

# LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 1/2003



# Sisälmyösluettelo

LENTOLEHTINEN 1/03	Pääkirjoitus: Lentokuria ja opettajan nuhdetta	3
	Vuoden 2002 incidentit	4
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti	Purjelennon pakkas(neste)parlamentti	12
	PIKiläiset exculla	14
Päätoimittaja	Koeajomme Zetorin	16
Heikki Rönkä	Malmin kerhot yhteistyössä öljynvalvontaan	18
puh: 040-7013767	Kesämuistiokeskustelu	19
email: heikki.ronka@hut.fi	Purjelentämässä Espanjassa	23
	Kezne 2003	24
	Lentopaikkakisa 2003	31
	Lentopaikkakisa 2002	33
	PIK-tutkain	34
	Vialliset PIK-henkilöt	35
	Virallisia häppeninkä lähitulevaisuudessa	36
Julkaisija:		
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry Pl 69 02151 Espoo email: pik@otax.tky.hut.fi	Kansikuva: Kerholaiset Halliwoodissa tutustumassa kerhon tulevan kalustoon. Kuva: Ville Tulkki	
Kerhotila Murju Jämäräntäival 7 A 02150 Espoo (09) 468 3196	Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännönmäisesti noin kolmen kuukauden välein, joskus useammin, joskus harvemmin, sen mukaan miten juttuja toimitukseen saapuu tai toimitus niitä jaksaa kirjoittaa. Lehteen tuleva materiaali pyydetään toimittamaan muotoilemattomana esim word-tiedostona osoitteeseen heikki.ronka@hut.fi. Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen lehden julkaisua. Kuvat mieluiten sähköisesti TIFF-formaatissa tai alkuperäisinä jpg-kuvina vähintään resoluutiolla 300dpi. Juttujen ja kuvien toimittaminen lehden materiaali-jakokohdan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.	
Kerhon puheenjohtaja Marko Koski puh: 0400-773 894 email: marko.koski@hut.fi	Lukijoiden mielipiteet kaikista kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvistä ovat tervetulleita Lentolehtisen toimitukseen. Mielipiteiden julkaiseminen riippuu toimitukseen saapuneiden lahjusten määrästä. Kirjoituksissa esiintyvät mielipiteet eivät välttämättä vastaa kerhon tai Lentolehtisen toimituksen virallista kantaa, vaan ne ovat kirjoittajien omia. Toimitus pakenee kaikkea vastuuta, eikä tunne huonoa omaatuntoa kirjoitusten aiheuttamasta mielipahasta. Sen sijaan toimitus tekee kaikkensa saadakseen kunnian kirjoitusten tuottamasta mielihyvistä. Hieno, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti - toimitus on ylpeä sinusta!	
Painopaikka Oy Edita Ab Helsinki 2003		
Jakelu Johtokunnan sihteeristö		

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

Heikki Rönkä  
Päätoimittaja

## Pääkirjoitus Lentokuria ja opettajan nuhdetta

Kerhossamme on perinteisesti – tai ainakin useamman vuoden ajan – saanut lentää melkoisen vapaasti. Toisaalta on varmastikin opettavaista ja palokiteevaa, kun kukaan ei tule huomautelemaan pienistä tai edes isommistakaan virheistä. Kokemus karrtuu ja jokainen toivottavasti pohtii tekemisiään myös jälkikäteen erityisesti hankalien paikkojen jälkeen.

Toisaalta ilmailun perusongelmaa on kuvattu vitseillä, jossa kerrotaan että pilotti aloittaa uransa pussillisella tuuria ja ilman kokemusta. Ongelma on siinä, miten saada säkillinen kokemusta talteen ennen kuin onni on käytetty loppuun. Niinpä ulkopuolinen, kokeneempien antama tuki ja palaute pitäisi olla jokaiselle tervetullutta.

Luonnollisesti itseluottamuksen ollessa noin 100 lentotunnin kohdalla huipussaan, ei aina välttämättä synny yhteisymmärrystä siitä, missä tilanteessa sitä tukea ja palautetta oikeastaan tarvitaan. Mutta kuinka moni voi kirkkain silmin sanoa, että 'en tee virheitä elämässäkään, saati ilmailussa'. Niinpä ohjausta pitäisi olla opettajien ja kokeneemman kaartin suunnalta tarjolla ja sen saamista ei pitäisi pitää pahana vaan enemmänkin oppina ja henkivakuutuksen jatkeena.

Loppukädessä puhutaankin lentokurista, joka äärimmäisissä tapauksissa tarkoittaa lentokieltoa ja lisäkoulutusta sekä vahinkojen jo tapahduttua henkisiä ja rahallisia sanktioita. Kerhossa hyvä lentokuri tarkoittaa myös sitä, että asioihin puututaan jo ennen kuin varsinaisia lentokieltoja aletaan jakamaan ja toi-

saalta saatu palaute otetaan vastaan ja sulatellaan, jotta tilanne ei kehity kieltojen asteelle.

Viime vuosien aikana PIKissä on kuitenkin jaettu vain muutama väliaikainen lentokielto – niiden määrä ei sinänsä ole mikään itseisarvo, mutta kun huomioidaan pilottien määrä ja keskimääräinen valtava itseluottamus, on määrä melko pieni. Havaintojen mukaan lentokurin vaaliminen on saattanut olla mustavalkoista. Touhuta saa vapaasti siihen asti, kun korkeahko kynnsy liittyy ja sitten ollaankin jo kieltoalueella.

Toimintatapoja olisi ehkä syytä kehittää enemmän palautetta antavaan suuntaan, mikä on luonnollisesti haaste kaikille ja erityisesti opettajille. Jokaisen pilotin tulisi myös kuunnella kuppilapalautetta omasta lentämisestään ja ottaa opiksi eikä imuroida herneitä nenäänsä. Opettajien antamalla palautteella taas tulee olla se asema, että kuunteleminen ja oppiminen on enemmän kuin suotavaa – sanktioiden uhall.

Tiety kurinalaisuus, itsearviointi ja saatu palaute eivät voi ainakaan heikentää lentoturvallisuutta kerhossa. Toisten käyttäminenkin ei saa olla tarkoituksena, mutta selkeisiin riskitekijöihin tulee puuttua jatkossa välittömästi - ja tämä ei ole pelkästään opettajien, vaan meidän kaikkien velvollisuus. Onnettomuuksien tapahduttua ei auta jälkiviisastella 'kyllä mä arvasin, että joutain kohta tapahtuu' -sentelellä. Toimiminen ennakoon on sitä parasta ja sitä oikea-aikaista lentoturvallisuuden parantamista.

Turvallista lentokesää!

# Vuoden 2002 incidentit

*Eranto on tuttu termi navigaatiolaskelmista. Mutta eranto kuvaa myös PIK-läisen lentoturvallisuuden tilaa, sillä jo vuosia Soiteen Era on tehnyt yhteenvedoa edellisenä vuonna kerbon käytössä olleelle kalustolle tapabtuneista lentoturvallisuutta vaarantaneista tapauksista. Erantojen mukaan myös vuonna 2002 tapabtui lentoturvallisuutta vaarantaneita incidenttejä, itse asiassa eranto oli vuoden 2002 raportoitujen incidenttien mukaan aiempia vuosia huomattavasti suurempi. Jobtuneeko tämä sitten sattumasta vai kerbon turvallisuuskulttuurin beikkenemisestä, siitä voi jokainen tebdä omat jobtopäätöksensä!*

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

LENTOTUNNIT 2002		
Konetyypit		lentotunteja 2002
CAO	Cessna 152 II	344
CBV	Cessna 150	252
CSX	Cessna 140	134
COV	Cessna 172	232
PKT	PA28-181 Piper Archer II	260
TOW	PIK-23 Suhinu	191
FK	G102 Club Astrir	228
FL	PIK-20D	139
FM	LS 4-a	130
FQ	G103A Twin II Acro	315
FS	LS 7	147
FY	LS 8	193

Kone	Eranto	Kuvaus	Kommentti
CAO	1	Kuka on saanut aikaiseksi alfa-oscarin korkeusperäsimen kiitoteihottumaa? Jäljet indikoisivat seuraavaa: Kone tuotu laskuun vedettynä ja noin 9 asteen kallistuskulmalla jolloin koneen korkeusperäsimen oikean puoleinen pääty on ottanut maahan.	Jäljistä päätellen yllä mainittu on järkeen käyvin selitys jälkien synnylle. Mutta jos jäljet ovat syntyneet maakäsitellyssä parempi niin. Yleisen lentoturvallisuuden nimissä suosittelisin aiheuttajaa ilmoittamaan miten kyseiset jäljet on koneeseen aiheutuneet. Vahinkoja sattuu, mutta niistä pitää myös ilmoittaa (raportoijan kommentit)
CSX	0	Olin lähdössä Vesivehmaalta CSX:llä. Koneen tarkastuksessa ja koekäytössä en havainnut mitään normaalia poikkeavaa. Lentoonlähtöön käytiin heikkoon vastatuuleen olevaa rataa 18. Lentoonlähdössä koneen tehot laskivat noin 2100-2200 kierrokseen, kun olin juuri päässyt ilmaan ja totesin, ettei keskeytetty lentoonlähtö olisi mahdollinen, sillä jäljellä oleva kiitotie ei enää olisi riittänyt laskun tekemiseen vaan se olisi päätynt radan päässä oleviin puihin. Ainoa vaihtoehto siis olisi yrittää esteiden yli. Yritinkin kinnata konetta ylöspäin esteiden yli siinä lopulta onnistuinkin, tosin erittäin pienellä marginaalilla. Päästyäni puiden yläpuolelle lähdin kaartamaan takaisin kohti kenttää mielestäni alimmalla turvallisella nopeudella vielä korkeutta keräten samalla koko ajan pakkolaskupaikkaa katsellen. 270 asteen kaarto oikean kautta onnistui ja tein onnistuneen laskun Vesivehmaan pääkiitotielle. Laskun jälkeen yritin koekäyttää	Lennotte en ollut tehnyt lentosuunnitelmaa ja Vesivehmaan kenttä oli vielä aamulla täysin autio, joten mikäli en olisi onnistunut palaamaan kentälle, olisi pelastuspalvelun saaminen voinut kestää. Lentosuunnitelman tekeminen on siis varsin suotavaa ja antaisi edes jonkinlaisen turvan mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

		<p>konetta hieman suuremmilla kierroksilla, mutta erittäin pahat äänet moottorista saivat minut luopumaan ajatuksesta. Platalla kone alkoi heti tehdä öljylammikkoa alleen ja pelastuspartion saapuessa noin kuukauden päästä oli diagnoosina jumiutunut pakovoiventili.</p>				<p>timen puhdistus oli kuitattu huoltolistaan tehdyksi. Kiinnitys oli ilmeisesti koekäytössä löystynyt sen verran, että polttoainetta pääsi vuotamaan tiivisteen ohi. Sakkakupin irtoaminen olisi aiheuttanut moottorin pysähtymisen.</p>	<p>tystä, vaan jätettävä selvästi irralleen jos ei ole mahdollisuutta tehdä kohteita heti valmiiksi asti. Näin menetellen minimoidaan unohtumisen riski. Aamutarkastus kannattaa tehdä myös huollosta tulleelle koneelle.</p>
COV	1	<p>COV:n siiven kärkikappale on rikki. En hoksannut huolehtia innokkaan avustajajoukon vauhtia ja lentokoneen ulottuvuudet riittivät kääntäessä tankkirakennuksen seinään..</p>	<p>Ettei näin.. Oikeammin - ei todellakaan näin.. (pilotin kommentit)</p>	FK	0	<p>Olin (Räyskälässä) finaaliissa kiitotielle 30R. Tarkoituksenani oli laskeutua ruohikolle itse kiitotien vasemmalle puolelle. Kesken finaalin huomasin radan vierellä olevan rivin aurausviitoja, jotka olivat paikalla, johon aion laskeutua. Korkeutta oli vielä sen verran että sain koneen ohjattua kiitotielle aurausviitojen viereen.</p>	<p>Olin huomannut aurausviitat jo aamulla, mutta unohtanut niiden olemassaolon, koska aamupäivä lennettiin kiitotieltä o8R. Lähdin myös kyseiselle lennolla o8R:ltä. Laskupaikka pitäisi aina tarkistaa huolellisesti viimeistään myötätuulta lentäessä, vaikka se olisi kuinka tuttu.</p>
COV	10	<p>Oppilas oli pitkällä yksinmatkalennolla laskeutumassa Turkuun radalle 26. Tuuli oli sivusta suunnasta 220 astetta 13 kts. Istumisvaiheessa tuli 19 kts puska sekoittamaan toimintaa, jolloin seurauksena oli pomppiminen. Potkuri otti maahan kiinni ja moottori oli lähetettävä iskuvauriotarkastukseen. Koneen vauriot olivat sen verran suuret, ettei konetta voitu siirtolentää Malmille, vaan osat täytyi irrottaa ja kuljettaa korjaamoon.</p>	<p>Koska tuuli oli Malmilla jonkin verran yltänyt lensi opettaja ensin laskuharjoituksia oppilaan kanssa. Sivutuulta oli noin 50 astetta. Lento meni hyvin, mutta aiottuja sivutuulilaskuja poikkiradalle ei tehtykään. Koska opettaja arvioi, ettei tuuli Turussa olisi voimakkaampaa kuin Malmilla, antoi hän oppilaan lähteä lennolle. Opettaja arvioi jälkeen päin antaneensa oppilaan lähteä liian vaativaan säähän.</p>	FK	1	<p>Laskukierros oli korkeaahko. Clubin lisäksi oli muita koneita laskeutumassa. Lasku meni pitkäksi. Clubin ensimmäisestä kosketuksesta maahan tuli kova ja painovoima aiheutti jarrut kiinni. Koska koneen jarrut menivät kiinni, kone lähti kunnon pomppuun. Lentäjä työnsi nokkaa alas, ettei kone sakkaisi, sillä kone tuntui nousevan jyrkästi. Tämä aiheutti ilmeisesti nokkakosketuksen ja edelleen pompan.</p>	<p>Lentäjänä oli kevään kurssilainen, jolla oli ollut jonkun verran taukoa lentämisessä kurssin jälkeen. Kurssin jälkeen olisi hyvä lentää paljon rutiinin saamiseksi. Pompan jälkeen ei sauvaa saa työntää vaan se yritetään pitää paikallaan, muuten kone alkaa helposti nyökkää. Jarruja on hyvä sulkea, mutta vain vähän, silloin kone ei sakkaa. Kun kone on rauhoittunut, avataan jarruja uudelleen, tehdään uusi loppuveto (tar-</p>
TOW	10	<p>Räyskälässä oli käytössä kiitotie 30. Tuuli oli kohtalainen ja puuskainen. Tein normaalin lähestymisen jyrkenteän liukukulmaa metsän reunan ylitysten jälkeen. Nopeus kasvoi hieman normaalia suuremmaksi vastatuulen puuskan vaikutuksesta, mutta loivennusta aloittaessani noin 10 m korkeudessa ilmanopeus katosi äkillisesti ja kone sakkasi läpi, vaikka ehdimkin työntää pultin tiskiä. Kone putosi päätelineelle, mutta nokka paiskautui sen verran kovaa maahan, että nokkatelineen yläkiinnitykset pettivät ja moottorikin siirtyi muutaman sentin alemmaksi. Uusi puska nosti koneen uudestaan ilmaan, ja tein sitten normaalin laskun päätelineelle. Huomasin polkimien jumittaneen, joten vedin seoksen lahalle vielä pääpyörillä rullatessa, mutta moottori ei ehtinyt pysähtyä ennen nokkapyörän maahan osumista. Onneksi teline kuitenkin kanto, ettei potkuri ottanut maahan. Jarrusylinteri olivat ottaneet maata mukaansa, mutta siiven pohjaan ei kuitenkaan tullut pyörän kuvia. Koneesta vaurioitui tapauksessa mm. moottoripukki.</p>	<p>Hinaajat joutuvat toimimaan kovissakin säissä. Tämä oli hinaajan ensimmäinen lento ko päivänä. Hän arveli syyksi radan päässä olevan metsikön aiheuttamaa tuuligradiattia, koska lasku tuli radan päätä kiertävän hiekkatieen vaiheille. Jos tuuli tulee oikealta sivulta radalle 30 aiheuttaa lennonjohdon vieressä oleva metsikkö joskus voimakkaan pyörteen, joka osuu radan niille vaiheille, mistä hinaukset tavallisesti alkavat. Tämä vaikeuttaa joskus laskua asfaltille.</p>				
TOW	0	<p>Huollon jälkeisessä aamutarkastuksessa havaittiin polttoainesuodattimen sakkakupin vuotavan. Lähempi tarkastelu osoitti sen jääneen varmistamatta, vaikka suodat-</p>	<p>Huoltokohdetta ei saa koskaan kuitata tehdyksi, ennen kuin se on loppuun asti tehty. Osia ei saa myöskään laittaa 'kevyeisti paikalleen' odottamaan myöhempää kiris-</p>				



Yhden incidentin jälkiseivittelyä..

ARI SILTAVUORI

Pomppimista tapahtui nopeassa tahdissa muutamia kertoja. Lopputuloksena oli maalista ja geelistä kuorittu nokka ja sisäänmennyt kannuspyörä ja kannuspyörän kotelo. Myös sivuperäsin voittui hieman alhaalta. Lentäjällä kipeytyi jarrusta pitelevä käsi. Ilmeisesti voima, jolla jarrut olivat menneet kiinni oli huomattava.

FK 0 Sama lentäjä on useamman kerran herättänyt huomiota kaartelemalla matalalla Rääskälässä kentän päällä, laskukierrosalueella ja jopa perusosalta nostoon.

FL 0 Kolmannelle tyyppilennolla kelissä tunti saava jumiutuvan noin kahden sekunnin ajaksi. Liike palautui kuitenkin normaalki ja lentäjä tuli kentälle ilman muita kommentteja.

FL 0 Paikalle sattunut lennonopettaja havaitsi Dieselin myötätuulosalla nokka pystyssä noin sadan metrin korkeudella. Hän kehotti valitsemaan laipoiksi +8 astetta ja pitämään nopeutta 100 km/h. Lasku oli tämän jälkeen ok. Kävi ilmi, että oli kyseessä ensimmäinen tyyppilento, mutta koska lento oli tehty suoraan kelissä se oli

peelissä määrin) ja lasku. Ohjeita ei tietyksi ole aivan helppo noudattaa, jos kokemusta on vähän.

Rääskälässä on paljon liikennettä ja jos matalalla kolahtaa ei ole paljoa tehtävissä. Erityisen tärkeää on, ettei häiritä myötätuulososan liikennettä esim lentämällä siinä vastatuuleen. Laskukierroskorkeuksilla on parempi lentää käytössä olevan radan yli vastatuuleen (vaikka parempi on tietysti pysyä ylätuulen puolella). Perusosalla ollaan jo alle 200 metrin korkeudella, eikä silloin ole mitään aihetta pyöriä nostossa, ei paikallis- eikä matkalennolla. Jos silloin osuu laskevaan, hupenee korkeus yllättävän nopeasti ja laskukierroksen arviointi vaikeutuu pahasti, voi vaikka jäädä vaajaaksi. Perusosalta nostoon pyörimisen aikana kyllä radiossa kehoitettiin tulemaan laskuun, mutta maassa ei kukaan sitten antanutkaan palautetta. Kyllä tällaisissa tapauksissa kokeneimman paikalla olevan kerholaisen (jos ei opettajaa löydy) pitäisi antaa opastusta oikeasta toiminnasta, että varmasti tajutaan, että kaikki ei mennyt kukaan putkeen. Kävi myös ilmi, että kurssilaiset ja muualta kerhoon tulleet eivät välttämättä ole lukeneet Rääskälän PYSY-väis määräyksiä RÄPYä.

Maassa vikaa etsittiin hartaasti, tuloksetta. Tyyppittäjä oli vakuuttunut koneen olevan kunnossa, koska oli sillä itse hiljattain lentänyt. Tyyppitettävä jatkoi vielä iltapäivällä ongelman selvitystä ja havaitsi, että tietyssä sauvan asennossa pyöräjarrun kaapeli otti kevyesti kiinni istuimeen, mikä saattoi antaa jumiutumisen tunteen. Oli hyvä, että asialle löytyi selitys, koska tyyppitettävä oli selvästi huolestunut lennolta palatuaan.

Tyyppittäjä ei tiennyt, että on olemassa Ilmailulaitoksen tyyppisohje TRG T1-15, missä kehoitetaan suorittamaan kaksi ensimmäistä lentoa hyvällä säällä ja vasta kolmas kelissä. Tyyppittäjän on valvottava lennot ja hänellä on oltava radioyhteys. Alussa keskitytään koneen hallintaan ja onnistuneen laskun suorittamiseen. Koke-

pitkittynyt ja tyyppittäjä oli kyllästettyään poistunut kentältä. Tyyppittäjä kertoi selvittäneensä ennen lentoa huolella koneen mittariston, laippojen käytön, lento-ominaisuudet ja nopeudet lähestymisessä ja laskussa. Tyyppitettävä kertoi, ettei lähestymispeudesta ollut puhetta, jolloin hän itse valitsi nopeudeksi 90 km/h. Laskukierroksen alussa oli korkeusmittari näyttänyt 250 m, mutta maassa se näytti vielä +50...70 m. Tyyppitettävä muistaa nollaneensa korkeusmittarin ennen lento-ohjeita ja päättää siten ilmanpaineen nousseen lennon aikana.

FM 0 Tyyppit saatuun lentäjä keräsi tiimaa paikallislennolla, koska matkalento-oikeutta ei vielä ollut. 20 km päässä kentältä keli muuttui kuitenkin huonommaksi, niin että oli tehtävä maastolasku. Se onnistui muuten hyvin paitsi, että se tehtiin myötätuuleen (tuuli ei ollut kovin voimakas). Lentäjän sanat olivat klassiset: "Olin kyllä ollut liittomatkan päässä kentältä, jos olisi ollut vähän korkeammalla".

FM 0 Maastolaskupaikka oli ylätasangon reunalla sijaitseva suuri peltoaukea. Etenin seurailen tasangon reunajyrkäntettä loppuvassa heikossa kelissä. Reitin vasemmalla puolella tarkkailin koko ajan peltoaukeaa, joka oli varmaankin 15 km pitkä ja kaikkialla laskukelpoinen. Lopulta valitsin laskupaikaksi pellon, jonka poikki meni peltotie. Aiotti kosketuskohta oli heti peltotien jälkeen, loivaan vastarinteen. Perusosakaarrossa havaitsin pelto- tiellä kaksi pyöräilevää lasta, joiden arvelin

muksen karttuessa jatketaan termiikki- ja matkalentoon ym. Kun lentokokemusta on vähän, on asteittaisesta proseduurista hyötyä, muuten huomio voi hajautua. Jos lentokokemusta on paljon, voidaan proseduria harkinnan mukaan lyhentää. Tyyppitettävällä oli 130 tuntia kokonaistiimaa, mutta se oli kerätty useiden vuosien aikana. Samalta lentokaudelta oli tiimaa 5 tuntia, edelliseltä 0 ja sitä edelliseltä 5...7 tuntia. Tyyppittäjä kysyi kokonaistiimaa ja saman lentokauden lentämisen, mutta ei edellisen vuoden tiimoja. Kokonaistiimo on mitta yleiselle kokemukselle, mutta ohjaustuntuma ja lentovireys perustuu paljolti parin viime vuoden lentämiseen. Tyyppitettävän vähäinen lentäminen on havaittu ennenkin esim incidenttinä vuonna 1999, jolloin laskussa LS 4 oli sakata niin, että kone nyökkäsi ja rungon pohja raapaisi maahan. Tyyppittäjän poistuminen kentältä ei ollut onnistunut ratkaisu, olisi pitänyt kutsua lentäjä alas. Koska ihmisten, erityisesti vähän lentäneiden lentotaitoa on vaikea arvioida pelkkien paperien perusteella, on kerhon lentosääntöä muutettu siten, että tyyppiin saamisen edellytyksenä on tarkastuslento samalta lentokaudelta. Oikeudesta tyyppiin antamiseen päättää purjelennon opettaja, joka voi itse tyyppittämisen delegoida toiselle tyyppittäjän listaan kuuluvalle henkilölle.

Kuukautta myöhemmin lentäjä oli lennolla opettajan kanssa kaksipaikkaisella. Keli oli heikkoa ja tuuli voimakas. Jos opettaja ei olisi vaatinut nokkaa kohti kenttää, ei ainakaan normaalia laskukierrosta olisi voitu tehdä, hyvä jos olisi päästy kentälle. Lentäjän lentotaito oli ok, mutta lennonsuunnittelu ei.

Maastolaskupaikkaa valittaessa risteävä tie ennen kosketuskohtaa on huono valinta. Vaikka tiellä ei näy ketään, voi liikennettä kuitenkin ilmestyä paikalle. Maailmassa on joskus aikoinaan sattunut niinkin (Jugoslavian MM-kisat 1972, toim. huom.), että maastolaskussa on ajettu kuorma-auton kanssa kolari. Ulkopuolisten toiminta voi olla arvaamatonta ja siihen pitää varautua. Sivukaltevaa peltoon laskeuduttua yleensä niin, että finaali on jatkuvasti loiva kaart, kosketus hieman vastarintee-

laskevan tietä pitkin mäkeä alas. Arvioni mukaan he ehtisivät reilusti alta pois. Juuri kun olin oikaisemassa finaalille, lapset pysähtyivät tielle täsmälleen aiotun kosketuskohdan linjalle. Varmaan oli jännä katsella maastolaskua aitiopaikalta, mutta minulle tuli ohjelmanlisäys. Jarrut kiinni ja S-kaarron tapaan finaaliakaarto jatkettuna etten lentäisi lasten yli, hetki suoraan ja lopuksi lyhyt kaarto oikealle ennen kosketusta. Tämän liikkeen johdosta kosketuskohta muuttui ehkä 50 m ja laskusuunta 20-30 astetta alkuperäisestä vasemmalle. Tässä kohdassa ja tähän suuntaan kallistusta oli enemmän ja vielä sivukaltevasti vasemmalle. Vastarinnettä ei juuri ollut. Kosketus meni hyvin kone kallistettuna pellon mukaan vasemmalle ja oikea jalka painettuna. Laskukiidossa, noin 50m kosketuskohdasta, oikea siipi kosketti peltoon

seen ja kone pitäisi saada pysäytettyä ennen alamäkeä. Parasta olisi tehdä lasku ylämäkeen, mutta aina tämä ei ole mahdollista (pilotin kommentit).

FQ 1

ja sen seurauksena kone teki telemarkin kääntyen noin 190-200 astetta oikealle. Koneen tarkastuksessa ei havaittu vauriota.

Ja muistutukseksi meille kaikille: kun teemme kovan laskun, tarkastamme koneesta ne kohdat, jotka erityisesti rasittuvat. Jos vaurioita löytyy, ilmoitamme siitä rohkeasti vaikkapa koneenhoitajalle. Myös normaalisti päivätarkastuksessa kiinnitämme huomiota tällaisiin kohtiin (raporttoijan kommentit).

FQ 0

Kuumana päivänä suoritettiin lennätysjätköä joukolle vierailijoita. Eräällä lennolla kuului hinauksessa pamahdus ja lennättävä opettaja nykäisi hinausköyden irti. Tilannetta tutkittuaan hän havaitsi jarrujen auenneen. Korkeutta oli noin 200 metriä, joten kentälle pääsi takaisin, kun laitto jarrut kiinni. Jarrut olivat jääneet lukitsematta maassa.

Kuumina päivinä kouluttajien tarkkaavaisuus joutuu koetukselle rutiinilentojen määrästä. Lentoonlähtötarkastus on tehtävä rauhassa ennen joka lentoa.

FS 0

Asensin FS:n perävaunuun takaisin varustelaatikkoa. Tuolloin havaitsin, että koneen nokkaa tukevan kartiokupin kiinnitykset olivat kiristämättä. Kovassa jarrutuksessa tai kolarissa se ei olisi tukenut runkoa, vaan tukireaktio oli ollut lähinnä sivuvaakaajan varassa. Runгон liikkuminen myös sivuttain olisi voinut olla mahdollista.

Osa putken tukirakenteista on jo aiemmin ollut rikki, kun väärillä säädöillä on laitettu kone putkeen ja väkisin kansi kiinni. Kun kaikilla koneilla on oma putki, ei eri koneiden ristiinsovittamiseen ole mitään syytä. Tästä on myös johtiksen päätös.

Kuten oheiset diagrammit osoittavat on incidenttien keskimääräinen väliaika säilynyt suunnilleen ennallaan, mutta moottorikoneille jälleen sattuneet vauriot kasvattivat vahinkoja viime vuonna. Purjekoneille sattuu incidenttejä vähän useammin (tai ehkä niitä raportoidaan ahkerammin), mutta vauriot ovat yleensä vähäisempiä.

Kerhon kotisivulla oleva formi raporttien lähettämiseksi anonyyminä saadaan jälleen käyttöön (kiitokset Markolle). Viesti lähetetään nyt TKY:n sisäiseen postilaatikkoon, johon vain palstanpitäjällä on pääsy.

Nykyinen palstanpitäjä haluaisi edelleen kierrättää raporttien kerääjän tehtävää, ettei siitä muodostuisi yhden ihmisen monopolia. Eikö nyt joku voisi ilmoittautua vapaaehtoiseksi!!!

Nyt on muuten lentokausi alkamassa ja kovia kelejä tiedossa. Ei kun r...ä taivaalle!

*Erkki Soimne*

# Purjelennon pakkas(neste)parlamentti

Oli synkkä ja myrskyinen yö joskus viime syksynä. PIKIn saunavuoron jälkeen porukkaa istui iltaa Murjussa ja nautiskeli virvoitusjuomia. Puheeksi tuli purjelennon pakkasparlamentti, jonka purjelennon MM-joukkue järjestäisi helmikuun alussa m/s Gabriellalla. Ohjelma olisi kilpapurjelentoon keskittyvää, mutta sinällään ihan mielenkiintoista kuunneltavaa. Ja olihan paikalla Klaus Ohlmann, jo silloin maailmanennätyksen haltija yli 2000km lennoillaan Andeilla. Parlamentin hintaa pidettiin vain turhan korkeana opiskelijoille.

Joulukuun Ilmailu-lehdessä Jari Lehti ilmoitti tapahtuman kuuluvasta nuorten purjelentäjien taapaamisesta, tarkoitettu alle 25v pilotoille. Heille olisi luvassa alennus Ilmailuliiton puolesta. Tiedustelujen jälkeen asiat saivat vauhtia. Halukkaita lähtijöitä kyseltiin, ja jossain vaiheessa huomattiin että risteylle ilmoittautuneitten joukossa olivat jo veljekset Numela. No, seuraavaksi mukaan ilmoitattui PIKistä kuusi henkeä lisää, joten Nummeloiden kanssa täytymie sopivasti kaksi neljän hengen hyttä. Tämä alkuvaiheesta, tammikuussa lähinnä mietittiin montako laatikkoa olutta laivalta kannattaa kantaa maihin.

Itse parlamenttiristeily alkoi lauaintaina 1.2.2003 Katajanokalta.

Hieman herätti ihmetystä valvonnan puuttuminen, kun kukaan ei tarkistanut papereita laivaan mennessä. Parlamentin ohjelma alkoi Ilmailuliiton ja Vaisalan allekirjoittamalla yhteistyösopimuksella, jonka jälkeen muisteltiin Argentiinan MM-kisoja vuodelta 1965. Paikalla olivat pilottina ko. kisoissa ollut Matias Wiitanen sekä Pentti Lehto, joka oli ollut Juhani Horman avustajana. Tärkeä lenkki kisoissa oli myös suomalaisten kone, PIK-16 Vasama. Vasamalla lennettiin mm. esittelylento avajaisissa, jossa kahdella koneella räimittiin matalalla yleisön ohi. Muistikuvien mukaan Horma lensi oikeinpäin ja Wiitanen selälään. Itse kisaamisesta voisi mallintaa, että pilvillento oli ollut sallittua (huhhu!), sekä käännepisteille oli määrätty 1000m maksimikorkeus.

Laivan vielä ollessa kiinni laiturissa Ilmailuliitto jakoi palkintoja: mm. Kotikenttäkisan palkinnon, KC-suoritukset ja Uno Dahlinin kiertopalkinnon. Tässä yhteydessä huomasi, että kilpapurjelentotapahtumassa ollaan, sillä purjelennon HC-suorituksia ei mainittu sanallakaan, vaikka niitä oli edellisenä kesänä lennetty Suomessa (ja myös PIKissä) enemmän kuin pitkään aikaan.

Sataman jäätyä taakse nuorten

purjelentäjien tapaaminen alkoi. Nuoria oli paikalla 16 kpl. Naamat olivat kovin tuttuja Räyskälästä, vain Lauri E-PIKistä, Joni Turun lentokerhosta sekä Kai Kymistä olivat muilta kentiltä. Asialistalla oli nuorten ongelmat ja vaikutusmahdollisuudet kerhoissa. Tapaa-misen järjestänyt Jari Lehti esitteli myös 'nuoret johtajat' projektia, jossa nuoret keskenään toteuttaisivat jonkun projektin. Ryhmässä oli 7 PIKiläistä, suurella osalla johtokokemusta ja lisäksi mukana oli Rissasen Riku, EIK:n PJ. Tunsin olevani hieman turhan vanha ja kokenut (ainakin kerhon vetämisestä) tähän joukkoon, hieman nuoremmallen tilaisuus olisi ollut ehkä antoisampi. Hieman ihmetystä herätti myös joidenkin armoton kilpailuorientoitisuus. Itse olisin mieluiten puhunut nuorten aktiivisuudesta, kiinnostuksesta (tai sen puutteesta) ja tällaisista kysymyksistä.

Ainakin PIK-porukka muisti, että kyseessä on risteily ja hauskaa oli. Laivapoliisi välillä kierteli käytäviä ja meidän hytin oli mentynään toteasi radioon '5804 är klar'. Asiaankuuluva teekkariryhmi & lentäjän poika kajautettiin ilmoille puolen yön tietämissä laivan käytävällä, Ilmailuliiton johtoportaan yhteydessä lauluun.

Parlamentin ohjelmassa oli molempina päivinä useita esityksiä

kisoista eri puolilla maailmaa. Toisena päivänä ainakin allekirjoittanut odotti pääsiintyjää eli Klaus Ohlmannia. Joka ei pettänyt. Kahden tunnin esitys sisälsi runsaasti hienoa kuvamateriaalia, loggerikäyriä, sattumuksia ja tapahtumia Etelä-Amerikasta. Ohlmann lentää OSTIVin projektia, joka tutkii aaltovirtauksia vuoroissa. Hän on tehnyt unelmista totta, joku muu maksaa hänen lentonsa ja hän vain lentää. Aikaisemmat ennätysensä hän on lentänyt Stemmen tehtaalta saamallaan S10-VT:llä, viimeisin ennätys (3008,8km kolmen käännepisteen kautta) oli lennetty vuokratulla Nimbus 4DM:llä. Kuvat pilvistä, vuoroista ja 5000-8000m korkeuksista olivat mielenkiintoisia. Ohlmannin suoritukset ovat kyllä uskomattomia. Mies osoitti myös olevansa showmies, juttua riitti se oli mielenkiintoista seurattavaa.

Illan a'la carte aterian jälkeen nuoret purjelentäjät vielä kokoontuivat ja keskusteltiin mahdollisista nuorten purjelentäjien ryhmän jatkotapaamisesta. Lopuksi ajatukseen oli nauttia hapansilakkaa ryhmän 'kasteena', homma meni pieleen hajun levitessä joka paikkaan... No, vahinkoja sattuu.

Paluutaikalla, ennen laivan pääsyä jäiden syleilyyn, merellä myrskysi aika tavalla. Astioita puutoili tiskien takana ja kulkiessa otti mielellään tukea jostakin. Laivan yökerhossa aamuyöllä paikalla oli PIKiläisten lisäksi myös Ohlmann, joka totei haastelella, ettei hänen tutkimusprojekti juuri kiinnostaisi, kunhan hän vain saa lentää.

Maanantai-aamuna selvisi, että m/s Gabriella oli ainut alas joka oli käynyt myrsky-yönä Maarianhaminassa, ja saavimme Helsinkiin n. 2h myöhässä. Sitten vain kohti kotia ja uusia seikkailuja. Kiva reissu!

*Manne Juntunen*

## Myydään lentokoneita

### Cessna C150 Aerobat OH-CBV

Cessna FA 150K, s/n FA150-0019  
Vm. 1970, ka 12150

### Moottori Continental O-200-A66B, s/n 814053-2

Valmistunut 22.1.99. Newly Engine Rebuild, TMC  
Asennettu 26.3.99, ka 1600

### Varusteet:

NAV/COM King KX125, ADF King KR 85 ADF, Transponder King KT 76A, Intercom

### Katsastettu 12.3.2002, Punnittu 8.4.1999, VT 4.2003

Vauriohistoria: Ei vaurioita

Hintapyyntö: 23 000 euroa (hintaan ei sisälly eikä lisätä ALV:a)

### Vaihtoehtoisella radiovarustuksella:

King KX-125 korvataan KX-175B radiolla, ilman asennusta. Hintapyyntö 20 000 euroa.

Lisätietoja: Ari Siltavuori, puh 050-63880

### Cessna C172N OH-COV

Cessna 172N, s/n 172 70 301

Otettu käyttöön 27.1.1978, valmistunut tehtaalla, ka 15.3.03 4009 h

### Moottori Textron Lycoming O-360-A4N, s/n L-36335-36A

Valmistunut 9.9.1998, New (Newly Rebuild) Lycoming  
Asennettu 2.10.1998, ka 15.3.03 907 h, ka 15.3.03 158 h magneetot

### Potkuri Sensenich 76EM8514-0-60, s/n 35670K

Asennettu 14.6.2002, ka 15.3.03 158h

### Avioniikka, mittaristo ja muut varusteet Yö-VFR

NAV/COM King KY 96A (COM) ja Collins NAV VIR 350 (NAV), ADF King KR 86, Transponder Collins RT-359A, Intercom Sixtronics

**Muut varusteet** Talvilevyt, moottori- ja sisätilan lämmityspistokkeet, pyörien muutosuojat, koneen siirtotanko, potkuri-, siipi-, korkeusperäsin- ja kabiinipeitot

### Katsastettu 2.7.2002, Punnittu 3.11.2000, VT 13.12.2002

Vauriohistoria 06 / 2002 Potkuri osunut kiitorataan laskussa

### Muuta 2.10.1998 asennettu 180 hv moottori: STC SA4428 SW (O-360)

ja kokonaispaino nostettu: STC SA2196CE (2550 lb)  
Koko kone maalattu 10/2000,

Hintapyyntö 65 500 EUR (hintaan ei sisälly eikä lisätä ALV:a)

Lisätietoja Markus Laitila, puh 040-575 1204

# Rekrytointipuheita Halliwoodissa Pikiläiset exculla

Tämän kertainen Pikiläisten excursio kohdistui kunkas muutenkaan kuin lentokoneisiin, mutta sotilasympäristöön. Lähimmme matkaan varhain aamulla koneosaston edestä 7.45 niin kuin reissumme kulkemaan naattori Tuomas Nummela oli excu-käskyssä väntynyt, mutta yllättäen jouduimme Pikiläiseen tapan noukkimaan hänet bussilla kotinsa edustalta aamu-unisuutensa takia. Bussimatka muuten sujuikin jouhevasti ilman pysähdyksiä perille asti.

Perillä meitä odotteli Patrian yhteishenkilö, joka vei meidät suoraan lounastamaan heidän henkilöruokakalansa. Pikiläisten ruokalaan luomasta suuresta ryyssiksestä ja hämmennyksestä huolimatta lounas oli maittava.

Lounaan jälkeen meidät vietin tutkimaan hawk-korjaamo, jossa oli työn alla runsas määrä hawk-lentokalustoa. Koska hawkit ovat harjoituskäytössä on niiden käytöaste myös suuri, eli korjaamolla riittää töitä hawkien saralla. Myös suomalaista insinööriosastamista hyödynnetään Patrialla siten, että hawkien muuten suhteellisen huono kulutuskestävyys pyritään parantamaan uusilla konstruktioineilla, uusien osien suunnittelulla sekä osien kierrättämisellä vanhemmasta "vara-osakalustosta" uudempaan.

Patrian korjaamopäällikkö vihjailikin, että mikäli huoltolaskemat pitävät kutinsa niin vaaditun 15 vuoden käyttöperiodin kuluttua pois jäävä hawk-kalusto yksinkertaisesti hajoaa platalle ilman purkamista. Ei meidänkään PIKissa tarvitse kovinkaan kateellista suunnitelmallisen kaluston huol-

to organisoiminnin tiimoilta olla, koska välillä käyttötuntien tullessa täyteen koneet hajoavat myös itsestään platalle ☺.

Seuraavaksi siirryimme Hornet-korjaamon puolelle, jossa henki salpautui hornettien mahtavan koon vuoksi, eikä ihme sillä nuo sotilaslennotkin painavat tyhjänä yli 10000kg, kärkeväliäkin löytyy 11,43m, korkeutta 4,67m ja pituutta yli 17m. Hornettien huollot eivät ole korjaamopäällikön mukaan mitään laiskottelijoiden hommaa sillä kone pitää saada viidessä viikossa huoltoon saapumisestaan ulos, sisällyttäen kaiken muun paitsi moottorin ja avioniikan huollon. Eli vian löytymiseen vasta huollon jälkeen olevalla koelennolla, viivästyy kone melko varmasti suunnitellusta huoltoajasta.

Paikalla pörräili myös ilmavoimien henkilökuntaa, jotka olivat ns. laadunvalvoja tarkkaillen, että Patrialla koneille tehdään ajallaan se mitä oli määrättykin. Hassua onkin se, että Patria joutuu kilpailemaan ilmavoimien oman korjaamon kanssa tarjouksista, kummalle ilmavoimat lähettävät koneensa huollettavaksi.

Korjaamolta meidät vietin luentosaliin, jossa kyseisen Patria avitatonin Hallin johtaja esitteli yritystä, sekä piti vallan varteen otettavia rekrytointipuheita, jota PIKiläiset kuuntelivat korvat höreröllä.

Yhtä ainutta kuvaa Patrialta valitettavasti emme saaneet heruttua ehdottoman kuvauskiellon takia. Synä oli se ettei viimeisenpäälle oleva suomalainen sotilaslentokonetekniikka pääse rakennuksen ulkopuolelle. Ennen matkan jatkamista saimme kuitenkin

lohdutukseksi Patrian pelikortit, maistuvat pullakahvit, paljon tietoa Patriasta yrityksenä sekä erittäin ystävällisen isännöinnin reissun ajan. Kiitos vielä Patrialalaisille!

Matkamme jatkui hallin koelentolaiueeseen, jossa meitä oli koelentokeskukseen edessä olevan vanhan migin edustalla vastassa ihkaelävä "koelentodiplomi-insinööri-kapteeni".

Paikanpäällä luentoa meille piti laivueen päällikkö insinöörimajuri, sekä kiinteitä että pyöriväsiipisten vastaavat koelento-insinöörit.

Meille he kertoivat toiminnastaan, sekä alalle pääsyvaatimuksistaan. Työn kuva kuulosti ilmailusta pitävälle insinöörille unelmatyöpaikalta. Koelentokoulutus pidetään joka viides - kuudes vuosi, jossa koulutetaan muutamista ilmavoimien hävittäjä-lentäjästä, sekä lentotekniikan diplomi-insinööristä koelentäjiä. Koulutukseen kuluu vuosi jonka aikana insinöörille koulutetaan eri tyyppisten ilma-alusten lentämistä, sekä tiedonkeruuta koelentoon. Lentotunteja insinöörille eri kalustoilla kertyy noin 60-80 koulutuksen aikana.

PIK väkeähän ei kalvosulkeiset pidemmän päälle kiinnosta, joten pilkkimisemme sanaton viesti heti noteerattinkin ja luennoitsija sanoikin näin "näytätte sen verran puutuneita, että jospa me vaan menisimme katsomaan lentokoneita" ja se sopi meille.

Hangaarista löysimme heti hawk harjoitushävittäjän sekä redigo ja piper arrow -yhteystoimintakoneet.

Koelentoinsinööri kertoi meille lisää työkaluistaan hawkista ja

oikaistaisiinkaan". Tällä tavalla koelento-insinöörit keräävät tietoa eri tilanteista, jotta ilmavoimien kadettioppilaille voitaisiin turvallisesti kouluttaa lentokoneiden käyttäytymistä ääriarjoilla, sekä ohjaustointia mahdollisten virheohjauksien palauttamisessa.

Muutamissa hawk & hornetteissa on asennettuna tiedonkeruulaitteisto, joka kerää dataa 1,5 tunnin lennolla noin 2,5 Gigaa. Tallenne sisältää koneen eri järjestelmien antamaa tietoa mm. ohjain, mittarit, moottori-valvonta yksiköillä.

Tieto voidaan jälkeempään purkaa tietokoneelle ja tulostaa "analognena käyränä" paperille tai syöttää se flight simulaattorin tyyliseen ohjelmaan, jolla pystytään videotykillä heijastamaan seinälle kuva koneesta, mittaristosta ja ohjaimista. Ohjelmalla voidaan siis ajaa koko 1,5 tuntinen lento tai jotain osaa siitä, sekä nähdään 3D

kuvana koneen käyttäytyminen, mittarien lukemat ja ohjainten asennot. Lennon analysointihommassa toimi eräs ilmavoimien tekniiko-yliluutnantti, joka esitteli PIKiläisille edelliseltä koelennolta saatua materiaalia.

Matkan jatkuessa viimeiselle hangaarille, seisoi siellä F-18C Hornet, jota PIKiläiset pääsivät ihaillemaan ja tutkimaan ohjaustunnin lennolta noin 2,5 Gigaa. Tallenne sisältää koneen eri järjestelmien antamaa tietoa mm. ohjain, mittarit, moottori-valvonta yksiköillä.

Excursionimme viimeinen etappi oli koelentolaiueen lämmittäminen upseerissauna. PIKiläiset pääsivätkin nauttimaan mukkeista löylyistä, sekä paikallisen lentokonetekniikan sponsoroimista ouluista ja makkaroista, mikä maistuvinkin maukkailta PIKiläisten suissa.

Ville Tulkki



VILLE TULKKI



# Polyteknikkojen Ruokailukerho asialla Koeajoimme Zetorin



**K**un on talvi ja kovat pakkaset, karvitsevat kelpo pikiläiset silloin paljon energiaa pysyäkseen lämpiminä. Jatkoimme jo kesällä aloittamaamme ruokapaikkojen testaamista ja illastimme paikassa, jossa ruoka valmistetaan vanhojen hyvien aikojen malliin, voita ja läskiä säästelemättä. Tosi mies ei ituja narskuttele, vaan syö lanttuva, kuten jo Helmesit kehottivat vuonna 1978 Holiday in New York -albumilla. Ja lantun lisäksi syödään tietyt lihaa, läskiä ja perunoita. Arvostetun testaajamme Michel Linin lähdettyä autolla Kanarian saarille pakkasia pakoon, sukelsi hänen kaksioiselontonsä Mick Helin Helsingin yöhön, ja kuinkas sitten kävikään...

Marraskuisen pakkasillan pitemessä Helsingissä kokoontunut ravintola Zetorin joukko PIK-lentorallin osanottajia aikomukseenaan katsella Virosta ja Ruuzista otettuja valokuvia, juoda Zetor-olutta ja nauttia tuhtia ruokaa. Ensimmäisenä paikalle oli ehättänyt Markus, joka oli juuri tilaleimassa ensimmäistä oluttiaan Tuomaksen ja Mikon saapastellessa sisään. Tilattiin Zetor-ruisolutta, koska se varsinainen Zetor-olut oli valitettavasti päässyt loppumaan, me nekki kun kuuluu olevan kova. "Tännehan pitää ilmeisesti tulla toisen kerran uudelleen", kuultiin Mikon sanovan moisen uutii-

sen kuuluttuaan.

Siirryttiin sitten istumaan Zetor-merkkisen traktorin ääreen nautiskelemaan olusia, heittäämään huulta ja odottelemaan muita. Mikko tiesi kertoa tällaisella rakineella vedeltävän Kymissä vintturilankaa, mikä sai Markuksen ihmettelemään, eikö sitä voisi vetää jollakin joutuisammallakin vehkeellä. Samaa ihmetteli Mikkokin ja muistutti, että siitä huolimatta kylmäläiset lentävät vuosi toisensa jälkeen uskomattoman monta purjelentokeikkaa, joten kyllä sitä Zetorillakin... Samalla oli aikaa päällistellä ympärilleen ja tehdä havaintoja paikan sisustuksesta ja ilmapiiiristä. Zetor-tractorin ympärillä oli baarijakkaroina puupöljellä sekä niitokoneen istuimia, sellaisia teräslevystä kankun muotoiseksi muotoiltuja satuloita, joissa on reikiä, tiedättehän. Valaistus on hämärä, ja sisustuksella on pyritty liiterimäiseen vaikutelmaan. Hauskana yksityiskohtana mainittakoon raastinraudoista valmistetut lampunvarjostimet, joiden sisällä paloi 25-40 W hehkulamput. Taustamuusiikkina tarjoltiin etupäässä kotimaista musiikkia takavuosilta: Irwin Goodmania, Eppu Normaa, Sigiä... arvattekin myös Popedaa, Sleepy Sleepersä, Juicea ja Peitsamoa soitetaan, vaikka nyt ei korviin tarttunutkaan. "Ruikonpe-

rän Multakurkku" Jaakko Teppo suorastaan kuuluisi tänne. Ulkomaista vierailumme aikana edusti Creedence Clearwater Revival.

Pian joukkoon liittyivät myös Miika, Kim, Ari ja Heikki, ja niin tämän illan porukka olikin sitten täysilukuinen; Olli ei päässyt tuulimyllyjen, tulppaanien ja puukeneiden seasta Pohjan porukoille, Penttiä piti puolestaan Svea-mamma sylissään liian tiukasti sylissään ja Marko lienee ollut kähmimässä uutta pöhkistä kasaan tai sitten muuttopuuhissa, joten hänkään ei paikalle joutanut. Oli siis tullut aika siirtyä Arin varamaan kabiinettiin, tilata ruokaa ja valmistautua kuvienkatseluun.

Ruokalistat on painettu vanhaaikaisten, kellastuneen sanomalehden muotoon. Ulkoasu tuo elävistä mieleen takavuosien Neuvosto-Karjala-lehden, vaikka sirpiti, vasarat ja iskulauset puuttuvatkin. Ruokalajien nimet herättävät hilpeyttä ja vaativat tietynlaista, ainakin pikiläisille ominaista kiertoroutunutta humorointia uuteen, mutta niihin kannatti todella tutustua. Listalta löytyi mm. sellainen herkkä kuin iloisten traktorimesten piivi, joka ruokalistalla sanoin kuvailtuun on tällainen:

Zetorilla kesytyttyä häränimelleä, joka tekee nälkäisen onnelliseksi. Polttoaineena rehtiä

valkosipulivoita ja konepellillä kuumennettua punakaalia ja pekonia. Juuresperunoita lastataan reilun malliin, joka oikeuttanee istumapaikkaan täydemänsäkin puoleisessa heinäkärryssä.

Maittava annos tarjoltiin peltilautaselta, joka siis lienee valmistettu Zetorin konepellistä :) Muita Ruokailukerhon valintoja olivat mm. Pozzunleike - Zetorschnitzel, silakkapiivit ja pippuripiivi, joka kuvailtiin ruokalistalla tähän tapaan:

## ZETORIN PÖRSSI

*Nousseit:*

*pippuripiivi*

*Emmallaan:*

*maalaispernät*

*Päivän nousija: sienikastike*

*Uusi noteeraus: porkkanasose*

Kun ruokailukset oli tehty, pöytäni kiikutettiin alkupaloiaksi oikeaa suomalaista ruisleipää ja voita, jotka maistuvatkun mainioita ruokaa odotellessa. Myös pääruutu tulivat pöytään yllättävän nopeasti, ja päästiin maistelemaan, millaisilla eväillä peltomies Zetoriaan sompailee.

Traktorimiehen piivi oli muurea ja kypsäksi paistettua lihaa, ja valkosipulivoi sopi sen kanssa kuin nyrkki silmään ainakin. Juuresperunat olivat mielenkiintoisen, maalaheinen lisäksi tähän annokseen. Perunoiden mukana

oli paistettu lanttuva ja sellerivä, ja erikseen lautasella oli vielä sitä punakaalia, ja täytyy vain todeta, että vielä päivää myöhemmin tätä kirjoittaessa nousee vesi kielelle... Hyvin näkyivät tekevän kauppaansa myös possun... eikun pozzunleikkeet, pippuripiivi ja silakkapiivit. Ja palan painikkeeksi kitattiin ruisolutta.

Massujen tultua täyteen oli aika siirtyä katselemaan valokuvia, ja pöydälle nostettiin projektori, joka kytkettiin Arin kannettavaan kompuutteriin. Tässä vaiheessa selvisi, että koko talosta ei löydy valkokangasta, vaikka sellainen oli paikalle pyydetty, mutta se improvisoitiin fläppitalusta, josta otettiin kaksi lehteä kiinnitettiin teipin, purukumin, sinitarran ja mahdollisesti syljen avulla ovenkarmin, ja voilä, valkokangas oli valmis!

Seurasi lentorallin lentojen uudelleenlentäminen ja paluu hetkeksi keskele helteistä elokuuta. Samalla ideottiin uusia lentotoiminnan pirstämismuotoja. Markus ehdotti, että lentopaikkaisa pitäisi käynnistää vuonna '03 juu helmikuussa, jotta Sierra eXreillä vierailut järven ja merenlahtien jäät saataisiin mukaan tulokseen ja samalla lisättäisiin kisan haastavuutta sekä talventämisen huokuttelevuutta. Myös ehdotettiin pisteytyksen tarkistamista siten, että ulkomaisista kohteista saataisiin tulopisteet, ja niinkään ensimmäisenä uudella paikalla käyneelle ehdotettiin bonuspisteitä. Mikko osoitti sisällään asuvan pienen Lehden ehdottamalla venäläisillä lentopaikoilla käyneelle lisäpinoja suhteessa länsimaisiin ulkomaankenttiin. Millähän lihaksilla se Mikkokin kuvittelee vieraillevansa vaikkapa ULLIissa... Myös Sierra eXreIn talvikäytön tehostamista ehdotettiin mm. sillä periaatteella, että esimerkiksi lauanti- tai sunnuntaiamuuna Malmille lentämään menevä kaveri, joka vaihtuu kaivamaan Loharin esiin luulastaan ja lämmittämään koneen, ilmoittelisi aikeistaan muille

mahdollisesti kiinnostuneille siihen tyyliin, että nyt olisi myöhemmin päivällä tarjolla valmiiksi lämmitetty kone, käykääpsä lentämässä. Ainakaan tämän kirjoittaja ei viitsi kovin helposti puolen tunnin pyrähdysten takia ryhtyä koko lämmitysurrakkaan, mikäli kone sitten jää platalle jäähtymään, joten samalla koneella lentävien kannattaisi tiivistää yhteistoimintaansa talvisin, se voisi olla ihan mukavaakin. Tämä ehdotus sai kannatustakin paikallaolijoiden keskuudessa, joten mielenkiintoista on nähdä, mitä rupeaa talven mittaan tapahtumaan. Kuvashan lennonopettaja Kokkonen nykyistä tilannetta sanomalla, että pikiläisten lentokausi alkaa myööhän ja päätyy aikaisin, joten tässä voisi olla ainakin yksi lääke tuohon vaivaan.

Kaikki hyvät loppuu aikanaan, ja niin oli nykyin lopulta aika pakata pillit eli valokuvienkatseluunnekk pussiin, maksaa lasku ja suunnata kotiin nukkumaan. Koffin Portteri uudelleenmielintien urheilujuomaksi (Sportteri) ja nauratettiin tarjoilijaa, joka sanoi, ettei ole ennen kuullut koskaan kenenkään käyttävän siitä tuota nimeä, mikä hiukkasen tosin epäilyttää, kun muistaa, että tarjoilijat lienevät Lentoamäntien ohella niitä ihmisiä, jotka ovat jo kuulleet kaikki viitsit ennestään. Mukavaa hänen kanssaan ainakin oli asioida, ja voipa hyvinkin olla, ettei tämä jäänyt ainoaksi kerraksi, kun pikiläisiä nähdään tuolla "lentämässä".

Zetor oli mielenkiintoinen tuttavuus, ja se sopii mainiosti illanviettopaikkasi sellaiselle, joka haluaa tulla paikalle sellaisenaan kuin on. Täällä ei tarvitse hävetä vertynyttä villapaitaa ja polvipussisillisia teryleeniopoksia, oikeastaan pelin henkeen sopisi hyvin ilmestyä paikalle savissia kumiteräsuippaissa, lerpplärierien hatunreukka päässä ja sätkä suuپیessä savuten.

*Mick Helin*

# Malmin kerhot yhteistyössä öljynvalvontaan - myös PIK on mukana!

Kuten useimmat ovatkin saattaneet havaita, ovat Malmilla toimivat ilmailukerhot aloittaneet näyttävästi vapaaehtoiset öljynvalvonnat. Kerhot ovat Malmin Ilmailukerho (MIK), Finnairin Ilmailukerho, Espoon Moottorilentäjät, Vampulan Siipiveikot ja PIK. Ensimmäiset lennot on jo suoritettu MIK:n CTL:lla ja öljykin on jo poseerannut Helsingin Sanomissa. Hankkeesta on käytetty työnimeä 'Operaatio Lentävä Merenneito'. Virallinen Operaatio Merenneito on WWF:n tämeri-ohjelmasta kertova kampanja.

Kaiken taustalla on ajatus siitä, että kaun kerhojen koneet roikkuvat ilmassa rannikko- ja merialueen päällä muutenkin, niin miksei siihen voisi yhdistää muutakin hyötyä. Talven ja kevään mittaan julkisuudessa vallinnut nouseva huolestuminen erityisesti Venäjän lisääntyvien öljykuljetusten päästöistä on antanut vielä lisäpönttä toiminnalle.

Suomen aluevesillä tapahtuvia öljypäästöjä valvotaan nykyisin lähinnä Rajavartiolaitoksen Dornierillä, joka havaitsee kuulopuheiden mukaan vuorittain noin 200 öljypäästöä. Dornierilla valvotaan merta paitsi tähtymällä myös sivukulmatukalla (SLAR). Toimintaa koordinoi Suomen Ympäristökeskus (SYKE), jonka pyynnöstä Dornierit ja kopterit lähtevät

esimerkiksi tutkimaan päästöjä ja keräämään näytteitä. Myös WWF pyrkii toimimaan aktiivisesti öljypäästöjen torjunnassa ja onkin merkittävä yhteistyökumppani mainituille kerhoille.

Kerhojen toiminta perustuu täysin vapaaehtoisuuteen ja siihen, että valvonta tapahtuu tavallisen toiminnan ohessa. Toisin sanoen itse kukin voi suorittaa öljyntähtymistä lentäessään rannikko pitkin tai vaikkapa Tallinnaan. Luonnollisesti tämä johtanee siihen, että alkuun lentoja suoritetaan vain joillakin alueilla ja lentojen tiheys vaihtelee suuresti. Esimerkiksi Emäsalon seutu lienee kesäpäivinä varsin tiukassa 'synnissä' kun taas ulommat merialueet talvisaikana eivät luultavasti ole yhtä suosittuja.

Jotta toiminta voi tapahtua muun lentelyn ohessa, tullaan hakukalle järjestämään koulutusta, jossa käytäneen läpi ainakin öljypäästöjen ulkonäkö ja keinot päätellä öljyn määrä sekä raportointimenettelyt. Lisäksi tarkoitukseksi on liittää koulutukseen tietoa esimerkiksi pelastautumisesta merellisen pakkolaskun jälkeen ja muusta yleisesti ilmailijaa kiinnostavasta aiheistosta.

Hätäisimmät ovat jo ehtineet tuomitsemaan koko jutun sanomalla, ettei kouluttamaton silmä löydä öljyä merestä. Tarina kui-

tenkin kertoo, että ensimmäisestä valvontalennosta juttua tekevät Helsingin Sanomien toimittajakin oli tätä mieltä kunnes itse 'bongasi' ensimmäisenä öljyä...

Raportointia varten tullaan kehittämään lomake, johon merkitään lennon tulokset ja alue, jossa on liikuttu. Tässä tapauksessa myös nollatulot on tulos, sillä lentojen määrä suhteessa havaintojen määrään on paitsi mukava tietää myös toiminnan jatkokehittämistä varten olennaista.

Lisäksi lentämiseen tullaan luomaan muunmuassa suositukset sääainimeiksi, joilla VFR-pilotit ja -koneet liikkuvat merellä, sillä tarkoitus ei ole innostaa lentäjiä henkensä uhalla huonoon keliin. Yllättäen siis päätettävät minimisuositukset eivät varmastikaan tule suosittelemaan lentoja merialueilla vielä ihan 600 jalan pilvipohjilla ja 2 kilometrin näkyvyyksillä. Esimerkiksi Rajavartiolaitos ei suosittele lentoja merialueiden päällä yksimoottorisilla koneilla lainkaan.

Tulevaisuus näyttää mihin suuntaan toiminta kehittyä ja paljon on myös kiinni siitä, miten idea otetaan eri kerhojen jäsenten keskuudessa vastaan. Ainakin yleinen mielipide on nyt hankkeen puolella - ja toivottavasti pysykin.

Marko Koski

## Moottorilentäjän kesä KONEKALUSTO

	CBV	CAO	CSX	TOW	COV	PKT
	Cessna C150 1970	Cessna C152 1978	Cessna/Exp. C140 1946	Experimental PK23 1982	Cessna C172 1978	Piper Archer II P28A 1984
Valmistumisvuosi	1970	1978	1946	1982	1978	1984
Moottorin valmistaja	Continental	Lycoming	Continental	Lycoming	Lycoming	Lycoming
Moottorin tyyppi	O200A	O-235-L2C	O200A	O-360-A4M	O-360-A4M	O-360-A4M
Teho, BHP	100	110	100	180	180	180
Minimi öljymäärä (qts) paik./matk.	4	4	4	5,5/6	5,5/6	5,5/6
Lentosäännöt	yö VFR	yö VFR	yö VFR	VFR	yö VFR	IFR
Laitteet	VOF/C	VO/A	VOF/N	VO/N	VOF/A	SD/C
Muu varustus	intercom	intercom	sukset	hinauskoukku	intercom	intercom
					"Super Hawk" Air Plains STC	autopilot ELT
Paras pystynopeus	76 mph	67 kts	117 km/h	130 km/h	73 kts	76 kts
Jyrkimmän nousukulman nopeus	70mph	55 kts	105 km/h	110-120km/h	62 kts	64 kts
Matkanousun nopeus	80mph	70-80 kts	130km/h	140 km/h	85 kts	87 kts
Matkalentonopeus (TAS) 65%/200ft	105 mph	94 kts	165 km/h	180-190km/h	120 kts	111 kts
Max liikehtimisnopeus	118 mph	104 kts	-	-	105 kts	113 kts
Maksiminopeus	193 mph	149 kts	225 km/h	310 km/h	158 kts	154 kts
Parhaan liitosuhteen nopeus	70 mph	60 kts	120 km/h	120-130km/h	65 kts	76 kts
Lähestymisnopeus	75 mph	65 kts	130 km/h	120 km/h	70 kts	75/66 kts
Suurin sallittu nopeus laipat auki	100 mph	85 kts	140 km/h	200 km/h	110/85 kts	102 kts
Sakkausnopeus laipoilla	48 mph	43 kts	72 km/h	70-76 km/h	31-33 kts	49 kts
Sakkausnopeus sileällä	55mph	48 kts	81 km/h	80 km/h	39-44kts	55 kts
Kynnysnopeus laskussa	70 mph	60 kts	120 km/h	110 km/h	60-70 kts	66 kts
Valkoinen kaari	49-100 mph	35-85 kts	70-140km/h	85-200km/h	40-85 kts	49-102 kts
Vihreä kaari	56-140 mph	40-111 kts	80-200km/h	95-225km/h	50-127 kts	55-125 kts
Sivutuulikomponentti, kt	15	12	13	20	15	17
Punnitus	4/99	8/97	1/00	5/00	11/00	5/99
Perusmassa (kg) / -momentti (kgm)	531	533	486	647	684	740
MTOW normal (kg)	725	758	675	870	1157	1157
utility (kg)	725	-	-	-	-	966
aerobatic (kg)	725	-	-	-	-	-
Maksimipaino matkatavaratilassa (kg)	54	54	36	30	54	91
Maksimi pa. määrä (l), (käytettävissä)	98 (85)	98 (92)	94	200	163 (152)	189 (182)
Kulutus laihalla (l/h)	23	23	23	35	35	35
Maksimi toiminta-aika (h)	3½	4	3½	5½	4½	6
Kuorma täysillä tankkeilla (ei matkat.)	1h+56kg	2h+5kg	1h+43kg	1h+2kg	4h+57kg	3h+56kg
Tankkaus maksimi henkilömäärällä	2h+56l	2h+98l	2h+46l	2h+94l	4h+163l	4h+153l
Kiitoratavaatimus OPS T1-6	600m	600m	600m	500m	600m	600m
<b>Hinnat 1.5.2002-&gt;</b>	<b>CBV</b>	<b>CAO</b>	<b>CSX</b>	<b>TOW</b>	<b>COV</b>	<b>PKT</b>
Hintaluokka 1	72€	72€	68€	72€	92€	95€
Hintaluokka 2	62€	62€	58€	62€	82€	85€
Hintaluokka 3	48€	48€	44€	54€	75€	78€

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

# MUISTA ENNEN LENTOONLÄHTÖÄ JA LASKUA!

## ENNEN LENTOONLÄHTÖÄ

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

## ENNEN LASKUA

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

IRROTA KESKIAUKEAMA MUKAASI VAIKKA  
LENTOHAALARIN TASKUUN!

# RADIOTAAJUUKSIA

## LENNONJOHTOELIMET

TAMPERE ALUE&TUTKA		RULLAUS	121.60
SEKTORI 1	132.67 (127.50, 132.72)	TIEDOTUS	122.70
SEKTORI 2	121.30 (124.07, 132.72)		
SEKTORI 3	127.10 (132.72)	PORI	
SEKTORI 4	132.32 (123.77, 132.72)	TORNI	120.40
SEKTORI 5	125.40 (123.77, 132.72)	TIEDOTUS	113.20
PIRKKALA		TURKU	
LÄHESTYMINEN	126.20	TORNI	118.30, 121.10
TUTKA	120.60	TIEDOTUS	130.05
TARKKUUS	128.70		
TORNI	118.70	HALLI	
ATIS	133.55	LÄHESTYMINEN	124.55
		TORNI	128.90
HELSINKI-VANTAA		UTTI	
LÄHESTYMINEN	119.10	TORNI	130.80
TUTKA	119.10, 129.85		
TULO	119.90		
TORNI	118.60		
ATIS	135.07, 114.20		
METEO	125.10		
VOLMET	128.40		
MALMI			
TORNI	132.50		

## KORPIKENTÄT

RÄYSKÄLÄ (EFRY)	122.65	FORSSA (EFFO)	123.15
- ATIS	122.62	KIICALA (EFIK)	123.60
HYVINKÄÄ (EFHV)	122.50	TEISKO (EFIS)	123.15
NUMMELA (EFNU)	123.60	VESIVEHMAA (EFLA)	123.40
ORIPÄÄ (EFOP)	123.20	SELÄNPÄÄ (EFSE)	123.20
PIIKAJÄRVI (EFPI)	123.55	KYMI (EFKY)	123.55
JÄMI (EFJM)	123.65		

IRROTA KESKIAUKEAMA MUKAASI VAIKKA  
LENTOHAALARIN TASKUUN!

# TERMIKKILENTÄMISEN KYMMENTEN KÄSKYÄ

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

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



# Purjelentämässä Espanjassa

Keväällä 2002 allekirjoittanut lähti tutustumaan Espanjassa Pyreneiden vuoristossa sijaitsevaan purjelentopaikkaan nimeltään Cerdanya. Paikkaa oli keuhuttu hyväksi vuoristolentopaikaksi. Pikin saunaillassa oli myös aiemmin ollut mielenkiintoinen esitelmä lentämisestä siellä yhden pikiläisen käyttä paikalla keväällä 2001.

Purjelentoajankohdaksi olin sopinut 5 päivää juuri ennen pääsiäistä. Itse matka alkoi jo 1,5 viikkoa aiemmin lennolla Hampuriin ja sieltä tuttavavierailuiden ym. jälkeen edelleen junalla Ranskan Toulouseen. Sieltä matka jatkui parin tunnin junamatkalla kohti Pyreneitä. Sattumalla Ranskassa ja Espanjassa on erilainen raideleveys (ainakin tällä reitillä), joten junamatka päätyi vajaan 10km:n päähän valtioiden rajasta La Tour de Carol -nimiseen paikkaan Ranskan puolelle. Pienten kommellusten jälkeen löytyi Celisol-niminen hotelli Bourg Madame -nimisestä pikkukylästä Ranskan puolelta aivan rajan tuntumassa.

Seuraavana aamuna oli mukava huomata, että samassa hotellissa asui pari muutakin purjelentäjää – brittejä. Hotellista oli Cerdanyan kentälle noin 10km:n matka ja päivittäinen kyyti järjestyi ystävälistien brittien autoissa.

Cerdanyan lentoleiri on European Soaring Club = ESC:n järjestämä, jota vetää brittiläinen 'ammatti' pursilentäjäpariskunta Bryan ja Gill Spreckley. Cerdanyan kenttä sijaitsee lähellä Andorran pikkuvaltiota vuorten joka puolelta ympäröimässä laaksossa. Paikka on ihanteellinen korkeuslentoille – kunhan vain aaltokelit osuvat kohdalle ☺ Kentän ylläpitäjä on Barcelona-Sabadell'in ilmailukerho.

Paikalla oli parikymmentä pursilentäjää, joista suurin osa brittejä London Cliding Clubista ja muualta Lontoon lähistöltä. Suu-

rella osalla heistä oli omat koneet mukana – matkahan Kanaalin yli ja edelleen omalla autolla putken kanssa Ranskan läpi on kohtuullinen. Kalusto näytti olevan suurin piirtein vastaavaa kuin esim. Suomessa. Hinauskoneina oli ESC:n Robin ja espanjalaisen Rallye ESC vuokraa koneita ja niissä on hapet, loggerit ym. Koneiden ja hinausten hinta-taso ei ole tosin ihan edullisimmasta päästä.

Lentopäivät alkoivat perinteiseen tapaan briefingillä, jonka Bryan piti. Paikalliset proseduurit eivät olennaisesti eronneet Suomessa käytössä olevista.

Omat lentoni alkoivat parilla koululennolla ASK-21:lla, joilla tutustuttiin paikallisiin olosuhteisiin ja menetelmiin sekä harjoiteltiin vuoristolentotekniikkaa. Lensin sekä Bryanin sekä Gillin kanssa. Heistä molemmista huomasin, että he heiluttivat saavua ihan taidokkaasti - ei mikään ihme sillä Bryanilla on pursikokemusta yli 6000h ja hän voitti MM:n vuonna -87 ja Gillillä on voimassaoleva naisten ME.

Yksinlennot lensin Pegasella, joka on ranskalainen kopio ASW 24:sta. Ihan kelpo kone lentää vaikka vähän askeettinen...

Lentäminen Cerdanyassa ja uudessa paikassa oli mielenkiintoista, vaikka parhaita aaltoja ei osunutkaan ko. päivinä kohdalle – omaa nousua sain parhaimmillaan noin

3000m, joten timanttinousu jäi saamatta. Suuremmista korkeuksista Cerdanyassa näkee kirrkaalla säällä kuulema samanaikaisesti sekä Välimerelle että Atlantille – matkat ovat vastaavasti vähän alle 150 ja 300km. Tätä herkkua ei siis tämän kirjoittaja päässyt kokemaan. Kaikkina päivinä pääsin kylä lentämään Cerdanyassa.

Koska Cerdanya sijaitsee vuorten ympäröimässä laaksossa, on siellä oma mikro-ilmastonsa, jossa kelin muutokset ovat oma tieteen-

lajinsa. Parina päivänä näki, miten ulkaavan näköiset pilvet hivut-tautuvat vuorten reunoilte. Tuulet pysyivät kohtuullisina – jonain vuonna sivutuuliolosuhteet olivat yltyneet niin koviksi että laskuja oli pitänyt tehdä 90 asteen kulmassa kiitoradalta olleelle rullaustielle.

Lentopäivien ruokailu ja ostokset järjestyivät helposti läheisessä Alp-nimisessä kylässä noin 1,5 km:n päässä kentältä. Kylään oli kentältä ylämäkeä ja takaisinpäin alamäkeä. Niinpä fillarilla mennessä näkki kasvoi sopivasti menomat-kalla ja paluumatkalla vatsa täynnä hurukyyti maistui... Vakiiruokapaikkassani oli kiva seurata paikkaa ylläpitäneen temperamenttien espanjalaisperheen arkipäivän elämää... Itäisin Cerdanyan pursilentäjät kokoutuivat usein isommalla joukolla johonkin lähilyyriin ruokapaikkaan. Brittien sisäpiiri-huumori on tunnetusti aika hersyvää...

Yhtenä iltana kentällä oli tarjolla belgialaisen Nimbus 4 DM -koneen kasaustyös. Kone oli toinen Belgiaan rekisteröidyistä ko. tyyppin koneista. Varmaan aika hulppea kone lentää - siipeä näytti riittävän kun liikennekoneessa konsanaan...

Yksi yksityiskohta Cerdanyan kentällä oli hyvin ajateltu, kentän fasiliteetteihin kuului oma suuri uima-allas – ei huono idea! Tosin ko. ajankohtana allas oli remon-tissa eikä lämpötilakaan vielä ke-säistä tasoa.

Kaiken kaikkiaan käynti Cerdanyassa pursilentämässä oli hyvä ja mielenkiintoinen kokemus. Kotimatalla oli pakko kokeilla Buzz-halpalentoa Toulousesta Lontooseen, kun hinta oli alle 50 euroa...Hinta-laatusuhde oli erinomainen ☺

*Kimmo Rantanen*

# Kebne 2003

*Yksi vuoden kobokohta on jälleen läbestymässä, aivan oikein se on kuuluisa PIK:n joka vuotuisen Kebne-leiri. Se on paikka johon pataan sivistystä, paikka jossa legendat syntyvät ellei jo menomatalla niin viimeistään paluumatkalla. Tämä on leiri, jossa keskiverto PIK:läinen vieään suorituskykynsä ääri rajoille.*

Ainoa paikka jossa pystyy pakenemaan sitä pinttyneen Alinan tuoksua on kaunis aaltopilven riekale joka nostaa aina raikkaaseen ilmaan kilometrien korkeuteen, jossa lisäraikastusta antaa vielä pulloitettu kaasu jota toiset myös haapeksi kutsuvat.

Kebne on paikka josta kaivetaan kultaa ja metsästetään timantteja. Tämän kertainenkaan reissu ei tuottanut petty mistä vaan PIK:llä on taas reppu täynnä tuliaisia hurjien seikkailujen ja saavutusten muodossa jotka elävät legendoina leirinuoitiolla ja jotka leviävät suusta suuhun kansanerinteen muodossa.

Itsekkin jo useampana vuonna olen kateellisena kuunnellut muiden tarinoita tästä tarujen vuoresta. Tänä vuonna oli sitten vihdoinkin mahdollista kantaa oma korteni kekoon ja lähteä mukaan tälle vallattomalle seikkailulle.

Ensimmäisenä etappina oli uudella konkareilla mitä varustuksia reissulla tarvitaan, muuten listani kelpasi mutta muiden ystäväisillä avustuksella ymmärsin ottaa myös vaihtolusaahteita ja dödöä mukaan. Tosimieshän ei moisia varusteita tarvitse, mutta ajattelin olla herättämättä ensikertalaisena liikaa näriä muiden joukossa. Koska olin menossa vasta toiselle viikolle niin piti tavarat pakata hyvissä ajojin, joten sinne meni sitten viimeisetkin kalsarit laukkuun ja pakun mukana kehnolle.

**Kebne on paikka jossa kaivetaan kultaa ja metsästetään timantteja**

## Pakulla vai KiloTangolla?

Suomesta olimme retestäsi lähdösä kerhon lippulaivalla KiloTangolla, joka tällaiseen matkantekoon kuulemma sopii erinomaisesti, varsinkin jos vaihtoehtona on mennä pakulla ja raahata putkea perässä kuten palatessa joutui tekemään. Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty, joten hyvissä ajoissa piirsin viivan karttaan eli edellisena iltana puolen yön aikaan ja laskeskelin etäisyydet ja suunnat OFP:iin. Kartat oli hankittu jo hyvissä ajojin, voisi ajatella jopa liiankin hyvissä ajojin, koska Ruotsin VFR -kartat ehtivät jo kadota jonkin pitkäkyntisen mukana jonnekin Suomeen, mistä niitä joutui sitten etsimään kissojen ja koirien kanssa. Kartat kuitenkin löytyi ja homma jatkui.

## 12.4. Valmista ränniä Malmilta Paittasjärvelle!

Lähtöpäiväksi oltiin sovittu aikaiseen lauantaiaamuna Malmilla jos keli vähänkin näyttäisi lentokelpoiseksi. Aamulla herätykello soi noin viiden aikoihin ja sitten nenä kiinni televisioon ja tarkastelemaan mitä TAF:t ja METAR:t näyttää... pelkkää CAVOK:ia ja jopa myötätuulta "Hurraa, halvaksi tulee". Sitten internetiin ja ilmailulähtöksen sivulle, kartat näyttää että suttaa tulee sekä idästä että lännestä, mutta meteorologit olivat kuulleet rukouksemme ja varanneet meitä varten suoran rännin Malmilta - Paittasjärvelle. Tämä ränni näyttäisi kapenevan koko ajan joten tänään on oltava nopea, jos meinaa ehtiä perille ennen pilviä.

Kokoontuminen Otaniemessä,

jossa huomataan: "Yksi puuttuu". Puuttuva saatiin kiinni ja syylinen vakuutti ettei oltu sovittu tapaa- maispakkaa, vaikka oli itse ehdottanut Murjua 7:00 aamulla. Tämä ehdotus oli hiljaisesti hyväksytty ja muut olivat älynneet ilmestyä ajoissa paikalle. Sitten pikapikaa Malmille ja briefingin kautta lentokoneeseen. Tankit täyteen ja menoksi ennen kuin slottivuoro menee ohi. Tuulikorjauskulmien ja muu hienosääto sai jäädä kun uljaat ja uhkarohkeat pilotit rynnivät suin päin taivaalle. Viiva kartassa, GPS, jepsu ja tietysti kokenut konkari, joka osaa lentää perille vaikka sataisi pieniä sammakoita.

Minulle lankesi ensimmäinen lentovuoro, joten ei muuta kuin huiska pyörimään ja kartat polville. Koska oltiin niin aikaisessa että torni oli vielä kiinni ei tarvinnut muuta kuin huudella tornin taajuudella, missä ollaan ja mitä aiotaan. "PKT rullaa odotukseen 09:lle", koekäyttö, baanalle ja urku auki. Kebne here we come! DEGER:n kautta nokka kohti pohjoista ja eteenpäin laihennusta unohtamatta. Herättääkseni matkustajissa luottamusta tokaisin hetken lentämisen jälkeen, että "Ahaa nyt ollaan kartalla". Enää ei selitykseksi kelvannut että alkumatka oltiin oltu kartalla vaan ankaraa kuittailua alkoi kuulumaan kaiuttimista.

TMA:n ulkopuolella voidaan- kin sitten alkaa harjoittelemaan koneen näppäintekniikkaa tyyliin: mites tätä autopilottia sitten käytetään. Tehtävä osoittautui sängen helpoksi parit näppäimet pohjaan, hetki piipitystä ja sitten vain sää-

detään haluttu suunta, kerrankin pilottiin saa katsella maisemia rauhassa. Tutut maisemat viuhah- televat alla Padasjoki, ja hups Hal- lin MILCTA lähestyy: huudellaanpa sinne. Turhaan, ei siellä ketään ollut, mutta onneksi Jyväskylässä sentään valvaututaan vastaamaan. "PKT selvitetty 2500 TMA:n läpi ja ilmoita raja ulos.". Tämähän vain sopii, kylläpä lennonjohtajien kanssa on helppo tulla toimeen. Pyyttää vain mitä haluaa ja aina saa.

"Kehneläinen", sää alkaa huonota???, eikös koko matka pitänyt olla CAVOK:ia. Nokka kohti ton- tia ja minimilentokorkeuksiin, 20 min Ouluun ja sää rupeaa lähen- telemään VFR minimejä. Yhteyttä Oulun torniin ja ilmoitellaan että tulossa ollaan, samalla kysellään säätä. Vastaukseksi saadaan että aurinko paistaa ja pilvet on korke- alla, eteenpäin veljet. Vaikka Oulu lähestyy sää ei silti parane, päinvastoin nyt tulee hetki lunta, vettä ja vihdoinkin alkaa vähän kirkastua Oulun kynnyksellä. Laskukierrok- seen, laskuun, ja mitä kummaa: loppuveto meinaa tulla liian korkealta? Vaa oppikirjat ovat sitten- kin oikeassa, leveä kitorata saa Malmim pilotin luulemaan olevan määrämälloin kuin onkaan. Kriitsi pyörittä koskevat maata ja rullitaan asematasolle.

Briefingissä uusi plani rajan yli Paittasjärvelle, ja sitten murki- nalle. Takaisin koneeseen ja tällä kertaa pelkkään paikalle. Koke- nenne ittein Juha luotsaa koneen kohti Kemä, sää on vieläkin keho- no, mutta sääietojen mukaan koht- ta paranee. Tornion juokea pitkin

kohti ylityspaikkaa, välillä toinen siipi Ruotsin puolella koukkaillen. Siitä niin rajan yli, mutta Ruotsalaiset eivät ole kuulevinaanakaan. Ei muuta kuin pitemmälle vaan ja kokoaajan paranevassa säässä yhä korkeammalle. Jaaha nyt Sundsvallin Controlli suostuu vastaamaan ja toivottaa tervetulleeksi. Maisemat alkavat kukkuloimaan ja Kiiruna lähestyy kovaa vauhtia. Melkeinpä liiankin kovaa, koska yhtäkkiä Kiirunan TMA on ilmestynyt koneemme ympärille. Mutta pilottimme ei hätäänny, kone kyljellen ja kohti tonntia ja näin pakenemme pelottavaa ruotsalaista lennonjohtoa ennen kuin se ehtii toimia ja sukellamme turvaan TMA:n alapuolelle.

Paittaisjärvi hämmöittää ja minulle näytetään tuleva majapaikkamme, rrrrräämys talon yltä jos

siellä vaikka olisi joku jälkennäjänyt PIK:läinen. "Nikka Radio PKT på medvind" ja laskuun. Kivuttuaani koneesta Kebnen karu totuus iskee vasten kasvoja kuin Miljoona Volttia. Täällähän on kylmä kuin Siperiassa, ja kaikki lämpöiset alushousuni ovat Mökissä olevassa matkalaukussa. Mutta ei hätää, retkiäkistä saa lämpöisen kiltin ja olen komeampi kuin koskaan. Ei ole mennyt koulutus hukkaan, kuten Vaarini tapasi sanoa. Leiriläisten naamasta näkee, että ainakin aurinko on paistanut "Turistikeliä, turistikeliiä" päivitellään.

Hetken perästä PKT on taas suuntaamassa kohti suurta tuntematonta, päämääräänään Malmi. Tästä lennosta huhujen mukaan voisi kirjoittaa vaikka romaanin, mutta jääköön se seuraavaan kertaan ja Räyskälän leirinuotioiden

## Ei tällaista menoa normaalkuntoinen DI voi kestää!

kumotukseen.

Pitäkästä päivästä väsyneenä ei jaksettu alkaa kaivamaan koneita peitteistä vaan tyydyttiin vaan notkumaan kentän laidalla, kunnes Katja sai loistavan idean. "Hei mennään Nikkaan Vofflalle". Aivan tämä on se kuuluisa Voffla, josta kaikki puhuvat. Voi minua onnenpölkön, pääsen heti tutustumaan tähän legendaariseen ruokalajiin. Asiantuntijoiden opastuksella valitsen hilloksi hillan kuin vanha tekijä, eikä myyjä huomaa että olenkin ensikertalainen. Sieltä palaamme mökkiin ja tuvan täyttää ihana tuoksu keittiöstä, joku paistaa pekonia namman. Pekonit hernarini, hernarit naamaan ja maha puhumaan, ai tätä elämää. On koittanut kortin peluun aika, alkaa vappeskahouso, joka jatkuu läpi koko viikon. Muilla peleillä ei oikein ollut asiaa pelipöytään. Katja tyrkytti ristiseiskaa ja Juha sököä, mutta valepaskis se on se mikä jyrää.

### 13.4. Tymää

Seuraavana päivänä tymää ja mentiin vasta puolen päivän aikaan kentälle, Vofflan kautta kämpille ja kortit laulamaan, ilma on niin saakea sisälle että sitä voisi melkein syödä.

### 14.4. Taivaalle tähtimoottorilla ja ilman

Sitten alkaakin tapahtua, aamu alkaa lennolla Suhinulla, muutama läpärä Jarin kanssa. Baana on pikkuisen lyhyt, mutta Suhinulla voisi laskeutua vaikka postimerkille, niin hyvä kone se on. Vetää melkein vertoja SX:lle, no ei vaihtakaan SX on ykkösen. Sivusilmällä huomaa että Lehti puuhastelee kimeän tähtimoottorikoneen kimpussa, nimeltään CSC Cessna 195. Näyttäisi olevan SXn isommaksi kasvanut pikkuveli, pääsisiköhän siihen kyytiin. Kuulemma yksi paikka on vielä vapaana jeejee, luurit COV:sta jonka Jari, Ari ja Hessu toivat mukanaan. SC käynnistyy komean jylhän ja savun kera,

takapenkillä on tilaa kuten ilmojen surussa pitääkin olla. Hessu tuuppaa kaasun pohjaan ja kohta kohotaankin taivaalle tähtimoottorin tasaisen pauhun hakatessa kuin orjakaleerin rumpumut. Kiirunan jälkeen ajamme maisemareittiä Abiskon kautta takaisin kohti Paittaisjärveä, matkalla on niin kapetta solia että kehnolla säällä ei tekisi mieli kääntyä siellä ympäri. Maisemat on silmiä hivelevän kauniita, mutta poroja ei näy vaikka kuinka yritän kurkkia ikkunoista ulos. Laskun jälkeen seuraa Lennon hankalin vaihe, kipuaminen pois 195:n ohjaamosta. Matka on erittäin ahdas, sokkeloinen ja tiellä on kaiken maailman johtoja penkkejä ym. muita esteitä, mutta suurta luovuutta käyttäen suoriudun tehtävästä kunnialla ja pääsen takaisin maan kamaralle.

Keli näyttäisi vieläkin ihan hyvältä, ja kas kas FQ tuleeikin juuri laskuun. Nyt opettajaa hihasta kiinni ja Jeren kanssa singahdamme OW hinaamana taivaalle. 800m korkua ja ihana nouseva ilma tuntuu takapuolen alla, pienen konsultoinnin takapenkin kanssa ja käsi keltaisella viivulla ja irrotus nostoon. Ja ylös käy lentäjien tie, nosto vie 1400m korkeuteen kunnes rupeaa hiipumaan. Käydään katsomassa maamerkit: tuullisia, musta kolmio, laakso ym. tärkeät paikat komiaa kerrassaan, vuoria silmän kantamattomissa. Laskun jälkeen maassa vallitsee taistelumieliä, oliko nouseva ilma aaltoa vai termiikkiä. Minä kuulun termiikki-leiriin, kunnes toisin todistetaan.

### 15.4. Vattensprutsbanaa!!!

Ei mitään erikoista säätä, joten päätetään lähteä saunomaan ja uimaan Kiirunaan. Ykkösviikkolaiset kertoivat että siellä tarvitsee omat lukot ja kaikkea. Uimahalli osoittautui ratkierumukkaiksi paikaksi, hyyptornit ja vesiliukumäki. Ei tällaista menoa normaalikuntoinen DI voi kestää, vesiliukumäestä ainakin sata kertaa ja hyyptornista toiset sata. Jossain vaiheessa huomataan että muut on kadonneet ja päätetään lopettaa ilottelu. Nyt rupeaakin olemaan jo armoston nalkä. Perinteitä kunnioittaen menemme Pizzalle ja ennen pitsaa syömme suuren määrän paikallista pippurikaalia alkupalana.

Nyt koittaakin illan kohokohta PalveluALKO - systembolaget antiikkisine tilauskuponkeineen. Huhu on kiertänyt, että huomena vietetään valmistujaisia - minun. Taitaa olla pihin maine kun kaikki hamstraavat juotavaa kuin viimeistä päivää. Kaupasta ostettiin kilokaupalla lihaa ja muita tarvikkeita, JP:n VISA vinkui niin että korvissa soi.

### 16.4 Aaltokeliä ja kokkien marinointia

Tänään näyttää tulevan hyvää keliä, porukka on aamiaisella jo



Kartalla? Öööö... ihan kohta!

JERE KNUUTTILA



Uutta skotlantilaisvaikutteista arttista muotia

JERE KNUUTTILA

nen seitsemää. Aamulla tymän poikasta, mutta sitten alkaa tapahtua. Tuulipussi alkaa asettua vaakaasuoraan asentoon ja kaikki ryntäävät silmät kiiluen kentälle - AALTOKELIÄ. Hahaa minulla on vuoro Klubiin ja vakuuttuneena että nyt mennään eikä meinata. Peukku pystyyn ja taivaalle. Tuulee suoraan sivulta, vihdoinkin pääsee vähän ohjaamaan. Kone hyppii ja pomppii tuulen mukana, tämä ei voi tarkoittaa mitään muuta kuin loistavaa säätä. Vario-

aalto on jossain ulottumattomissa ja vääjäämättömästi maan veto-voima tekee tehtävänsä ja kiskoo konetta kohti kenttää.

Seuraava pilotti taivaalle, on Tuomaksen vuoro. Tuomaksella tuntuu olevan homma hanskassa, kaveri katoaa teille tietymättömille useiksi tunneiksi. Radiosta kuuluu vähän väliä "Nikka Radio sex fem null, en timme till". Illemmalla rupeaa taivas menemään tukkoon ja aletaan ihmetellä mis-



Leirillä harrastettiin myös perinteistä mieskuorolautua

metri näyttää sitkeästi 4m/s nousua ja olen varma, että tässä se on, aalto. Korkeutta on 1100m ja huolimatta JP:n neuvosta "irroita vasta 1700m", vedän kahvasta ja kone kyljellen. Mutta mitä nyt tapahtuu, variometri näyttää kantavaa tai vähän laskevaa. Haistelu sinne ja tänne, mutta ihana

säköhän Tuomas suhailee, ei kun radio käteen ja kysymään. Kuulemma Keblen lähellä lähempänä viittä kilometriä, kuullostaisi ihan KC:ltä. Jännitys tiivistyy pääseekö Klubi takaisin, mutta ai ja voi, ruokaorjovuoro kutsuu ja on pakko lähteä mökille kokkaamaan. Matkalla kuullaan radiosta että Tuo-

mas on päässyt perille, mutta yksi sankari on eksyksissä jossain pilvien päällä: "I think that I don't know where I am". Ei, se ei ole PIKläinen, vaan joku muu sankari ilman GPS:ää. Kaveri laski jonnekin järvelle ja sai sieltä hinauksen takaisin Paittasjärvelle.

Nyt alkaa sapuskan teko, ja en-

## Uusi maailmanennätys: maailman pisin siirtohinaus!

valeltuna. Katja hoitaa pirsakeiton alkuruoaksi ja sen kanssa valkosipulipatonkia. Jälkiruoaksi on tarjolla rommiruokku, vispikermaa ja suklaakastiketta. Bilet pystyyn ja työväenlaulut raikaa. Pöydiltä syösyillään sänkyjen läpi ja haetaan lisää voimaa lattialta, kunhan on ensiksi sammutettu lamput irrottamalla ne katosta. Yllättäen fleet oli taas kerran pilaantuneita, ruokamykytysten määrästä päätellen ja väsyneet juhlijat leppivät lumihangessa kunnes heidät ohjailtiin oikeaan suuntaan, missä odotti oma sänky kulun kallis.

### 17.4. Mieskuoromokellusta?

Seuraavana päivänä saatiin todisteita illan huimasta menosta. Kummasti PIK-läinen mieskuoro, joka illalla kuulosti niin komealta, oli ajettu jonkin äänigeneraattorin läpi muuttaen soresan laulun oudoksi mokellukseksi, josta ei saa mitään selvää ilman visua. PIK-kansa heräili karvan verran myöhempään kuin tavallisesti ja kalpeana vaelsi kohti kenttää. Jotkut todistettavasi heräilivät vasta iltapalalle, kun poronkäritys houkutteli kansan kokoon.

### 18.4. Anakonda hyökkää...

Tänäinkin on ihan hyvää lentosäätä, illalla kolme konetta taivaalla ja kaikki yli 3 km korkeudessa. Mutta sitten astuu kehiin "sista landings tiden", tunnin päästä laskuun, mutta riittäkö aika. Epätoivoiset pilotit koittavat anoa "Nikka Radiolta" lisää aikaa, mutta vastaus on tyyli: Aikaa ei tipu ja kuuliaisesti koneet syöksyvät taivaalta jarrut levällään ja aiheuttavat ennen kokemattoman ruuhkan laskubaanalla. Kaikki koneet saadaan turvallisesti pois baanalta ja pilotit kerrtomaan huimista lentosuorituksista, loggerikäyriä on muutenkin innokkaasti päivien päätteeksi katseltu läppäreiltä ja ihasteltu omia saavutuksia.

Leirin loppu alkaa hämmöttää ja on aika kuuluisan Anakonda -pelin. Peli joka saa kylmät väreet kiirimään pitkin selkäpiitä. Pelissä kilpailaan siitä kuka saa tyhjentää PuuCeen, onnellinen voittaja selviää vasta aivan lopussa kun hikikarpalot kihelmöivät otsalla ja silmät kiiluvat ahneudesta. Vuoro kiertää eteenpäin, rahaa on kasassa jo huomattava määrä. Jännitystä lisää hurjat huhut salaisista sopimuksista JP:n ja Tuomaksen välillä. JP korottaa, Tuomas huulia lipoen korottaa: vielä se kerran kiertää. Mutta mitä nyt, Manne tuijottaa hypnoottisena rahakas ja mutisee jotain Mantraa lennosta Helsinkiin ja kutsuu korkeampia voimia avukseen. Salamannopealla kädenliikkeellä Manne hahmaisee potin itselleen ja voittaa pelin. Manne



Rahastonhoitaja kerää leiriläisten innokkaasti tekemiä lahjoituksia alkupääomaksi uuden purjelentokaksikon hankintaan

simmäiseksi marinoidaan kokit. Kaljat Jerelle ja mulle. Homman kuvio on alusta asti selvä, valkosipulia joka paikkaan ja paljon. Jere aloittaa valkosipulien kuorimisen viidennen valkosipulin jälkeen seottiin laskuista ja laitettiin kaikki minkä irti saimme. Fileeseen suolaa, pippuria ja pannulle. Fileet vuokaan ja lihat kuorrutetaan pekoneilla, jotka on pyörätely öljyssä jossa on paljon VS:ää ja provecal -yrttimaustetta. Keitetyt perunat laitetaan vuokaan, höyrytetään sipulilla, valkosipulilla ja uuniin, tietysti kermalla

voitti potin ja pettymyksen voi suorastaan lukea ihmisten kasvoilta: Sinne meni se ihana rahakasa, suoraan Mannen pohjattomaan taskuun. Mannella näyttäisi olevan taktiikka kuinka kesyttää kihisevä, ääriään myöten pullisteleva anakonda, joka kuulemma kurottelee lonkeroitansa jo pöntön tasalle ja syö pieniä PIK-läisiä aamupalaksi.

#### 19.4. ... mutta anakonda häviää taistelun

Ovelana miehenä voittaja odottaa



Köydet kasaan ja kotiin

aamuauringin nousua, jolloin perimätiedon mukaan anakonda on vielä horroksessa ja yllätysmomenttia käyttäen on voitettuaan. Aamulla Manne lähestyy metsäunasta voittajan hymy huulillaan, homma hoidettu ja anakonda kukistettu. Pikainen aamupala ja

kentälle, Suhinu, FQ ja COV saatelaa matkalle, jonka jälkeen alkaa armoton paluumatka Jeren kanssa pakulla: "On the road again". Turbodieseli viheltää ja matka taittuu, putkea ei edes huomaa perässä, matkaevääksi on PIMs keksejä ja sipsejä. Räyskälän kautta Malmille ja vikat tavarat Murjuun, hieno reissu takana ja ensi vuonna uudelleen.

Lopuksi haluaisin kiittää koko porukkaa mahtavasta leiristä, erityisesti legerledarea Tuomasta ja

yhden.

Onnittelut hinausporukalle: JP, Jari, Vili ja Kirsi. Ilmailuhuhujen mukaan olette lentäneet uuden maailmanennätyksen: maailman pisin siirtohinnaus. Tuomakselle onnittelut KC -noususta.

Antti Leino

## Upeat palkinnot odottavat huimia ilmailusuoritteita!

# Lentopaikkakisa 2003 on alkanut!

*Lentopaikkakisa on jo tullut osaksi pikiläistä kesää. Tämän kesän kisa on jo alkanut wappuna, mutta ei kuitenkaan täysin emmellaan, sillä sääntöjä on bieman tarkennettu viimevuodesta. Uutta on mm. että purjelentosarjajaan ilmoitetut lennot tulee ilmoittaa myös kotikenttäkisaan! Moottorilentosarjassa pisteitä saa nyt sitä enemmän mitä ulkomaisemmassa ja kauempana on käynyt. Kisa on alkanut, upeat palkinnot odottavat!*

Lentopaikkakisan viralliset sääntö:

1. PIK-Lentopaikkakisan järjestää Polyteknikkojen Ilmailukerho ry.
2. Kilpailu alkaa 1.5.2003 ja päätty 31.10.2003.
3. Kilpailun tarkoituksena on aktivoida kerholaisia lentomatkailuun kerhon koneilla, eli käynnään kilpailuajana mahdollisimman monella eri lentopaikalla tai kiertämään purjekoneella mahdollisimman monta käännepistettä.
4. Kisassa on kaksi sarjaa:
  - moottorikonect
  - purjelentokonect

5. Kunkin sarjan voittaa pilotti, joka on kerännyt kerhon koneilla eniten pisteitä.

6. Pisteiksi hyväksytään moottorikonectisarjassa vain viralliset, jossain voimassaolevassa AIP:ssä luetellut lentopaikat, jotka täyttävät koneen lentokäsikirjan vaatimukset. Myös sellaiset koneen lentokäsikirjan vaatimukset täyttävät lentopaikat hyväksytään, jotka on ilmoitettu käyttöön NOTAM:illa. Lentopaikkojen tulee olla hyväksytyt moottorilentokonekäyttöön, siis esim merkinnällä "vain ultrakeveille lentokoneille" varustettuja kenttiä ei hyväksytä kilpailusuorituksiksi.

Purjekonesarjan pisteiksi hyväksytään SM2003 käännepisteluettelossa tai jonkun muun maan virallisessa käännepistelueltelossa julkaistut käännepisteet ja lisäksi kaikki AIP:ssa tai NOTAMEissa mainitut lentopaikat. Purjelentosarjaan hyväksytään vain kotikenttäkisaan ([www.onlinecontest.org](http://www.onlinecontest.org)) osallistuneet lennot ja siis näillä lennoilla kiertetyt lentopaikat ja käännepisteet.

7. Kisuorituksen dokumenttina moottorikonectien sarjassa käytetään lentokoneen matkapäiväkirjan ilmailumääräysten mukaisia merkintöjä.

8. Moottorimattomassa sarjassa dokumentiksi kelpaa loggeritiedosto, josta käy ilmi käynti kilometrin säteellä käännepisteestä tai lentopaikan mittapistestä.

9. Moottorikonectisarjan osallistujat

saavat tuomariston myöntämänä alkupääomana Malmin ja moottorimattoman sarjan osanottajat vastaavasti Räyskälän.

10. Jokaisesta dokumentoidusta lentopaikasta tai käännepisteestä saa yhden pisteen. Molemmissa sarjoissa yli 800 kilometrin etäisyydellä olevista lentopaikoista saa yhden ylimääräisen pisteen ja kaikista ulkomailla olevista lentopaikoista saa puolitoistakertaisen määrän pisteitä. Näinollen ulkomailla olevista lentopaikoista saa 1,5 pistettä, paitsi yli 800km etäisyydellä olevista lentopaikoista kolme pistettä. Etäisyydet lasketaan moottorilentosarjassa Malmilta ja purjelentokonesarjassa Räyskälästä. Kilpailuajana eniten pisteitä saanut on kyseisen sarjan voittaja. Muut sijat määrittyvät tästä alenevassa järjestyksessä. Mikäli kaksi tai useampi kilpailija saavuttaa saman tuloksen lentopaikkojen tai käännepisteiden määrässä, menee moottorilentosarjassa Malmilta ja purjelentokonesarjassa Räyskälästä mitattu kuummisen lentopaikan tai käännepisteen suurempi etäisyys tuloluettelossa edelle. Mikäli tämä kuummisen lentopaikka tai käännepiste on kummallakin sama, verrataan toiseksi kuummaista tai tarvittaessa myös sitä seuraavaa lentopaikkaa tai käännepistettä. Mikäli nämäkin ovat samat, jaetaan sijoitus näiden kilpailijoiden kesken ja palkintosisjan kyseessä ollen tasataan näiden sijojen palkinto ko kisailijoiden



kesken (esim. kaksi parhaiten kisassa menestynyttä ovat molemmat samalla pistemäärällä ja kolme kauimpaista lentopaikkaa ovat samat, kummankin saama palkinto on ensimmäisen ja toisen sijan keskiarvo). Moottorikoneiden sarjassa pisteen saa ainoastaan koneen päällikkö, tai koululennon ollessa kyseessä sekä opettaja että oppilas.

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

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

- lentäjänsankarin nimi
- päivämäärä
- koneen rekisteritunnus

- dokumentoidut lentopaikat tai
  - dokumentoidut käännepisteet
- Sääliittäviksi katsottavissa tapauksissa myös myöhäisemmät ilmoitukset saatetaan ehkä hyväksyä.

13. Kilpailijan tulee säilyttää dokumentit itsellään kilpailun loppuun saakka, jolloin tuomaristo pyytää vähintään kolmea kunkin sarjan parasta toimittamaan dokumentit tuomariston tarkastettavaksi.

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

15. Kisan tulokset julkistetaan 5.12.2003 PIKJoulussa.

16. Kisan tuomaristona toimii Lentolehtisen toimitus.

17. Tuomaristo saa, ja tulee osallistumaan kilpailuun.

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

19. Loistavat palkinnot:  
Purjelentosarja:

1. palkinto: 10 hinauslippua
2. palkinto: 6 hinauslippua
3. palkinto: 3 hinauslippua

Moottorilentosarja:

1. palkinto: 5 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella
2. palkinto: 3 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella
3. palkinto: 1 h vapaavalintaisella kerhon moottorikoneella

# Lentopaikkakisa 2002 - kovaa kisailua kärkisijoista!

**Lentopaikkakisa on jo muodostunut perinteeksi kerholaisten mielenkiintoisena kesäisenä kisailuna. Viimekesäinen kisa tarjosi kiitkeätä taistelua kisan johtopaikoista ja myös yllättäviä uusia nimiä tulostuloteloon!**

Viime vuoden lentopaikkakisa innosti kolmekymmentä pikiläistä ilmoittamaan suorituksensa tuomariston tietoon. Pari innokasta kerholaista osallistui kisaan sekä

kalentämisen maailmaan sekä moottori-että purjelennossa. Näiltä osin kesän 2002 kilpailu onnistui mainiosti. Toivottavasti kerhon päättävät tahot ymmärtävät tämän potentiaalin päälle, ja pystyvät pitämään tämän lajin jo pitkälle sisään päässeen joukon jatkossakin riveissään.

Moottorilentosarjassa käytiin kaikkiaan 78 lentopaikalla yhteensä 245 kertaa. Kotimaisia kenttiä mukaan mahtui 56 kappaletta. Suosituimmiksi kentiksi vanhaan tapaan osoittautuivat Räyskälä (11 ilmoitusta) sekä Forssa ja Hyvinkää (9 ilmoitusta). Ruotsista

tää ja käännepestettä ilmoitettiin kierretyiksi kaikkiaan 303 kertaa. Ekskoittisin ilmoitettu piste lienee Mäntsälän lentokenttä. Tänekim vuonna Suomen Kongo, eli Maarianhamina jäi käymättä. Ehkä ensi kesänä, kun vedet lämpenevät...

Kuten yllä jo mainittiinkin, niin alle 150 tuntia lentäneiden sarjassa kilpailuun ilmeni eniten innostusta. Lentoja ilmoitettiin paljon ja sitä kautta käännepisteiden määrät ylittivät kärjen osalta myös ns. "kuuman" sarjan kärkipisteet. Totuus on, että näitä yli 150 tuntia lentäneitä ei tämän kilpailun avulla mitoida lentämään yhtään enempiä matkaa kuin muutkenkaan kesässä kertyy. Näiltä osin sääntöjä voisi jatkossa varmastit tarkentaa.

Onnitellut vielä viime vuoden kilpailijoille hyvistä suorituksista. Toivottavasti innostus kasvaa edelleen tulevana kesänä.

Lopputulokset kesän 200 kilpailusta:

- Moottorilentosarja**
1. Ari Siltavuori, 42 lp
  2. Jari Lyytinen, 42 lp
  3. Heikki Rönkä, 39 lp

- Purjelentosarja, yli 150h**
1. Antti Koskinieni, 46 kp
  2. Juuso Kilpeläinen, 42 kp
  3. Manu Skyttä, 31 kp

- Purjelentosarja, alle 150h**
1. Jari Lyytinen, 59 kp
  2. Mika Sillanpää, 50 kp
  3. Manne Juntunen, 21 kp

Manu Skyttä



HANSA SUNDSTRÖM



ARI SILTAUORI

Etteikö mopolla muka voisi kiertää Suomea? Ainakin lentopaikkakisassa voi!

moottorilennon että purjelennon sarjoissa. Näistä Jari Lyytinen pääsi palkinnoille molemmissa.

Koko kilpailussa ilahduttavinta olivat hyvät suoritukset purjelennon alle 150 tuntia lentäneiden sarjassa. Kisan tarkoituksena on ollut alusta alkaen kannustaa kokemattomampia pilotteja mat-

kerhon kalustolla bongattiin kaikkiaan 9 kenttää, Suomen eteläisistä provinssista 6 kenttää, Saksasta kolme kenttää sekä Tanskasta ja Prahasta kummastakin kaksi kenttää.

Purjelentosarjoissa ilmoitukset ulkomaisista kentistä jäivät puuttamaan, mutta 66 kotimaista kent-

## Räyskälään sääasema

Räyskälään on avattu uusi automaattinen sääasema. Useilta lentoasemilta tuttu Vaisalan sääasema on asennettu keskelle kenttää ja sen automaattiset sääviestit on kuultavissa radiolla taajuudella 122.625, eli yksi pik-kypykälä alas Räyskälän kenttä-ajakselta. Säälähetys radioteitse käynnistyy kun kaksioh-napsautat tangenttia. Jos jostain syystä, kuten että löhöät kotona sohvalla, haluat kuunnella Räyskälän säät puhelimitse, vevaa kännykkääsi numero 019-448 993. Vielä toistaiseksi Räyskälän säätä ei saa internetistä, mutta toivottavasti Ilmailulaitos tai vastaava mytologi-instanssi pian liittää Räyskälän, Vesiveh-maan ja muut valvomat-tomien lentopaikkojen automaattiset sääasemat metareihin.

HR

## Uudet purjelentohin-nat voimassa

Johtokunta on muutta-nut purjelentohintoja seuraavasti:

Räyskälän hinauslippu (= 500 m hinaus) perus-hinta 17 e. Hinauslipun hinta tippuu 0,01 e / työtunti, kuitenkin korkeintaan 15:een euroon saakka. Minimiin lipun hinnan siis saa 200:lla työtunnilla. Tämän lisäksi peruskurssilaiset saavat kurssia varten 50 kappaletta hinauslippuja yhden euron kurs-sialennuksella. Nämä liput siis maksavat työtuntien mukaan 16 -

14 euroa kappaaleelta.

Minuuttihinauksen perushinta on 2,5 e/minuutti. Minuuttihinta tippuu työtuntien mukaan 0,0025 e / työtunti, kuitenkin korkein-taan 2:een euroon saakka. Mini-miin tämänkin hinta siis menee 200 työtunnilla. Minuuttihinaushintaa sovelletaan hinauksiin Kebnellä. Jäsenten siirtöhinauksiin sovelle-

ovien päivä. Päivä osoittautui oval-lisen sään myötävaikuttaessa suur-menestykseksi, yleisöä oli paikalla kentän täydeltä. Päivän veto-nauloina oli mm. DC-kolmosten kokoonnutumiso ja pienetsuuret liikennekoneet, ilmassa ja maas-sa. Tällä kertaa kerhollakin oli ta-pahtumassa osasto, jossa kerhon toimintaan kävi tutustumassa run-saasti yleisöä.

Päivä osoitti jälleen Malmin olevan myös suu-ren yleisön keskuudessa mieluisin lentokenttänä - ja sellaisena myös perhei-den ja lasten päiväretki-kohteena! Toivottavasti Malmin avoimet ovet jatkuvat jokakeväänä ta-pahtumana vielä vuosia!

HR

## Kesän ensimmäinen Lentoralli suuntaa Lähi-Etelään

Kaksi koneellista matkalentämisestä kiinnostuneita PIKiläisiä ilmoittautui kesän ensimmäiseen lentoralliin. PKT ja COV suuntaavat tämänhetkisten suunnitelmien mukaan kesäkuun toisenä viikonloppuna etelään, kohti Vilnaa, vaikka sääukkeli tietysti voi vielä sotkea suunnitelmat.

Lentorallin tarkoituksena on yhdessä tutustua matkalentämiseen ja päästä ohjastusti tutustumaan matkalentämiseen uusissa maisemissa ja paikoissa, joihin ei ehkä yksin tule lähdettyä. Samalla lentorallit alentavat kynnystä myös itsenäiseen matkalentämiseen.

HR



Räimintää? Ei kai...

taan Suhinin normaalihintaa ja lasku lähetetään perässäroikkujalle.

ERI

## Avoimia ovia Malmilla

Malmilla järjestettiin toukokuun puolessa välissä jo perinteeksi muodostunut avoimeine

<b>Johtokunta</b>	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Marko Koski	0400-773 894 09-5712 1722 (t)	marko.koski@hut.fi
Varapuheenjohtaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
Sihteerit (vt)	Eero Rinne	050-530 9020 09-468 3113 (k)	eriri@iki.fi
Rahastonhoitaja	Mika Pruikkonen	040-734 9938	mika.pruikkonen@iki.fi
Koulutusvastaava	Mikko Saukoski	044-571 5706	mikko.saukoski@iki.fi
Huoltopäällikkö	Ari Siltavuori	050-63 880	ari.siltavuori@hut.fi
Rakennuspäällikkö	Mika Andersson	09-863 6646	maanders@cc.hut.fi
Jäsen	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen@hut.fi
<b>Viranomaiset</b>	Nimi	Puh.	Sähköposti
Päätöimittäjä	Heikki Rönkä	040-7013767	heikki.ronka@hut.fi
Tiedottaja	Teemu Ruokokoski	040-5011620	teemu.ruokokoski@philips.com
NT-ylläpitäjä	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi
Rahaviraston laskuttaja	Antti Leino	050-341 6751 09-455 7235 (k)	aleino@cc.fhut.fi
Huoltotoiminnan kansliapäällikkö	Tuomo Jokisalo	050-343 3816	tjokisalo@cc.hut.fi
Hinausvastaava	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine@cc.hut.fi
EFRY-isäntä	Vesa Riihimäki	050-378 5467	vesa.riihimaki@hut.fi
Pursihuoltopomo	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
Jatkokoulutuskoordinaattori	Samu Tuparinne	040-504 1550	samu.tuparinne@hut.fi
Varjopakkaja	Antti Koskinemi	040-581 1591 09-347 2961 (k)	antti.koskinemi@hut.fi
Putkimies	Timo Hatamo	040-510 8013	hatamoto@cc.hut.fi
<b>Koneenhoitajat</b>	Nimi	Puh.	Sähköposti
PKT Piper Archer	Ari Siltavuori	050-63 880	ari.siltavuori@hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Anselmi Pyy		
CBV Cessna 150	Matti Löksy	0500-807 982	akkalline@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Ari Kallinen		
CAO Cessna 152	Kimmo Wjuga	09-468 2601 (k) 050-375 6718	cjarnefe@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Christian Järnefelt		
CSX Cessna 140	Säde Korpinen	040-729 5389 09-801 5148 (k)	skorpine@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Antti Leino	050-341 6751	aleino@cc.hut.fi
TOW PIK-23 Suhinu	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine@cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Toropainen		
COV Cessna 172	Markus Laitila	040-575 1204 09-286 103 (k) 020 482 7698 (t)	tjt@niksula.hut.fi markus.laitila@metso.com
-nuorempi koneenhoitaja	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth@hut.fi
521 FL PIK-20 D	Mika Mustakangas	03-261 3613 (k) 03-342 9922 (t)	Mika.Mustakangas@fy-composites.com
-nuorempi koneenhoitaja	Mirva Mustakangas	0400-449899	mjhaikar@saunalahti.fi

## Viralliset PIK-henkilöt 2003 jatkuu...

650 FK Club Astir	Eero Rinne	050-530 9020 09-468 3113 (k)	eri@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja 733 FQ Twin Astir	Mika Pruikkonen	040-734 9938	mika.pruikkonen@iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja 787 FM LS-4a	Jari Holopainen	050-329 8743	antti.koskiniemi@hut.fi
- nuorempi koneenhoitaja 820 FS LS-7	Antti Tikkanen	041-431 1629	avtikkan@cc.hut.fi
	Kirsi Hakkila	040-533 5063	cirsi@cc.hut.fi
	Jarno Kokkonen		
	Timo Minkkinen	040-7511274	timo.minkkinen@ ramse.fi
- nuorempi koneenhoitaja 883 FY LS-8	Cemo Timucin		
	Juuso Kilpeläinen	09-8277 2413(t) 09-753 5824 (k) 09-8277 2413 (t)	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela@cc.hut.fi
<b>Tilintarkastajat</b>			
	Juha Purje	050-5251180 010 521 6251 (t) 09-759 1331 (k)	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	040-7013767	heikki.ronka@hut.fi

## PIK-muisti kesä 2003

milloin	mitä kummaa	missä
28.6-5.7	20. Jannen kisat	Räyskälä
6.7.-13.7	18m- ja kerholuokan SM-kilpailut	Räyskälä
heinä-elokuun vaihde	Marskin Majan saunailta	Räyskälän lähellä