

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI



2/2006



Hieman myöhässä!

Kuten tämän lehtisen säännölliset lukijat ovat huomanneet, tämä numero ilmestyy hieman myöhässä. Myöhästymisen taustalla olevat syyt ovat moninaisia. Niitä tulee näin vapaaehtoistyössä, joka usein saa väistyä muiden tärkeämmältä tuntuvien kii reiden, kuten talonrakennuksen tms. edessä. Tässä nimenomaisessa viivästyksessä oli myös konkreettisia syitä. Ensimmäisen tekemäni numeron taitoin InDesignin kokeiluversioilla. Ennen kuin sain tarpeeksi rahaa ostaa oman version Adobe, sa malla tavoin kuin Microsoftin käyttää hävyttömällä tavalla määräävää markkina asemaansa hyväkseen kului niin paljon aikaa, että alkuperäiset deadline'it jäivät taakse, ja taittoyön käytännön kokemus haihtui sen verran, että uuden numeron taittoon tuli hieman kynnystä. Tätä kun luette, on kaikki kuitenkin takana.

Tämä numero ilmestyy numerona 2/2006, koska tähän kootut jutut liittyvät siihen, aivan kaikkea haluttua ei numeroon saatu, ja se on näin hieman edellistä ohuempi. Esimerkiksi Kebne 2006 jäi toistaiseksi ilman tarinaa. Mikäli joku tuntee piston sydämessään, olen valmis julkaisemaan senkin tarinan historian lehtiä varten jos sain myöhemmässä numerossa. Tässä numerosa ei myöskään ole lupaamaani kuvaa hallituksen jäsenestä, joka puuttui galleriasta. Eikä tässä ole muiden kerhon toimen haltijoiden esittelyä, sen tuoreus on tätä kirjoittaessa jo kadonnut, ja on parempi palata ajatukseen tuoreissa numeroissa, tuoreiden ihmisten kera, sen verran suurta on vaihtuvuus aktiivien joukossa.

Ajatus on, että numerot jatkossa ilmestyisivät hieman ripeämmin, mutta aika näyt tää, kuinka se sijoittuu maailman muiden hurskaiden toiveiden joukossa.

Lentolehtisellä on akuuttina ongelmana edullisen painopaikan puute. Kun lehtinen taitetaan väreissä, sitä ei ole mielekästä painaa mustavalkoisena. Väripainatus on kuitenkin vielä useimmissa paikoissa kallista. Mikäli joku sattuu tietämään lehdeksi nitovan, A3 kokoon molemmille puolille tulostavan väritulostimen, jolla voisi tulos taa omakustannushintaan tai alle, ottakaa yhteyks allekirjoittaneeseen!

Petteri Pavas

Sisälmysluettelo

Pääkirjoitus	2
Lentämistä yötä päivää <i>Tuukka Takala</i>	3
PIKin 75 vuotisjuhlat <i>Petteri Pavas</i>	6
Vuoden 2005 incidentit <i>Erkki Soinne</i>	7
Lentokauden 2006 avajaiset <i>Petteri Pavas</i>	11
Jettejä PIKissä <i>Tommi Vesalo</i>	13
Koukussa ja köyden perässä <i>Antti Kempainen</i>	14
Ekskursioilla tuli käytyä <i>Petteri Pavas</i>	19

Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy silloin tällöin, säännöllisesti ehkä tänä vuonna, tai sitten ei. Säännöttömästi seuraavana tai jotain sinnepäin, tulevaisuutta on vaikeaa ennustaa.

Lehteen tulevasta materiaalista kannattaa sopia päätoimittajan kanssa, nykäästä hihasta, lähettää sähköposti tms. Materiaalin voi toimittaa päätoimittajalle sähköisessä muodossa. Teksti esimerkiksi RTF-tiedostona. Kuvat sähköisinä JPEG- tai TIFF-muodossa tai laadukkaina vedoksina. Kaiken materiaalin täytyy olla perillä sovittuun toimituspäivään mennessä, muuten sen pääsystä lehteen ei ole takuita. Numeron 1/2007 aineiston viimeinen toimituspäivä on 29. joulukuuta 2007.

Lukijoiden mielipiteet kerhomme toiminnasta ja muustakin ovat tervetulleita toimitukseen ja mikäli mielipiteen ilmaisija haluaa, niitä koetetaan jopa julkaista. Lahjonta, kiristys ja uhkailu voivat vaikuttaa julkaisemiseen - estämällä sen. Toimitus kantaa vastuun julkaistusta aineistosta - kohtuuden rajoissa - ja pahoittelee mahdollista tahatonta mielipahan aiheutumista lukijoille.

Hauskoja, valaisevia ja opettavia lukuhetkiä toivottaa,

**Petteri Pavas
Päätoimittaja**

Polyteknikkojen ilmailukerhon ry:n tiedotuslehti

17. vuosikerta

Päätoimittaja:

Petteri Pavas

puh: 040-508 9265

sposti: petteri.pavas(at)kolumbus.fi

Tämän numeron avustajat:

Jari Lyytinen, Antti Kempainen, Heikki Ollilainen, Erkki Soinne, Tuukka Takala ja Tommi Vesalo

Julkaisija:

Polyteknikkojen ilmailukerho ry

PL 69

02151 Espoo

sposti: pik(at)otax.tky.hut.fi

Kerhotila Murju

Jämeräntaival 7 A

02150 Espoo

09-468 3196

Kerhon puheenjohtaja:

Ari Katajamäki

puh: 050-590 6870

sposti: ari.katajamaki(at)iki.fi

Kansikuva:

Himoksen lentoleiri ilmasta

nähtynä

kuvaaja Petteri Pavas

Takakansi:

Räyskälän kämpässä

kuvaaja Petteri Pavas

Lentämistä yötä päivää

Tuukka Takala

Vuotuinen Aavahelukan lentotapaaminen sai nyt 2006 edustuksen myös PIKistä. Paikalla oltiin kerhon koko Cessna-kalustolla joka kuluneena kesänä käsitti hetken aikaa kaksi konetta. Matka oli osallistujilleen ikimuistoinen, eikä kaikki sujunut aivan ilman kommelluksia...

Erään kesäkuisen työviikon loppuksi joukko PIK:läisiä kokoontui Malmille perjantai iltana töiden jälkeen tarkoituksenaan harrastaa ilmailua lentämällä Lappiin. Kulissiksi hupii ilmailulle kelpasi Aavahelukan lentotoimintaleiri, joka pidetään vuosittain samannimisellä lentopaikalla Suomi neidon kainalossa Lapin jänkhällä. Reissun virikkeenä oli lentomatka ilun lisäksi kerhon maineen pelastaminen lentopaikkakissassa, jossa matkaanlähtöhetkellä PIK oli jumbosijalla.

Alunperin kulkupeliksi kaavaillun Diamondin ollessa vasta koelentokelpoinen urheat ilmailijat Tuukka Takala, Pekka Puhakka, Jukka Puputti ja Tero Knuth lastasivat kerhon koko Cessna laivaston OH CAO ja OH CMX täyteen matkatavaraa maksimipainorajaan saakka ja suuntasivat koneiden spinnerit kohti pohjoista. Kuten tavallista, tuuli oli suoraan



PETTERI PAVAS

Matkavalmistelut täydessä käynnissä, H-hetki lähestyy

vastaista. Siitä huolimatta Cessna parivaljakkomme eteni tasaisen varmasti Vantaan ystävällisen lennonjohdon vektoroidessa kvasipuljaa kohti ensimmäistä etappia Jämijärveä. Perille saavuimme sopivasti päivällisaikaan.

Maukkaat ilmailupurilaiset nautittuamme täytimme tankit täyteen ja jatkoimme matkaa Pohojammaan lakeuksia kierellen. Seinäjoella yllättäneistä hyttysistä säikähtäneenä jatkoimme illan hämärtyessä kiireellä kohti pohjoista saapuen Ylivieskaan auringon laskiessa. Hämärän tästä vain lisääntyessä jatkoimme ripeästi matkaa, sillä majoituksemme odotti meitä Pudasjärven lentopaikalla. Hetken upeata auringonlaskua ilmasta ihmeteltyämme huomasimme, että aurinko ei ollutkaan enää menossa alaspäin, se olikin taas nousemassa! Lapin yöttömässä yössä olisi voinut jatkaa lentämistä vuorokauden ympäri. Nukuttuamme aikamme Pudasjärven

laadukkaassa majoitusrakennuksessa olimme valmiita jatkamaan matkaa.

Pohjoisin paikka Pokka

Bongattuamme Ranuan suunnistimme kohti Kemijärveä ja siitä edelleen Sodankylään. Siellä jakauduimme taktisesti kahteen ryhmään, sillä Alfaoskarin huoltoon jäljellä olevat tunnit alkoivat käydä vähiin. Toiset oikaisivat Alfaoskarilla suoraan Kittilään ja me pörötimme Maikkieksreillä Lapin autiomaan yli poroja säikäytellen kohti retken pohjoisinta pistettä Pokkaa EFPA, 68°08'55" pohjoista leveyttä. Hetken aikaa siellä jäkälää potkittuamme lensimme Kittilään, jossa Alfaoskari odottikin jo meitä isoveljensä vieressä mutta lentäjäsanankareita ei näkynyt missään!

Totesimme, että myös Lapissa puhelimet toimivat ja hetken soiteltuamme selvisi, että Pub Erämiehen pizzat olivat houkutelleet

PETTERI PAVAS



Maikkieksrei on jo matkalla, Alfaoskari odottelee vielä vuoroaan lähteä liikkeelle

nälkäiset lentäjät luokseen. Kittilän Pilot Pubin päivätanssien meno oli ollut liian rankkaa pojille. Jotenkin onnistuimme saamaan allemme lähes uudenkarhean Toyota Hiacen satunnaiselta kullankaivaja ilmailijalta. Sillä sitten huristimme hakemaan toverimme Kittilän keskustasta. Uskomatonta kyllä, Hiacen cockpitiin saimme kuin saimmekin mahtumaan neljä raavasta miestä!

Lentoasemalle palattuamme Maikkieksrei lähti käymään toistamiseen Pokassa ja Alfaoskari jatkoi kohti varsinaista kohdettamme Aavahelukkaa, jylhän Yllästunturin juurella.

Aavahelukassa

Aavahelukan lentopaikalla liikenne oli vilkasta kuin Malmilla lauantai iltapäivänä konsanaan. Paikalla oli Piperiä, Cessnaa, Rallyea ja purjelentokonetta. Kaikkien yllätykseksi paikalle saapui myös reverssit ulvoen Pajalan kentän päällikön kaksimoottorinen turboprop Beechcraft King Air. Kunkku ei tarvinnut kuin puolet Aavahelukan vajaan kilometrin mittaisesta kiitotiestä laskeutuessaan! Maukkaan aterian nautittuamme Maikkieksrei jatkoi matkaa Rovaniemen ja Torinon eli Kemi Tornion kautta Ouluun Alfaoskarin kiertäessä Ruotsin Pajalan kautta halpaa bensaa tankkaamassa. Säästö se on pienikin säästö, koneeseen tankattiin vain kolmisenkymmentä litraa. Lentobensiinin hinta Pajalassa oli sangen edullinen, 10 SEK/litra. Aamuyöstä molemmat koneet oli saatu Ouluun ja ukot nukkumaan hotelliin.



Maikkieksrei Pokassa

Seuraavan aamun koittaessa olimme takaisin Oulun huipputurvallisella kentällä valmistelemassa lähtöä kohti paikallista yleisilmailun kehtoa Ahmosuota.

Yllätys Oulussa

Homma tyssäsi kuitenkin jo alkuunsa.

Maikkieksreitä käynnistäessä totesimme, että jokin laitteessa on pielessä kun moottori täristää enemmän kuin laki sallii. PIKaisen huoltoanalyysin tuloksena totesimme, että moottorin neljästä sylinteristä

TUUKKA TAKALA



Maikin matka katkesi...mietteleitä miehiä Oulun lentokentällä.

PIK AAVAHELUKAN LENTORETKI 16.-18.6.06
OH-CAO JA OH-CMX



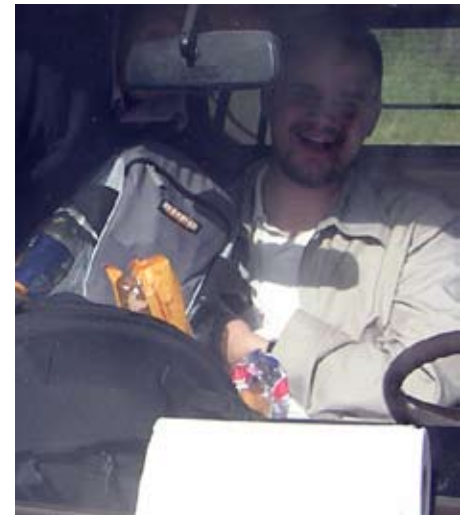
lennettynä optimaalista lennonsuunnittelua! Reissusta kertyi lentopaikkakisapisteitä kerholle hätäisen ensilaskelman mukaan yli 90 tuoden PIK:in takaisin taas kärkikolmikkoon kerhojenvälisessä kisassa. Kerhon maine oli pelastettu toistaiseksi! Viikonlopun aikana käytiin yhteensä kahdellakymmenellä viidellä eri lentopaikalla pisimmillään 473 merimailin/876 km päässä Malmilta, tyytettiin Toyota Hiace, kylmättyytettiin Beech King Air, lennettiin Yllästunturin ympäri, ihmeteltiin O 200 moottorin hajoamista ja paljon paljon muuta. Unohtumaton lentoretkeä, kerta kaikkiaan. Suosittelemme!

Matka vei pitkän Suomea melkein päästä päähän ja takaisin.

kaksi oli sanonut yön aikana työsopimuksensa irti ja luopunut puristelesta bensailmaseosta. Paikallinen mekaanikko tuli samaan tulokseen ja Maikkieksereihin reissu loppui tällä kertaa Ouluun. Seurasii tiukka järjestelmistä pulman "Miten kuljettaa neljä ukkoa ja kaksipaikkainen lentokone?" edessä. Sormi ei kuitenkaan meillä nokkelilla ilmailijoilla mennyt suuhun vaan aloitimme villin soittokierroksen. Hetken ehdimme toivoa saavamme alle Tervalentäjien Piperin, mutta kerhojen puheenjohtajien välinen keskustelu päättyi show stopperiin. Piperin ollessa nogo meille, jäi jäljelle pitkän tikun

vetäminen Alfaoskarin istuimista. Jännittävän arvannon tuloksena oli, että Tuukka ja Pekka saivat lentää Alfaoskarin Malmille ja Tero ja Juppe palasivat maito Air bussilla kotiin. Ennen Alfaoskarin lähtöä Jukka keräsi vielä sillä pikaiset pisteet Oulusta ja Ahmosuolta puolen tunnin paikallislennolla. Alfaoskarin paluumatka alkoi Keski Suomen pikkukenttiä kierrellen ja päättyi lopulta Kuopion ja Mikkelin kautta Malmille. Malmin kenttäpäivystäjän jo pakkaillessa eväspurkkejaan reppuunsa Alfaoskarin pyörät vingahivat kiitotiehen 18. Kone oli valmis huoltoon, kaikki prosenttitunnit

TUUKKA TAKALA



Hilpeää kyytiä Hiaceessa

PIKin 75- vuotisjuhlat

Petteri Pavas

Kerhomme saavutti 75 vuoden iän ja tilaisuutta juhlittiin 25. maaliskuuta pidetyssä juhlassa Espoonkartanon viihtyisissä tiloissa.

“Tankerous, tankerous lav!” lauloi Polyteknikkojen kuoron kvartetti ja toi mieleeni muistot 1970 luvulta. Mietin, monikohan paikalla olijoista muistaa alkuperäisen Kivikasvojen esityksen televisiosta, joka ainakin meillä oli silloin mustavalkoinen.

PETTERI PAVAS



Ensin merkki rintaan...

Paljon on Suomi muuttunut kolmessakymmenessä vuodessa. Uudet sukupolvet ovat kasvaneet kantamaan vastuunsa maamme tulevaisuudesta. Tietokilpailu loi silmäyksen PIKin historian tähän asti kuluneisiin seitsemääkymmeneen viiteen



Ensin nautittiin alkudrinkit ja seurusteltiin

vuoteen. Kysymykset liittyivät tapahtumiin, joista monet olivat mukanaolijoilleen jääneet lähtemättömästi mieleen.

Muistoja 50 vuoden takaa

Oli liikuttavaa kuulla kolmen paikalla olijan omakohtaiset muistot viidenkymmenen vuoden takaa. Tuolloin juhlittiin PIKin 25 vuoden taivalta Malmilla lentonäytöksellä, jossa

lähtiessä koneesta katkesi ohjaussauva. Jalkanen päätti hypätä ja pääsi ulos koneesta, varjokin avautui, mutta sitten tuli kone niskaan. PIK 13:sta katkesi siipi törmäyksessä Jalkasen niskaan. Vaikka tilanne näytti huonolta, selvisi Jalkanen hengissä.

Kukin tuolloin paikalla ollut kertoi muistonsa, yksi heistä ei vielä tuolloin ollut ollut teekkari. Hän oli ensin luullut Jalkasen poistumisen silmukan harjalla kuuluvan ohjelmaan, ihmetelty vain, että minkä säkin ne teekkarit koneesta tiputtivat!

PETTERI PAVAS



...ja sitten rutistus!

pääosassa oli PIK 13 tehoporjekone. Sää oli pilvinen ja pilvikatto noin 400 metrissä. Lentäjänä toiminut Jorma Jalkanen aloitti ohjelman silmukalla. Silmukkaan

Virallista ohjelmaa

Juhlien viralliseen ohjelmaan kuului kultaisen jäsenmerkin myöntäminen Juha "Jiipee" Purjeelle. Kaikille kerholaisille on tuttua Jiipeen melua pitämätön mutta tehokas puurtaminen milloin missäkin kerhotyössä. Näihin juhliinkin hän tuli suoraan Malmilta Suhinun huoltopuuhista vain vaatteet matkalla vaihtaen. Espoonkartanon juhlatiloissa syötiin hyvin ja harrastettiin siinä ohessa yhteislaulua innokkaiden laulukkarien kannustamana.

Sikaosasto

Liki satapäinen joukko oli jaettu kahteen saliin, joiden välillä oli ovi. Jostain syystä pienempään osastoon oli sijoitettu vain yksin tulleita miehiä. Tästä järjestelystä oli havaittavana seurauksena se, että tämä possunpunaiseksi seinien värin mukaan nimetty miesjoukko tuntui ylittävän laulun innossa ja volyymissä pääosalissa istuneen joukon. Seinä salien välissä sai aikaan sen, että säkeistöjen ja laulujen



Polyteknikkojen kuoron kvartetin esitys hiljensi kuuntelemaan

loppuminen yhtäaikaan eri puolilla väliseinää oli harvinainen poikkeus. Ravitsevan ja riittävän ruuan ohella myös juomia oli runsaasti tarjolla, joskaan niiden ravintoarvo ei ehkä ollut paras ajateltavissa oleva. Niin tai näin, sillä oli oma vaikutuksensa

juhlatunnelman kohoamiseen. Ruokailun päättyttyä koko kartano oli täynnä iloista juhlahuhinaa. Meno jatkui Espoonkartanon jälkeen jatkoilla Rantasaunalla Otaniemessä, jossa kuuleman mukaan oli savuista ja rauhallista mutta hauskaa.

Incidentit 2005

Erkki Soinne

Tilastot osoittavat vuoden 2005 olleen vertailussa melko turvallisen, merkittäviä vaurioita ei sattunut. Purjelennossa incidenttien välinen aika on kuitenkin lyhentynyt aiemmasta radikaalisti. Lisäksi seitsemästä incidentistä viisi on sattunut samalle lentäjälle, jolla on aihetta miettiä toiminta tapojaan. Ei voi luottaa, että hyvä onni jatkuisi ikuisesti, vaan täydellinen asenteen muutos on välttämätön.

eranto	kuvaus
10 000	kuolemantapaus
1 000	pysyvä vammautuminen
100	parantuva vamma, koneen täystuho
10	vakava vaurio, korjattava korjaamossa
1	vähäinen vaurio, korjattavissa itse
0	läheltä piti, mutta ei vaurioita

Kerhon lentokonekalustolla lennetyt tunnit vuonna 2005

kone	tyyppi	lentosunnit
CAO	Cessna 152 II	528
PKT	PA 28 - 121 Piper Archer II	259
TOW	PIK- 23 Suhinu	172
vuokrakalusto		66
FK	Grob G 102 III Club Astir	106
FM	LS 4 a	111
FQ	Grob G103A Twin II Acro	177
FY	LS 8	129
DG	DG 505 Elan Orion	228

Kone: CAO**Eranto: 0**

Palatessani Malmille Vesivehmaalta liuin suuntaan 240 kohti Degeriä. Noin meripeninkulman verran ennen Degeriä, korkeuteni ollessa noin 1000 jalkaa ja nopeuteni 95 solmua, huomasin helikopterin vasemmalla alaviistossa. Helikopteri lensi n. 30 astetta leikkaavalla lentosuunnalla editseni vasemmalta oikealle. Helikopteri oli edelleen hieman alempana. Väistin vasemmalle. En ollut kopterin kanssa törmäyskurssilla. Etäisyys oli kuitenkin lyhimmillään vain 50-100 metriä. Tapahtumahetkellä olin ollut Malmin taajuudella yli kuin 10 minuuttia, mutta radioliikenteestä en ollut havainnut, että toinen ilma alus oli tulossa Degeriin samaan aikaan. Itse olin ilmoittanut arvioni Degeriin kolme minuuttia aiemmin, minkä helikopteri oli kyllä kuullut. Helikopteri ei ollut kuitenkaan huomannut samanaikaista saapumistani Degeriin. Soitin jälkeensä myös lennonjohtoon ja sieltä kerrottiin, että aina ei voida antaa tietoja alueen ulkopuolelta saapuvasta liikenteestä. Myös pilottien omat arviot saapumisajasta voivat heittää. Valvomattomassa ilmatilassa täytyy vain pitää silmät auki.

Pilotti kommentoi:

Lentäessäni itse Malmilla, lennonjohto on aina kertonut muusta liikenteestä lähialueen reittipisteissä. Joskus tietoa muista koneista ei siis kuitenkaan anneta, joten aina täytyy muistaa, että muita koneita voi olla tulossa esimerkiksi sisään lähialueelle juuri samaan aikaan kuin itse. Tällaisessa tilanteessa kaksi konetta voi lentää vierekkäin hieman eri suunnilla ja lähestyä toisiaan sivusuunnassa. Toisen koneen havaitsemiseksi täytyisi tähyttää silloin suoraan sivulle päin. Tilanne vaikeutuu vielä hieman, jos koneet muuttavat korkeuttaan samaan aikaan. Silloin toinen kone voi lähestyä suoraan sivulta alaviistosta tai yläviistosta, jolloin oman koneen siipi voi peittää lähestyvän koneen. Paikoissa, joissa on usein muuta liikennettä, täytyy siis tarkkailla ilmatilaa myös suoraan sivuilla, vaikka lentäisikin itse koko ajan aivan suoraan.

Palstanpitäjä kommentoi:

VFR plaanilla lennettäessä esim. purjelento on pilotti aina itse vastuussa ilmatilan tarkkailusta. Jos vaikkapa tulee moottorikoneella Räyskälään on syytä pitää silmät auki ja kertoa radiolla aikeistaan.

Kone: FK**Eranto: 0**

Päivä oli tuulinen ja alhaalla nostot olivat kapeita. Pilvenpohjiin 1100 m kiinni päästyäni tuntui joka pilven alla nostavan mukavasti. Kaksi kertaa pilvenpohjaan kelattuani olin ajautunut tuulen mukana kentän luoteispuolelta Kaartjärven läntisimpään nurkkaan tuulen mukana. Pilven alta piti taas lähteä liitämään johonkin ja päätin lähteä kiertämään Kaartjärveä vastapäivään. Tämän jälkeen ei nostoja sitten löytynytkään. En ollut ehtinyt kovinkaan kauas kun päätin kääntyä 700-750 m korkeudessa takaisinpäin hyväksi havaitun pilven alle. Laskevat olivat kovia ja 600 m korkeudessa totesin, ettei tätä menoa päästä kentälle ellei nostoa löydy. 500 m korkeudessa rupesin katselemaan vakavasti laskupaikkaa. Etenin kohti kenttää nostoja etsien. Nostoja oli, mutta kaikki olivat liian kapeita minulle, että niissä olisi nostonan enemmän kuin puoli kierrosta. Tällaisessa 'rimpuilussa' korkeus hitaasti väheni 300 metriin, jolloin olin hakeutunut kaarteleman valitun peltoni päälle. Edelleenkin ei nostonan ja lähdin laskukierrokseen 150-200 metrillä ja loppuosalle 100 metrillä ja tein samalla ilmoituksen radiolla. Itse lasku onnistui hyvin ja onnistuin laskemaan kohtuullisen lähelle tietä.

Pilotti kommentoi:

Olisi pitänyt aiemmin havaita kelin vaikeus ja pysytellä kentän etelä- ja lounaispuolella.

Palstanpitäjä kommentoi:

Tässä maastolasku onnistui hyvin. Onnistuminen on kuitenkin helpompaa ja ensimmäisen maastolaskun sorvaaminen rennompaa asianmukaisen koulutuksen jälkeen.

Kone: FK**Eranto: 0**

HEIKKI OLLILAINEN

Pilotti lähti Clubilla suoraan hinauksesta toisen koneen alle missä oli PIKiläinen opettaja pois päin kentästä niin kaukana, että hinauskoneen pilotti lähti huolestuneena katsomaan, että minne se oikein menee. Puoli kierrosta kaarta ei nostonutkaan ja takaisin kohti kenttää. Hinauspilotti neuvoi laskemaan suoraan radalle 08 käytössä oli rata 30 korkeutta oli niin vähän, että normaali laskukierros ei enää ollut mahdollinen.

Pilotti kommentoi:

Olin tuossa vaiheessa kesää lentänyt pääasiassa LS 8:lla ja pari viikkoa ennen tapahtumaa KC matkan. Muistan selvästi kun koneiden jaossa koko päiväksi jäi jäljelle vain Klubi. Mieleen virisi heti ajatus kolmen sadan kilsan matkalennon toistamisesta vähän heikompi suorituskykyisellä koneella. Olisi pitänyt olla selvää, ettei tuo päivä ollut sopiva sellaiselle yritykselle. Toinen syy incidentille oli lentäminen liian alhaisilla marginaaleilla. Kun tein päätöksen lähteä kentälle takaisin ei korkeus vastatuulen ja 08:n jatkeella olleen laskevan alueen takia riittänyt normaaliin laskukierrokseen 30:lle vaan laskin 08:lle. Tuuli oli termiikissä ajautumisesta päätellen koillisesta, mutta hinaustoiminta käytti 30:aa.

Palstanpitäjä kommentoi:

Oletetaan, että irrotuksesta 500 metrin korkeudella voitaisiin käyttää 200 metriä liitämiseen kentälle 250 metrin korkeuteen 50 metrin turvamarginaalilla noin 8 kilometrin liito maksimiliitoluvulla vaikka korkeutta ensin tuhraantuikin noston haussa. Ero LS 8:n ja Club Astirin suorituskyvyssä on noin 15%. Club vajoaisi siten 37,5 metriä enemmän päätyen 212,5 metrin korkeuteen 250 metrin sijasta. Kyllä tästäkin

Fokskilo onnistuneen maastolaskun jälkeen.

korkeudesta voisi vielä laskukierroksen tehdä. Tuntuu siltä, että lennon suunnittelu oli pielessä LS 8:kin ajatellen. Kunnan kelipäivänä on voimakkaiden nostojen lisäksi myös voimakkaita laskevia. Silloin ei voi laskea liitoa maksimiliitoluvun ja o McCready asetuksen varaan, vaan on käytettävä suurempaa McCready asetusta, pienempää liitolukua ja suurempaa korkeusmarginaalia. Yhdessä kunnan laskevassa hujahtaa helposti 100 metriä korkeutta. Ei ole mielekästä lähteä hakemaan nostoa Portaan kylän suunnalta kantaman ääri rajoilta, koska sieltä takaisin tullessa ei ole mitään laskupaikkoja välillä. Club Astirin suorituskyky on kyllä sinänsä täysin riittävä kolmesatasen lentämiseen muistelen kaiholla omaa 360 km matkaani...

Kone: FM

Eranto: 0

Koneen aamutarkastusta suorittanut henkilö ihmetteli ohjainlinjojen lukitusten oikeaa asentoa, ja asiaa tarkistettaessa selvisi, että pikalukkojen varmistusholkkeja ei oltu kierretty paikoilleen. Kone oli koottu viikkoa aiemmin koelentoa varten ja kuitattu kootuksi. Myös edellisenä päivänä aamutarkastuksessa holkkien väärä asento oli jäänyt huomaamatta. Koneella oli lennetty useampi lento nuo varmistusholkit auki.

Holkit auki unohtanut pilotti oli sama kuin FK:n tätä edellisessä tapauksessa.

Palstanpitäjä kommentoi:

Koneen päivätarkastus kannattaa tehdä huolella joka kerta, eikä luottaa siihen, että asiat ovat kunnossa. Kokemus osoittaa, että joskus onneksi harvoin löytyy puutteita.

Koneen saa koota ainoastaan henkilö, joka on saanut tyypit kokoamiseen. Jos on vähänkään epävarma jostain yksityiskohdasta on kysyttävä henkilöltä, joka tietää. Neuvon kysyminen ei ole puute, vaan osoittaa kypsyyttä.

Kone: FM

Eranto: I

Tapahtuman kulku: Kova lasku epähuomioissa tapahtuneen hyllylle vedon takia. Olin finaalin lopussa radalle 12, kun sain radiolla tiedon, että laskuteline ei ole ulkona. Vedin laskutelinekahvasta, mutta en saanut vedettyä sitä kokonaan taakse. Totesin, että jarrukahva on telinevivun tiellä. Yritin taiteilla vasemmalla kädellä sekä laskutelinevipua taakse, että pitää jarruja jotakuinkin samassa asennossa auki kuin ne olivatkin. Tällöin huomioni oli siirtynyt pois laskeutumisesta laskuteline ja jarruvipujen käyttöön. En kuitenkaan onnistunut saamaan telinevipua täysin taakse ja lukkoon. Lopetin telineen laskemisyrittäksen ja keskitin huomioni jälleen lähestyvään kenttään, mutta vauhti oli jo lopussa ja kone putosi useamman metrin korkeudelta maahan. Olin laskuteline ja jarrukahvojen kanssa sählätessäni vetänyt koneen hyllylle.

Laskutelineen sisään unohtamiseen johtaneet tapahtumat:

Olin hakeutunut kentän päälle kenttää lähestyvän sateen takia. Tarkoitukseni oli laskeutua ennenkuin sade kentällä alkaisi toden teolla. Lensin radan 12 suuntaisesti radan eteläpuolella vähän yli 300 m korkeudella, kun ensimmäiset sadepisarat osuivat kuomuun. Kaarsin 90 astetta vasemmalle ja tein radiolla ilmoituksen myötätuuleen liittymisestä. En ottanut vielä pyörää ulos tässä vaiheessa, vaan tarkoitukseni oli ottaa se ulos vasta myötätuulella. Ajoin myötätuulella reipasta vauhtia 120 km/h 'karkuun sadetta' ja trimmasin koneen laskukierrosnopeuteen vasta myötätuuliosan loppupuolella. Korkeutta oli myötätuulen lopussa vielä 250 m. Otin jarrut auki myötätuulen lopussa ja käännyin perusosalle. Finaalissa minulla oli jo sellainen mielikuva, että pyörä olisi ulkona ainahan se tässä vaiheessa on...

Pyörä olisi pitänyt ottaa ulos ennen trimmaamista, mutta en muistanut sitä enää. Vaikka LS 4 koneessa laskutelinevipu on 'tyrkyllä' jarrukahvan edessä pyörän ollessa sisällä, löysi käteni mallikkaasti jarrukahvan kun otin jarrut auki myötätuuliosan lopussa.

Syy pyörän sisään unohtamiseen oli poikkeaminen normaalista toimintatavasta laskukierrokseen lähtiessä. Normaalisti otan pyörän ulos teen ilmoituksen "... pyörä ulkona ja lukittu" trimmaan koneen.

Vahingot: Halkeamia maalipinnassa ja 'pakkelissa' ohjaamon kohdalla rungon alaosassa. Istuimen molemmissa reunoissa murtumat, 30 40 mm pitkät istuimen keskellä pieni delaminaatio. Kone oli lentokelpoinen ja vauriot voitiin korjata vuosihuollon yhteydessä.

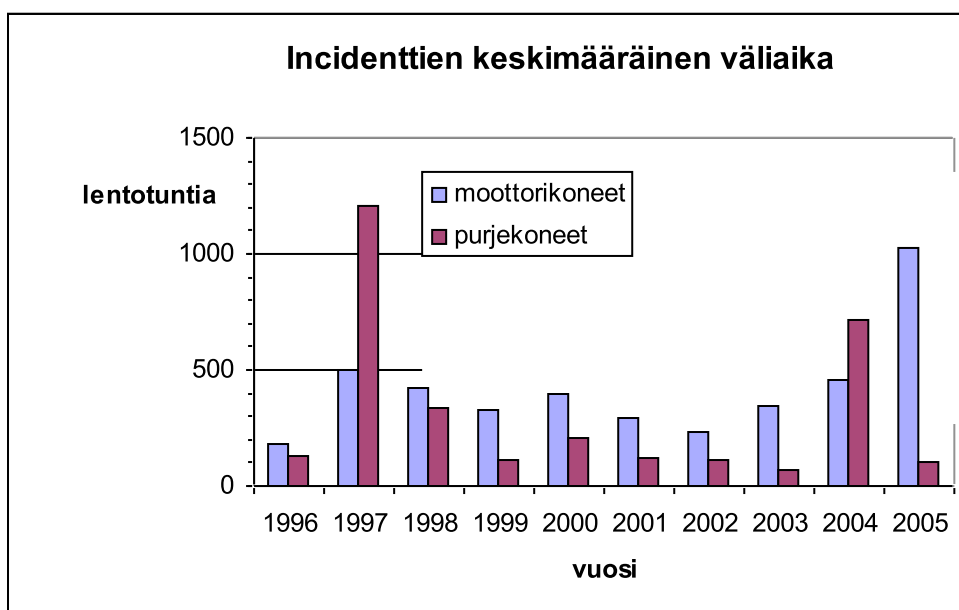
Pilotti Kommentoi:

Oikea toimenpide olisi ollut laittaa lentojarrut kiinni, laskea teline, ottaa jarruja taas auki ja jatkaa laskeutumista normaalisti. Parempi tapa laskukierrokseen lähtiessä olisi: aina ensin pyörä ulos sitten trimmaus sitten ilmoitus.

Todellinen virhe oli, että huomio kiinnittyi lennon kriittisessä vaiheessa "ohjaamon sisäpuolelle" liian pitkäksi aikaa.

Lennonopettaja kommentoi:

Pilotin kertomus olkoon opiksi muille; aina kun tapahtuu jotain yllättävää matalalla, kolme tärkeintä asiaa ovat: Ilmanopeus, ilmanopeus ja ilmanopeus! Näistä huolehtimisen jälkeen, jos kapasiteettia riittää, voi sitten hämmentää kaikkia muita ohjaamon vipstaakkeleita.



Kone: FY**Eranto: 0**

Lensin päivän toisena pilottina ja lähdin lentämään matkaa itään päin. Lammin tienoilla huomasin, että akku alkoi vedellä viimeisiään. Aamulla koneeseen oli laitettu uusi ja ladattu akku. Kotiintulo sähkövarioa ja loppuliukulaskinta välillä päällä pitäen oli vaikeaa. Topenon päällä oli ratkaisun paikka. Peltoja ennen Räyskälän kylää ei sieltä tullessa enää juuri ole, enkä saanut radiolla kentälle yhteyttä. Laskenko siis täällä peltoon vai yritänkö kentälle? Normaaliin laskukierrokseen korkeudet eivät luultavasti riittäisi mutta kylän pelloille pääsee vaikka matkalla laskisikin. Päätin yrittää kentälle tai vähintään kylän pelloille. Kenttää lähestyessä yritin huudella taas radioon, mutta kukaan ei vastannut, muiden radioliikenteen kyllä kuulin. Hinausyhdistelmä oli lähdössä hinaukseen 12:a, mutta muuta liikennettä tiedossani ei ollut, 12 R:lle näin, mutta 12 L oli puiden peitossa. Päätin odottaa sen verran, että hinausyhdistelmä ehtisi ylös ja sitten laskea pitkällä finaalilla 26L:lle siten että olisin mahdollisimman matalalla kiitoteiden risteyksessä, mikäli joku sattuisi lähtemään ilmoittamatta radioon. Loppu menikin suunnitelmani mukaan, hinausyhdistelmä oli ehtinyt pois radan päältä kun saavuin kenttäalueelle päälle, ja seuraava lähtevä kone oli saman koneen seuraava hinauslento.

Sama pilotti kuin FK:n viimeisessä tapauksessa.

Palstanpitäjän kommentti:

Tämä tapaus ei mielestäni ole incidentti normaalin laskukierroksen puuttumisen vuoksi. Normaalina laskukierrosta ei lentäjä vähäisen korkeuden vuoksi voinut tehdä. Kisoissakaan ei aina voida tehdä laskukierrosta ja matkalennoilla jäädään joskus jopa maastoonkin. Tästä tapauksesta on vielä lennonopettajan havainto, että korkeus loppuosalla oli asiallinen.

Incidentiksi tapauksen tekee virran loppuminen akusta kesken lennon. Tämän seurauksena hän ei voinut kertoa radiolla poikkeavasta laskukierroskuviostaan. Pilotti otti tämän huomioon toiminnassaan ja minimoi riskin. Loppuliuku tehtiin jo hiljennessä kelissä ei enää voimakkaita laskevia ja koko loppuliukuun ajan oli mahdollisuus laskea pellolle. Vertaa FK:n incidentti

Kone: FY**Eranto: 0**

LS 8:n kuomun huolimattoman avauksen seurauksena pakkolaukaisu heitti kuomun maahan. Tuloksena naarmuja kuomuun.

Sama pilotti kuin FK:n viimeisessä tapauksessa.

Lennonopettaja kommentoi:

LS 8:n kuomusta huomauttaisin, että sen on pakkolaukaissut moni muukin, eikä se heitä kuomua maahan. Maahan heittämisen suorittaa pilotti, joka päästää kuomusta irti.

Kone: DG**Eranto: 0**

DG:llä ensimmäisellä yksin vintturihinauksella veti niin jyrkästi pystyyn, että katsojia hirvitti.

Sama pilotti kuin FK:n viimeisessä tapauksessa.

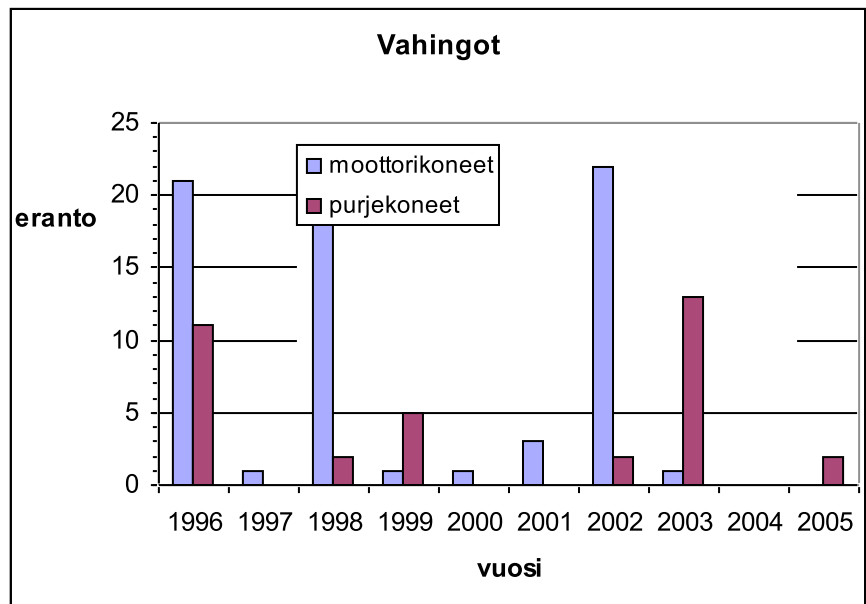
Pilotti kommentoi:

Lensin kaksi vetoa opettajan kanssa ja yksinlennollani tosiaan alussa vedin turhan innokkaasti. Loivensin nousukulmaa kun huomasin asian. Lennon jälkeen puhuin maassa asiasta Selänpääläisen opettajan kanssa ja olimme molemmat sitä mieltä että ilmaan nousun jälkeen vedin turhan voimakkaasti. DG:llä opettajan vaikutus painopisteasemaan on huomattavasti suurempi kuin Acrolla, jolla aiemmat vintturikeikkani olin lentänyt.

Palstanpitäjä kommentoi:

Liian jyrkkä nousukulma vintturistartin alussa on vaarallinen, koska konetta ei langan katketessa ehkä ehditä oikaista vaakalentoon, vaan kone voi syöksyä maahan.

HEIKKI OLLILAINEN



Fokskilo pellossa.

Lentokauden 2006 avajaiset Himoksella

Petteri Pavas

PETTERI PAVAS



Vuoden 2006 purjelentokausi käynnistettiin aiemmista perinteistä poiketen jo ennen Kebneä maalis-huhtikuun vaihteessa Himoksella Jussi Mäkisen junaillemalla lentoleirillä.

Perjantaina 31. maaliskuuta iltapäivälä saavuin Himokselle ajoissa. Ajelin Patalahden eteläpuolista tietä useaan kertaan koettaen nähdä jäällä lentokoneita. Turhaan, muita ei ollut vielä tullut, olin ensimmäinen paikalla, kuten majoituspaikkamme, Uusi Yijälän tilan emäntä minulle soittaessani kertoi. Ohjeiden avulla pääsin perille ja jäin odottamaan muita. Siinä odotellessani kävin katsomassa kiitorataamme. Keli ei ollut mitenkään houkutteleva, ilma oli plussin puolella, oli pilvistä ja rata oli märkä. Ilta alkoi hämärtyä ja oli selvää, että ainakaan tänään ei ilmailtaisi. Seuraavaksi jälkeeni paikalle saapuivat Manne Juntunen ja Olli Korpinen muassaan Fokskebek lentokoneenkuljetus perävaunussaan. Majoituimme ja illan pimettyä kävelimme Patalahden yli Himoksen hiihtokeskuksen ravitsemusti loihin kuuntelemaan elävää musiikkia. Lauantai valkeni harmaana. Helsingistä kuului tietoja että Suhinin lähtö oli vii

PETTERI PAVAS



Patalahden jäälle aurattu kiitorata ilmasta käsin. Oikealla niemessä Uusi-Yijälän tila.



Ensimmäiset vieraamme tulivat Jyväskylästä Grobin moottoripurrella. Oikealla Jussi Mäkisen osaomistama Luscombe.

västynyt. Vaikka huolto oli valmistunut jo torstai iltana, oli koekäytössä lauantaina ilmennyt tulpanjohtoihin liittyviä ongelmia, joiden korjaamisessa kului aikaa. Päivä kului loppuiltapäivälle asti ennen kuin saimme tiedon että Lyyti sen Jari oli lähtenyt tuomaan Suhinua paikalle. Taisi olla neljän maissa kun odottaviin korviimme kantautui ilmaa ta terhakkaa pörinää, ja Suhinuhan se siellä tuli. Valitettavasti PIK radion akut olivat lopettaneet toimintansa jo kauan ennen tätä reissuamme, emmekä millään lataamisella saaneet sitä henkiin nyttemmin se taas toimii, Suokkaan Mikon vaihdettua siihen akut tähän tilaisuuteen.

Suhinu teki laskuloiskahduksen ja kun saimme sen asematasolle aloimme kassata Fokskebekkiä käyttökuntoon seuraavaa päivää varten. Tällä välin tilan isäntä aurasi kentältä sohjon pois jotta se olisi paremmassa kunnossa seuraavan päivän lentotoimintaa varten. Fokskebek valmistui käyttökuntoon, laitoimme siipipussit sille suojaiksi ja sidoimme sen kiinni. Illan pimennyttyä lähdimme taas jälleen tutkimaan Hi moksen hiihtokeskuksen elävän musiikin tarjontaa. Jälleen se oli mainiota ja meillä oli hauskaa, oli oikein hauskaa! Sunnuntaiaamu valkeni minun mielestäni hyvin lupaavana. Yöllä oli ollut pakkasta ja aamullakin oli vielä. Kenttä oli jäänyt mainioon kuntoon, vain odotusalue oli jäänyt epätasaiseksi, siitä kun ei oltu sohjoa aurattu.

Keräännymme aamiaiselle pohtimaan päivän ohjelmaa. Ravinnon puute ei haitannut mietiskelyitämme, sillä Pa tapirtin antimet olivat maukkaat ja yksilölliset toiveet huomioon ottavat. Ilmaa haistelessa kokemattomana taisin lukeutua harvalukuisen optimistien joukkoon, kun minulle riitti yhden

sinisen aukon näkeminen, niin että arvelin niitä pian riittävän koko taivaalle. Pessimistisemmät arvelivat, tokko koko lentämisestä tulee mitään. Päivän mittaan kävi kuitenkin ilmi, että tällä kertaa optimisti voitti ja taivas aukeni kuin aukenikin päivän mittaan mainioon lentokuntoon.

Ensimmäisenä ohjelmassa oli Fokskebekin koelento. Sen suorittajaksi päätyi Manne. Startti meni hyvin, seurailimme Suhinua Fokskebek yhdistelmän kartelua kohti yläilmoja. Emme olleet ainoita, hiihtorinteen puolessavälissä näkyi laumoittain ihmisiä tuijottamassa taivaalle varmaan ihmetellen, mitä siellä suristeltiin. Fokskebek irrotti ja Suhinu tuli laskuun. Maassa jäimme odottelemaan, mitä kuuluu.

Noin puolen tunnin lennon jälkeen saapui hymyilevä mies ja kertoi keliäkin

olevan. Ihan selvää termiikkiä aaltoon ei tuulen suunta ollut otollisen paria kolmea metriä sekunnissa. Ilmassa Manne olisi viihtynyt pidempäänkin, alas hän oli tullut vain koska takapenkki oli tyhjä ja oli muidenkin vuoro.

Siitä sitten lentämään, Fokskebek oli ahkerasti ilmassa. Tapahtumaan tuli lentäviä vieraita Jyväskylästä ja muualta lähistöstä. Oli Mauleja, oli Grobin moottoripursi ja tietenkin Jussi Mäkisen osaomistama Luscombe. Oma ilmailuni rajoittui lehteä varten Jarinkyydyssä Suhinussa tekemääni kuvaus kierrokseen. Sitten oli aika jo lähteä takaisin kotiinpäin.

Viikonloppu sai sumuisen harmaan alkunsa jälkeen kirkkaan aurinkoisen päätöksen ja siinä samalla PIK:n purjelentokausi 2006 mallikkaan alun Hi moksen yllä ilmassa.



Sirkku Huisko lähdessä Jussi Mäkisen kyydittämänä purjelentokautta avaamaan.

Jettejä PIKissä

Tommi Vesalo

Pikkujetit leviävät suuressa maailmassa yleisilmailun pariin. PIKissäkin tehdään tuttavuutta jettien kanssa, joskin hieman pienemmässä mittakaavassa.

Siinä kun PIK:n moottorielentäjät seuraavat aikaansa hankkimalla diesel käyttöistä kalustoa, on myös kerhon lennokkijäsenistö ajan hermolla. Kerhomme tietävästi ensimmäinen suihkumoottori saapui omistajalleen heinäkuun alussa. Kyseessä on oikea lennokkikäyttöön tarkoitettu suihkumoottori. Polttoaineeksi siinä käy kerosiini ja öljyksi kelpaa Ae roshell 560.

Moottori on hankittu suomalaisen edustajan kautta suoraan tehtaalta Tanskasta. Hankinta ei ollut helppo juttu, sillä tilaus lähti jo helmikuun loppupuolella ja turbiini tuli perille heinäkuun alussa. Aikaa oston kului neljä ja puoli kuukautta. Suihkuturbiini on tanskalainen Simjet 1200 AES GE. Työntövoimaa siinä on 80 newtonia ja painoa kapistuksella on kaikkine tarpeineen vain 1470 grammaa. Moottori itsessään painaa alle kilon, mutta mukana tuleva oheislaitteisto nostaa painoa. Suurin etu moottorissa on sen pieni koko, halkaisija on vain 90 millimetriä. Tavallisesti tämän tehoisten moottoreiden halkaisijat ovat 115 millimetriä luokkaa. Pieni koko yhdistettynä suureen työntövoimaan ratkaisi valinnan tämän turbiinin eduksi. Lennokkiin, jo-

hon tuo moottori asennetaan ei yhtään suurempi voimalaitos olisi mahtunut. Nykyaikainen suihkumoottori tulee tehtaalta valmiiksi kasattuna, tasapainotettuna ja koekäytettynä pakettina, jolloin varsinainen rakentaminen jää vähälle. Pakettiin kuuluvat: turbiini, pumppu, ohjausboksi, näyttölaite, venttiilit, kaasusäiliö, putket, akku ja laturi. Edellisten lisäksi koekäyttöön tarvitaan: polttoainesäiliö, radiovastaanotin, radion akku, radiolähtin.

Nämä kuitenkin ovat jokaisella turbiiniharrastajalla jo valmiiksi hankittuina. Ne tarvitaan kuitenkin joka tapauksessa kun tehdään radio ohjattavaa lennokkia. Putkia, letkuja ja sähköjohtoja joutuu asentamaan jonkin verran ja siihen kuluu oma aikansa. Kaikki liittimet ovat kuitenkin valmiina mukana ja sähköliittimet valmiiksi johdoissa kiinni, joten työ on tehty niin helpoksi kuin mahdollista. Turbiinin käynnistys on sekin tehty niin helpoksi kuin vain olla voi. Ensin tankataan polttoaine ja starttikaasu sekä laitetaan virrat päälle lähettimeen ja vastaanottimeen. Sitten vedetään kaasutikka tyhjäkäynnille ja kaasun trimmi tyhjäkäyntiasentoon. Tällöin moottorin ohjausboksissa syttyy vihreä valo. Lopuksi laitetaan kaasutikka täydelle kaasulle, pidetään sekunti täysillä ja vedetään takaisin tyhjäkäynnille. Tämän jälkeen ohjausboksi ottaa ohjat käsiinsä ja käynnistää moottorin. Kiinteästi asennettu starttimoottori pyörittää turbiinin noin 10000 rpm pyörimisnopeuteen, jonka jäl-

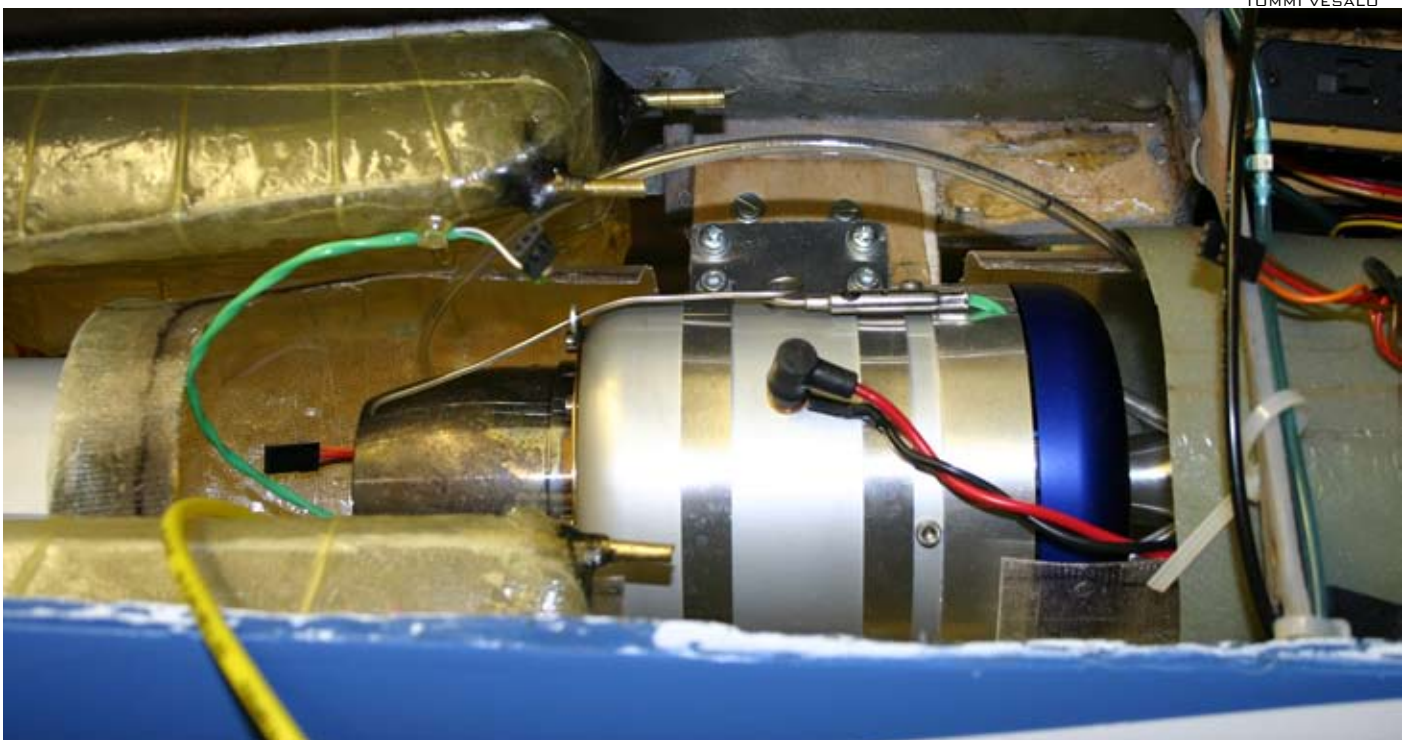
keen kaasuventtiili aukeaa ja hehkutulppa alkaa hehkua. Kaasu syttyy välittömästi, polttokammio alkaa lämmetä ja moottorin kierrokset kasvavat. Lämpötilan ja kierrosluvun ollessa sopivat alkaa polttoainepumppu syöttää kerosiinia polttokammioon vähän kerrassaan kiihdyttäen. Kun moottorin kierrokset ylittävät 50000 rpm tyhjäkäyntitasoa, saa käyttäjä jälleen ohjat käsiinsä.

Moottoria ohjataan tavanomaiseen tapaan lähettimen kaasutikusta ja sammutus hoituu kuten tavallisesti, vetämällä kaasun trimmi taakse. Sammutuksen jälkeen starttimoottori suorittaa jälkijäähdytyksen pyörittelemällä turbiinia kunnes lämpömittari näyttää alle 100 astetta. Moottori koekäytettiin eräänä iltana Vantaan lennokkiharrastajat ry:n kentällä Seutulassa ja käyttö sujui erinomaisesti. Startti tapahtui välittömästi ja käynti oli tasaista ja varmaa.

Moottori vastasi kaasun erittäin nopeasti mikä on etu lennätyksen kannalta. Suihkumoottoreille tyypillinen kaasuviive tästäkin moottorista löytyy, mutta vanhempien moottoreiden kahdeksan sekunnin viive tyhjäkäynniltä täydelle teholle on saatu puristettua alle kolmen sekunnin, vakuuttavaa mielestäni. Koekäytössä jäi todella hyvä kuva moottorista. Sen toiminta on uskomatonta ja käynnistäminen vaivatonta. Äänet ja kerosiinin käry suorastaan vääntävät suupielet ylöspäin.

Tämmöistä tällä kertaa, seuraavalla kerralla lisää jettilennoista.

TOMMI VESALO



Simjet Sabreen asennettuna.



Kirjoittaja rauhoittavan kupillisen ääressä ennen tosikoituksen alkua

Koukussa ja köyden perässä

Antti Kemppainen

Edellisellä kerralla Antti Kemppainen kertoi tuntemuksistaan tutustumiskurssilla, joka johdatteli hänet purjelentobarrastuksen pariin. Tällä kertaa hän kertoo, kuinka sitten kävikään...

Edellisestä lennostani oli kulunut yli puoli vuotta. Välissä olin käynyt teo riakurssin loppusuoralle asti ja siinä sivussa kurssivääpelinä opastanut sekä kurssia että opettajia oikeaan paikkaan oikeaan aikaan oppitunteja varten. Nyt huhtikuun viimeisenä viikonloppuna olin jälleen lähestymässä Räyskälän korpikenttää. Kyseessä ei ollut enää tutustumiskurssi, vaan ihan oikea lentäminen oli alkamassa. Tuntui, että aika tässä välissä oli kulunut todella nopeasti. Jännitti, ja vähän epäilin omia valmiuksiani lähteä ohjaamaan purjelentokonetta. Muut olivat jo paikalla, kun saavuimme Räyskälään. Pienoinen harharetki sivuteille pidentäi matkaa aikaani noin kymmenen minuuttia. Kiersin vahingossa koko kentän ympäri. Kaukuis kevtlauta antoi näkyä kentän hyvin aktiivisena käyttönä. Kiitotien 30 alueella oli käynnissä moottori pyöräpoliisien pyörärankisitte

lykurssi, laskuvarjokerhon OH CWW "tuplaviski" rullasi kiitotie o8:n suunnalle kyydissään kuusi hyppääjää. Kentän laidassa surrasivat radio ohjattavat lennokit ja innokkaimmat purjelentäjät valmistelivat koneitaan lentokuntoon kovaa vauhtia. Ainoastaan puolustusvoimien edustus vaikutti puuttuvan paikalta. Pikaisen aamiaisen jälkeen kävimme tarkastamassa maajoitustilamme eli PIK kämpän. Sitten suunnistimme halleille saattamaan kerhon purjekoneita auringonvaloon.

Ensimmäinen päivätarkastus
Päivän ilmailu alkoi tekemällä päivä

tarkastusta. Kurssimme koulukoneena toimi samainen DG 505, jolla olin lentänyt tutustumiskurssilla. Koko kone käytiin äärimmäisen perusteellisesti läpi. Jokainen meistä halusi oppia tekemään tarkastuksen kunnolla. Näin siksi, että osaisi tehdä sen myöhemmin myös yksin ja jotta mikään mahdollinen piilevä vika ei jäisi huomaamatta ja vaarantaisi lentoturvallisuutta. Kun kone todettiin lentokuntoiseksi, kiinnitettiin kuljetusratas siipeen, kiinnitettiin kuljetusaisa auton perään ja lähdettiin hinaamaan konetta kiitotien o8

PETTERI PAVAS



Kevään arkipäivinä oli hiljaista hyvänkin kelin aikaan. Silloin jäi niin toisille kurssilaisille kuin hinauslentäjillekin aikaa odotella keikalla olijoita.



Antti tarkastaa lentojarruja, Ville Kelto seuraa toimitusta ja lennonopettaja Jari Lyytinen valvoo taustalla

varteen. Siellä oli jo muutama muikin purjekone lähtöä odottelemassa. Pikaisen kivi paperi sakset turnauksen voitajana sain kunnian pukea pelastusvarjon ylleni ja lentää ensimmäisenä. Jos tain syystä jännitystasoni oli selkeästi korkeampi kuin se oli ollut tutustumiskurssin lennolla. Tälle en löytänyt missään vaiheessa mitään loogista selitystä. Haudanvakavana aloin käydä lentoonlähtötarkastusta läpi lennonopettajani kanssa. Kun hinausyhdistelmämme nytkähti liikkeelle, pulssini lähenteli varmaankin kahtasataa. Nousu kuitenkin onnistui ongelmitta ja kun hinausköysi oli napsahtanut irti, pääsin aloittamaan harjoittelun. Pelkästään jo suoraan lentäminenkin tuntui vaikealta, vaikka sitä vähän muistelin edellisen lennon tiimoilta. Ilman nousevia ilmavirtauksia ei ollut aikaa harjoitella enempää ja koneen päällikkö Jari alkoi liittyä myötätuuliosalle. Toisella lennolla jännitys oli kaadonnut savuna ilmaan, mutta epäluottamus omia taitoja kohtaan alkoi kasvaa. Miten tämän touhun voi muka oppia? Lennolla tapahtuvia huomionarvoisia seikkoja tuntui olevan nopeasti laskettuna ehkä kaksikymmentä, simulta-

nikapasiteetti oli siis ääriarajoilla, varsinkin kun jokaiseen toimenpiteeseen piti keskittyä kuin lankulla kävelemiseen. Aika kului nopeasti eikä ensimmäiselle päivälle mahtunut enää enempää lentoja. Pesimme koneen siivet ja työnsimme sen halliin, ja sitten pääsimme ansaitusti saunomaan.

Seuraavana päivänä kentällä oli vielä vilkkaampaa kuin mitä oli ollut lauantaina. Kenttävaatetuksen valinta aamulla oli haasteellista. Koneessa istuessa oli kuuma, mutta kentällä tuuli todella kovaa, eikä auringosta juurikaan ollut apua lämpötilan ollessa vain hieman toistakymmentä astetta. Hivenen tutumiksi tulleiden aamurutiinien jälkeen saimme taas todettua koneemme olevan lentokuntoinen, ja lähdimme työntämään sitä kiitotielle 12. Pieniä oppimisen merkkejä alkoi olla jo havait-

tavissa, kun olin päivän ensimmäisellä ja kokonaisuudessaan neljännellä lennollani, sillä laskuun liittyminen kävi kokonaan itse ohjaamanani, vaikka viimeistelyn hetkillä ennen ja jälkeen maakosketuksen tunsinkin, miten "ju malan käsi" takapenkiltä vaikutti ohjaimiin juuri sen verran, ettei kymmenien tuhansien eurojen suuruista vahinkoa päässyt tapahtumaan, henkilövahingoista puhumattakaan. Päivän toinen lentoonlähtö kohensi myös itseluotta-

musta, pystyin hoitamaan koko hinauksen itse. Koko touhu alkoi tuntua entistä mielenkiintoisemmalta ja keskustelu toisten lentooppilaiden kanssa todisti sen, että vaikeaaahan tämä on kaikille alkuun. Omien kokemusten jakaminen tuntui hyvältä.

Kolmannen päivän Vappupäivän ensimmäinen nousu pudottikin sitten itseluottamuksen taas takaisin maan pinnalle. Sää oli muuttunut entistäkin tuulisemmaksi. Tämä vaikeutti jo hiinaustakin niin paljon, että olin varma, että hinaus ei pääty hyvin. Hirveää huomata, että sauvan ohjausvoimat eivät välillä vain riitä. Vaikka sauva oli aivan laidassa, saattoi kulua sekunteja, ennenkuin kone oikeni pitkän puuskan jälkeen. Kaikesta huolimatta hinausyhdistelmä saavutti kuitenkin lopulta 500 metrin korkeuden ja vedin irroituskahvasta. Myötätuuliosan yläpuolelta löytyi kohtalainen nosto, jonka avulla pääsimme noin 800 metrin korkeuteen, jossa jatkoimme vaaputuksen harjoittelulla. Harjoituksen päätteeksi Jari huomautti minulle, että vastatuuleen lentäessämme olimme menneet kovan noston yli ja suositteli minua käymään kokeilemassa sitä. Reitillämme ollut nosto löytyikin, ja noin kymmenen minuutin kuluttua huomasin olevani 2000 metrin korkeudessa yläpuolellamme kerhon LS 8 ja alapuolellamme kerhon toinen kaksi paikkainen, Acro. Korkeuden huomasi ensimmäisenä jalkojen palelemisena, ulkomittari näytti kymmenen astetta

PETTERI PAVAS



Räyskälän lentoaseman kuppila tarjoaa monipuolista ravintoa aamusta iltaan



Hyväkellinen keväiviikoloppu oli houkellut o8:lle muitakin lentäjiä, ja niin kurssilaisetkin saivat jonottaa hinausta

pakkasta, enkä ollut huomannut varata villasukkia jalkaan.

Neljännän päivän ohjelma alkoi tutuisa merkeissä konehallilla. Vappupäivä oli ohi ja useimmilla vakiolentäjillä oli arkiviikko, ja kentällä oli hiljaista paitsi Parolan ilmatorjuntapatterin kentän maastossa tarjoamaa pientä ääntä ja elämää. Sotilaiden kanssa läheneltiin pientä tilannetta, sillä kerran Suhinun ollessa loppuosalla 12:lle, ajoi kolme kantahenkilökunnan Land Roveria kiitoradan päästä. Vain onnella ne väistivät Suhinun perässä roikkuneen hinausköyden. Arvon upseerit edes huomanneet, että kopsahdus oli lähellä. Antti kävi kuitenkin ilmoittamassa lähellä ollelle kokelaalle mitä oli tapahtunut ja niinpä ongelma ratkaistiin perin sotilaallisella tavalla. Loppuviikon radan varressa seisoivat kolme varusmiehettä vartioimassa, ettei kiitotien päästä kulje ketään silloin, kun lentokone on tulossa laskuun. Päivä sujui tämän jälkeen rutiininomaisissa tunnelmissa.

Viidentenä päivänä käytiin vaikeimman asian eli laskeutumisen kimppuun. Kaikkien mielestä hinauskoneen perässä pysyminen ei ollut läheskään yhtä vaikeaa kuin laskeutuminen ja laskukierroksen arviointi. Tämän vuoksi alettiin harjoitella puolikkaita, eli hinaukset 250 metriin ja kaksi hinausta yhdellä lipulla. Kaikkien lentomäärät lähtivätkin heti huimaan nousuun, kun lennot olivat noin 5min mittaisia. Sää kentällä oli edennyt pitkin viikkoa pa-

rempaan suuntaan, pitkät alushousut pystyi jättämään pois, kuten myös takin. Porottava auringonpaiste alkoi ottaa myös veroaan, koska kukaan ei ollut suojautunut aurinkorasvalla. Kaikkien nenät helottivat kuin mansikat päivän päätteeksi.

Kuudentena päivänä tuulen suunta oli muuttunut ja lentotoiminta siirtyi kiitotielle 26. Oli hienoa että kaikki radat olivat tulossa tutuiksi jo kurssin aikana. Turhaa liikennettä ei edellenkään ollut

lentokentällä, ainoastaan muutama lomaa viettävä aktiivipurjelentäjä, sillä sää oli edelleen otollinen matkalentoja varten. Päivän aikana myös tuli muistutus siitä, miksi ilmatilaa on tarkkailtava jatkuvasti lennon aikana. Kiitotiellä 12 oleva ultrakevyt oli tekemässä lentoa lähtöä juuri samaan aikaan kun itse olin kiitotien 26 myötätuuliosalla. Kuulin ultran lentoa lähtöilmoituksen heti oman laskeutumisilmoituksen jälkeen, ja ultra oli pahasti tiellä juuri kun olin siirtymässä perusosalle. Jälkeenpäin ajateltuna olisi ollut hyvä tehdä ilmoi-

PETTERI PAVAS



Antti Maja istuu DG-505:n etuohjaamossa ja odottaa lentoön pääsyä

tus myös perusosalle siirryttäessä, jotta ultra olisi silloin viimeistään tajunnut aikeeni, mutta sillä hetkellä se ei tullut mieleeni, eikä motoriikkani siinä vaiheessa koulutusta olisi siihen varmaan riittänyt. Kohti tuleva kone alkoi kuitenkin ilmeisesti minut nähtyään kaartaa verkkaisesti vasemmalle ja itselle tuli sopivasti tilaa lähteä jatkaamaan laskeutumista. Koko päiväle ei mahtunut kuin kaksi lentoa. Seitsemäntenä päivänä ei leväty, vaan yritettiin ahkerasti jatkaa lentämistä kiitotieltä 26. Tulossa olevasta viikonloppusta oli merkkejä, sillä radan reunalla oli aiempaa enemmän lentokoneita. Hinauslentäjää ei kuitenkaan näkynyt, joten opettajamme Jari hyppäsi Suhinun puikkoihin ja kävi kiskaiskaisemassa muutaman koneen taivaalle. Oma lentämisemme viivästy edelleen, kun Jari alkoi tyypittää Suhinua hinauslentäjäoppilaille. Tämän jälkeen paikalle tuli hinauslento opettaja, joka opetti hinauslentäjäoppilaille Suhinulla hinaamisen. Ilmailun lukuisat tyypiluvat ja lupien luvat jaksavat välillä ihmetyttää tällaista aloittelevaa ilmailijaa. Lopulta saimme kuitenkin jälleen kukin lennettyä muutaman lennon. Ville pääsi jo jopa ensimmäisenä kokeilemaan syöksykierteestä oikaisua. Päivään mahtui myös yksi Petterin päinmäntyä mennyt lasku. Kone kuitenkin säilyi ehjänä, kuten myös pilotin huumorintaju. Myös 30cm korkea männyn taimi ponkasi pystyyn, kunhan saimme koneen työnnettyä sen päältä pois. Yli viikon kestävä rupeama päättyi osaltani kahdeksanteen päivään eli lauantaihin. Keli oli parantunut entisestään, ja elohopea lähenteli helmlukemia. Lennot tapahtuivat tällä kertaa kiitotieltä 08. Koko viikon ajalta käteen jäi pieni näppituntuma purjekoneen lentämisestä. Lähes kaikki tarkastuslentoon kuuluvat osat alueet tuli käytyä läpi, vaaputuksesta kiertäen oikaisuun. Lauantain saldoon kuului yli tunnin kestänyt lento, jonka aikana tein henkilökohtaisen korkeusennätyseni, 2200 m QNE. Sain myös hyviä kuvia hinausjonosta, koneita oli enimmillään liki kaksikymmentä peräkkäin. Päivän ja koko kurssin alkuosa huipentui viimeiseen lentoon, joka oli elämäni lyhyin lento. Noin 1900m korkeudessa kuului kova paukaus, jonka jälkeen näin hinauskoneen kaartavan etuoikealle. Kämmenet hikosivat välttömästi kun aloin selvittää tapahtuneen syytä. Korkeutta oli riittävästi, joten lähdin lyhyelle laskukierrokselle. Olo helpottui kun takapenkiltä kysyessäni

Jari kertoi itse irrottaneensa hinausköyden. Lasku onnistui hyvin, ja jostain omutuisesta syystä myös Antin hinausköysi "katkesi" seuraavalla lennolla, tosin vain 10m korkeudessa, josta Antti sai helposti laskettua suoraan eteen. Kahdeksan päivän lentämisellä tiimaa tuli noin 7 tuntia, ja lentokertoja 25. Tulevan tenttiviikon stressi hyppäsi kuitenkin puskiasta eteen kuin aropupu auton valokeilaan talvella, ja leikki oli jätettävä osaltani kesken. Muiden osalta kurssi tosin jatkui vielä toisenkin viikon, jonka aikana he pääsivät jo yksinlentovaiheeseen. Pari viikkoa ennen juhannusta alkoivat alkukesän nihkeähköt säät väistyä ja raivasin oman viikonloppuni vapaaksi purjelentämistä varten. Vesa Nuotio oli lupautunut opettajaksi kurssin loppuunviemiseksi viikonloppuisin. Valitettavasti tässä viikonlopussa oli käytössä vain yksi päivä. Kolmen lentoaikana saatiinkin vain kerrattua asioita ja totuteltua taas koneen ohjaimiin. Vaikka säät alkoivat olla kirjaimellisesti kohdallaan, ei aikani riittänyt kovasta tahdosta huolimatta venymään kentälle asti useammin, joten seuraa

JARI LYYTINEN



Kevään 2006 GPL kurssin lento-osuuden ensimmäiset oppilaat: Ville Keltto, Antti Maja, Petteri Pavas ja Antti Kempainen. Taustalla Ekoviski ja Oskarviski.

vat lentoni siirtyivät taas kuukaudella eteenpäin. Heinäkuinen perjantai ilta oli säät huomioonottaen todella rauhallinen Räyskälässä, ilmassa näytti olevan vain yksi purjekone ja säätiön Pawnee odotteli sen alastuloa kiitotien 12 päässä. Vesa olikin jo hallilla odottelemassa, joten raapaisimme koneen peräkoukkuun kiinni ja kurvasimme radan päähän. Nopea koneen tarkistus ja lentotoiminta pääsi alkamaan. Iltapäivä

oli pitkällä ja keli oli tyyntä, mikä oli ihan mukavaa vaihtelua röykyttävälle termiikkikelille. Koska suurempia nosvoja ei löytynyt, siirryimme suosiolla laskukierrosharjoitteluun. Neljäs startti aiheutti heinäkuun ensimmäiset sydämentykytykset, kun karkea pamaus keskeytti nousemisen kiitotien jälkeen. Jo toisen kerran kurssin aikana näin, kuinka hinauskone kaarsi edestäni pois ja lähti laskuun, köydenpää vain heilui ilmassa siinä kohti, jossa purjekoneemme oli vielä hetki aiemmin ollut kiinni. Oli jännää huomata, kuinka hyvin korkeusmittari onkaan piilotettu mittaritauvuun silloin kun kiihkeimmin haluaisi tietää sen näyttämiä arvoja. Pääni pyöri kuin pöllöllä etupenkillä sitä etsiessani, ja tuntui, että olin katsonut vain sekunnin siitä sivuun, tietenkin juuri sillä sekunnilla kun ei olisi pitänyt. Mittarin löydettyäni laskin nopeasti nopeuden ja korkeuden yhteensä, 120km/h ja 90metriä, jolloin laskeskelin, että ehkä tästä uskaltaa tehdä U-käännökseen, ja laskin myötätuuleen samalle radalle. Harjoitus toi mieleen hyvin sen, että koko nousun ajan kannattaa pitää mielessään suunnitelma nousun keskey-

tymisen varalle. Seuraavana päivänä parin kertauslennon jälkeen olo oli sellainen, että ehkä tässä uskaltaisi lähteä lentämään yksinkin. Kun välitarkastuslennollakaan ei mitään dramaattista tapahtunut, sidottiin takapenkin vyöt kiinni ja hyppäsin yksinani koneeseen. Loppujen lopuksi jännitys oli hyvin pientä, vaikeimpana osana lentoonlähdössä tuntui olevan alkumetri, jolloin ohjainvoimat eivät

vielä kunnolla vaikuta. Siinä tilanteessa siiven osuminen maahan oli ollut aikaisemminkin enemmän kuin lähellä. Tuolloin oli tuntunut hyvältä, että takapnkillä oli joku valmiina vetämään paniikkikahvasta, mikäli en itse sitä älyäsi tehdä koneen pyörähtäessä.. Startti sujui kuitenkin hyvin ja viiteen sataan metriin päästyäni koko touhu tuntui samanlaiselta kuin ennenkin, ainoastaan ehkä hieman tylsemältä, koska ei ollut muuta juttukaveria kuin radio. Onnistuneen laskun jälkeen hymy oli leveä, mutta koska herkkua oli saatava lisää, ei auttanut muuta kuin tehdä sama uudestaan.

Touhu jatkui heti viikon kuluttua, nyt oli tiedossa, että jos saadaan täysi määrä lentoja alle kahtena päivänä, voisi viikonloppu päättyä jopa tarkas tulentoon. Taas tuntui siltä, että koko Räyskälässä ei ollut ketään muita kuin minä, lennonopettaja sekä hinasulentäjä. Aloitimme lentämisen kertausyksin lennolla DG:llä, jonka jälkeen tarkoitus oli lentää loput 5 yksinlentoa kerhon harjoitteluyksipaikkaisella, Club Astirilla. Päivän ensimmäinen lento kaksipaikkaisella meni hyvin, sää oli taas sammumaan päin, kello lähestyi kuutta illalla. Clubin ohjaamoon noustessani olo oli samanlainen kuin ensimmäisellä yksinlennolla, ehkä jopa hivenen luottavampi, koska ensimmäinen yksinlentoni ei ollut tuottanut mitään dramaattisia yllätyksiä. Aluksi ainoa ero kaksipaikkaiseen tuntui olevan siinä, että istuma asento oli makaavampi, eteen ei nähnyt aivan yhtä hyvin,

ja tottakai koko koneen yleisilme oli vanhempi.

Kun startti saatiin aikaiseksi, näin koko elämäni vilahtavan nopeasti silmien ohi, sillä koko homma tuntui kaatuvan mihin tahansa suuntaan, ohjaus oli todella herkkä ja kevyt verrattaessa edelliseen koneeseen, lisäksi asennon saaminen oikeaksi hinauskoneeseen nähdentuntui vaikealta, kun mittaritaulu tuli pahasti eteen. Tärinä ja suhina oli huomattavasti kovempaa aikaisempaan verrattuna. Tärinän syy selvisi nopeasti, olin ajautunut alas potkurivirtaan, josta oli hyvä päästä pois. Mielestä ehtikäydä kaikki ajatukset irroittamisesta hyppäämiseen. Koska rohkeus ei riittänyt loikata ulos 30 metrin korkeudesta, eikä varsinkaan kiskaista keltaisesta narusta, ei auttanut muuta kuin roikkoa perässä.

Pulssin alkaessa tasaantua, alkoi myös ajatus kulkea ja huomasin että ohjainten toimintaperiaate ei ollut muuttunut mihinkään, vaikka ohjaus tuntuma olikin erilainen, työntämällä nokka edelleenkin laski ja päinvastoin. Hinauksen päätyttyä tuli muutaman minuutin ajan mahdollisuus kokeilla edelleenkin ohjaimia, jotka itseasiassa tuntuivat jo mukavilta keveytensä puolesta. Myös trimmi toimi erinomaisesti. Laskeutumisessa tein myös muutamia huomiota eroista DG:hen verrattuna. Ensinnäkin, nopeuden pystyi pitämään huomattavasti pienempänä, toisekseen DG:n sai harvoin pomppaamaan laskussa, kun taas Klubi tuntui karkaavan välittömästi takaisin taivaalle jos nope-

utta oli liikaa. Koska keliä ei ollut enää muuhun kuin maisemalentelyyn, pysyivät keikat lyhyinä ja loppuilta meni nousuja ja laskuja harjoittellessa. Seuraavana päivänä kentällä oli taas vipinää, kun pilvipohjat olivat korkealla ja luvassa oli erinomaista säätä. Aloitimme päivän hivenen pidemmällä kertauslennolla, jonka aikana kerrattiin kaikki tarkastuslentoon liittyvät kom mervenkit läpi. Ensimmäistä kertaa pääsin myös kaartamaan termiikkikaartoa usean koneen kanssa yhtäaikaan. Siinä tulikin huomattua, että kun koneita alkaa olla samassa nostossa viisi kappaletta, ei keskittämistä oikein enää tule mitään, kun kaikki huomio täytyy kiinnittää muiden liikkeisiin. Tarkastuslentäjän löytäminen kentältä ei ollut helppoa, sillä kaikki tarkastuslentäjät olivat juuri sillä hetkellä opettamassa kurssia. Iltapäivä kului odotellessa ja aurinkoa ottaessa. Jälkimmäinen olikin tullut kesän aikana tutuksi upeiden säiden myötä, enkä pannut sitä pahakseni nytkään.

Lopulta klo 19.00 saatiin startti aikaiseksi. Hinauskoneelle oli annettu kaksi hinauslippua, koska määränpää oli 1000 metriä. Tarkastuslento sujui kaikinpuolin ongelmitta ja laskun jälkeen sainkin käteeni hyväksytyin tarkastuslentotodistuksen. Kesän suurin tavoite oli saavutettu ja olo onnellinen kuin lapsella karkkipäivänä. Kelit jatkuivat vielä tämänkin jälkeen otollisina ja kien tinkiertoa tuli harrastettua muutamina päivinä, vielä syyskuussakin. Ensi kesää odotellessa!

Hieman ilmailuhumoria palstantäytteeksi..

Laskeuduttuaan Cessna 150:llään isolle kansainväliselle lentokentälle lentäjä sankarimme kävelee kahvilaan syömään hieman välipalaa. Hän löytää tyhjän pöydän ikkunan ääreltä, josta hän voi katsella tulevaa ja lähtevää liikennettä. Pian tämän jälkeen häkellyttävän kaudis nainen kävelee pöydän luo ja kysyy voiko liittyä seuraan. Luonnollisesti lentäjä sankarimme pyytää naista istumaan.

Muutaman minuutin rupattelun jälkeen nainen kysyy, onko sankarimme lentäjä. Mies vastaa: "Kyllä olen...lennän C 150:llä." Nainen ei tunne lentokoneita ja kysyy, mikä C 150 on. Lentäjä sankarimme vilkaisee ulos ja näkee C 130 Herculesin rullaamassa lähtöpaikalle. Osoittaen sitä hän sanoo naiselle: "Näetkö tuon koneen tuolla? Se on C 130. Minä lennän C 150:stä!"

Myrskyinen lento Boeingin lento koneessa. Vapaavuorollaan oleva lentoemäntä istuu rystyset valkeina käsinoja puristavan miehen vieressä. Tämä tuijottaa ikkunastaan myrskyn kourissa edes takaisin taipuvia siipiä. Lentoemäntä yrittää rauhoittaa miestä kertomalla työskentelevänsä ilmailun parissa ja lentävänsä kaiken aikaa. Emäntä vakuuttaa, että miehellä ei ole mitään huolta, lentäjät osaavat asiansa ja kaikki on hallinnassa.

"Rouva," mies vastaa, "olen Boeingilla työskentelevä lentokoneinsinööri. Me emme suunnitelleet tätä konetta tekemään sitä, mitä se parhaillaan tekee!"

Kuukilpailun ollessa kuumimmillaan 1960-luvulla NASA päätti, että se tarvitsee kuulakärkikynän, millä pystyy kirjoittamaan avaruuskapselien

painottomassa tilassa. Huomattavan tutkimus ja tuotekehittelytyön jälkeen "Astronaut Pen", astronautin kynä saatiin kehitettyä. Kustannukset olivat noin miljoona tuolloista Yhdysvaltain dollaria. Kynä toimi ja sitä kohtaan oli jonkin verran erikoisuuteen pohjautuvaa kiinnostusta täällä maankin päällä. Neuvostoliitto ratkaisi saman ongelman käyttämällä lyijykynää.

Kaksi mekaanikkoa työskenteli Boeing 747 parissa kun tuli lounaan aika. Sen sijaan, että olisivat lähteneet muualle lounalle, he menivät syömään eväitä ohjaamoon. Siinä istuskellessaan toinen mekaniikoista löi vetoa, että laskutelelineet eivät menisi sisään, vaikka hän vetäisi käyttövivusta. Hän hävisi vedon.

Ekskursioilla tuli käytyä...

Petteri Pavas

Loppusyksy oli ahkeraa tutustumista ilmailualan toimintaan. Bussilastillinen PIKiläisiä kävi tutustumassa ensin Tampereen aluelennonjohtoon sitten puolentoista kuukautta myöhemmin toinen lastillinen osin samoja PIKiläisiä kävi Utissa helikoptereita katsomassa.

Tampereen aluelennonjohdossa

Kolmostie oli kylmä kun 30. lokakuuta köröttelimme rähjäisellä bussilla mukavan oman kuskin, Aleksin Helinin kyydittämänä rattoisasti rupattellessa kohti Tamperetta.

Perillä pääsimme tutustumaan Aluelennonjohtoon toimintaan. Toisin kuin moni luuli, kyseessä ei ollut luolavie railu. Lennojohto on saanut mukavat maanpäälliset tilat toimilleen.

Ensin tutustuimme toimintaan esitysten muodossa, sitten käytännössä. Pääsimme käymään sekä koulutustiloissa, että varsinaisissa lennonjohtotiloissa. Jälkimmäisessä oli yllättävän väljää ja rauhallista. Työpisteitä otetaan siellä käyttöön tarpeen mukaan, hiljaiseen aikaan lennonjohtosektoreita on yhdistetty yhteen työpisteeseen, tarvittaessa niitä sitten erotetaan eri työpisteisiin. Tähän huoneeseen päätyi ASEANin aikana Räyskälässä päivän purjelentoja varten tekemäni kirjallinen lentosuunnitelmäkin.

Kiinnostavan ja avartavan vierailun jälkeen kaipasimme jo tukevaa ravintoa

ja suuntasimme Tampereen keskustaan Plevna ravintolaan. Siellä oli tarjolla ruokaa monenmoista ja oluttakin. Siinä ilta sitten mukavasti kului suorastaan loppuun asti. Niin loppuun, että arki kun oli, jäi kotiinpaluu monella tavallista myöhemmäksi. Kello oli jo hyvän matkaa pikkutunneilla, ennen kuin viimeinenkin ekskursionkävijä oli yöpuulla.

Utin Jääkärirykmentin helikopteripataljoonassa

Puolentoista kuukautta myöhemmin, 14. joulukuuta väentäydyin täydellisen epäinhimilliseen aikaan Otaniemen pääkirjaston eteen odottamaan jälleenuutta bussia, mutta vanhaa tuttua kuskia Aleksin Heliniä.

Siitä sitten alkoi torkkuen minä, ei kuljettaja matka kohti Uttia. Perillä pääsimme jälleen ensin esitelmänpi totilaan, jossa meille puhuivat useat eriarvoiset henkilöt ilmailuteknisestä

toiminnasta armeijassa. Sitten pääsimme tutustumaan varsinaiseen kalustoon. Ensimmäisenä kävimme katsomassa Hughes 500 tyyppistä kevyttä helikopteria. Sitä käytetään pääasiassa koulutus toimintaan, mutta myös

PETTERI PAVAS



Uranvaihtoajatuksia?

monelaiseen pieneen palvelutoimintaan. Mieleen jäi kuinka oppaamme kertoi, että mikäli tehot menetetään, täytyy todella nopeasti päästä autortaatioon, muuten tulee ongelmia. Pääsin minäkin ottamaan kylmiä tyypejä ja totesin, että kyllähän tähän vehkeeseen istumaan mahdun ja ovikin menisi vielä kiinni. Hallintalaitteita oli tuttuja saunan ja polkimien lisäksi vielä nousukahva.

Samassa rakennuksessa pääsimme ajamaan myös uusilla NH 90 koptereilla siinä mitassa, missä se toistaiseksi ylipäänsä Suomessa on mahdollista. Pääsimme nimittäin kokeilemaan ohjaamojärjestelmäsimulaattoreita. Valmistajatehdas on Ranskassa ja niinpä kopteri oli valmiiksi kartalla jossain Marseillen tienoilla. Sieltä sitten yritin suunnistaa tutuille paikoille Nimesiin. Tuli vaikutelma, että kopteri hoitaa homman, kun vain kirjoittaa päätepostien osoitteen oikein.

Lopuksi kävimme vielä tutustumassa valtavan kokoisilta tuntuviin Mi 8 koptereihin. Sisällä hallissa sellainen tekevoimakkaan vaikutuksen. Kuulimme kopterin olevan luotettava ja hyvin Suomen oloihin sopivan. Lentäjälle se on vaikea, kaikki eivät opi sitä lentämään. Osaavallekin se on vaativa; kahdesta lentäjästä toinen keskittyy pelkästään lentämiseen, toinen huolehtii navigoinnista ja muusta. Hyvin antoisa vierailu tämäkin, kotiin ehdimme nyt ajoissa.

PETTERI PAVAS



Yksi aluelennonjohtoon työpisteistä, keskellä isäntämme Johan Hildén.



Lähetittäjä:

Polyteknikkojen ilmailukerho ry

PL 69

02151 Espoo

