen lentämisen sijaan maitse seuraavaan kohteeseen.

Keskiaikaisia tarjoilijatyttöjä?

Autolla ajaminen Tsekkissä on vaarallista. Teiden kunto vaihtelee uusista moottoriteistä surkeisiin kärrypoluihin. Samoin on laita autojen kanssa. Osa painelee uusilla mersuilla kahtasataa, osa neuvostoaikaisilla kuormureilla, jotka mustan savupilven työntämänä jurraavat ylämäkeen kahtakymppiä. Näiden joukossa puikkelehtiminen vaatii tarkkaavaisuutta ja automaattoihin kannattaakin varata runsaasti aikaa. Maaseutu on nähtävyys sinänsä. On kolhooseja, ydinvoimaloita ja joka kaupungin näkyvimmälle paikalle rakennettuja Stalinin betonikolosseja. Niitä emme kuitenkaan pysähtyneet katsastamaan vaan painelimme lähes suoraan Cesky Krumloviin. Cesky Krumlov kuuluu Unescon maailmanperintölistalle ja aiheestakin. Kyseessä on vanha keskiaikainen kaupunki, joka on erinomaisesti säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan. Kirkot, linnat ja kapeat kujat huokuvat kaikki vanhaa tunnelmaa. Krumlovista löytyi myös reissun paras ravintola: hämyinen krouvi, Krema u Satlavske, jossa tarjoilijatyöt keskiaikaisiin vaatteisiin pukeutuneena tuovat pöytään makoisia antimia. Sähkövaloa ravintolassa ei ole, vaan valaistus muodostuu valtavasta avotulesta ja kynttilöistä. Seinillä riippuu vanhoja vaakunoi-

ta ja keskiaikaisia aseita. Loistava ruoka ja ilmapiiri, suosittelen kaikille kulinaristeille ja muillekin.

Valittavasti auto oli varattu käyttööme vain vuorokaudeksi ja vierailu Krumloviin jäi auttamattoman lyhyeksi. Kaupungissa olisi nähtävää riittänyt useammaksi päiväksi, eivätkä turistitkaan ole ainakaan vielä päässeet pilaamaan paikkaa. Vaan matkan täytyi jatkua ja seuraavana päivänä ajoimme takaisin Prahaan ja lentokentälle. Kilotango oli selvinnyt ukkoskuurot pystyssä ja edessä oli tunnin mittainen siirtymätaipale Karlovy Varyn, vanhaan kylpyläkaupunkiin. Sää oli tällä kertaa aurinkoinen ja pääsimme näkemään Tsekin maa-seutua myös ilmasta käsin. Ilmasta ydinvoimalat oli helppo bongata, joka kyläpahasellakin tuntui olevan omansa. Karlovy Varya lähestyttäessä maasto muuttui kumpuilevaksi ja oli selvästi havaittavissa, että emme todellakaan ole Suomessa. Karlovy Varyn lentokenttä on helposti tunnistettavissa neuvostoaikojen tuotteeksi, torni on kuin suoraan Neuvostoliitosta reväisty. Erityisen mielenkiintoinen oli kuitenkin halli: osa lentokoneista oli hilattu vinnillä hallin katonrajaan parkkiin. Tilaa säästävä ratkaisu.

Karlovy Vary oli sanalla sanoen suuri pettymys. Kylpyläkaupunki on arabi- ja venäläisturistien valta-ama eikä sisällä juuri mitään erikoista.

Terveysmatkailijoiden kanniskelemat nokkamukit ja niihin valuttamansa elämäneliksiirit ovat hetken aikaa hauskaa katseltavaa. Kaupungissa on useita lähteitä, joista elämän vesi virtaa. Maistoimme yhdestä ja se jäi kaikkien osalta viimeiseksi kerraksi. Vesi oli paksua rautapitoista limaa, emme tunteneet kukaan oloamme paremmaksi emmekä saavuttaneet ikuista elämää. Pääasiassa olo tuntui raskaalta ja oksettavalta. Hyi helvetti! Muistona terveyskaupungista ostin kotiinviemisiksi pullon absinttia ja kolme kartsaa röökkiä. Pari päivää kaupungissa vie-

rähti rypiskellessä ja turistimummot loivat nokkamukiensa takaa moralisoivia katseita tupakanpolttoon.

Oma legi Schönhageniin

Viikko Tsekeissä vierähti aivan liian nopeasti ja sunnuntaina oli edessä kotiinpaluu. Vielä oli kuitenkin jäljellä yksi mielenkiintoinen osuus: oma legi Karlovy Varysta Saksaan Schönhageniin. Valmistelin lennon jo edellisiltana huolella tutkien karttoja ja Jepsuja, enhän aikaisemmin ollut lentänyt Tallinna kauempana. Osuus oli vielä lisäksi erittäin mielenkiintoinen, alkumatka kukkuloiden välistä ja niiden yli kohti Saksaa ja lopussa lasku Berliinin lähestymisalueen alla Schönhageniin. Aamulla soitin plaanin taksikyydin aikana Malmille, puhelun päätöksestä huolimatta se onnistui mainiosti. Suurkiitos jälleen Malmille loistavasta palvelusta! Paperisota kentällä ja koneen pakkaus onnistuivat myös kivuttomasti ja pian olinkin kiitotie yksitykkösen päässä valmiina lähtöön. Lennonjohto höpötti pitkän selvityksen, mutta selvisin siitä kohtuullisesti. Hana tiski ja menoks! Kilotango tuntui liikkuvan raskaasti täyskuormalla ja kentän ki sijaitsi 1200 jalan korkeudessa. Vauhtia reilusti ja sitten kevyellä vedolla ilmaan. Myös nousu oli erittäin raskaan oloista ja lähes heti perään oli vasen nousukaarto kukkuloiden välistä. Hienosti kilotango kuitenkin taittui ja matka jatkui ylös lentopinnalle 60. Komeita maisemia! Saksan puolella huomasin varsinaiseksi ongelmaksi lennonjohdon molotukset: en meinannut välillä saada selvää puhuivatko ne saksaa vai englantia. Onneksi mukana olivat kokeneet pilotit Marko ja Hessa ja sitä kautta selvityksetkin saatiin aina kuitattua. Legi oli vain tunnin mittainen ja nopeasti oltiin jo laskussa Schönhageniin. Hieman pomppulasku tuli tehtyä, mutta kohtuullisesti suoriuduin osuudesta tiimamäärään nähden. Mahtava

Suurkiitos Malm min briegingille loistavasta pal- velusta!

patkä kokemuksen kasvattajana kaiken kaikkiaan.

Pilvessä Brommaan

Maassa suoritimme tankkauksen ja paperisodan kiireellä, tiedossa oli huoneevaa säätä Ruotsiin ja Suomeen. Marko hyppäsi puikkoihin ja taas olimme matkalla kohti Kalmaria. Sää pysyi Kalmariin asti hyvänä, mutta lähestyvä rintama näkyi hyvin koneesta ja oli tulos- sa vauhdilla kohti. Oli mittaripilotimme Heikin vuoro. Heikki tutki säättietoja Kalmarissa ja soitteli puheluita meteorologeille. Suomen päässä oli jo huonoa ja kunnollista tietoa tulevasta ei tunnut olevan saatavilla. Pääliikkö teki ratkaisunsa ja seuraavana matkakohteena oli Tukholman Bromma. Mittaripahville löytyi nyt todellista käyttöä, pilvessä lensimme Brommaan. Siellä oli taas säättietojen päivityksen vuoro ja saimme hyviä uutisia: ukkoskuuroja ei ollut vielä tiedossa, mutta myöhemmin illalla kyllä. Niinpä pääsimme taas matkaan. Lähes koko matka Tukholmasta Malmille sujui pilvien lomassa, joka puolella näkyi kehittyviä cumuluksia. Turvallisesti lopulta tulimme laskuun ykskasille koko ajan huoneevan sään alta pois. Mahtava reissu pitkälle Keski-Eurooppaan oli takana ja oma matkalentokokemukskin oli rikastunut runsain mitoin. Ensi kesänä uudelleen!

Teemu Ruokokoski

BESTin kesäkurssi lentämässä

BEST Helsinki järjesti taas keran laadukkaan kesäkurssin. Tänä vuonna ajankohtana oli elokuun kaksi viimeistä viikkoa ja aihe oli Corporate Responsibility Management. Kuten tapana on, olimme vaivoja ja sponsoreita säästämättä tehneet parhaamme viihdyttääksemme osallistujia myös akateemisen ohjelman ulkopuolella. Siksi päätimme lähteä perinteiselle mökkireissulle kauniiseen Suomen luontoon. Paikaksi valikoitui Räyskälä ja kurssimme huippuhetkeksi PIKin tarjoama lennätyksen purjelentokoneilla.

Mökkiviikonloppu vietettiin 24.

- 25.8.2002. Suomen sääolot sautuivat tunnetusti tuolloin olemaan lievästi sanottuna mainiot, joten puitteet olivat kaikin puolin kunnossa. Aamupaljan jälkeen suuntasimme bussilla kohti Räyskälää, jossa kurssilaisille selvisi huolella säilytetty yllätys.

Osallistujat, 20 reipasta teekkaria euroopasta, eivät lentämistä pelänneet. Vain yksi jäi miellummin maahan katselemaan. Siitä huolimatta lennätettäviä riitti yllin kyllin, sillä myös me kurssin järjestäjät halusimme lentää. PIKin kaksi opettajaa joutuivatkin koville. Aloittamaan pääsimme kahdel-

tatoista ja viimeiset lennätettävät laskeutuivat kuuden aikoihin.

Lennätyksen jälkeen jatkoimme perinteistä mökkiviikonloppua saunan, pelien ja makkaranpaistuksen merkeissä.

Kurssipalaute etenkin lentämisestä on ollut positiivista. Kysyttäessä parasta asiaa kurssista on se saanut selkeästi eniten mainintoja. Toiseksi jäivät niin telttaretki Nuuksioon kuin juhlatvatsit. Vain sauna jäi osallistujille yhtä hyvin mieleen :-).

*Visa Korkiakoski
BEST LBG Helsinki*



Onko joskus ollut niin kuuma että on pitänyt varjossa piilossa olla?

VISA KORKIAKOSKI

Terassipäivystäjä

Joku Muu saa paikan

Polyteknikkojen Ilmailukerho järjestää vuosittain monia perinteisiä ohjelmanumeroita, jotka hauskuttavat jäsenistöä aina yhtä paljon... tai jotkut vähemmän. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluu vuotuinen piirileikki, joka tähtää uuden johtokunnan valintaan. Halukkaita metsätetään innokkaammin kuin merijalkaväki hra bin Ladenia, mutta kuitenkin lopputulos on sama: ketään ei löydy, mutta sitkeät huhut kertovat innokkaasta tyypistä, nimeltään Joku Muu, jossain päin kerhoa.

Miksi ihmeessä kerhossa on vallalla ajatusmaailma, että se Joku Muu voisi vaikka hoitaa johtokuntahommot tänäkin vuonna? Aikanaan kun hölmöjä on löytynyt virkoja vastaava määrä, ollaan sitten kylä anomassa ties mitä hyvityksiä vuosien takaisten työtuntien hyvittämiseksi tai muiden suurempien vääryyksien korvaamiseksi, jotta lentäminen työtä tekemättä olisi entistäkin edullisempää.

Ilmeisesti vanhempi osa kerhon jäsenistä on sitä mieltä, että tietää liikaa ryhtyäkseen johtokuntaan ja nuorempi osa kerhosta taas luulee tietävänsä liian vähän. Todellisuudessa kuitenkin vaaditaan ainoastaan tervettä järkeä ja halua ottaa asioista selvää; kaikki kerätty tieto taas on kotiin päin. Sitäpaitsi uudemman polven jäsenille johtokunnassa oleminen on eh-

käpä se paras tapa päästä sisään kerhon toimintaan. Vuoden aikana ainakin kaikki aktiivisemmat jäsenet tulevat tutuiksi.

Johtokunnassa kuulemma työtunteja kertyy jopa huomaamatta; terassipäivystäjänkin on kuullut huhuja, että joillakin olisi ollut johtokunnan kokouksissa hauskaakin, ainakin kerran tai kaksi. Työtuntien kerääminen ei toivottavasti kuitenkaan ole kovin monelle se ainoa syy innostua johtokuntapeleistä, sillä perimmiltään siinä on kyse yhteisten asioiden hoitamisesta ja kerhon kehittamisestä. Siihen pitäisi jokaiselta löytyä annos kiinnostusta, jos mielihii- mailla kerhon kalustolla jatkossakin.

Mutta millä kalustolla? No tietysti sillä, jonka kehittamisestä on tehty jo useampikin komiteatyö ja -mietintö. Tulokset eivät vaan ole realisoituneet, mutta onneksi lentomäärät ovat sentään kuluneelta vuodelta varsin mukavaa lukemista, joten voisi olettaa nykyisellekin kalustolle olevan jotain käyttöä. Kehitys on kuitenkin terassipäivystäjänkin mielestä päivän sana ja uudempi on aina kauniimpaa.

Kaikesta mutinasta huolimatta terassipäivystäjä toivoo uusien ja vanhempienkin innokkaiden ihmisten vyöryä vaalikokoukseen, jotta kerhon toiminta ensi vuodelle saataisiin kunnolla käyntiin.

Terassipäivystäjä



PIK-tutkain

Lentopaikkakisan loppusuora

Lentopaikkakisa alkaa olla tämän vuoden osalta loppusuoralla. Vaikka kesä muuten olikin hyvin aktiivinen ja lentokelit kisa-aikojen ulkopuolella suosivat harrastusta, ei kokeneempaan purjelentosarjaan tai moottorilentosarjaan tullut moniakaan uusia nimiä. Sensijaan purjelentosarjan noviisiluokassa tuli kärkisijoista kunnan kisa, hyvä!

Purjelentosarjan kärki koneita talviteloille laitettaessa ennen dokumenttien tarkistamista näytti tältä:

Purjelentosarja, yli 150h lentäneet:

1. Antti Koskiniemi, 46 kp
2. Juuso Kilpeläinen, 42 kp
3. Manu Skyttä, 31 kp

Purjelentosarja, alle 150h lentäneet:

1. Jari Lyytinen, 59 kp
2. Mika Sillanpää, 50 kp
3. Manne Juntunen, 21 kp
4. Mika Pruikkonen, 20 kp

Noviisiluokan pronssisijasta tuli kova väantö, joka näyttäisi ratkenneen vain vaivaisella yhden pisteen erolla.

Moottorilentosarja jatkuu lokaan lopulle saakka. Myös siellä taitaa olla odotettavissa kova taistelu kärkisijoista!

Ilmoitusten perusteella kerhon purjekoneilla on kierretty tähän mennessä 66 eri käännepestettä ja moottorikoneilla 78 lentopaikkaa! Pelkästään Suomen lentokentistä kerhon moottorikoneilla on käyty 55:llä! Mutta moottorilentosarja jatkuu vielä ja uusia lentopaikkoja ilmestyy vielä mitä todennäköisimmin!

HR

Maaliinlaskukisassa yllätys!

Räyskälässä järjestettiin Sika-Rjuhlien yhteydessä purjekoneiden maaliinlaskukisat. Kisassa suurten herkkusienten asema järkyty suuresti kun pikiläinen Tuomas Nummela meni ja voitti koko kisan. Ensimmäisen kierroksen jälkeen hyvää menestystä nautreskeltiin moukan tuurina ja vahinkona, mutta toisen kierroksen jälkeen itseään ylivertaisina pitävien puoimattilaisten hymyt hyittyivät. Onnea voittajalle!

HR

Talviaika saapunut Malmille

Malmilla ollaan taas siirtetty talviaikaan. Varmimpana merkinä siitä on hallin ovien aikaisuajat, eli hallin ovet avataan huhtikuuhun saakka vain tasatunnein. Ja jokainen kerholainenhan muistaa, että kerholla on tätä nykyä vain yksi hallipaikka!

Malmin torni aukioloajat ovat talvisaikaan rajoitetummat kuin kesäisin. Arkisin ja lauantaisin torni aukeaa yhdeksältä ja on auki illalla puoli seitsemään, sunnuntaisin yhdestätoista ilta yhdeksään. Myös useiden muiden lennonjohdoelinten aukioloajat muuttuvat 27.10.2002.

HR

Heinäkuussa oli CSX:n vuoro mennä rikki

Kerhon lentokaluston kalkukestästä alkanut rikkoutumisherkkyys jatkui heinäkuussa. Vanharouva SierraExrein moottori teki tenän 10.7. lentoonlähdössä Vesivehmaan radalta 18. Moottorin kierrokset tippuivat kahdeksan tuhanteen juuri kun kone

oli päässyt ilmaan, jolloin lyhyeltä radalta startanneella pilotilla oli tuskaiset paikat tehdessä päätöstä yrittääkö laskeutua jäljellä olevalle liian lyhyelle kiitotienpätkälle ja edelleen radan päässä olevien puiden tyveen vai yrittääkö kinnata edessä olevien puiden yli. Kone juuri ja juuri onnistuikin pääsemään puiden latvoja hippoen niiden yli edessä olevien peltojen päälle. Varovainen 270° kaartoa valmiina peltopakkolaskuun kohti kenttää ja lasku toiselle radalle onnistui ja kone ja pilotti säilyivät ehjinä. Tämän jälkeen kone viettikin melkein koko seuraavan kuukauden Vesivehmaan kentällä öljyläikkää allaan kasvattaen.

HR

Vilkas lentokesä

Kauniit kesäsäät innostivat PIK-kansan lentämään. Vaikka purjelentokisat houkuttivat tilapäisiä huonoja säitä vierailuille, suosivat kesän säät muuten ilmailuharrastusta ja se näkyy myös lentomääristä. Kerhon purjelentokalusto lensi kauden aikana yhteensä 1152 tuntia. Eniten lensi Acro, joka lensi peräti 314 tuntia. Positiivinen yllätys oli Clubi, joka keräsi 228 tuntia.

Moottorikoneet ovat tahkonneet syyskuun loppuun mennessä jo 1282 tuntia. Eniten on lentänyt AlfaOscar 284 tunnilla KiloTangon seurattessa 248 tunnilla. Vertailun vuoksi mainittakoon että viime vuonna kerhon purjelentokoneet lensivät koko vuoden aikana 870 tuntia ja moottorikoneet 1475 tuntia - moottorikoneiden osalta lentokautta kun näiden numeroiden jälkeen on jäljellä vielä kolmisen kuukautta.

HR

Viralliset PIK-henkilöt 2002

Johtokunta Puheenjohtaja	Nimi Marko Koski	Puh. 0400-773 894 09-5712 1722 (t)	Sähköposti marko.koski@hut.fi
Varapuheenjohtaja Sihteeri (vt)	Antti Tikkanen Eero Rinne	040-725 6929 050-530 9020 09-468 3113 (k)	avtikkan@cc.hut.fi eri@iki.fi
Rahastonhoitaja Koulutuspäällikkö Huoltopäällikkö Rakennuspäällikkö Varainhankintapäällikkö	Manne Juntunen Heikki Kunttu Tuomo Jokisalo Mika Andersson Mikko Saukoski	040-575 1498 050-300 6068 050-343 3816 09-863 6646 044-571 5706	manne.juntunen@hut.fi hkunttu@cc.hut.fi tjokisal@cc.hut.fi maanders@cc.hut.fi mikko.saukoski@hut.fi
Viranomaiset Hinausvastaava Päätöimittäjä Tiedottaja	Nimi Jari Lyytinen Heikki Rönkä Teemu Ruokokoski	Puh. 0400-515 236 040-7013767 040-5011620	Sähköposti jlyytine@cc.hut.fi heikki.ronka@hut.fi 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.fhut.fi
Purjelennon huoltopomo	Juuso Kilpeläinen	040-741 4865 09-753 5824 (k) 09-8277 2413 (t)	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
Purjelentovarusteiden hoitaja	Antti Koskiniemi	040-581 1591 09-347 2961 (k)	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjelennon koulutusvastaava Jatkokoulutus koordinaattori Putkimies	Kimmo Nyysönen 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 -nuorempi koneenhoitaja	Antti Leino Tuomo Jokisalo Pekka Saari	050-341 6751 050-343 3816 050-582 5677	aleino@cc.hut.fi tjokisal@cc.hut.fi pjsaari@cc.hut.fi
CSX Cessna 140 -nuorempi koneenhoitaja	Säde Korpinen Jukka Kalkasmaa	040-729 5389 09-801 5148 (k) 050-526 3131	skorpine@cc.hut.fi 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)	mjkorhon@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)	Mika.Mustakangas@fy-composites.com
-nuorempi koneenhoitaja 650 FK Club Astir	Mirva Mustakangas Eero Rinne	0400-449899 050-530 9020 09-468 3113 (k)	mjhaikar@saunalahti.fi eri@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja 733 FQ Twin Astir	Mika Pruikkonen Antti Koskiniemi	040-734 9938 040 581 1591 09-347 2961 (k)	mika.pruikkonen@iki.fi antti.koskiniemi@hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja 787 FM LS-4a	Jari Holopainen	050-329 8743	jpholop2@cc.hut.fi
- nuoremmat koneenhoitajat 820 FS LS-7	Manne Juntunen Kirsi Hakkila Timo Minkkinen	040-575 1498 040-533 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	Puh.	Sähköposti
	Juha Purje	050-5251180	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	040-7013767	heikki.ronka@hut.fi



JARI HOLOPAINEN

PIK-muisti syksy-talvi 2002

milloin	mitä kummaa	missä
13.11.02 klo 1830	Uusi pöhkis ja muutkin viskaalit valitaan Vaalikokouksessa - Tule valitsemaan itsesi tai kaverisi johtokuntaan!	
5.12.02 klo 1900-	PIKJoulu Paikalla runsaasti kivoja ja hauskoja pikiläisiä, glögiä, puuroa, jouluputua ja aito Joulupukki tai hänen kollegansa PakkasUkko	Smökki Otakaari 20
24.12.02 alkaen	Tonttuja ja Pukki	
31.12.02	Pukkeja ilman tonttuja	