

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 2/2003



Sisälmyssluettelo

LENTOLEHTINEN 2/03	Pääkirjoitus: Ilmailu on hauska harrastus	3
	Ylösalaisinlentoa maailman ääressä	4
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti	Lentoralli kipaisi Vilnassa	8
	Onko väkisinlentäjistä pursipilotiksi?	11
	Miten lentopaikkakisa voitetaan yhdellä lennolla?	13
	Mopolla Pariisiin	17
	Kommentti Hallin vierailua koskevaan juttuun	21
	Lentotoimintatilastot 2003 - ennakkotieto	22
	Viralliset PIK-henkilöt	23
	Kansikuva: CBV vanhalla kotikentällään Malmilla Kuva: Miika Kaukovalta	
	Takakansi: Purjekonenostalgiaa Jämillä Kuva: Heikki Rönkä	
	Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännönmäisesti 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 tai alkuperäisinä jpg-kuvina 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 mm. 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. Hienoa, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti - toimitus on ylpeä sinusta!	
	Hyviä lukuhetkiä sekä turvallista ja kivaa ilmassaistumista toivottaen koko toimituksen puolesta,	
	Heikki Rönkä Päätoimittaja	

Pääkirjoitus Ilmailu on hauska harrastus!

Kerhossa tuntuu valitsevan jonkinlainen henkinen matalasuhtanne, mutta kukaan ei oikein osaa sanoa, mitä pitäisi tehdä. Pitäisi järjestää mukavia tapahtumia, mutta kun ei niihin kuitenkaan kukaan tule. Pitäisi ostaa uusia koneita, mutta eihän kenelläkään ole varaa lentää niillä. Pitäisi olla hauskaa, mutta ei ole – miksei ole?

Kerholle on taas saatu viimein kerättyä johtokunta, jossa onneksi on myös edellisestä johtokunnasta jatkavia. Moniosainen vaalikokous näytti taas sen, ettei oikein kukaan kauheasti halua sitoutua kerhon toiminnan pyörittämiseen. Tilanne on luonnollista seuraamusta siitä, että työtä on melkoisen paljon ja teitpä niin tai näin, aina on joku tyytymätön. Positiivisia hetkiä ei välttämättä kauheasti ole. Jos ei muuta valittamista ole, niin ainakin muutosvastarinta on melkoinen - kaikkeen löytyy välillä vain yksi oikea tapa, jos päättää johtokunnalle tulevasta ”rakentavista” ehdotuksista..

Mitäpä jos jostain löytyisi uusia tuulia ja ajatuksia? Jälleen on ainakin se tilanne, että johtokunnan päätöksillä on demokratian suoma täysi tuki, koska johtokunta on valittu jopa yksimielisemmin kuin Venäjän duuma. Niinpä johtokunnalla on jälleen valtaa kuin Putinilla konsanaan. Esimerkiksi uusia tai hiukan käytettyjä lentokoneita voisi ostaa vanhojen tilalle. Luulisi tunnelman olevan toisenlainen, jos kerhon moottorikoneen ohjaamossa olisi vain isot näytöt vanhojen mittareiden sijaan ja tuoksu kertoisi uudesta lentokoneesta. Tai entä jos Murjusta tehtäi-

siin viihtyisiä kerhotila, jossa olisi vaikkapa kunnan lentosimulaattori kaikilla herkuilla? Entä jos kerhon jäsenyys avattaisiin ulkojäsenyyden kautta muillekin – alkuun vaikka opiskelijoille esim. yliopistolta, kauppakorkeasta yms. Voisiko hiljalleen syntyä myös uusia tapahtumia, joissa ihmiset oppisivat tuntemaan toisensa ja vaikka lentäisivät siinä samalla?

Taloudellisesti kerho on nyt hyvällä pohjalla. Velat on maksettu kaikki pois ja rahaakin on jäänyt talteen mm. CBV:n myynnistä ja syksyisestä veneiden tyhjentämisestä. Kaluston järkevöittäminen kannattaa edelleen jatkaa, sillä määrä ei korvaa laatua niin kauan kun koneet lentävät alle 300 tuntia vuodessa. Tuolakaan tuntimäärällä koneiden varaustilanteen pitäisi olla vielä täysin siedettävä. Erityisesti jos useampi muistaisi, että lentää voi muulloinkin kun kesäheinäkuussa.

Nyt täytyisi enää jokaisen innostua hiukan ja miettiä, mitä itse haluaa. Samalla olisi hyvä muistaa miksi harrastaa jotain - vaikkapa ilmailua. Harrastamisen on tarkoitus olla hauskaa ja sen pitää myös näkyä toiminnassa ja tapahtumissa entistä selvemmin. Tarkoituksena on oppia lisää ja tavata ihmisiä, ainakin oletettavasti. Miksei PIK voisi olla paremmin jäsenistönsä kaltainen? Eihän kenelläkään voi olla erillistä PIK-identiteettiä, joka on murjottava ja mussuttava, ja toisaalta taas erillistä iloista arki-identiteettiä.

Aurinkoista lentokautta 2004!

YLÖSALAISINLENTOA

maailman ääressä



OLLI SUNDELL

Hurjia juttuja pää alaspäin lentämisestä on varmaan jokainen purjelentäjänalku kuullut isoilta sediltä. Joku on itsekkin kasvanut sellaiseksi, ja jakaa nyt kokemuksiaan meille kaikille!

Kun joskus viime vuonna kirkastui päätös lähteä pitempään reissuun Uuteen-Seelantiin, tuli pian mieleen jutut 1995 purjelennon MM-kisoista ja Steve Fossetin maailmanennätysyrittäminen Omaramassa. Muistin jossain paikkaa kuvattun purjelennon mekaksi, termiikkiä, aaltoa ja mitävielä. Sinne piti päästä. Pienen penkomisen jälkeen netistä löytyi kolme operaattoria, joista pienen iteroinnin jälkeen lopulta hahmottui meille (Mari-Helena ja minä) oikea.

Kuudesta matkaviikosta vietimme kahdeksan päivää Omaramassa. Ensin kuusi päivää, ja parin viikon kiertelyn jälkeen lensimme vielä pari päivää, Omaraman osuessa oivasti matkan varrelle.

Ensimmäistä kertaa kylää etelästä päin autolla lähestyessä fiilikset olivat ristiriitaiset. Lentointo oli tietysti kova, mutta paikka on melkoinen perähikiä, sen aisti jo hyvissä ajoin. Dramaattisimmat vuorimaisemat olivat jo painuneet taustapeilissä horisonttiin. Kylä on tosin toista kilometriä korkeiden vuorten välissä, mutta Uuden-Seelannin Alppien jälkeen ne olivat jotenkin vaisun oloisia. Sellaisia kukkuloita. Jos meinaa perheen kanssa Omaramaan lähteä, niin voi olla hyvä karaista perhettä viikolla Räyskälässä tms. Ihan hirveästi Räyskälää enempää virikkeitä lentämättömälle ei Omarama tarjoa. Törmäsimme kentällä yhteenkin amerikkalaisperheeseen, tai oikeastaan enää isään ja poikaan; äiti oli nostonut kytkintä ja hurvitteli mieluummin yksin Queenstownissa.

Itsekin pelkäsin etukäteen joutuvani koviin turhaamantorjuntasulkeisiin. Toimivaksi ratkaisuksi osoittautui ensin ehdottaa kahden viikon lentoleiriä, jonka jälkeen viikko ei enää kuulostanutkaan ollenkaan niin pahalta. Sain ennen matkaa Mari-Helenan lupautumaan ottamaan ainakin "pari lentotuntia". Lopun aikaa hän ilmoitti ratsastavansa tai kiertävänsä jossain. Lentokärpänen kuitenkin puraisi ja Mari-Helena nähtiin taivaalla joka päivä.

Kun pilven pohjat nousivat taustalla näkyvien huippujen yläpuolelle, kannatti lähteä taivaalle.

Muistan hämmästyneeni, moottorilentoon tottuneena, Twin Astirin liitokykyä.

Paras aaltolentokausi ajoittuu yleensä välille lokakuun loppu - joulukuun alku. Muulloinkin aaltoa kyllä löytyy, mutta harvemmin. Kerran joka-aamuissa Alpine Soaringin sääbriefingissä aavisteltiin pientä aallon mahdollisuutta, mutta ne toiveet osoitautuivat turhiksi. Paikan päällä kovat aaltolento-odotukset kuitenkin melkein unohtuivat, niin paljon väntämistä riitti ensin vuoristokierroksissa opettajan kanssa ja sitten taitojen hiomisessa yksinlentokuntoon; edelliset (ja ainoat) kun olivat jotain puolihinauksen räpäileitä 90-luvun puolivälissä, pursilupaa hankkiessa.

Lopulta ruotsalaisopettajani Bo uskaltautui päästämään minut yksin taivaalle ja sain LS-4 tyypitkin. Keli oli enimmäkseen mitä mainioin ja pursitiimani sai hirmuisen prosentuaalisen lisäyksen onnistuttuani pinnistelemään yhden hieman yli kaksituntisen (yhden nolon räpsähdyksen jälkeen kumpiaisten raivotessa taivaalla, mutta siitä ei tässä sen enempää).

Bo muutti kolmisenkymmentä vuotta sitten Uuteen-Seelantiin kokkina, aloitti purjelentoharrastuksen joka sittemmin muuttui ammatiksi. Kaamosmasennukseen taipuvaiselle harkinnan arvoinen uravalinta; kesät Bo opettaa Omaramassa, ja kauden päättyessä hän siirtyy kesäksi Englantiin opettamaan. Kätevää.

Vuodenaikojen ja koordinaattiston lisäksi kaikki muukin on Uudessa-Seelannissa pääläellään. Liikenne on tietysti vasemmanpuoleista, mutta pitkö vilkun ja pyyhkimienkin paikkaa vaihtaa?



Uuden Seelannin houkutusia matkailijalle, osa 1...

OLLI SUNDELL

Aurinko paistaa keskipäivällä pohjoisesta ja sitä aurinkoista terassipöytää valitessa kannattaa muistaa, että se kiertää vastapäivään. Suomen kielessä ristiriitainen termi, ehkä siksi vanha britti-imperiumi on omaksunut yleispätevämmän sanan clockwise. Ja jos suunnittelee hiukankaan teknisempää maastopyöräilyä, kannattaa pyytää vaihtamaan käsijarrujen käitsyys. Tämän opin jo vuosia sitten tiukassa soratiekäänöksessä Irlannissa. Kuu-ukon kasvot ovat luonnollisesti ylösalaisin kuin myös ne harvat yhteiset tähtikuviot (mm. Orion). Tuulet pyörivät matalapaineen ympärillä myötäpäivään ja noustessa tuuli kääntyy tyypillisesti vasemmalle. Kovin yllättävää ei tämän kaiken jälkeen liene, että hinauksesta poistuttaessa purjekone kaartaa oikealle. Länsi on sentään pohjoiseen katsottaessa vasemmalla, mutta suomalaisella suunnistuskompassilla

tästäkään ei ole varmuutta. Ei nimittäin toimi siellä.

Omaramassa on kolme kaupallista operaattoria, jotka tarjoavat palveluja hiukan erilaisille asiakkaille. Aktiivisin on Doug Hamiltonin Alpine Soaring, jossa me lensimme. Alpine Soaring työllisti Dougin lisäksi kaksi ja puoli kokopäivätoimista pursoriopea ja yhden laiskan hinauslentäjän. Alpine Soaringin asiakkaina oli kaikkea 20 minuutin turistista yhteenkin 6 000 tunnin guruun. Muita yrittäjiä olivat Richard Halstead, jonka asiakkaita ovat yleensä kokeneemmat lentäjät, jotka lähinnä vuokraavat koneen käyttöönsä. Ja usein myös pienen mökin, joita Richard tarjoaa. Superhessuille palveluita tarjoaa vielä Gavin Wills, jonka kurssille 150 tuntia matkalentoakokemusta on kuulemma sekin vielä hiukan niukasti, ja pelkkä kurssimaksu, johon ei sisälly vielä lainkaan lentoaikaa

Suunnilleen samanlaisen yllätyksen tarjosi ASH-25!



Uuden Seelannin houkutusia matkailijalle, osa 2...

OLLI SUNDELL

yllittää monen vuosilentobudjetin. En tosin kuullut kenenkään sanovan ettei olisi sen väärsti. Alpine Soaring tarjosi mahdollisuuden lentää ASH-25:sta, kaksipaikkaista tehokonetta. Samaa yksilöä jolla lentäjä - vuori-kiipeilijä (joukko yli 8 km:n huippuja) - purjehtija (24 tunnin maailmanennätys) - Englannin Kanaalin uimari - maailman ympäri kuumailmapalloilija - ja tarpeeton-ta lisätä - monimiljonääri Steve Fosset kävi ottamassa tuntumaa purjelentämiseen korkeusennätysyritystään varten. Lehtileikkeistä saattoi nähdä kuvia Dougista Steven kanssa k.o. koneessa ja Steven patsastelemassa avaruuspuvussa Omaramassa. Aloittaessani aikoinani purjelennon muistan hämmästyneeni, moottorilentoon tottuneena, Twin Astirin liitokykyä. Suunnilleen samanlaisen yllätyksen tarjosi ASH-25. Ollessamme 40-50 kilometrin päässä kentästä ja kentän ollessa jossain horisontissa vakuutti Bo, että tästä liidettäisiin vielä helposti kentälle - ja kenties takaisin.

Halpaa hommaa ei purjelento Omaramassa ole. Konevuokrat, hinausmaksut, kenttäavustusmaksut ja pakollisen purjelentoliiton jäsenmaksun maksettuaani totesin maksaneeni per lentotunti enemmän kuin moottorilennosta. Oikeuden nimissä on tosin todettava, että moottorilento oli hulppean halpaa. 172:sta maksoin 78 euroa tunti. Lupakirjan saamiseen tosin joutuu budjetoimaan tunnin tarkastuslennon ja paperisotaan

omatoimisuudesta riippuen 25-150 euroa. Purjelentolupakirjaa ei Uudessa-Seelannissa tunneta. Ulkomaiselle pilotille tervetullut erikoisuus. Hankaloittaa tosin paikallisten kisapilottien kansainvälisiä ambitoita.

Jos takapuoli kestää lentolipun hinnan (1000+ euroa) ja noin 50 tuntia matkustajakoneen istuinta, on Uusi-Seelanti ilmailijalle ja ulkoilmaturistille upea kohde. Kehittyneeksi teollisuusmaaksi hinnat ovat hyvinkin edulliset; auton saa vuokrattua noin 20 eurola päivä ja ravintolasyöminen ja polttoaine on noin 60-70 prosenttia Suomen hinnoista. Suurimpia positiivisia yllätyksiä olivat herkkuiset ruoat ja paikalliset viinit. Suotuisampi ilmasto on selvästi tuonut välimerellistä asennetta Englannista perittyyn keittiöön.

Olli Sundell

Lentoralli kipaisi Vlnassa

Kerbon lentorallin suuntasi kesällä 2003 Vilnaan. Viikonloppu Vilnassa pikiläisporukassa - mitäkin siitäkkin tulee?

Osaan aika hyvin istua lentokoneessa, ja täten katson olevani aivan kelpo lentorallaaja – ja totta tosiaan: peruutuspaikkalaiseksi kelpasi pahvitonkin ilmailun ystävä. Matkakohde houkutteli mukaan; en ollut koskaan käynyt Baltiassa Tallinnaa kauempana, ja

Vilnasta olin kuullut paljon hyvää. Matkan suunnitteluun en siis ehtinyt millään tavalla osallistua, vaan pääsin suoraan nauttimaan toisten työn tuloksista...

Ilmaan päästiin lauantaiamu-
na 13.6. reitin sumplimisen ja
muun lentokyvyytömälle huonos-
ti avautuvan kakkimisen jälkeen.
Ja koska lentomatkaileu on muka-
vaa ja PKT:n penkit myös, nukuin
autuaasti Pärnun välilaskuun asti.
Pysähdyksen ja pilotinvaihdon jäl-
keen tielle tuli matalalentoisia uk-
kospilviä, mutta kuinka ollakaan,

hengissä siitäkkin selvittiin. Baltian
alavaa maaseutua sai matkan aika-
na ihailla aivan kyllikseen, ja niid-
en näkymien jälkeen Vilna näytti
ilmasta suorastaan suurkaupun-
gilta! Ja koska laskeutumaan ei
päästy aivan saman tien, ehdittiin
kaupungin ihmeitä ihastella use-
ammankin kierroksen ajan. Pai-
kallisessa tornissa istui epäreilua
väkeä: antoivat COV:n laskeutua
ensin!

Vilnan vanhakaupunki on
Unescon maailmanperintöihin
luokiteltu historiallinen kokonai-



Joku kuvittelee olevansa lähdössä uimaretkelle...

ARI SILTAVUORI

suus. Kaupungin sydän on Gedi-
minasin aukio katedraaleineen,
joka on pystytetty vanhalle ukko-
senjumala Perkunasin palvonta-

paikalle. Välillä Vlnassa voi hyvin
kuvitella olevansa historiallisessa
kaupungissa jossain päin Keski-
Eurooppaa; välillä taas balttilai-

suus suorastaan hyppää silmille.
Vanhakaupunki on todella kaunis
ja pittoreski – ja kaikki vanhan-
kaupungin ulkopuolinen keskus-
ta-alue huomattavasti vähemmän
kaunista ja pittoreskia... Vilna eli
kukoistustaan 1400- ja 1500-lu-
vuilla, jolloin se oli yksi Euroopan
merkittävimmistä kaupungeista –
nykyään se on melko pieni, mutta
viehättävä ja tunnelmallinen vii-
konloppumatkaileijan kohde.

Vilnaan tutustuminen alkoi
tällä reissulla sateisissa merkeis-
sä. Onneksi kaatosadetta pakoon
pääsee lukuisiin kuppiloihin ja ra-
vintoloihin, joissa ruoka on hyvää
ja olutta riittämiin. Liettua onkin
todellinen olutmaa – itse asiassa
suomen sana olut on balttilainen
lainasana - liettuaiksi se on 'alus'.
Ilta Vlnassa kului nähtävyyksiin
tutustuessa (myönnettäköön nyt
sekin, että omat nähtävyyteni oli-
vat kenkäkauppapainotteisia) ja
– kas kummaa – hyvin syöden ja
juoden. Majoitusfasiliteettikin oli
onnekkaasti kohtuullisen hyvin
sijoittunut, edullinen ja jopa mu-
kava, joten sunnuntaillekin riitti
energiaa.

Sunnuntain suosituin näh-
tävyys (kuppiloiden lisäksi) oli
KGB-museo, jota virallisesti kut-
sutaan kansanmurhan uhrien
museoksi. Tässä aivan Vilnan
ydinkeskustan tuntumassa sijait-
sevassa rakennuksessa oli KGB:
n vankila aina vuoteen 1990 asti
- vuonna 1992 vankilasta tehtiin
museo. Talon kellarissa on mu-
seotarkoituksessa säilytetty myös
muutama selli, joissa liettualai-
sia pidettiin vangittuina ennen
Siperiaan karkoitusta. Tunnelma
vankilan käytävillä on suorastaan
makaaberi, ja sellit näyttivät aivan



Lennon suunnittelua, lounasta ja ulkoilua Virolaisittain!

HEIKKI RÖNKÄ

uskomattomilta ollakseen olleet käytössä vielä vain pari vuosikymmentä sitten.

Pienimuotoisten tuliaisostosten (paikallinen kuohuviini osoittautui myöhemmin aivan siedettäväksi!) jälkeen oli aika suunnata lentokentälle, jossa uskolliset kulkupelimme jo odottelivat kotimatkaa. Ja saivat odotella vielä jokusen tovin – liettulainen byrokratia iski, ja kentällä värjöteltiin kaatosateessa tunti jos toinenkin. Paluumatkalla olivat unenlahjani varsinaisessa testissä: kirkon penkissäkin nukkuu mukavammin kuin COV:ssä! On-

nistuin kuitenkin sisukkaasti koisimaan lähes koko matkan (eli kiitokset pilotille ja sään jumalille tasaisesta kyydistä). PKT porhalsi suoraan Helsinkiin, mutta meitä viehätti vielä Tallinna – kentällä oiottiin jäseniä ja tankattiin varmuuden vuoksi kone. Malmille laskeuduttiin sunnuntaisen illan tunteina. Onnellisesti kaikki sujui

hyvin, ja matka oli todella mukava myös pelkkään passiiviseen matkustamiseen keskittyneelle – ja tuskin koskaan olet lukenut Lentorallista matkakertomusta, joka on sisältänyt yhtä minimaalisesti lentoteknistä tietoa! Onko se sitten hyvä vai huono asia – siihen en ota kantaa.

Elina Subonen



JUHA VOLOJINEN

PKT etsimässä pilven peikkoja jossain Baltiassa



ARI SILTAVUORI

Byrokratia jyllää... paketit odottavat!

Muuntokoulutusta pikiläisittäin Onko väkisinlentäjästä pursipilotiksi?

Oli jo toinen tai kolmas kevät peräkkäin kun suunnittelin purjelentopakirjan suorittamista. PPL-pahvin olin saanut jo 1999 loppukesällä ja päätin, että tänä vuonna on ryhdistädyttävä. Mi-

nua kiinnosti päästä jyvälle tuosta Räyskälässä hiippailevasta pitkä-tukkaisesta- ja partaisesta asuntovaunuporukasta, jotka käyttivät oudon näköisiä päähineitä. Koulutusvastaava Saukoski potkai-

homman liikkeelle ja nimitti tunnustelijaksi jäsen Toropaisen, joka haali jossain vaiheessa kymmenekuntakin kiinnostuneen nimeä. Keskellä lomakautta aloituspäivän iteroiminen sähköpostitse



MIKKO SUOKAS

ei oikein toiminut, ja heinäkuun viimeisenä viikonloppuna Räyskälään ilmestyi kaksi henkeä, ja kolmas lupaavasti myöhässä. Siinä he istuivat: Tuomas Toropainen, Miika Kaukovalta ja allekirjoittanut, opettajia odotellen.

Teoriaopettajina toimivat Mikko Suokas ja Jere Knuuttila. Mikko ryhtyi tämän pienen porukan lennonopettajaksi. En tiennyt vielä siinä vaiheessa mitä se merkitsi - - - yksinomaan ja ainoastaan puolalaisella Puchacz:illa lentämistä! "Puhku" osoittautui huiluista huolimatta miellyttäväksi, rajujakin lentoliikkeitä sietäväksi junamaiseksi ja varman oloiseksi koneeksi. Ohjaamo tosin ei ole suunniteltu pitkiä ihmisiä ajatellen. Muusta kuin Puhkusta ei ole vielä kokemusta. Teorioissa käytiin läpi kahden päivän aikana lentokonerakenteet, käyttö ja hoito, aerodynamiikkaa, ohjausoppi ja määräykset. Näistä aineista oli myös kokeet elokuussa.

Lennot pääsivät alussa käyntiin, mutta moottorilentäjän näkökulmasta tuskaisen hitaasti. Koko setti pyörii niin monen muuttujan armoilla, että sen kulun ennustaminenkin on mahdotonta. Milloin hinauslentäjä oli kahvilla, milloin tankilla, konejonossa joku oli nukahtanut, aloittava avustaja ei löytänyt hinauskoukkuja, ja kun kaikki oli kunnossa, hinauslentäjän piti päästä jo "laskemaan vesibensat" kun sitä kahviakin oli juotu. Sää on myös oma parametrisa, mutta Vaisalan uusi sääasema EFRY:ssä helpottaa sitäkin huomattavasti. Siispä, jos haluat lentää yhden keikan, budjetoi siihen koko päivä tai useampia.

Muutaman päivän kuluessa aloin ymmärtää, että aika on erittäin suhteellista purjelennossa. Se on elämäntapa, joka perustuu vastavuoroiseen auttamiseen, 90% työtä ja 10% lentämistä. Se juuri tekee lajista sosiaalisen ja mielestäni erittäin miellyttävän. Mikä loistava tapa viettää aikaansa ulkona, liikuntaa saa varmasti.

Ainakin Puhkua työnnelessä... työntöhommat lopetin jossain vaiheessa ja siirryin autohinaukseen.

Kesä oli hieno. Ensimmäiset hinaukset oli huvittavia, kun jäpitiin niin että kuomu meni pään yläpuolelta aivan huurteeseen. Hinaus suorastaan pelotti. Keikkojen kartuttua siirryin matkustajasta ohjaajaksi ja ensimmäiset termiikkilennot olivat unohtumattomia. Mikon kanssa lentäminen oli mukavaa, ohjaamossa tuli juteltua kaikenlaisista muutakin ja joskus jopa laulettiin. Laskussa lentojarrun käyttö oli mystinen toimenpide, ja aika pitkään puolijarruilla lennettäessä lisäsin jarruja kun niitä piti vähentää ja päinvastoin, jarrukahvan liikkeen logiikka oli mielestäni väärä. Ei siis voida puhua stabiileista loppulähestymisistä. Luutuneinkin pää näemmä oppii.

Syyskuussa aika alkoi käydä vähähiin. Oli vasta yksinlentotarkkarin vuoro, ja soolojakin pitäisi päästä lentämään ennen kauden loppua. Silloin tapahtui jotain karmeaa. Koulutuspäällikkö Kimmo Nyysönen ilmoitti että purjelentokursssia varten vaaditaan oppilaskortti, myös PPL-piloteilta. Paniikissa laskimme lennetyt keikat opettajan kanssa ja selvisi että ne mahtuivat koulutusluvassa olevan tutustumiskurssin raameihin, määräyksiä ei siis oltu rikottu. Onneksi ei ehditty lentää sitä tarkkaria. Kymmenkunta puhelua ja faksia, satoja kilometrejä autolla ja kolme arkipäivää Ilmailulaitoksella, ja oppilaskortit olivat kädessä. Kaksi viikonloppua aikaa lentää. Syyskuussa ei arkipäivisin Räyskälässä hinaajiin ja tarkkarilentäjiin juuri

törmää, ja "yö" tulee yllättävän aikaisin. Termiikeistäkään ei neljän jälkeen voida juuri puhua.

Jäsen Toropainen koki ilmeisesti viikonloppujen aamuheräämiset niin vaikeiksi ja joskus jopa epäilevän lentokuntoaan, joten tiimaa ei kertynyt riittävästi kurssin loppuunsaattamiseksi tällä kaudella. Miika sairastui loppumetrillä kuumeeseen, ja siinä meni lentämiselle budjetoitu viikonloppu. Valmistuin tältä kurssilta ainoana, aikataulun puolesta osittain erinomaisella tuurilla.

Valmistumiseni huomasi varmasti myös Mikko, hinauslentäjät, Jorma Laine, vakuutusyhtiön työt (Puhkun vakuutuksia jatkettiin), Vili ja Harri Hirvola, joita piinasin soitoillani tuskaan asti. Harrin ansiosta sain lupakirjatarikarin suoritetun lentokauden viimeisenä mahdollisena päivänä, silloinkin tuuli oli suhteettoman puuskainen ja hinauskin hieman epäonnistui: luulin hinauskooneen vaaputtavan, mutta hinaaja vain pelleili: yritti piru harhauttaa minua käännöksillään, ja tulokseksi oli irroitus ennen tonnia.

Eväni tähän hommaan ryhtyville: hommatkaa kurssi kasaan jo toukokuussa. Hankkikaa oppilaskortit ja perehtykää määräyksiin. Opettajien johdolla tehkää jonkinlainen kurssisuunnitelma. Erityiskitokset hienosta kurssista Mikolle, Harrille, hinaajille, kurssikavereille ja muille hommaa pyörittäneille. Lähden tästä siirtolaiseksi Australiaan, jossa olen kuullut vallitsevan hyvien lentokelien, joten lentoraportoin sieltä mahdollisuuksien mukaan.

Riku Abo

Miten lentopaikkakisa voitetaan yhdellä lennolla?

Lentopaikkakisan moottorilentosarjan tilanne näytti vielä syyskuussa kovin avoimelta. Johtopaikalla oli Markus L vain reilun kahdenkymmenen pisteen saaliilla. Yhden päivän lentämisellä olisi mahdollista kivuta sarjassa ainakin tilapäisesti johtopaikalle. Pitäisi vain löytää kaveri pisteitä keräilemään ja kustannuksia jakamaan. MIK:in järjestämälle yölennon teoriakurssille oli eksynyt muutama PIKiläinen. Tauolla keskustelu kummasti eksi lentopaikkakisan tilanteeseen, Pitkäsen Petri oli kiinnostunut kisaan osallistumisesta. Allekirjoittaneella ja Petrillä oli jo alkusalidona kesällä kerättynä muutamia pisteitä eri puolilta Etelä-Suomea, joten niitä tähän olisi sopivaa käydä vähän kartuttamassa.

Suunnitelmia, suunnitelmia

Kunnollinen ennakkosuunnittelu on tärkeää kaikissa lentosuorituksissa, tietysti vielä tärkeämpää kilvanlentosuorituksissa. Ja kun tavoitteena on kiertää yhdessä päivässä mahdollisimman monta lentokenttää, pitää lennonsuunnitteluvälineet virittää reitin optimointiin ja erikoisen monta reittipistettä sisältäviin lentosuunnitelmiin. AIP:n A4-kokoinen lentopaikkakartta on hyvä apu optimaalisen reitin hakuun. Siitä parikymmentä kopiota ja reittivaihtoehtoja piirtelemään. Jalovaaran Tuomon virittämäästä automaattisesta OFP-excel-lomakkeesta piti tehdä hieman



Kummallista, PKT:n takapenkki on tyhjä :o

ARI KATAJAMÄKI

pidennetty versio - pisimmissä lentosuunnitelmissa kun oli yli 40 riviä. Lisäksi piti ottaa huomioon jo kerätyt lentopaikat, tankkaukset, pakolliset lennonjohtotekniset tauot, talveksi suljetut kentät jne. Siis karttoja, Jepsua, bulletineja ja ilmailumuistiota sai tutkia moneen otteeseen. Sitten vaan erilaisia reittivaihtoehtoja etsimään. Lopulta erilaisia variaatioita oli suunnitelmissa noin 30 - joista yksikään ei sitten tietenkään toteutunut.

Lauantai 18.10. - Kelin kytäystä

Paljon ennen kukonlaulua oli kelin kyttäys jo täydessä vauhdissa.

Sää näytti ihan kelvolliselta Etelä- ja Keski-Suomessa. Siinä välissä vaan oli ikävän näköinen saderrintama, joka liikkui hitaasti etelään koko maan levyisenä. Varsin pian todettiin, että suunniteltu lentosuoritus ei mitenkään onnistuisi. Matkaan voitaisiin lähteä vasta reilusti suunniteltua myöhemmin saderrintaman ylitettyä Helsingin. Tai sitten lähdetäisiin aamuarvaisella ja jouduttaisiin pitelemään tymää jossain matkan varrella. Päivän matkavälineeksi varatun Alfa-Oscarin matkanopeudella suunniteltua reittiä pitäisi vain lyhentää melkoisesti ja siltikin saattaisi tulla yö vastaan kesken kaiken. Ja se yölentokel-

puutuskin oli molemmilla lentäjäsankareilla vasta teoriassa tehty - siis teoriakoe suoritettu. Joten varapäivä sunnuntai käyttöön. Samainen saderintama oli estänyt Kilo-Tangon etelänmatkailun. Niinpä saimme vaihdettua seuraavalle päivälle kunnon matkakoneen. Ja bonuksena vielä gpsmap suunnistusta helpottamaan.

Sunnuntai 19.10. – Se on lentopäivä

Sunnuntaina aamuyöstä taas säitä tutkimaan. Tällä kertaa tilanne näytti suunnitellun reitin suunnalla hyvältä. Reitiksi oli valittu kierros Lounais-Suomen kautta Pohjanmaalle ja keskisestä Suomesta takaisin. Kunnianhimoisimmassa reittisuunnitelma taisi tässä vaiheessa olla 21 kenttää. Lounaassa oli selkeää, Pohjanmaalla pilvisyyttä mutta muuten OK, tuulet melkein tyyntä. Tosin Seinäjoki ja Kauhava ei antanut mitään säätietoa, ei edes autometaria, joten siellä oli tiedoissa pieni aukko. Tosin myöhemmin paljastuiksi, ettei siellä mitään aukkoa olisikaan, pilvissä meinaan.

Eli aamuvaihaisella Malmille konetta sulattamaan. Yöksi oli nimittäin saatu pikkuinen pakkanen, ja kone oli tietysti ulkona. Melkoinen urakka tuo koneen lämmittäminen, siinähan tulee hiki. Alkuperäisestä aikataulusta vain reilun tunnin myöhässä saatiin lopulta riittävästi lämpöä moottoriin, lasit sulatetuiksi ja pinnat putsattua. Ehkä sittenkin olisi pitänyt käydä edellisenä iltana viemässä kone halliin, vaikka



Kenttä jossain keskellä eimitään? Missä?

ARI KATAJAMÄKI

olisi joutunutkin maksamaan halipaikasta.

Klo 09:16 KiloTangon pyörät irtosivat kaks-seiskan pinnasta. Rata 27 siksi, että rullausmatka tankkauspaikalta on siihen lyhin, reitinoptimointia nähkääs. Ensimmäinen legi oli meikäläisen heiniä, Petrillä kun oli jo Kiikala ja Turku plakkarissa. Siispä läpilaskut niille ja nokka kohti Oripäätä. Petri ei ollutkaan vielä lentänyt KiloTangolla (muilla Pipereillä kylläkin, aina Arrowista lähtien), joten lennon aikana olikin sopivasti aikaa tutustua koneeseen. Oripäässä pilotin vaihto ja moottori käynnissä pikainen puhelu Tuulikki-Vampulan isännälle, jos vaikka saataisiin piipahtaa siellä. Ja saatiinhan me. Lyhyt 7 minuutin heilahdus VP:

lle, koneen kääntö radan päässä, moottori tyhjäkäynnillä, käsijarru päälle, paikkojen vaihto koneen siivellä kääntyen, ja taas mentiin. Seurasi päivän lyhin väli Euraan, vain 6 minuuttia. Lähes tyyntä tuuli ja muun liikenteen puuttuminen sallivat startit suoraan vastakkaiseen suuntaan laskusuunnasta. Ei tarvinnut tuhlata montaa minuuttia aikaa rullailuun edestakaisin. Samoin laskusuunta voitiin aina valita vapaasti lähestymissuunnasta katsottuna parhaiten sopivalle radalle. Seuraavaksi Petrin pilotoimana Piikajärvelle ja meikäläisen ajamana Poriin. Pikainen aikataulun tarkistus lennon aikana kertoi, että alkuperäinen suunnitelma oli hieman liian kunnianhimoinen, joten pari pohjoisinta kenttää voi-

Voisiko reilun viiden tunnin lennoilla voittaa kahdeksan tuntia ilmaista tiimaa...

tiin suosiolla jättää väliin. Samalla voitiin vähän hellittää tiukkaa aikataulua ja pitää pieni tauko Porissa. Siis moottori sammuksiin

säitä lähdettiin tutkimaan ylhäältä käsin. Pinnalle 50, mutta pilveä näytti riittävän vähän turhan pitkälle. Ilmeisesti oli parasta



Kenttä jossain keskellä eimitään? Missä?

ARI KATAJAMÄKI

ja eväitä haukkaamaan. Samalla voitiin soitella ja kysellä tuoreita säätietoja. Seinäjoelta ja Kauhavalta ei edelleenkään saatu tietoja, Vaasa ja Kokkola olivat ihan kelvollisessa kunnossa.

Porista suunta Hämeenkyröön, radan päässä kääntö, vaihto ja kohti Jämiä. Pohjoisessa näkyi laaja pilvilautta, joka tuntui olevan melkoisen matalalla, ehkä 500 ft maasta. GPS väitti että Jämi lähestyi, mutta kenttää ei vaan näkynyt. Kentän kohdalla totuus sitten paljastui. Yläradan eteläpää näkyi pilvilautan etureunassa, muu osa kentästä oli pilven alla. Ja pilvet oli tosiaan turhan lähellä maanpintaa. Siis Jämi jäi väliin. Seuraavaksi suunnitelmissa olisi ollut Kauhajoki, joten pohjoisen

kääntyä jonnekin muualle. Aluelennonjohdolta kysyttiin vielä tuoreita säätietoja, mutta Seinäjoelta ja Kauhavalta ei edelleenkään saatu mitään tietoa. Tampereellakin sää kuulosti varsin marginaaliselta. Idän suunnassa pilvilautta loppui, joten liukuun kohti Teiskoa. Vartin matkaan Hämeenkyröstä Teiskoon saatiin kaikkien kierrosten jälkeen kulumaan yli kolme varttia. Teiskossa pilotin vaihto ja Petri jatkoi kohti Hallia, se kun nyt sattui olemaan sopivasti lähellä. Tässä vaiheessa ei alkuperäisistä suunnitelmista ollut enää mitään iloa. Piti siis ruveta vääntämään uutta suunnitelmaa loppupäivän reitiksi. Nyt ei ollut tietokone-OFP:stä apua, joten piti turvautua perinteisiin konsteihin,

ja vielä heiluvassa lentokoneessa. Petrin lentäessä minä kääntelin karttoja ja suunnittelin reittiä. Pikaisen mittailun ja laskeskelun jälkeen keksittiin uusi reitti Itä-Suomea kiertäen. Hallin finaalisissa päätettiin muuttaa lasku läpilaskuksi ja jatkaa samaa vauhtia suoraan Jyväskylään. Meikäläisellä oli jo näiltä seuduilta kaikki kentät kesän reissulta Keski-Suomen Ilmailumuseolle, joten Petri sai jatkaa vielä parin kentän verran.

Jyväskylässä oli vähän pakko pysähtyä, sieltä ei nimittäin pääse pois ilman kirjallista työkentelyä. Petrin jäädessä tankkaamaan konetta (josta puuttui Shellin automaattiin kelpaava kortti), minä kipaisin briefingiin tekemään lentosuunnitelman ja hakemaan tuoreet säätiedot. Siellä olikin kesän käynniltä tuttu virkailija töissä - tunnisti allekirjoittaneen pohjalaiseksi heti ensimmäisestä lauseesta. En tiennytkään, että se kuuluu vieläkin noin selvästi. Petri oli saanut paikallisten joukkojen avustuksella koneen tankattua, joten matka saattoi jatkua. Aikaa ei ollut tuhlattavaksi, aurinko laskeutui Malmilla klo 18, matkaa oli jäljellä 290nm, lentoaikana 2:40 ja kenttiä 9. Jyväskylästä päästiin jatkamaan klo 14:38, kokonaisen 28 minuutin kuppauksen jälkeen. (Tosin Porissa oli juotu vain kahvia ja syöty pullaa, ja silti aikaa meni yli puoli tuntia). Siis 2:40 lentoon aikaa 3:20, keskimäärin kääntöön per kenttä saisi kuluu vain 4 minuuttia, että ehdittäisiin Malmille ennen auringonlaskua. Tietysti pimeäntuloon olisi vielä sitten hieman aikaa, mutta se pidettiin mieluummin reservinä.

Petri sai jatkaa vielä Pieksämäen kautta Varkauteen. Varkaudessa otettiin pitkästä radasta hyöty irti; lasku alkupäähän, pysäytys radalle, pilotin vaihto ja samantien matkaan. Siinä saisi lentoyhtiöt tulla opettelemaan miten kone "käännetään" nopeasti. Seuraavaksi meikäläinen sai sorvata läpilasku Rantasalmella,

kun Petri oli siellä jo käynyt aikaisemmin kesällä. Mielenkiintoinen lähestyminen, finaali järven yli ja navetan kattoa ”hipoen”, radan toisessa päässä korkeaa metsää. Radan lyhyys (740 m) hieman arvelutti, mutta onnistuihan läpilasku siihenkin ja matka jatkui kohti Savonlinnaa. Sielläkään ei näkynyt eikä kuulunut ketään, joten vikkela vaihto radalla pysähtyen ja taas menoksi. Lumikuurot olivat saaneet maan paikkapaikoin valkoiseksi. Yhtä sadepilveä jouduttiinkin vähän kiertämään matkalla kohti Immolaa. Pilvi päätettiin kiertää länsipuolelta, koska idässä oli Venäjä - eikä niin kovin kaan kaukana. Immolassa oli jopa muutakin liikennettä, mopu lentotelemässä kaupungin päällä. Rullattiin sitten kiltisti pois radalta lentäjän vaihdon ajaksi. Immola olikin korpikentistä ainoa, jossa näkyi jotain liikettä. Muut kentät olivat kovasti hiljaisia. Immolan erikoisia hallirakennuksia ei ehditty jäädä ihmettelemään, matka jatkui kohti Lappeenrantaa. Siellä oli sitten lennonjohtokin paikalla ja Goldenin Saabbi pyysi juuri käynnistyslupaa, kun tulimme laskuun. Rullaus platalle, pilotit peräkkäin siivelle ja toisinpäin takaisin. Saabbi ei ehtinyt vielä liikahtakaan kun me jo menttiin. Pikkuhiljaa hämärtyvässä illassa jatkettiin kohti Selänpäätä ja Hallia. Pikainen aikataulun tarkistus kertoi, että ehdittäisiin vielä käväistä Kymissäkin. Siispä vielä kolme pilotin vaihtoa ja kolme pistettä kummallekin. Kymistä Malmille olikin päivän pisin yksittäinen legi ilman välilaskuja, kokonaista 58 nm. Aurinkokin tuli taas näkyviin lännestä pilvien alta. Siis nimenomaan pilvien alta, aivan horisontissa ja suoraan edessä. Kilo-Tangon tuulilasiin tuli auringon säteistä tuhansia pieniä heijastuksia. Eteen ei nähnyt käytännössä juuri mitään. Alaviistoon kurkkien löytyi Porvoon moottoritie jota seurailtiin kohti Degeriä ja Malmia. Lasku parahiksi kello

18:01, selvästi ennen pimeää.

Olipa varsinainen ilmailun tehopäivä. Päivän saldona 8 tuntia istumista lentokoneessa, 5,5 tuntia lentoaikaa, 21 laskeutumista, molemmille 17 pistettä lisää ja johtopaikka lentopaikkakissassa. Jännityksellä jäimme seuraamaan mihin se riittäisi, vieläkö pitäisi lähteä keräämään lisää kenttiä. Voisiko reilun viiden tunnin lennoilla voittaa kahdeksan tuntia ilmaista tiimaa...

Spekulointia

Kilpailuaikaa oli vielä jäljellä vajaa kaksi viikkoa, mitä vaan voisi vielä tapahtua. Allekirjoittanut oli päässyt kisan kärkipaikalle 25 lentopaikan voimin, Petri oli toisena 24 pisteellä. Lähimmät uhkaajat olivat taistelupari Markus Laitila, 20,5 pistettä, ja Miika Kaukovalta, 17,5 pointsia. Mahdollisten vastaiskujen varalta piti suorittaa hieman spekulatiivista lennon-suunnittelua.

Markus saisi lyhyellä 120 nm HF-KY-WB-UT-SE-HF kierroksella neljä pistettä lisää ja pääsisi Petrin edelle puolikkaan pisteen voimin. Pitkä 467 nautikaloin Itä-Suomi ekskursio tuottaisi Markukselle ja Miikalle roiman johdon, 33,5 ja 30,5 pojoa. Mitenkähän pitkä vastaisku tarvittaisiin vastaamaan tuohon haasteeseen.

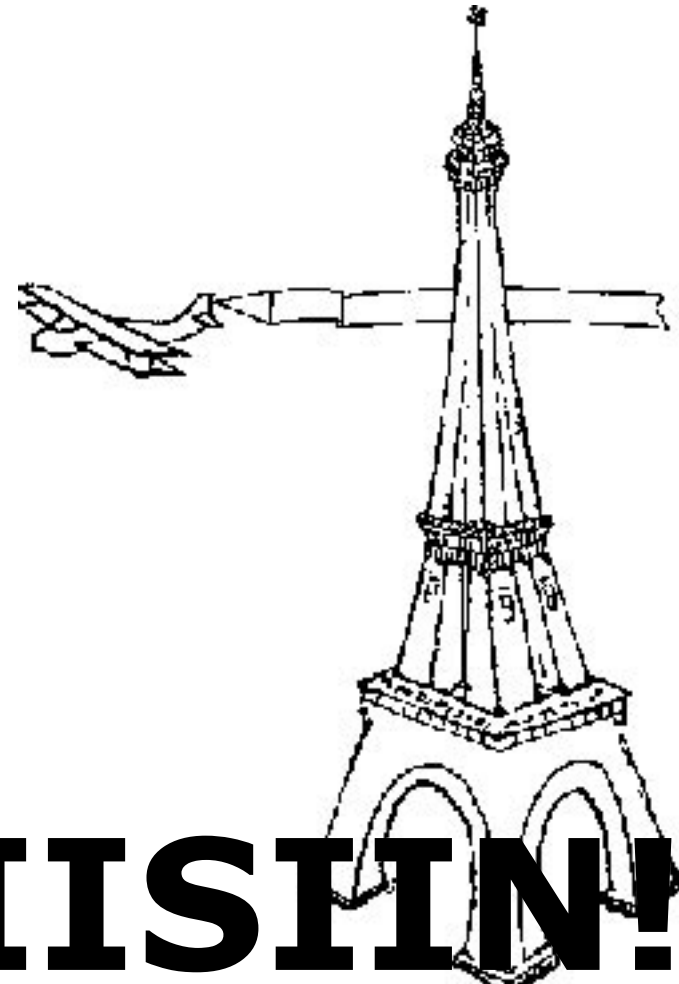
Meidän osalta Etelä-Suomen lentokentät oli huolestuttavan tarkasti koluttu. Vain Forssa ja Hanko puuttuivat molemmilta, minulta lisäksi Räyskälä. (Mikä pyhäinhäväistys, voiko kisan voittaa käymättä Räyskälässä.) Nummela oli suljettu, joten sieltä ei Petri saisi lisäpistettä. Mutta ainahan on tiukan paikan tullen mahdollista käväistä Helsinki-Vantaalla. Eihän

se maksa kuin 46 rahaa, plus lennot. Virossakin olisi monta hyvää lentokenttää - ja monta vähän huonompaa ruohokenttää - ja puolitoistakertaiset pisteet. Mutta vastaiskun kuittaukseksi riittäisi vain maililla pidempi suoritus, 468 nm kierroksella HF-RY-FO-TP-JM-KJ-SI-VA-KA-ME-AL-LA-HF. Kymmenen pistettä molemmille, ja selkeä kaksoisjohto olisi taas turvattu. Siis reilun puolen pisteen marginaalilla.

Syksyn vaihtelevat kelit astuivat kuvaan tässä vaiheessa. Työssäkäynnin haitatessa pahasti harrastustoimintaa piti kaikki toivoa laittaa viikonlopun lentosäihin. Siis lähinnä toivottiin tymää Itä-Suomeen ja cavokkia Pohjanmaalle. Mutta toiveisiin vastattiinkin reippalla lumisateella. Lauantai oli lumisateinen tymäpäivä, sunnuntaipäivä valkeni aurinkoisena ja selkeänä. Mutta maassa oli reilu viiden sentin lumikerros, joten korpikentille oli turha lähteä yrittämään. Mielenkiinnosta käytiin kuitenkin Malmilla katsomassa, oliko joku muu kenties lähdössä lentämään...

Perjantai, kuukauden viimeinen päivä piti vielä varmuuden vuoksi merkitä työpaikalla lomapäiväksi, jos vaikka sitten kuitenkin pitäisi käväistä lentämässä. Torstai-iltana, toisistamme tietämättä, kävimme Petrin kanssa kumpikin Malmilla selaamassa koneiden matkapäiväkirjoja. Olisiko joku sittenkin päässyt yllättämään ja takavasemmalta ohi. Mutta ei, kirjoista ei löytynyt mitään kilvanlentämiseen viittaavaa. Olisiko sittenkin tullut voitto kotiin. Tuomaristo pitäisi meitä jännityksessä vielä pikkujouluihin asti...

Ari Katajamäki



Mopolla

PARIISIIN!

”Pontoise traffic - oskar hotel charlie bravo victor - right base two six”, tähän Marko Kosken antamaan liikenneilmoitukseen kerhon pitkäaikaisen työjuhdan taru päättyi 29.7.2003 klo 21:36.

Kerhon työjuhdan CBV:n taru kerhossa on päättynyt. Tunteja kertyi lokikirjoihin kaikkiaan 12 206 h. Kukapa olisi osannut kuvitella rivo vektorin kunniakkaan palvelun päättymistä PIKIn riveissä, kun se reilut 16 vuotta ja 8193 lentotuntia aiemmin ostettiin kerholle. Tapio Pohjalainen siirtolensi koneen 19.5.1987 Hallista Räyskälään ja iltasella edelleen Malmille. Siinä välissä Onska Viljanmaa ehti lentää jo Räyskälässä tyypittäen Harri Hirvolan, Grundströmin ja Olli Obratzoffin.

Ranskalaisen ostajan kanssa päästiin kauppoihin, kun viik-

kojen kirjeenvaihdon ja puhelujen jälkeen kävi selväksi, että he eivät tule konetta katsomaan ja heille koneen saaminen piti tehdä mahdollisimman helpoksi. Alussa suunnitelimme vievämmekoneen puoliväliin, Roskilden kentälle Tanskaan, mutta tämä vaihtoehto ei johtanut tulokseen. Ostaja halusi saada koneen mahdollisimman helposti, ja kun Marko suostui matkanjohtajaksi niin silloin varmistui, että lennämme sen yhdessä Eiffel-tornista alle 20 NM luoteeseen olevalle Pontaisen (LFPT) kentälle. Matkalle kertyi mittaa 1150 NM, kahdeksan legiä, ilma-aikaa tuli 15h 26min keskinopeuden ollessa 75 kts. Tuulet olivat käytännössä koko matkan vastaiset. Bensaa paloi 277 litraa. Ja istumalihaksia koeteltiin. Vasemman penkin istuinosan takanurkassa on tanko, joka rupeesipainamaan hetki hetkeltä enem-

män. Mutta myönteisiä ilmailukokemuksia tuli sitäkin enemmän. Eurooppalainen yleisilmailukulttuuri näytti parhaat puolensa, lennonjohto todella palveli matkan kaikissa vaiheissa, mitä nyt aivan loppumetreillä jouduimme ranskalaisten kanssa roger-linjalle.

Matkaan kohti rintamia!

Reissumme alkoi 27.7. sunnuntaiaamulla. Mutta ennen kuin niin pitkälle oli päästy, koko lauantai oli suunniteltu erilaisia reitinvaihtoehtoja, katseltu karttoja ja tutkittu Jeppeseniä. Läntisellä reitillä oli nimittäin vastassa parikin saderintamaa, toinen lähestyi Maarianhaminaa ja toinen Etelä-Ruotsin rannikkoa. Yritimme kovasti suunnitella itäistä reittiä Puolan kautta, mutta se lopulta kaatui käyttökelpoisten kenttien vähyteen Puolassa. BV:n range ei olisi riittänyt ennustetuilla tuu-

Joskus Malmö-Malmi -väli on sujunut vähän vaille neljässä tunnissa non-stoppina PKT:lla. Nyt siihen vaadittiin kolme välilaskua ja kaikkiaan 13 tuntia aikaa!

lilla tarkasti VFR-reittien kautta lentämiseen. Siispä sunnuntaiaamulla nokka kohti Maarianhaminaa Markuksen ollessa puikoissa. Matka taittui hyvässä lentosäässä, vain Kumlingen kohdalla piti koukata hetkellisesti repaleisten sadepilvien alle lähemmäs minimilentokorkeutta. Maarianhaminan finaaliin kaartaessamme sade alkoi. Siispä pidimme sadetta ja suunnitelimme seuraavia legejä kolmisen tuntia. Kentällä oli myös saksalaisrekisterissä oleva uudenkarhea Robin, jonka lentäjät autoimme aidan yli platalle. Toinen oli eläkkeellä oleva liikennelentäjä ja toinen lääketieteen professori. He suunnittelivat seuraavan legsinsä suoraan Pohjois-Saksaan, kun meidän haaveemme olivat Norrköpingissä (ESSP). Pikkaisen kävi kateeksi, kun nahalla sisustetun koneen IFR-varustusta meille esiteltiin.

Heti Ahvenanmaan loputtua pilvet loppuivat ja Marko ohjasti BV:n matkanousuun. Saimme selvityksen suoraan Tukholman keskustan yli Bromman jäädessä oikealle siivelle. Norrköpingissä sitten koneen nopea tankkaus, säiden selvitys ja seuraavan legin plaanin jättö. Reilun tunnin kuluttua olimme jälleen ilmassa matkalla kohti Malmön kenttää. Nyt tulisikin yli kolmen tunnin köröttely. Reilu tunti matkaa taitettuamme tosiasiat oli tunnus-tettava. Seuraavan rintaman

etureuna osoittautui tihkusateeksi ja oli ennustettua voimakkaampi. Näkyvyyden laskiessa alle kymmenen kilometrin pyysimme uudelleenselvityksen kohti Kalmaria (ESMQ), koska lännessä rintama

nin kääntöajan jälkeen uudelleen yrittämään kohti Malmön Sturupin (ESMS) kenttää. Meteorologin puheet pitivät paikkansa, vajaan vartin heikkenevässä tihkusateessa lentämisen jälkeen taivas aukeni



MARKO KOSKI

Maalaispoika maailmalla - Malmössä!

heikkeni. Sinne saavuimme rintaman reunaa pitkin lentäen käytännössä suoraan pitkälle finaalille. Olimme jälleen puolitoistatuntia lähempänä määränpäättämme.

Jotta suoriutuisimme matkasta suunnitellussa kahdessa päivässä niin jäljellä olevat neljä tuntia päivänvaloa piti käyttää hyödyksi. Siispä soitto meteorologille ja tun-

ja huimalla 67 kts maanopeudella saavuimme Malmön kentälle klo 20:10. Kone ankkuriin ja tankkaus piripintaan. Päivän lentosuoritukset olivat takana ja olimme 10 NM päässä matkan puolivälistä. Haaveet mopomatkailun autuukista olivat jo haihtuneet ja Marko muisteli kaiholla, että joskus Malmö-Malmi -väli on sujunut vähän

vaille neljässä tunnissa non-stopina PKT:lla. Nyt siihen vaadittiin kolme välilaskua ja kaikkiaan 13 tuntia aikaa.

Bussimatalla keskustaan soitokierros paikallisiin hotelleihin ja ystävällinen kuljettaja heitti meidät suoraan hotellin eteen. Matkalla hankittiin myös avulialta natiivilta vinkkejä hyväksi muonituspaikaksi. Malmön torin kulinarististen nautintojen jälkeen vielä seuraavan päivän reitit suunnittelua. Uni tuli väkisinkin silmään puoliltaöin vaikka kaikki yksityiskohdat operatiivisesta len-

tosuunnitelmasta eivät olleetkaan valmiit. Seuraava määräkenttä kuitenkin optimoitiin Lyypeiksi.

Ruokajuomat vetoa!

Aamulla okluusiorintaman häntä vielä vaikutti säätilaan, pilvet olivat 500 ft korkeudessa. Niinpä saimmekin kaikessa rauhassa viedä lennonsuunnittelun loppuun. Pilvien noustua 1000 ft tuntuun klo 10:26 suuntasimme kohti Ruotsin rannikkoa. Päätimme, että käännytään takaisin odotelemaan, jos pilvipohjat meren päällä eivät merkittävästi nouse.



Malmi-Malmö... 13 tuntia? Voi ei!!!

MARKUS LAITILA

Eiffel-tornin valomajakan

vilkkua etuvasemmalla kaar-roimme finaaliin

Huolesti oli aiheeton, pilvet muuttuivat cumuluksiksi ja pian olimmekin topissa 3000 ft korkeudessa. Tanskan saaria lähestyttäessä topit nousivat ja päätimme mennä alemmas katselemaan tuulimyllyjä. Hetken lennettyämme alakorkeuksissa pilvien jälleen harvennuttua totesimme eikun uudelleen ylös. Loppumatka Lyypekiin (EDHL) menikin yli 4000 ft korkeudessa korkeimmat topit kevyesti väistellen. Yllättävän korkealtakin näyttävä huippu taittuu yllättävästi koneen alle. Taipuu - ei taivu - akselilla lyötiin jopa vetoa yhden ruokajuoman verran sillä seurauksella, että Markus joutui maksavaksi osapuoleksi pilven jäädessä reilusti koneen alle.

Porschet ajoivat ohi

Lyypekissä olikin jälleen Markon vuoro istua päällikön paikalle. Reilun tunnin kääntöajan jälkeen nokka Hampurin eteläpuolitse kohti Münster-Osnabrückiä (EDDG). Nytkään ei saatu aikaiseksi yli kahden tunnin köröttelyä. Aurinko paistoi lähes pilvettömältä taivaalta ja alla lipui pohjois-saksalainen peltomaisema pikku kylineen. Ja autobaanoilla ainakin Porschet menivät vastatuuleen pyristelevän CBV:n ohi. Ohjaamossa toivomuslistalle lisättiin autopiloti ja ainakin 40 solmua lisää.

Sään suosiossa hommassa oli tekemisen meininkiä, tarkkaa suunnistusta toki välillä GPS:

äkin silmäillen. Seuraavilla välilaskuilla ei olisi turhaa aikaa jos aiomme olla perillä ennen iltaa. Osnabrükissä meni kuitenkin säättäessä puolitoista tuntia. Markuksen lennonsuunnittelu vieraalla maaperällä vain vei oman aikansa. Platalla viereemme oli briefing vierailun aikana tullut bisnesjetti mallia Lear. Kontrasti oli melkoinen, mutta tällä kertaa emme haaveilleet kerhon kaluston täydentämisestä moisella laitteella.

Lyhyen rullauksen jälkeen klo 16:41 olimme jälleen matkalla kohti Brysselin eteläpuolella olevaa Charleroin kenttää (EBCI). Ruhrin laakso jäi vasemmalle ja Reiniä ylittäessämme saatoimme todeta, että kyllä teollisuutta riittää. Reiniltä laskimme helposti yli 50 jokiproomua. Yllätykseksemme lennonjohto selvitti meidät muutta mutkitta Düsseldorfin lähestymisalueen poikki kohti Hollantia ja edelleen Belgiaa. Hetkellisen jaksojen arpomisen jälkeen olimmekin jälleen lennonjohdon hyvässä huomassa. Karttojen mittakaava vaihtui tällä kohtaa puolet tarkemmaksi suhteeseen 1:250 000, ja orientoituminen belgialaiseen kartoitustilafilosofiaan vei hetken. Vieläkään bravo vektorilla ei tullut suurta pelkoa kartalta putoamisesta. Charleroihin saavuimme aurinon edelleen paistaessa siniseltä taivaalta. Lyypekin tapaan tältäkin kentältä lensivät meidän ohella halpalentoyhtiöt. Marko lähti hoitamaan laskeutumismaksuja ja jättämään uutta plaania Markuksen hoitaessa tankkauksen viimeistä legiä varten. Tällä kentällä Saksan puolella saamastamme palvelusta ei ollut enää tietoakaan, mutta briefingissä oli jopa suomalaisen teknologian taakseen jättävä laite. Lennonsuunnitelma täytettiin suoraan itsepalvelupäätteelle, josta se lähti automaattisesti käsittelyyn ja palautui aikanaan hyväksyttynä tulostimeen. Kuittia odotellessa pääte johdatti käyttäjänsä suoraan reittibulletiini- ja säävalikkoon, josta oli suoraan tarjolla kaikki

informaatio lennonsuunnitelman reitille.

Ranskalaisia selvityksiä

Markus soitti ostajalle arvelen, että olisimme perillä yhdeksään mennessä. Kääntöaika venyi yrityksistämme huolimatta tuntiin ja niinpä pääsimme matkaan klo 19:51. Laskevassa ilta-auringosa Marko jo vähän haikein mielin päästeli menemään aavan peltomaiseman päällä. Pääsipä Markuskin vielä ohjaimiin loppuvaiheissa, kun yritimme päästä selville Beauvais'n ja Paris Information-Nord lennonjohtojen selvityksistä. Ennakkoon pelätty



Joo, kirjota siihen plaaniin: Pariisiin, LFPT, pinta 330...

MARKUS LAITILA

ranskalainen ilmatilakin osoittautui väljäksi, kun Paris Information vahvisti, ettei mikään noin muutamasta kymmenestä reitille osuvasta rajoitusalueesta ole aktiivinen. Reitille osui mm. koko manner-Ranskan kiertävä, 10 NM leveä, ja 2000ft ASFC ulottuva rajoitusalue. Jeppesen ilmoitti alueella lentävän sotilasuihkareita, joiden lentäjät

eivät väistä. Kelpaa siinä päästellä Mirage'lla joko vasta- tai myötäpäivään Ranskaa. Pariisin A-luokan ilmatilan jo ahdistuessa yläpuolella ja kohteen häämöttäessä osoittautui, että tiedoistamme poiketen Pontoisen kenttä oli jo kiinni ja niinpä Marko päätti lennonsuunnitelman alueennojohtoon.

Eiffel-torni jää vasemmalle

Eiffel-tornin valomajakkan vilkkuessa etuvasemmalla kaarroimme finaaliin ja suuntasimme rullauskartan perusteella ostajan hallille. Siellä neljä ranskalaista meitä odottelikin. Totesivat, että täytyy

koneen nyt ainakin kunnossa olla kun tänne asti selvisitte. Mekaanikot ryntäsivät tutkimaan konetta ja pian totesivat, että moottori ei ole taitolentokelpoinen, eikä sitä saisi siis rekisteröityä Aerobatiksi Ranskassa. Kerroimme vain, että tämä on alkuperäinen moottorityyppi. Seuraavana aamuna selvisikin, että asia oli kunnossa ja ruiskutus-

moottori on ollut vasta myöhemmissä Aerobatin malleissa.

Illalla hotellin varaamisen ja väärään hotelliin viemisen jälkeen saimme nauttia ranskalaisesta vieraanvaraisuudesta paikallisessa ravintolassa. Ranskalaisilla ei tuntunut olevan mihinkään kiirettä ja siitä huolimatta olimme yhteen mennessä väsyneinä mutta onnellisina hotellilla. Unen tuloa ei todellakaan tarvinnut odotella.

Tiistaiamupäivä sitten kului vielä paperisodan ja rahansiirron merkeissä. Ostajakin muuttui vielä viime metreillä kun lentoyrityksen omistajan poika merkittiin ostajaksi. Hän samalla toimi yrityksen osaavana huoltopäällikkönä. Markus kävi vielä lentämässä 20 minuutin luovutuskoelennon paikallisen lennonopettajan kanssa. Oli melkoista menoa superlyhyine laskukierroksineen ja nopeine rullauksineen. Nokkaneline otti sellaiset tärinät, että Markuksen oli pakko kevyttää nokkapyörää, jotta ei oltaisi jääty rullaukselle. Lennonopettajakin oli kuitenkin silminnähden tyytyväinen koneeseen, mopo mikä mopo. Puolilta päivin meidät olikin sitten saateltu rautatieasemalle ja puolen tunnin junamatkan jälkeen olimme Pariisin keskustassa. Kevyen riemukäärityksien jälkeen oli vuorossa sinivalikoiset siivet kotia kohti. Bussimatkustamista ei parhaalla tahdollakaan voi lentämiseksi sanoa, sen verran suuri on kontrasti eri lentomuotojen välillä.

Lokakuun alussa rakas bravo viktorimme sitten lensi uusilla F-GUAN tunnuksilla varustetuna Pariisin taivaan alla. Se oli palannut synnyinmaahansa 33 Suomessa vietetyn vuoden jälkeen. Innokas PIKiläinen porukka voisi sen vaikka ostaa takaisin, näyttää olevan entistä ehompina netissä myytävänä.

Markus Laitila & Marko Koski

Päätoimittajalle Kommentti Hallin vierailua koskevaan juttuun

Viimeisimmän Lentolehtisen Hallin vierailua kuvaava juttu kiersi koelentokeskuksessa excun isännöintiin osallistuneiden keskuudessa. Hengentuote herätti teekkaritauksissa väestössä huvittuneisuutta (ilkeähköistä räkänauruista puhuminenkaan ei olisi kaukana totuudesta) ja ei-teekkaritauksissa upseeristossamme närkästyttä hiponutta kummastusta. Pääliikköämme lainaten; "epätarkkuudet eivät ole tyylikeino".

Omassa kevyeen sävyyn kirjoitettujen XQ-selostusten sarjassaankin juttu saa kunniamaininnan ainakin siitä, että vierailukohteen nimi on onnistuttu alle sivun artikkelissa kirjoittamaan jopa usealla eri tavalla väärin. Jos ei kalvosulkeisia muuten viitsisikään seurata, niin ensimmäisestä kelmusta kannattaa aina vilkaista kenen luona on kylässä.

Jopa tässä proosan lajissa olisi syytä välttää laittamasta ihmisten suuhun lainauksena sellaista, mitä nämä eivät ole sanoneet. Kenties kollegani ei ole Hornetin virheliikokoulutuksesta puhuessaan riittävän jäykkää rautalankaa käyttäen korostanut sitä, että lennot suoritetaan tiukasti konevalmistajan sekä US Navyn kanssa laaditun sotilasilmailuviranomaisen hyväksymän koulutusohjelman mukaan. En kuitenkaan muista tai usko hänen julkisesti kertoneen, että toimintamallina olisi "yrittää saada kone lähtemään lapasesta, jotta voitaisiin sitten miettiä, miten se siitä tilasta oikein oikaistaisiinkin".

Vierailun tarkoituksena oli Koelentokeskuksen puolelta mainostaa sotilasilmailua leipäpuuna. Kuitenkin, ennen kuin meille alkaa virrata innokkaiden tarjokkaiden hakemuksia vaahtoavana kymenä, korjattakoon vielä, että koelentokursilla ei (ikävä kyllä) kouluteta insinööreistä koelentäjiä. Eri ilmaaluksiakaan ei varsinaisesti kouluteta lentämään niin kuin juttussanne lupailtaan.

takariviPIKiläinen
Mikko Pietilä

PS Päätoimittajaa pyydetään pitämään huoli, että toimittajakuntaa ei päästetä iltavapaille eikä sotilaskotiin ennen kuin kukin on suorittanut arvomerkkikuuustelun hyväksyttävästi. Tämän jutun toimittajan osamisprosentti jäi 33:een.

Lentotilastot 2003 - ennakkotietoa

Tässä ensimmäinen katsaus kuinka kerhon koneet lensivät tänä vuonna. Tarkempi katsaus tulee sitten vuosikertomuksen yhteydessä. Moottorilennoista puuttuu vielä luonnollisesti joulukuun lennot, koska kuukautta on vielä jäljellä. Tosin joulukuussa lentää normaalisti vain CAO, koulutuksesta johtuen.

Moottorikonepuolella voidaan todeta lentomäärien jonkin verran vähentyneen edellisvuosista.

KT ja OW ovat kuitenkin lentäneet suunnilleen saman verran kuin viime vuonna. BV poistui rivistä heinäkuussa, muuttaen Ranskaan.

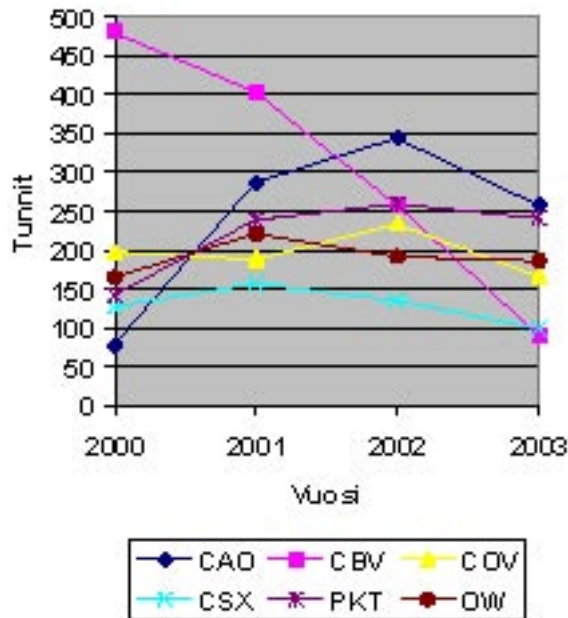
Pursikoneilla näyttäisi olleen tänä vuonna hiljaisempi lentokausi, ainakin jos vertaa viime vuoteen. Vuoteen 2000 ja 2001 verrattuna muutos ei ole niin suuri. Lentohintojen muutoksella lienee ollut vaikutusta, koska kalliimpien (LS7-LS8) koneiden kohdalla pu-

dotus on ollut aikamoisen suuri. FK lentäjät näyttävät siirtyneen suorituskykyisempään koneeseen FM:iin ja pitäneen sen tunnit ylhäällä.

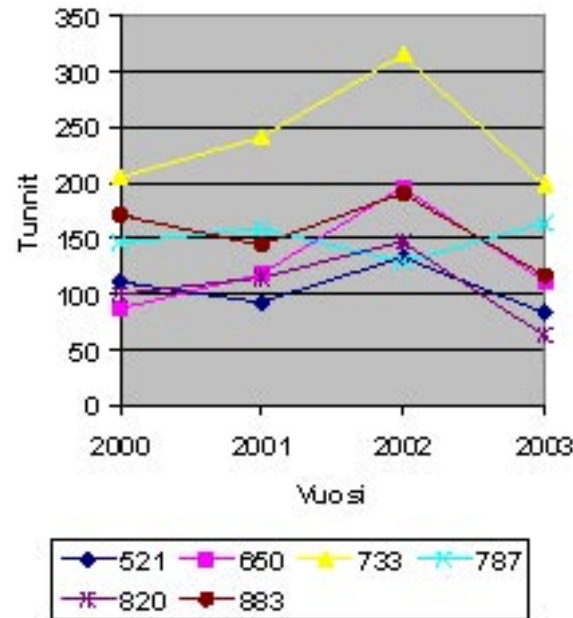
Mielenkiinnolla odotetaan ensi vuotta, ja katsotaan millaisilla koneilla ja hinnoilla silloin lennellään, olenhan nyt itsekkin mukana hämmentämässä konesoppaa.

Uudet vuodet ja uudet kujeet!
Antti Leino

Lentotunnit motti



Lentotunnit pursi



Viralliset PIK-henkilöt 2004

Johtokunta	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Antti Leino	050-341 6751 09-455 7235 (k)	aleino@cc.fhut.fi
Rahastonhoitaja	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi
Sihteeri (vt)	Mikko Saukoski	044-571 5706	mikko.saukoski@iki.fi
Jäsen	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
Jäsen	Ari Siltavuori	050-63 880	ari.siltavuori@hut.fi
Jäsen	Lassi Huuskonen	050-3546261	lhuuskon@cc.hut.fi
Jäsen	Mika Andersson	09-863 6646	maanders@cc.hut.fi
Jäsen	Pekka Saari	050-582 5677	pjsaari@cc.hut.fi

Viranomaiset	Nimi	Puh.	Sähköposti
Päätoimittaja	Ari Katajamäki	050-5906870	ari.katajamaki@iki.fi
NT-ylläpitäjä	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi
WWW-ylläpitäjä	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen@hut.fi
Rahaviraston laskuttaja	Ere Vakkilainen	041-5189900	ere@hut.fi
Huoltotoiminnan kansliapäällikkö	Tuomo Jokisalo	050-343 3816	tjokisal@cc.hut.fi
Hinausvastaava	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine@cc.hut.fi
Varjopakkaaja	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen@hut.fi
Purjelentovarusteiden hoitaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
Putkimies	Timo Hatamo	040-510 8013	hatamoto@cc.hut.fi

Koneenhoitajat	Nimi	Puh.	Sähköposti
PKT Piper Archer	Anselmi Pyy	09-444988	jpyy@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Kristian Pietilä	040-7272686	kristian.pietila@iki.fi
COV Cessna 172	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Valter Murto	050-5208470	vmurto@cc.hut.fi
CAO Cessna 152	Tuukka Takala	041-5458877	ttakala@c.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Mikko Kallas	050-5456756	mkallas@cc.hut.fi
CSX Cessna 140	Säde Korpinen	040-729 5389	skorpine@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Antti Leino	09-801 5148 (k)	aleino@cc.hut.fi
TOW PIK-23 Suhinu	Ari Kallinen	050-341 6751	akalline@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Enna Peltoniemi	0400-274471	epeltoni@cc.hut.fi
521 FL PIK-20 D	Mika Mustakangas	050-3599441	Mika.Mustakangas@fy-composites.com
-nuorempi koneenhoitaja	Mirva Mustakangas	03-261 3613 (k)	mjhaikar@saunalahti.fi
650 FK Club Astir	Eero Rinne	03-342 9922 (t)	eri@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Taneli Riihonen	0400-449899	taneli.riihonen@hut.fi
787 FM LS-4a	Kirsi Hakkila	050-530 9020	cirsi@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Jarno Kokkonen	050-3481881	jskokkon@cc.hut.fi
820 FS LS-7	Hannu Erkomaa	040-533 5063	erkomaa@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Cemo Timucin	040-7414907	ctimucin@cc.hut.fi
883 FY LS-8	Jari Holopainen	0500-612 362	jpholop2(a)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Nummela	040-7675122	tnummela@cc.hut.fi
		050-329 8743	
		050-538 6914	

Tilintarkastajat	Nimi	Puh.	Sähköposti
	Juha Purje	050-5251180 010 521 6251 (t) 09-759 1331 (k)	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	040-7013767	heikki.ronka@hut.fi

Lähetäjä
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry
PL69
02151 Espoo

2

