

# LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 2/2004



# Sisälmyösluettelo

<b>LENTOLEHTINEN 1/04</b>	
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti	
Päätoimittaja Ari Katajamäki puh: 050-590 6870 email: ari.katajamaki(at)ki.fi	
Tämän numeron toimituskunta Ari Katajamäki, Mikko Riepula, Antti Leino, Miika Kaukovaal, Anselmi Pyy, Juha Volontinen, Ari Siltavuori	
Julkaisija: Polyteknikkojen Ilmailukerho ry PI 69 02151 Espoo email: pik@otax.tky.hut.fi	
Kerhotila Murju Jämeräntaival 7 A 02150 Espoo (09) 468 3196	
Kerhon puheenjohtaja Antti Leino puh: 050-341 6751 email: aleino(at)cc.hut.fi	
Painopaikka Oy Edita Ab Helsinki 2004	
Jakelu Johtokunnan sihteeristö	

<b>Pääkirjoitus: Kalustoa ei saa syödä</b>	3
<b>Moottorikonehuoltojen kehittäminen</b>	4
<b>Lentoralli 2004 - Malmilta Cannesiin</b>	6
<b>Lentoralli 2004 - Kakkosviikko</b>	16
<b>Auto &amp; Technik Museum Speyer</b>	20
<b>PIK Excursion: Rissala AirShow 2004</b>	22
<b>Jäsenkysely 2004</b>	23
<b>PIKaleri</b>	23
<b>Purjelentoa Malmilla</b>	24
<b>PIK-tutkain</b>	25
<b>Ilmailu-tutkain</b>	26
<b>Viralliset PIK-henkilöt</b>	27

Kansikuva: Suhinu hinaamassa Malmilla  
Takakansi: Kaksikko Malmin 36 finaalisia  
Kuvat: Ari Katajamäki

Lento-lehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestytäkseen, pääsääntöisesti melko säännönmäisesti sen mukaan miten juttuja toimitukseen saapuu tai toimitus niitä jaksaa kirjoittaa. Lehteen tuleva materiaali pyydetään toimittamaan muotoilemattomana esim word-tiedostona osoitteeseen ari.katajamaki(at)iki.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 lehdessä materiaaliajankohdan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.

Lukijoiden mielipiteet kaikista kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lento-lehtisen toimitukseen. Mielipiteiden julkaiseminen riippuu mm. toimitukseen saapuneiden laajusten määrästä. Kirjoituksissa esiintyvät mielipiteet eivät välttämättä vastaa kerhon tai Lento-lehtisen 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. Hienoa, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti - toimitus on ylpeä sinust!

Hyviä lukuhetkiä sekä turvallisia ja iloisia ilmailukokemuksia toivottaen koko toimituksen puolesta,

Ari Katajamäki  
Päätoimittaja

## Pääkirjoitus Kalustoa ei saa syödä

Keskustelu konehankinnoista on taas pienen tauon jälkeen päässyt lentoon. Johtokuntahan on varmaankin viime talven konemyyntien jälkeen koko ajan miettinyt mitä hankintoja voitaisiin tehdä kaluston kehittämiseksi. Näistä suunnitelmista ei vain ole hiiskuttu mitään julkisesti. Tai ehkä mitään ei olekaan mietitty. Onhan paljon mukavampi olla iso kasa rahaa tilillä. Eipähän kukaan pääse syyttämään rahojen tuhlaamisesta.

Tai itse asiassa päasee. Kerhon lentohinnat ovat jo vuosia olleet liian alhaisella tasolla edes kaikkien toiminnasta aiheutuvien kulujen kattamiseksi. Puhumattakaan kaluston uusimiseksi vaadittavien varojen keräämisestä. Siis koko ajan on syty olemassa olevasta varallisuudesta ja kalustosta.

Message loppuminen ja sen jälkeinen varainhankinnan lama eivät voi olla näkymättä kerhon taloudessa. Korotuspaineet lentomaksuihin ovat kovat. Mutta ymmärrettävästi - opiskelijaystäväinen kerho kun halutaan olla - kovin äkinäistä korotusta ei ole tehty. Hinnat ovat kyllä nousseet joka vuosi, mutta todellisia kuluja vastaavaan tasoon on vielä matkaa. On tietysti hyvä periaate yrittää pitää hinnat opiskelijaystäväisellä tasolla. Mutta kun ei ole olemassa opiskelijoille edullisempaa bensaa, alennettuja hallimaksuja tai kausikortteja eikä opiskelijahintaisia lentokoneita. Kerhon talouden on toimittava ihan samoilla pelisäännöillä kuin kaikkien muidenkin. Vielä muutama vuosi liian alhaisia hintoja ja olematon varainhankinta niin saamme tottua pysyvästi kaluston vähenemiseen ja vanhenemiseen. Tämä nyt vaan on valitettava tosiasia.

Yhtä valitettava reaalielämä taitaa olla se, ettei varainhankinnasta enää tule merkittävää apua talouden paikkaamiseksi. Kannattavia työkohteita ei helposti löydy eikä niihin vähäisinkään hommiin meinaa löytyä tekijöitä. Onko talkooyön tekeminen jo lopullisesti kuollut. Sadoissa yhdistyksissä kuitenkin edelleen tehdään töitä - vapaaehtoisesti ja ilman korvausta. Pikissä valitetaan, ettei töistä saatava korvaus riitä. Voisi toivoa, että myös PIKiläisiä löytyisi

tahtoa yhteisen hyvän kartuttamiseksi, vaikka siitä ei saakaan yhtä hyvää palkkaa kuin oikeista töistä.

Ratkaisua edullisempaan lentämiseen haetaan kaiken moottorilentamisen pelastukseksi koetusta ja huostusta diesel-tekniikasta. Moottorin vaihtaminen kai muuttaa kaiken halvemmaksi. Tokihan polttoainekulut laskisivat lähes neljäsosaan, mutta kun eivät ne polttoainekulut ole kaikki kaikessa. Laskelmat näyttävät, että lentohinnassa päästäisiin PKTE:n nykyhintoihin verrattuna parikymppiä alas. Ihan hyvä niin, mutta kyseinen kone olisi nihkeästi nelipaikkainen, käytännössä 3-paikkainen - ainakin matkavälillä. Ja ilmeisesti nykydieseleiden suorituskyvyllä vain pitkiltä radoilta kohtuulämpimässä kelissä.

Kokonaan toinen kysymys on sitten diesel-tekniikan kypsyys. Ainaikin ensimmäisistä diesel-asennuksista kantautuneet tiedot antavat sellaisen kuvan, että ehkä sittenkin olisi vielä parempi odottaa. On suuri riski, että kone seisoo erilaisten vikojen, vaihteiston määräraikastarkastusten yms. tiedossa olevien tai vielä tuntemattomien ongelmien takia pitkin parasta lentokautta. Paljonko sitten tulee lentotuntin todelliseksi hinnaksi, kun kiinteät kulut juoksevat kuitenkin koko ajan.

Purjelentokoneiden puolella johtokunnan soutaminen ja huopaaminen on saanut joitakin aktiiveja jo hermoramahduksen partaalle - ainakin melkein. Jo tehtyjä ostopäätöksiä on pyöretty seuraavassa kokouksessa. Puuhista paistaa läpi pieni epävarmuus oikeasta suunnasta ja kerholaiten mielipiteistä. Toivottavasti jäsenkyselystä on apua nykyisen ja tulevan johtokunnan tehdessä tärkeitä ratkaisuja.

Tulevasta johtokunnasta puheenvuoron, nyt on aika ilmoittautua - vaalikokous lähestyy. Kerhon tärkeimmät työtunnit tehdään johtokunnassa (vai oliko se konehuolloissa vai varainhankinnassa). Hommassa ei ehkä pääse helpolla eikä ole aina kaikkien suosiolla, mutta ilman hyvää johtokuntaa kerhon kaikki toiminta vaarantuu. Jonkun on aina uhrauduttava yhteisen hyvän takia.

Jäsenkyselystä enemmän sivulla 23.

# Moottorikonehuoltojen kehittäminen

Kevyällä sattui kerhon mittakaavassa erittäin suuri vahinko huoltotoiminnassa. Tämän vuoksi johtokuntaa velvoitettiin miettimään huoltojen mielekkyyttä ja vaihtoehtoja, joilla vastaavista vahingoista päästäisiin jatkossa eroon sekä etsimään keinoja, joilla voitaisiin olla varmoja lentoturvallisuuden säilymisestä kerhossa yhä korkealla tasolla.

Nykyään koneiden huoltajat on jaettuun kahteen ryhmään: vanhempiin ja nuorempiin koneenhoitajiin. Tarkoituksena on ollut, että vanhempien koneenhoitajien tietotaito siirtyy nuoremmille koneenhoitajille. Kuitenkin kokeneitten huoltajien puutteen vuoksi on vanhemman koneenhoitajan pestiin värvätty turhan kokemattomia ihmisiä. Koneenhoitajilla voi olla kovakin innostus virkansa hoitamiseen, mutta innostus harvoon riittää kokemuksen korvaajaksi.

Huoltajien vastuiden selventämiseksi huoltajat voitaisiin tulevaisuudessa jakaa ryhmiin, joilla on omat oikeutensa. Huoltoja valvovat kokeneemmat huoltohenkilöt, jotka varmistavat, että huolto on suoritettu kunnolla ja joilta voi kysyä tarpeen vaatiessa neuvoa. Seuraavassa on esitelty yksi tapa jakaa huoltajat luokkiin sekä kultakin luokalta vaadittava koulutus/kokemus.

### Huoltohenkilöstö:

#### • Kerholaiset

- Kerholaisille annetaan työkohteita osaamisensa mukaan.  
- Kerholainen ei saa aloittaa työskentelyä ilman neuvontaa ja valvontaa.

• **Koneenhoitajat** ja muut huollosta vastaavat (kansilehden allekirjoittaja)

- Ilman huoltokoulutusta tai työkohteeseen vaadittua luokitusta oleva henkilö ei saa tehdä huoltoa ilman vaaditut oikeudet omaavan henkilön valvontaa/opastusta. Eli huollosta vastaavan on oltava paikalla aina huoltoa tehtäessä

#### • Valvoja/(mestari/tarkastaja)

- Tekee/valvoo/tarkastaa lentoturvallisuuden kannalta kriittiset kohteet.

- Erikoiskohteet, vikojen/ongelmien ennakkotarkastukset/korjaukset ja tarvittavien varaosien yksilöinti.

- Ennen valvojan tarkastusta ei koneen moottoripeittoa / tarkastusluukkuja yms. saa sulkea tai suorittaa huollon jälkeistä koekäyttöä. Eli valvoja antaa luvan koekäyttöön oman tarkastuksensa jälkeen.

- Valvoja voi toimia myös vastaavana huoltajana.

- Vastaava huoltaja ja valvoja nimetään ennen huollon alkua.

### Huoltohenkilöstön koulutus:

#### • Kerholaiset

- Pakollinen "Mitä saa tehdä"-koulutus

#### • Koneenhoitajat

- Vaatimuksena PPL-lupakirja ja 150 työtuntia moottorikoneiden huoltotoiminnassa PIKissä (varusmiehenä lentokoneemekaanikkoina toimineet ja muut ammattiosaamista saaneet käsitellään tapauskohtaisesti).

#### • Valvojat

- Eriksen nimetyt "Gurut".

### Koulutus

- Teoria: Luokkakoulutus/kokeet. PPL-kurssimateriaali, MM, AC 43, määräykset ja muu kirjallisuus.

- Käytäntö: Komponentit/järjestelmät/kokonaisuudet, huolto/viat/ongelmat/korjaukset, ryhmäopetus/huoltojen yhteydessä/opetuskomponentit.

### Koelennot

Jotta huoltokauden aikana voidaan seurata koneiden lentokelpoisuutta, tulee huolletuilla koneilla suorittaa koelentoja huoltajakokouksen aikana. Näitä koelentoja voi suorittaa huollosta vastaava henkilö ja huollon valvoja (koneenhoitaja + guru). Koelennot lennetään seuraavien puiteiden mukaan.

### Jatkuvan lentokelpoisuuden koelennot:

• Vuosittain max 5% kokonaislentotuntimäärästä.

• Lennettävä huoltajakokouksen aikana (eli noin 50h aikana), poislukien TOW:n VT (VT jakso)

• Kone ja koelennot ovat henkilökohtaisia ja koelennolla suoritettavaa lentotoimintaa ei ole rajoitettu.

• Huollosta vastaava ja valvoja  
- esim. CAO 50h: ½h + ½h, 100h: 1h + 1h, 200h: 1½h + 1½h  
- esim. TOW 50h ½h + ½h, 100h: 1h + 1h  
- esim. PKT 50h ½h + ½h, 100h: 1½h + 1½h

- esim. TOW:n VT 3% huoltajakokouksen lentotuntimäärästä

• Huoltopäällikkö voi määrätä lisäkoelentoja, kuitenkin niin ettei vuotuinen 5% ylity

• Ei korvaa huoltokoolentoa.

### Oikeat käytettävät

Koska huollosta aiheutuvaa laiminlyöntiä ei välttämättä huomaa huollon vaan vasta käytön aikana, on syytä panostaa myös oikeaan toimintatapaan konetta käytettäessä.

• Yhdenmukaiset Check-listat kaikille koneille.

• Listojen käyttö osaksi PPL-kursseja ja tyyppikoulutusta.

### Kustannukset ja vaihtoehdot

Mitä koko lysti sitten tulee maksamaan, ja onko vaihtoehtoja:

• Huoltokoulutus:

- Ei kustannuksellisesti merkittävä kerholle

• Operatiivinen huolto, Jatkuvan lentokelpoisuuden koelennot - 5% korotuspaine moottorikoneiden lentotuntihintaan

• Vaihtoehto: Kaupallinen huolto - arviolta 15€/h korotus moottorikoneiden lentotuntihintaan (15...20%).

*Ari Siltavuori,  
Antti Leino*



Siitä se ajatus lähti...

ARI KATAJAMÄKI

**Lentoralli alkaa jo olla jokakesäinen perinne. Tällä kertaa oli tavoitteeksi otettu kunnianhimoisesti Välimeren ranta ja nelipaikkaiseen koneeseen saatiin mabtuamaan 7 matkalaista.**

Jo useampana kesänä on eri yhteyksissä tullut puheeksi matkalento, joka suuntautuisi lähimpiä Euroopan kolkkiä kauemaksi. Muutaman kerran on joku yrittänyt saada porukkaa koottuakin, mutta aina homma on kuitenkin kaatunut kiinnostuneiden vähäiseen määrään. Päätin, että tällä kertaa porukan kasaaminen ainakin alkaisi riittävän aikaisin. Niinpä jo maaliskuun puolella laitoin johtokunnalle anomuksen PKT:n saamiseksi Lentoralliin käyttöön pari viikoksi keskellä

parasta lentosesonkia. Ja samantien pik-jassiin ja Lentolehtiseen mainosta matkasta koodinimellä "Tavoitteena Välimeri".

Markkinointi tuottikin tulosta. Kymmenien sähköpostien jälkeen kasassa oli pari koneellista porukkaa. Kerhon matkailukonekaluston harventumisen takia täytyi turvautua erikoisjärjestelyihin, jotta mahdollisimman moni pääsisi pitkälle retkelle mukaan. Alusta alkaen suunniteltiin, että yksi porukka lentää koneen kauaksi ja toinen porukka takaisin. Vaihtopaikaksi valikoitui monien vaihtoehtojen joukosta Nizza - sopivan kaukana yhden viikon lentämisen kohteeksi, hyvien lentoyhteyksien päässä - ja Välimeren rannalla.

Kevään ja kesän edetessä porukka normaalin tapaan harvennutui. Kuukautta ennen lähtöä näytti uhkaavasti siltä, ettei kahdeksan hengen joukkoa saataisi PIKiläisistä kasaan. Niinpä päätettiin

lähettää matkasta mainos myös Malmiin Ilmailukerhon jäsenille. Sieltä mukaan saatiinkin muutama kiinnostunut. Porukan kokoonpano vaihteli viimeiseen asti. Vielä ensimmäisen viikon kolmikon lähtiessä oli tieto, että paluuporukassakin olisi vain kolme pilottia. Saivat sitten kuitenkin viimehetkillä houkutelua neljännen lentäjän mukaan.

### 18.7. - Lähtövalmisteluja

Malmilla oli sunnuntaina oikea kansainvaellus. Zeppelinin pikkuserkku oli houkuttellut massoitain väkeä paikalle. Sisäänajotie oli täynnä kävelevää, pyöräilevää ja autoilevaa väkeä, kaikki mahdolliset ja mahdollomat parkkipaikat näyttäivät olevan autoja täynnä. Mutta hyvän paikallistuntemuksen avulla löysimme kiertotien ykköshallin seinustalle, jossa oli vielä hyvin tilaa. Valter Murto oli Kilo-Tangolla palaamassa Baltiasta kuuden maissa. Vartin yli kuusi tuttu Piperi rullasikin tulliruutuun – joka siis nykyisten EU-rajojen mukaan on enää pelkkä passintarkastuksen lähtöruutu. Otimme koneen heti haltuun aikeena rullata saman tien hallille pyöräsuojia kiinnittämään. Passipolisit halusivat kuitenkin jostain syystä vielä tutkia konetta. Ilmeisesti epäilivät poikien tuoneen tullessaan laittomia siirtolaisia tavaratilassa. Mitään ei kuitenkaan löytynyt, joten saimme viedä koneen sisätiloihin.

Ikivanhan PIKiläisen perinteen mukaan ennen PIKiläisten lentoretkettä täytyy jonkun asian valmistua aivan viimeispäivä. Tällä kertaa viimeitippaan oli jäänyt KiloTangon pyöräsuojien remontin valmistu-

minen. Jokisalon Tuomo teki izon urakan pyöräsuojien kanssa, ja ulokemme sai ne valmiiksi juuri sopivasti ennen lähtöä. Sunnuntai-iltana Tuomo kiukutti suojat suoraan kevytrakennetekniikan labran uunista Malmille. Matkaan lähtevien innokkaasta häärimisestä huolimatta suojat saatiin paikoilleen - matkanopeus parani ainakin pari prosenttia. Kiitokset Tuomolle!

Koneen alipainepumpun jakso oli mennyt umpeen, joten IFR-kelpoisuus olisi vaatinut pumpun vaihtamista. Menomatkalalla ei mitaripilotteja ollut, mutta paluumatkan I-pilotti Mikko haaveili lentävänsä osan matkaa mittarissa. Vaihtopumppukin löytyi, mutta ratkaisevalta hetkellä sunnuntai-illan hämytyessä koneen ympärillä oli vain porukkaa, joka ei ole koskaan pumppua vaihtanut. Pienen päikkäilyn ja ihmettelyn jälkeen todettiin, että pumpun irrottaminen olisi vaatinut ainakin toisen magneeton irrottamista. Siinä vaiheessa nostettiin kädet pystyyn.

Paria minuuttia vaille 23 tajuttiin, että hallipäivystäjää taitaa koh- ta lähteä kotiin. Kone oli tarkoitus vielä tankata ennen aamua, joten juoksujalkaa hallipäivystäjän pakeille. Ystävällisesti hän kaivoikin vielä kerran avaimet kaapista (johon oli ne juuri muutama sekunti aikaisemmin laittanut), ja lähti avaamaan ovea. Vähän taisi menen ylityöksi. Kone saatiin ulos, tankit täyteen ja toimin juurelle parkkiin odottamaan aikaista lähtöä. Nyt vaan nopeasti kotiin - omat matkatavarat oli nimittäin vielä pakkaamatta.

### 19.7. Malmi – Maarianhamina

Aikaisin maanantaiaamuna kurtvattiin Miikan Audilla Malmiin parkkipaikalle. Aurinko paisteli lähes pilvettömältä taivaalta, mutta säätiedot kertoivat lännestä lähestyvistä rintamasta, matalasta pilvestä ja sateesta. Ehkä aikaisin lähtemällä päästäisiin jopa Ruotsin puolelle asti, todennäköisesti jäätäisiin kuitenkin välille. Toivottavasti ei kuitenkaan Turkuun. Plaani tehtiin toivorikkaasti Norrköpingin Kungsängeniin saakka.

Vaikka Malmilla oltiin jo aikaisin aamulla, perinteiseen Lentoralli-tyyliin saatiin lähtövalmisteluissa kulutama monta tuntia. Kello 10:36 pyörät irtoivat radalta 18 ja Lensun Jannen ohjajamana lähdettiin suunnistamaan kohti etelää - tai siis tässä tapauksessa länteen kohti Ruotsia. Malmilla aurinko vielä paistoi, mutta Nokan kohdalla se oli jo pilvessä. Matkan edetessä kohti länttä pil-

vikatto tuli koko ajan pikkukihlaja alemmas. Saaristomeren päällä piti jo pudotella alas matkalentokorkeudesta pilvien tullessa eteen. Vaakanäkyvyys oli ihan hyvä, mutta välillä pilvet olivat turhan matalalla ajatellen pidempää merenylitystä Ahvenanmaalta Ruotsin puolelle. Maarianhamin puolelle asti, todennäköisesti jäätäisiin kuitenkin välille. Toivottavasti ei kuitenkaan Turkuun. Plaani tehtiin toivorikkaasti Norrköpingin Kungsängeniin saakka.



Janne sorvaa laskua Maarianhaminaan.

ARI KATAJAMAKI



Miika ja Janne valmiina Lentoralli-seikkailuun, Ari piilottelee kameran takana

ARI KATAJAMAKI

sää. Lennonjohtaja totesi vaan, että "tämä nyt on vähän tällainen kossii-kossaa".

Maarianhamina keskellä heinäkuuta - hotelleissa saattaisi olla hieman täyttä. Seitsemäs tai kahdeksas paikka täppäsi. Oli muuten tämän reissun kallein majapaikka. Heittäydettiin turistiksi ja lähettiin hotelleilta tallalemaan Maarianhaminan katuja. Keskustan ainoalla kävelykadulla oli vilkasta, ruotsalaiset turistit selkeästi enemmistönä. Paikallinen pizzeria sai toimittaa kurmeen korviketta. Jannen vaatimat valkoiset pöytäliinat puuttuivat, mutta nälkä ei odota. Onneksi näkyvät terassilla kävelykadulle korvasivat osan puutteista, kylmä olut loput. Matkalla takaisin hotellille alkoi sataa. Sadetta riittikin sitten koko ilta päivän ja illan.

Karttojen kanssa hotellin baariin suunnittelemaan seuraavan päivän legejä. Minulla olisi seuraava lentovuoro, kolmen tunnin huitaisu Maarianhaminasta Kristianstadiin. Sitten Miika saisi lentää Ruotsin puolelta Saksaan, tavoitteena Braunschweig Hannoverin nurkilla. Suunnat ja välimatkat vielä ylös ja plaanit oli suunnitellut valmis – mitä nyt vähän tuulitietoja puuttui.

#### Maarianhamina – Kristianstad

Ensimmäisten joukossa aamupalalle, kamat kasaan ja taksiilla kentälle. Sää näytti nyt kertaluokkaa paremmalta. Sadealue oli jo pyyhkäissyt Ahvenanmaan yli Suomen puolelle. Onneksi oltiin nyt täällä - Malmilta ei olisi tänään päässyt mihinkään eikä Turustakaan ihan heti.

Janne ja Miika lähtivät tankkaamaan konetta, minä menin plaanin tekoon. Sään tutkimiseen Maarianhaminan tornin alla briefinghuoneesta löytyi intranet-päät. Ilmailulaitoksen ulkopuolisille sivuille, esim. ruotsin ilmailulaitoksen palveluun, sillä ei pääse. Tornista kuitenkin saimme säätietoja reitille, mitä nyt alue-

## Maarianhamina -



5000 jalkaa, 110 solmua, matkalentoa jossain Keski-Ruotsissa

ARI KATAJAMÄKI

ennusteita ja SWC-karttaa jääme kaipailemaan.

Matkaan päästiin aamulla varhain, jo hieman ennen kello kymmentä. Heti nousun alkajaisiksi pyysin selvitystä viiteen tonniin, joka oli laitettu plaanin matkalentokorkeudeksi. Sillä korkeudella vedeltiin sitten Etelä-Ruotsiin asti. Mitä sitä turhaan hyvin trimmattua konetta toiselle korkeudelle ruuvaamaan. Reitissäkään ei turhia mutkia ollut. Ensimmäisen Maarianhaminasta suoraan Oglobin rajanylityspaikan kohdalta kohti Trosan vorria, siitä 14 astetta vasempaan ja suunta kohti Kristianstadi. Kaksi GPS:ää helpotti suoraan suunnistamista hiukkasen. Jannen gepsu mittaritalun päällä perämiehen puolella ja kerhon Garmin päällikön ohjauksavassaa. Tokihan meillä

oli koko ajan myös sormi kartalla, ei ehkä aina vaan ihan oikeassa kohdassa.

Jo reilusti ennen rajanylitystä Maarianhaminan torni siirsi meidät Ruotsin lennonjohdon vastuulle. Sopivia taajuuksia arvottiin etukäteen valmiiksi radioihin, joten sieltä oli helppo arvata mitä lennonjohto sattui sanomaan. Lähes aina annettu taajuus löytyi valmiiksi radiosta. Saimme lentäessämme läpi Arlandan TMA:n. Bromman keskusta jäi oikealle, Bromman lentokenttä näkyi matlatalla leijuvan pilvilautan reunan alta.

Bromman ja Kristianstadin välissä ei 150 mailin matkalla ole yhtään käyttökelpoista VOR:ia. Piti siis suunnistaa kartan ja gep-sujen perusteella. Cavok-kelissä se ei tietenkään ollut mikään on-

## Kristianstad -



Ilkka makkarapilvi lähestyy kenttää, hetken päästä juostiin terminaaliin sadetta pakoon

ARI KATAJAMÄKI

gelma. Olimme jatkuvasti aluelennonjohdon taajuudella ja tutkan valvonassa, vaikka lassemmeikin valvomattomassa ilmatilassa. Taajuus vaihtui säännöllisesti, kun ylittelimme alueiden rajoja. Lennonjohto antoi jopa liikenneilmoituksen edessä olevalta kentältä nousevasta laskuvarjohyppääjien koneesta. Kone tosin oli jo takaisin maassa, kun ehdimme kentän kohdalle.

Etelässä alkoi taivaalle nousta kumpiaisia, joiden pohjat olivat reilusti alle 5000 jalkaa. Niinpä jouduimme jättämään mukavan matkalentokorkeuden ja laskeutumaan röykkyiseen keliin pilvien alapuolelle. Melkoista termiikkä olisi ollut tarjolla.

Saimme lähestyä Kristianstadiin suoraan reitiltä pohjoisesta. Pienellä noin kymmenen asteen

kaarrolla olimme finaalinjassaa ja siitä laskuun radalle 19. Olipahan lento, kolme loivaa kaartoa kolmen tunnin ja perillä.

Kone suoraan tankille, kannut täyteen halpaa ruotsalaista bensaa ja nopeasti jatkamaan matkaa - siinä suunnitelma. Tankkaus kävikin joutuisasti. Peruna suussa puhuva mies tuli paikalle ja täytti tankit. Samalla ehdittiin ihmetellä paikallista laskuvarjohyppäykilpailua. Pilatus nousi radalta myötätuleen, ruuvaisi pokaan taivaalle ja laski siten pienelle nurmipätkälle rataan nähden poikittain. Sen verran lyhyelle näkyi pysähtyvän, että olisi varmaan mahtunut asfalttiradallekin poikittain. Hyppääjät tulivat alas sitten hetken päästä.

Ruotsalainen itsepalvelu-briefinghuone löytyi pienen etsiskelyn jälkeen matkustajater-

minalin kulmasta. Internet ei ollut vielä löytänyt tietään tänne Skånen perukoille, joten joutuimme turvautumaan puhelin&faksi tekniikkaan säätietojen hankinnassa. Soitto pikavalinnalla lennonvalmisteluun ja hetken päästä faksi alkoi rouskuttaa säätietoja Pohjois-Saksan lentokentiltä. Keski-Euroopan SWC-kartassa näkyi ikävän näköinen sade- ja ukkosalue, joka työntyi kohti itää. Vielä sää näytti hyvältä, mutta huononi nopeasti jos sadealue ehtisi kohdalle. Sopivaa määränpäättä arvottiin vielä karttojen kanssa. Lopulta päätettiin yrittää alkuperäisen suunnitelman mukaan Braunschweigiin. Plaanit faksiin ja soitto perään. Nyt oli hetki aikaa tankata myös miehistöä. Janne olikin jo tutustunut lentokentän kuppilan kermeseen. Ei kuulemma vakuuttanut - valkoiset pöytäliinat puuttuivat. Miikan kanssa tyydyttiin omiin eväisiin, jotka nautittiin platan reunalla nurmikolla. Pakkohän ne oli syödä, kun tänne asti oli niitä kuskattu.

#### Kristianstad - Schwerin-Parchim EDOP

Reilun parin tunnin pysäyksen jälkeen oltiin taas ilmassa, tällä kertaa Miikan pilotoimana. Reitit vei Ruotsin eteläisimmän rannan kautta suoraan etelään kohti Saksa. Meren ylitys saatiin tehdä pilvettömän taivaan alla, tosin vaakanäkyvyys oli melkoisen huono. Horisontista ei voinut oikeastaan puhuaakaan, kun sitä ei näkynyt. Saksan rannikko tuli kuitenkin näkyviin, lähes suoraan koneen alla. Melko pian rannikon ylityksen jälkeen saimme taas ruveta pudottelemaan korkeuksia pilven pienelle alapuolelle. Kerran jouduttiin jo kiertämään sadekuuroa, mutta matka jatkui vielä kohti määränpäättä. Reilun puolentoista tunnin lentämisen jälkeen tuli vastaan ikävän näköinen pilvi-makkara, jonka alta ei ainakaan mahtuisi menemään. Lähettiin kiertämään pilveä oikean kautta,

mutta siellä tulikin vastaan toinen vielä synkempi pilvi. Oli parasta kääntyä takaisin. Hetken kartan-kääntelyn jälkeen löysimme varakentäksi Saksan Oriipään, EDOP, Schwerin-Parchim. Sen verran oli ohjaamossa säpinää, että Miika keskittyi pelkästään lentämiseen, minä rupesin hotelemaan radioliikennettä. Matkalla jouduttiin vielä kiertämään toinen samanlainen makkarapilvi ennen kuin saatiin kenttä näkyviin. Vain 10 mi-

nuttia laskun jälkeen samainen sadealueen etureunalla kulkeva pilvimakkara ylitti kentän ja pari minuuttia sen jälkeen satoi reippaasti. Päästiinpä laskuun kreivin aikaan, hetkeä myöhemmin seuraava mahdollinen varakenttä olisi ollut ilmeisesti Berliinissä.

Nyt olikin sitten aika ruveta selvittämään missä oikein ollaan, ja mahtaako täältä löytyä majapaikka. Schwerin-Parchim on entisen Itä-Saksan puolella suunnilleen

Hampurin ja Berliinin puolivälissä. Kiitorataa on kolme kilometriä, entinen sotilastukikohta. Vanhoja tukikohdan rakennuksia ei näkynyt missään, ilmeisesti purettu pois. Henkilökuntaa kentällä pyöri vaikka muille jakaa, vaikka mitään liikennettä ei ollut näkyvissä. Yksi viikoittainen charter oli ilmeisesti ainoa säännöllinen reitiliikenne kentältä.

Kentän johtohenkilöihin kuuluva vanhempi herrasmies alkoi touhukkaasti järjestää meille majapaikkaa. Ilmeisesti hänen tuttavallaan oli läheisessä kaupungissa pieni hotelli, joten yhdellä puhelinsoitolla meille oli järjestetty pari edullista huonetta ja kuljetus. Hotellin omistaja tuli noutamaan meidät kentältä hotellille ja toi taas aamulla takaisin. Olipa todella ystävällistä palvelua, eikä manaknut mitään ekstraa.

Koko iltoa, sitten joten tydyimme illallispaikan valinnassa hotellin alakerran ravintolaan. Valkoisten pöytälinojen puutteesta huolimatta (oli vihreät) täisi olla tämän reissun paras ravintola, ainakin hinta-laatu suhteeltaan.

## 22.7.

### Schwerin-Parchim - Erfurt

Aamulla sovittu aikataulun mukaan jo kahdeksalta kentälle, vaikka sää ei näyttänytkään kovin lennettävältä. Kentän terminaalista löytyi C-merkin takaa tietokone, jolla sai modeemilla yhteyden ulkomaailmaan ja saksan ilmailulaitoksen sääsivuille. Hyvä systeemi, mutta sää ei sillä parantunut. Jostakin syystä matalat pilvet olivat parkkeeranneet koko päiväksi Pohjois-Saksaan. Ja Parchimin kenttä oli juuri siinä huonoommassa kohdassa.

Kentän työmiehillä tuntui riittävän tekemistä, vaikka mitään liikennettä ei ollutkaan. Yksi leikkasi nurmikkoa, toinen putsasi grilliä, kolmas korjasi nurmikon trimmeriä ja turvatarkastuksen mies veteli ihan رهبلisesti hirsää. Ajankuluksi lähdettiin tutkimaan

kentän ympäristöä. Suunniteltu retki lentokonehalleille katkesi kuitenkin alkuunsa, kun joku lentoaseman monista johtajista kurvasi eteen maasturilla ja komensi meidät takaisin. Ilmeisesti olimme suuri uhka kentän turvallisuudelle lompasiessamme kädet taskuissa pitkin platan reunaa.

Alkoi jo tuskastuttavasti näyttää siltä, että täältä ei päästäisi koko päivänä, kun jostain kehitelle polähti diesel-Diamond. Huvituneena seurausmie, kun kentän tankkiautojen kuskii valitsi rivistöä 100LL-auton ja ajoi koneen eteen. Lentiskasta puisteltiin sormea - ei tuota kamaa meille. Kaveri kertoi tulleen Etelä-Saksasta, keli oli ollut mitä parhain. Ainoastaan ihan loppumatkasta oli ollut 'vähän' huonompaa. Meinasin kuitenkin, että suunnittelemallamme reitillä Erfurtiin voisi olla huonompaa säätä. Katseltiin vielä muutaman päivitysvälin verran sään kehittymistä. Lopulta pilvipohjat nousivat sen verran, että päästiin liikkeelle.

Janne oli nyt lentovuorossa. Alkumatkasta pilvikorkeus oli vähän marginaalinen, mutta sää parani nopeasti kun päästiin etelämmäksi. Yhtä saksalaista AFIS-kenttää lähestyttäessä ajateltiin kertoa radiolla, että mennään kentän yli 3000 jalan korkeudessa. Paikallinen AFIS-viranomainen ei vain ymmärtänyt sanaakaan englantia. Muutaman kerran jouduttiin viestimään ennen kuin kaveri suostui uskomaan, että emme ole tulossa laskuun. Vasta sitten huomattiin, että jepsun kartankin mukaan kentällä puhutaan vain saksaa.

Erfurtissa saatiin seurata Follow-Me autoa parkkipaikalle. Kaveri näytti vielä lätkien kanssa parkkiruudun. Lennonsuunniteluvarustus mukaan ja saman auton kyydissä terminaaliin. Heti ulko-oven jälkeen löytyi toimisto, johon maksut suoritettiin, pari ovea eteenpäin löytyi lennonsuunniteluhuone ja seuraavasta huoneesta matkustajien VIP-tilat.

Modernin rosteri-pintaisen päätteen kautta löytyi säät ja reittibulletiini. Tulostin veti paperit siististi nippuun. Lentosuunnitelmaan sai jättää samalla päätteellä suoraan järjestelmään, kunhan oli ensin tehnyt itselleen tunnuksen. Hetken kuluttua lentosuunnitelma näkyi olevan hyväksytty, joten voisimme jatkaa matkaa kohti Speyeriä. Ensin pitäisi kuitenkin saada hieman evästä, Parchimin lentokupillista kun ei saanut kuin kahvia ja jäätelöä. Erfurtin terminaalikuppilan terassilta on suora näkymä platalle. Voileivän syönnin ohessa saimme tarkkailla lentojen lähtövalmisteluja.

Briefingin setä oli antanut meille tuntomerkit, miten löydämme oven josta pääsee takaisin koneelle. Oikeaa ovea ei vain löytynyt, joten ei autannut kuin palata takaisin kysymään apua. Ys-

tävällisesti hän tulikin näyttämään oikean oven. Tuntomerkit eivät vaan ollenkaan sopineet siihen paikkaan. Pääsimme kolmen vartijan saattamana turvatarkastuksen läpi odottelemaan autokuljetusta koneelle. Ei pelkoa, että olimme vahingossakaan päässeet enää eksumään.

### Erfurt - Mannheim City

Välilasku venyi taas reilun parin tunnin mittaiseksi. Mutta matka jatkui hienossa kelissä. Nyt oli meikäiläisen vuoro ottaa tuntuun Saksalaisen ilmailaan. Täälläkin kertaa ei reittiviivalla ollut liikaa mutkia. Startista loiva kaarto vasempaan ja suoraa nousua matkalentokorkeuteen. Muutama rajoitusalueita piti matkalla vähän väistellä ja kerran piti laskeutua reittikorkeudesta alemmaksi kumpiaisia väistämään.



Miika ja Janne perustivat lennonvalmistelukioskin Parchimin terminaaliin

ARI KATAJAMÄKI



Mannheim City. Huomaa kätevästi aukeava ovi - kyytiin pääsee myös siiven etupuolelta

ARI KATAJAMÄKI

Speyerin lähestyessä kävi selväksi, että emme ehtisi sinne ennen kentän AFISin sulkeutumista kello 21. Aluelennonjohto yritti vielä soittaa kentälle, jos siellä vielä olisi joku paikalla. Olimin melkoinen yllätys, kun lennonjohto ilmoitti, että emme voi mennä kentälle, kun siellä ei ole AFIS paikalla - kenttä on suljettu. Vaikka olimme kahlanneet nipun papereita Speyerin kentästä, ei tällainen tieto ollut osunut kenenkään silmiin. Nopeasti siis muutos suunnitelmiin ja käännyimme kohti Mannheim City -kenttää. Siis kolmannen kerran jäi määräkenttä saavuttamatta - jokaisella oli nyt yksi kekikka varakentälle.

Tähänkin oli kuitenkin varauduttu etukäteen, Mannheimin lähestymisohjeet oli varmuuden vuoksi opeteltu tarkasti. Mann-

heim Cityn kiitorata on ahtaassa paikassa: Molemmissa päissä rataa on vilkas valtatie heti kynnksen vieressä. Teiden läheisyys aiheuttaa tavallista tiukemmat ohjeet lähestymisen suorittamiseen ja tietyn korkeuden säilyttämiseen tien ylityksessä. Ohjeissa puhutaan jopa pilotilta vaadittavasta kirjallisesta vakuutuksesta lähestymisohjeiden ymmärtämisestä. Meiltä tuollaista vakuutusta ei sitten kuitenkaan vaadittu. Varmuuden vuoksi tein lähestymisen oikein reilulla korkeusvaralla ja tarkistin vielä tien päällä, että korkeutta oli varmasti yli vaadittu.

Nyt oltiin sitten iltamyöhällä Mannheimissa. Olisi ehkä paras hankkia yöpymispaikka täältä ja siirtyä aikaisin aamulla lentäen Speyeriin. Briefingistä löytyi taas mukavasti apua hotellihuoneen

hakuun. Kohtuuhintainen hotelli löytyi muutaman kilometrin päästä, lennonvalmistelija varasi huoneet ja soitti vielä taksinkin. Hotelli oli kaukana Mannheimin keskustasta, joten kaupungin viihdetarjontaa jäi tarkistamatta. Tyydyttiin pariin saksalaiseen olueseen lähistöltä löytyneen ravintolan pihaterassilla.

## 23.7. Mannheim – Speyer

Mannheimin kentän vierestä löytyy Friebein iso ilmailutarvikekauppa. Sinne siis heti aamulla. Reilu tunti vierähti kaupan tarrontaan tutuudessa. Enemmänkin olisi aikaa mennyt, mutta oli pakko irtautua ilmailukraasasta ja jatkaa matkaa. Jotain enempi tai vähempi tarpeellista kuitenkin tarttui mukaan.

Aikainen aamulähtö venyi taas

kauppareissun, lennonsuunnitelun ja tankkauksen jälkeen lähemmäs puoltapäivää. Lento oli kuitenkin lyhyt - vain reilun 5 minuutin pyrähdys. Tosin melkein matkan varrelle osunut Hockenheimin formularata piti käydä tarkistamassa ilmasta käsin (sopivasti 3 päivää ennen F1-kisaa), joten lentoa kuluihin sitten 20 minuuttia.

Speyerissä on myös hieman tavallista tarkemmat laskukierroskuviot vieraisen kaupungin, tuomiokirkon, uimarannan, öljynjalostamon ja ydinvoimalan takia. Finaali radalle 17 on lyhyt, melkein pelkkää kaarta perusosalta kynnkselle.

Koko päivä vietettiin sitten tutustuen Auto & Technik Museum Speyeriin. Siitä enemmän toisaalla tässä lehdessä.

## Speyer - Lyon Bron

Iltapäivällä talsittiin museolta takaisin kentälle ja ruvettiin valmistelemaan siirtymistä Ranskan puolelle. Miikalta puuttui vielä lento määräkentälle (Mannheim-Speyer väliä ei laskettu), joten pieniä paineita onnistuneelle reitinvalinnalle oli. Lähtövalmisteluja tehdessä ihmeteltiin kentän pienelle parkkipaikalle kerääntyviä hienoja mersuja. Yhden autoista Miika tunnisti AMG:n uudeksi malliksi, jota ei pitäisi vielä olla edes tuotannossa saati sitten liikenteessä. Hohtavan puhdasta autoa puunaava mies tuntui tietävän autosta vähemmän kuin me. Ei myöskään tiennyt kuka formulatähti mahtoi kentälle olla

tulossa. Kehui tulevansa parin viikon päästä Suomeen, mutta ei kuitenkaan tiennyt miksi. Piti valistaa kaveria, että jostain häistä taitaa olla kysymys. Pienen tovin päästä Speyerin radalle laskeutui Ron Dennis omalla bisnessuihkarillaan G-REYS.

Yliä ennen lähtöä muistimme käydä maksamassa laskeutumismaksut. Tuskin olisimme kuitenkaan päässeet karkaamaan maksamatta. Miika oli suunnitellut reitin Baselin ja Besanconin kautta Lyoniin. Reitti kulki alkumatkasta Saksan puolelle, mutta varsinkin pian meidät siirrettiin Strasbourgin ranskalaisen lennonjohtoon ohjaukseen. Matka sujui leppoisasti hyvässä säässä Reinin mutkia seuraillen Baseliin, siitä kaarto Ranskan puolelle. Ilma oli edelleen erittäin tuuinen. Vaakanäkyvyys oli melkoisen huono

- varsinkin eteenpäin kohti laskevaa aurinkoa. Jotakin pilviä siellä kuitenkin näytyi olevan ja hetken päästä rupesi näkymään salamantähtäyksiäkin. Kyseltiin lievästi huolestuneena Lyonin sää tietoa, mutta lupasivat edelleen cavokkia. Päätettiin kuitenkin muuttaa reittiä vähän idemmäksi ja kiertää salamoiva alue kauempaa. Tummuvassa illassa päästiin lähestymään suoraan pitkässä finaaliassa Lyon-Bronin radalle 16. Pääsihan se Miikakin määräkentälle.

Kello lähestyi yhtätoista eikä majapaikasta tietoaakaan. Hetken aikaa seisoittiin pienen terminaalirakennuksen ovensuussa aivan orpona ja yksyksissä. Eihän täällä varmaan kukaan puhu edes mitään ymmärrettävää kieltä. Eikun kaarto Ranskan puolelle. Ilma oli edelleen erittäin tuuinen. Vaakanäkyvyys oli melkoisen huono taas kerran ystäväillisen lentokent-



Tankit täyteen Mannheim Cityssä. Huomaa kentän vieressä kulkeva 6-kaistainen valtatie. Kulki yhtiä lähellä kiitoradan päätä, radan tasoa ylempänä. ARI KATAJAMÄKI



Formulatursimia Lentorallissa, Hockenheimin rata ilmasta. MIIKA KALKOVALTA

# Avignon -

tävirkailijan perikuva, Sujuvalla englannilla selvitteli matkalaisten toiveet, varasi huoneet hotellista ja järjesti vielä kaverin kuljettamaan meidät autolla kentältä hotellille. Eipä tarvinnut tälläkään kertaa yöpyä koneen siiven alla.

## 24.7. Lyon - Avignon - Cannes

Aamiainen syötiin mukavasti hotellin ulkoterasilla auringonpais-teessa. Mutta taksin lähtössä kohti lentokenttää oli jo alkanut sataa ja ukkonen jyrräteli. Lennonvalmistetilana terminaalissa toimi mukava nahkasohvaryhmä ja pöytä, josta löytyi pätee säätietojen kat-seluun, tulostin ja puhelin.

Heittäydymme jurtuille paikallisen taksilentofirman kaverin kanssa. Häneltä saimme hyviä vinkkejä ja reittivaihtoehtoja len-nolle suoraan vuorten yli Cannes-siin. Pinnan 95 pitäisi kuulemma hyvin riittää. Mahtaisiko PKT nous-ta noin korkealle edes kolme päällä näissä keleissä. Olimme kuitenkin jo päättäneet kiertää kaikki isommat huiput, joten reitti vei pitkin Rhonen jokilaaksoa suoraan etelään Avignonin ja siel-tä kohti Cannesia. Mietittiin vielä mennäkö Nizzaan vai Cannesiin, kun Volotisen Juhalta saimme tekstiviestillä neuvon viedä kone



Tällainen sääilmio viivästytti hieman lähtöä Lyonista

ARI KATAJAMARI

Cannesiin. Kuulostoi järkevämmlä-tä ratkaisulta kuin lähteä puikke-lehtimaan matkustajakoneiden sekaan vilkkaalle Nizzan kentälle. Ensinnä piti kuitenkin odotella, että ukkoskuuro väistyisi pois kentän päältä. Salamat räiskivät vielä ken-tän itäpuolella.

Plaanit jätettiin perinteisesti soittamalla. Hoidimme samalla puhelulla plaanit molemmille päi-vän legeille, Janne Lyonista Avig-nonniin ja sitten minä Avignonista Cannesiin. Puolenpäivän jälkeen ukkonen oli väistynyt riittävän pit-

källe ja päästiin liikkeelle. Janne lähti lentämään kohti Avignonia Miika kartturina. Itse tydyin kat-selemaan maisemia takapenkiltä. Matkaa tehtiin edelleen jatkuvasti lennonjohdon valvonnassa, vaikka välillä oltiinkin valvomat-omassa ilmatilassa ja välillä len-tonjohto ei tuntunut haluavan keskustella meidän kanssa.

Avignonin kentän koillispuo-lella on Orangen sotilaskenttä, jonka lähialue ja rajoitusalueita piti kiertää joko lännen tai idän puolelta. Saimme lennonjohdol-

ta minuutin mittaisen selvityksen ilmeisesti siitä, mitä reittiä pitäisi edetä. Mutta vaikka muutamaan kertaan yritettiin koko porukal-la saada selvää ja löytää kartoilta jotain ilmeisesti mainittuja nimiä, ei siitä mitään tullut. Pienellä selvittelyllä saimme tahtomme läpi ja saimme lähestyä Avigno-nia Orangen alueen länsipuolelta. Edellämme kuului menevän toinen pienkone, joka sai samat selvitykset. Tarkasti kahdella GPS:llä ja parilla kartalla suunnistaen mentiin aivan lähialueen reunaan hipoen. Toisella puolella oli rajoitusalue, jonne ei myöskään sopinut mennä. Kukkulat olivat molemmin puolin korkeammalla kuin me, vaikka nyt missään var-sinaisessa vuorisessa oltukaan.

Kelit vaan parani mitä ete-lämmäksi päästiin, Avignonissa lämpötila lähenteli jo kolmeakym-mentä. Jätskit terminaalin kup-pilasta, sitten maksuvaihtoehtoja suorittamaan. Paluu koneelle mei-nasi tyssästä pieneen ongelmaan. Turvatarkastuksen mies vaati lu-pakirjaa näyttille, eikä kenelläkään tietenkään ollut papereita mu-kana. Jannella oli onneksi Crew Card lompakossa, sillä sitten päästiin takaisin platan puolelle ja koneelle.

Startti reissun viimeiselle le-gille vain vajaa tunnin tauon jäl-keen. Nythän alkoi käännöt sujua mallikkaasti, kun on 5 päivää har-joiteltu. Tosin ei tarvinnut tehdä plaania eikä tankata, joten siinä ehkä selitys. Avignonin ja Canne-sin välillä on ranskalaiseen tyyliin melkoinen määrä rajoitusalueita. Olimme saaneet selville, mitkä niistä ovat aktiivisia, mutta olin varmuuden vuoksi suunnitellut kiertäväni niistä lähes kaikki. Lä-hinnä Avignonin kenttää olevat piti kuitenkin ohittaa yläpuolelta. Olin edellisen legin aikana syöttä-nyt reitin GPS:ään, joten sitähän olisi helppo seurata. Mutta yh-den pisteen käsin syöttämisessä oli ilmeisesti sattunut joku pieni virhe ja reitti näytti suuntaavan jo-honkin hevonkuuseen. GPS:hän on vain apuväline, ei sen varaan saa yksin jäädä. Siis suunta kohti plaanin mukaista VORria, nousu kohti reitikorkeutta ja samalla seuraavan lennonjohdon taajuut-ta hakemaan. Hetken aikaa tuntui olevan ohjaamossa säpinää, mut-ta kun yhteys aluelennonjohtoon oli saatu, tilanne rauhoittui taas normaaliiksi matkalentämiseksi.

Vuoret siinäviivat koillisessa, au-rinko paistoi lähes pilvettömältä taivaalta, purjekoneita lenteli ala-

# Cannes

puolella termiikissä ja rinnetuules-ta. Vielä oli ylitettävä korkeimmat reitin kohdalle osuneet huiput, joiden kohdalla olikin kohtuul-lisen kovaa turbulenssia. Sitten ruvettiin puodotelemaan jo korke-utta kohti Välimeren rantaa. Canne-sin kenttä lähestyttiin meren puolelta kiertäen. Rantakalliot olivat korkeampia kuin lähesty-misreitoin korkeus. Mereltä puhal-tava tuuli synnytti rinteiden juurelle pieniä pilvenhattaroita, joiden yli oli mukava kurvailla. Cannesin kaupunki tuli näkyviin niemen takaa ja saimme selvityksen myö-täntuleen radalle 17.

Viiden päivän reissaamisen ja lä-hes 15 tunnin lentämisen jälkeen olimme päässeet perille. Tai siis puolimatkaan, jos tarkkoja ollaan. Edessä oli matkan massaturismi-osuus; uintia Välimessä, pari kierrosta vuokra-autolla Mona-con katuradalla ja tuntikaupalla maksiimista rantabulevardeilla. Nizzan bitsillä auringonoton ja uinnin lomassa luovutimme Kilo-Tangon avaimet Volotisen Juhal-le, joka oli tullut paluuporukasta ensimmäisenä näkyville paikalle. Meidän paluumatka sujuikin sitten mu-kavasti kolmessa tunnissa AirFin-landin sinivalkoisilla siivillä.

*Ari Katajamäki*





# Lentoralli 2004

## Cannesista Malmille



Lentoralliporukka Berliinissä; Juha Volotinen, Mikko Riepula ja Markku Mikkola, Anselmi Pyy kameran takana.

ANSELMI PYY

**M**e "kakkoaviikkolaisier" Markku Mikkola (MIK), Anselmi Pyy (PIK), Juha Volotinen (PIK) sekä allekirjoittanut – otimme asiaksemme lentää PKT väli-meren rannalta takaisin Malmille kaikessa rauhassa viidessä päiväs-sä. Osa oli jo ehtinyt käydä nopean Nizzan-turistikierroksen ennen kuin loputkin porukasta saatiin kokoon Cannesin sunnuntai-il-tana. Heti maanantaiaamuna oli määrä lähteä PKT:stä ohjastamaan, mutta saimme vielä sovittua sunnuntai-illaksi lyhyen tutustu-mislennon Cannesin kerhon Dia-mond Starilla (bensaversio; olisi muuten myynissä :-)) sekä tuhdin illaisen Nizzassa.

### Maanantai 26.7.

#### Nizza - Lyon Bron - Colmar

Maanantaiaamupäivä menikin, ehkei kovin yllättäen, päivän reit-tejä suunniteltaessa. Ranska on verraten yleisilmailuystäväallinen maa mitä tulee esim. maksuihin, ilmatilaan ja vaikkapa lennonval-misteluun internetin kautta: koko AIP karttoineen löytyy ilmaiseksi netistä, lentosuunnitelmat voi jät-tää internetin yli jne. – jos löytää laitteen jolta nettiin pääsee. Juha otti lentäkseen kaksi reissun en-simmäistä legiä (Cannesista Lyon-nin Broniin ja sieltä Colmariin) mukavan lentosään vallitessa. Etelä-Ranskassa lentosää useim-miten on mukava. Tämän on

myös Armée de l'air huomannut ja sotilaslentotoiminta onkin sen takia painottunut etelään nä-kyen lukuisina rajoitusalueina. Ranskaan lentävien kannattaa kuitenkin huomata, että R-alueet eivät pääsääntöisesti ole koko-naan kiellettyjä kuten Suomessa vaan määritelmänsä mukaan vain rajoitettuja. Eräänlaisia "osin val-vottuja" ilmatilakakkuja, joilla kullakin on omat erityisehtonsa tai toiminnan luonteensa, ja usein niiden ollessa aktiivisinkin käy-tön ehtona on vain radioselvitys. Tarkimmat lukijamme saattoivat ehkä huomatakin uutisia Rans-kanmaalta Loppukesän onnetto-muudesta, jossa joku Mirage oli puolihuomaamatta pääryttänyt ultrakevyen läpi ilmeisin seurauk-sin. Tällaisen kohtalon matalahar-joituskäytävällä voi aika helposti välttää yksinkertaisesti sääntöjä noudattamalla, sillä ylilentoon yleensä riittää 1500 tai 2800 ja-lan korkeus maan pinnasta (jos kapea käytävä nyt ylipäänsä olisi aktiivinen).

Pikainen tankkaus koneelle ja miehistölle Lyonin Bronissa ja edelleen kohti Colmaria. Loppu-lähestymisessä näimme vapau-denpatsaasta hieman pienemmän version. Pian opimme, että sata vuotta sitten kuollut vapau-denpatsaan veistäjä Auguste Bart-holdi oli Colmarista kotoisin ja että flammkuechenkin oli ihan syötävää. Taisipa jossain välissä Juha "Volo"met lappuilla rintami-nen, ukkosen ja sen sellaisen val-taavan pohjolan ennen meitä, jos ei pian taas päästäisi liikkeelle.



MIKKO RIEPULA

Strasbourgissa sijaitseva EU-parlame-tti ohitettiin reilusti lähempää kuin Ameriikoissa vastaava olisi milloinkaan mahdollista. Toisaalta sopii ihmetellä mitä todellista suojaa terroristeilta saavutetaan parin NM:n säteisistä kiel-toalueista teollisuuslaitosten ympärillä jollaisia Ranskaan on tullut kuin sienä-tä satella ilmailijoiden kiusaksi.

### 27.7. Colmar - Speyer - Erfurt

Seuraavana päivänä oli allekirjoit-taneen vuoro lentää Colmarista Speyeriin, minkä aikana kulttuu-rien peruserotkin kävivät jälleen ilmi. Colmarissa lähtövalmistelut kestivät taas aikansa kun "tor-ni ei ole mikään sääpalvelu tai lennonvalmistelun apu", kuten tekivät selväksi. Mutta parin ys-tävällisen pyynnön jälkeen hy-vinhan nekin hoiduivat lennontiedotuksen ohella. Siinä missä Ranskassa "mikään ei toimi, mutta kaikki järjestyy", palvelu Saksassa on lähinnä päivnvaista-ta. Speyerissä parkkeerattuaamme koneen bensapumpun eteen alkoi ämyreistä kuulua komento-ja "Achtung... Raus...". Hieman myöhemmin huutelun syyski selvisi se, että olimme aloittaneet tankkauksen ennen kuin kaikki olivat taysin ehtineet ulos konees-ta.

Speyer on ihan mukava yleisil-mailukenttä: ilmailupainotteinen tekniikan museo ihan vieressä ja rataakin riittää An-22:lle asti. Tai ainakin sellaisen laskeutumiseen: yksi sinne on tuotu, mutta lentoonlähdtö ei välttämättä enää onnistuisi. Museo riittikin meille

kaupungin antimista, ja suunta-simme heti sen jälkeen Erfurtin kautta kohti Berliiniä. Lähties-sämme Speyeristä henkilökunta ei suinkaan unohtanut lisätä 0.17 euron puhelinmaksua plaanin viestittämisestä eteenpäin.

### 28.7. Erfurt - Tempelhof

Erfurt lentokentähoteilleinen palveli vain yöpymiskohteena ja

keskiviikkona saavuihme Berliin-nin Tempelhofin kentälle kaiketi jo aamupäivän puolella, tällä ker-taa Markun ohjaamana.

Tempelhof on historiallinen nähtävyys jo sinänsä: pyöreää kenttääluetta myötäilevä ter-minaalirakennus on maailman kolmanneksi suurin yhtenäinen rakennus, jonka Hitler aikoinaan rakennutti 30-luvulla senkin ta-



Achtung! Raus! Saksassa ei konetta tankata, jos joku on vielä sisällä.

JUHA VOLOTINEN



ANSELMI PYY

Peenemuende siintää kuvan keskellä, PKT ylittää kiitotien jatkeen pinnalla 95. Radiokutsu oli historiallisista syistä hieman standardifraseologiasta poikkeava "Peenemuende Start": pienestä Peenemuenden kylästähan tuli 2. maailmansodan aikoihin merkittävä rakettitekniikan kehityspaikka ja kirjaimellisesti laukausalusta.

ka, että 60'000 katsojaa pääsisi seuraamaan lehtereiltä suuria manifestaatioita. Ilmailutoiminta Tempelhofissa alkoi jo 1909, kun Orville Wright teki joitain näytöslentoja, ja oli ehkä tärkeimmässä roolissa vuosina 1948-49, jolloin ilmasilta toi koneita kentälle yhden minuutissa. Tämä saattoi hyvinkin olla viimeinen kerta PKT:lle Tempelhofissa, sillä kentän sulkemisesta 31.10.2004 on jo

kertaalleen tehty päätös. Olkoonkin, että prosessi pitkittynee siellä toimivien lentoyhtiöiden virittämän oikeusjutun ansiosta.

"Volo"met ennusti sitä huonompaa säätä mitä heikommalta mahdollisuudet saada halpa reititilento kotiin vaikuttivat. Berliinissä mielenkiinto kohdistui lähinnä ei-ilmailullisiin aktiviteetteihin, vaikka jossain homeisessa ilmailushopissakin piipahdettiin.

### 29.7. Berliini - Bromma

Merenylitysmatka Saksasta Ruotsiin lankesi Anselmin harteille emmekä epäroineet failata FL95:lle nyt, kun pinalämpötilat olivat jo 30 asteen alapuolella ja PKT:kin jaksoi sinne kivuta. Massat oli optimoitu viimeisen päälle ja saatoime väittää olevamme juuri ja juuri "kirjekuoressa", joten mikä ettei. Lounas Kristianstadissa uhkasi olla koko matkan hankalin

etappi, sillä ruokaa ei terminaalista saanut eikä välilaskupaikalla huvittanut lähteä yli 10 km:n päähän kaupunkiin. Onneksi paikalle hairautui taksi, joka tiesi jonkin gatukökin 5 km:n päässä. Söimme Ikea-tyyppisen ruoka-anoksen kuunnellessamme kuinka rintamamakkara kiertyi jonkin Porvoon keskipisteeseen ottaen matalapaineen ympärille.

### 30.7. Bromma - Malmi

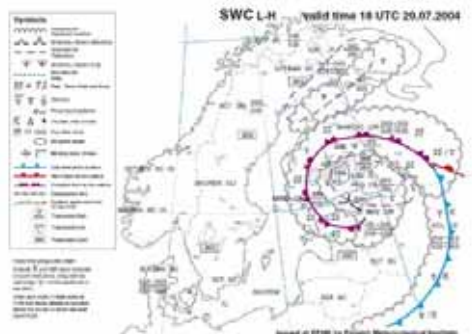
Tukholmaan jämmekin sitten käyttämään säiden paranemista, jota ei juurikaan ollut luvassa. Konehan ei ollut koko reissun aikana IFR-kelpoinen johtuen alipainepumpun ikääntymisestä. Joten sää - joka olisi ollut mukavaa joskin hieman märkää IFR-keiliä - tarkoitettiin päivän viivästyksi. Päätettyämme jäädä ensin torstai-

yöksi ja sitten koko perjantaiksi Tukholmaan Suomen säätä pitelemään, meitä - ehkä Voloa luukuunottamatta - lohdutti hieman tieto, että Etelä-Suomesta teitäkin oli mennyt rankkasateiden takia poikki, eikä päätös tuntunut enää ollenkaan neitämäiseltä. Säätietoja pollattiin melko tiuhaan ja perjantai-iltapäivän päätteeksi olimme jo kypsiä lähtemään yrittämään merenylitystä, vaikka kovin merkittävää muutosta säässä ei ollutkaan tapahtunut. Välilaskupaikkoja kuitenkin olisi muutama ennen

Malmia ja koneen saaminen Suomen niemimaalle olisi jo puoli voittoa. Ruotsin rannikolla pilvet painoivat meidät jo niin alas, että jatkaminen ei olisi ollut viisasta elleimme parin mietintäympyrän jälkeen olisi nähneet palan kirkasta taivasta ja kuulleet Marianhaminan ATIS:in kertovan turvallisesta VFR:stä. Suomen puolella sateita kierrellyämme saavuumme Malmille jopa pari tuntia ennen varausajan loppumista.

Mikko Rieppula

**"Volo" Met lupaili rintamien, ukkosen ja sen sellaisen valtaavan Pohjolan ennen meitä jos ei pian päästäisi liikkeelle.**



Eras hyvä tilastollinen syy lahtea ensi vuonnakin pidemmälle lentoreissulle pois Suomesta. Silloin vaikkapa uusien EU-jasenmaiden suuntaan.



Oli synkkä ja myrskyinen yö. Paluu Malmille oli ainoa legi jolla säästä tuli varsinainesti ongelma tai viivästyksi.

MIKKO RIEPPULA

# Lentolehtinen meni museoon, osa 1

## Auto & Technik Museum Speyer

*Lentorallin molemmat porukat tekivät matkallaan välilaskun Speyerin lentokentällä Etelä-Saksassa. Syynä oli kentän kupeessa sijaitseva Auto & Technik Museum Speyer, jonka kattavaan ilmailukoolemaan kannatti käydä tutustumassa.*

Speyerin pikkukaupunki sijaitsee parikymmentä kilometriä Mannheimista etelään. Aivan kaupungin eteläreunalla on pienkonekenttä ja kentän laidalla Auto & Technik Museum Speyer. Museossa on esillä kaikenlaisia kulkuvälineitä autoista höyryvetureihin ja sukellusveneistä lentokoneisiin sekä muita teknisiä vempaimia. Lentokoneet muodostavat ison osan museon näytelmästä, niinpä se oli sopiva kohde lentorallinkin matkan varrella.

Museon suurimpana vetonaulana - ainakin kokonsa puolesta - on Luffhansan vanha Boeing 747-230 "Schleswig-Holstein". Museon tyylin mukaisesti kone on nostettu korkealle tolppien päälle ja sen sisätiloihin pääsee tutustumaan - kunhan ensin kiipeää ylös.

Ulkona on esillä modernimpaa sotilaskonekalustoa (F-4 Phantom, F-15, Su-22, Hawker Hunter jne) ja siviilikoneita (DC-2, Dassault Mercure, An-26...). Sisältä hallista löytyy sitten lisää pienempiä ja vanhempia koneita (Fokker DR 1, Norjassa jäiden sulauessa järveen uponnut Ju-52-3m, MiG-15).



Fokker VFW-614 museon sisäänkäynnin vieressä. Tämän konetyypin viimeinen lentävä edustaja tavattiin aiemmin Schwerin-Parchimissa, teki siellä läpilaskuja. Huomaa erikoisen moottorin kiinnitys siiven päällä. Koneen nokan vierestä lähtee metalliputki-liukumäki, jota oli mukava käyttää alastuloon portaiden sijaan.



Boeing 747-230 korkealla tolppien nokassa. Koneeseen pääsee tutustumaan myös sisälle. Rungon takaosa oli purettu niin, että rakenteet olivat näkyvissä. Vasemmalta sivulle pääsee kävelemään - aitojen sisällä - ulomman moottorin kohdalle asti. Myös tämän koneen alla olevalta tasanteelta pääsee liukumäkeä alas.

Kaikki lentokoneet on ripustettu kattoon roikkumaan, joten aivan läheltä niitä ei pääse tutkimaan. Suomalaisiakin nimiä museon esittelytauluista löytyi - ei tosin ilmailupuolelta. Kolmen suomalaisen rallitähden, Kankkusen, Vatasen ja Grönholmin, Peugeotit oli laitettu näytille. Siis Grönholmin 206 - ehkä se 307 joutaisi myös.

Lähellä Speyeriä, noin 30 minuutin ajomatkan päässä, on myös toinen mielenkiintoinen museo, Sinsheimin tekninen museo. Siellä olisi esillä molemmat ääntänopeammat matkustajakoneet, Tupolev Tu-144 ja Concorde. Mutta sinne ei pääse lentäen.

[www.technik-museum.de](http://www.technik-museum.de)

Ari Katajamäki



Näkymää museon valoisaan ja tilavaan päänhalliin. Todella siististi esille laitettuja vekottimia. ANSELM PYY



Antonov An-22, maailman suurin turbiinimoottoreilla varustettu lentokone, tuotiin Speyeriin lentäen. Rahtitilassa pyöritettiin videota koneen viimeisestä laskeutumisesta.

Tyhjäpaino 114 000 kg, MTOW 250 000 kg, pituus 58 m, kärkiväli 64,5 m. On siinä ollut sovitamista Speyerin 1200m x 30m radalle...

Lihotettu Fouga Magister - eli siis Potez-Heinkel CM 191. Tässä nopea 4-paikkainen matkalentokone, joka on myös taitolentokelpoinen. Pariisilaisen von Potezin ja Speyerin oman pojan Ernst Heinkelin kehitystyö ei kuitenkaan saanut kaupallista menestystä.



# PIK excursio

## Rissala AirShow 2004

**Vuoden 2004 virallinen lentonäytös järjestettiin Rissalassa 3.7. PIKiläisiä oli paikalla muutaman lentokoneellisen verran.**

Tero Knuth organisoii PIKiläisten kulkeutumista Kuopioon ja takaisin. Kuljetuskalustoksi oltiin välillä valjastamassa koko käytössä olevaa moottorikonekalustoa Super Cubista lähtien. Lentäjiä oli kuitenkin lähdössä sen verran vähän, että tyydyttiin lopulta matkailemaan vain PKT:llä vaihtaan lentoporukkaa Rissalassa. Muutama kerholainen oli tunkenut itsensä mukaan ferrarinpunaisen Cherokeeen, OH-PDP:n matkaan.

Kilo-Tango lähti Kuopion suuntaan hyvän sään aikaan jo perjantaina. Itse olin lähdön kanssa kahden vaiheilla vielä lauantaiaamuna kelin näyttäessä vähän epämielisiä, varsinkin paluun kannalta. Lopulta päätettiin kuitenkin lähteä yrittämään Delta-Papalla Malmilta kohti Rissalaa.

Rissalassa sää suosi näytöstä. Väkeä oli paikalla tuhatmäärin ja lentokoneitakin oli saapunut parkkipaikaksi varattu nurmikko täyteen. Kumpiainesten kullittamalla taivaalla nähtiin laskuvarjohypyäjä Aiveteranin DC-3:sta, purjelentoa Kuopion Ilmailuyhdistyksen voimin mm. PIK-5:llä ja taitolentoesityksiä; mm. Erkki Sutinen Pitts Specialilla, Aero L-29 Delphin ja Fouga Magister. Ilmavoimat olivat mukana lähes täydellä ohjelmalla: Vinka, Hawk ja Hornet soolot sekä Midnight Hawks. Maanäytelyssä vaan ei ilmavoimien koneita näkynyt, pysyivät visusti puskien takana lennon puolella. Maassa olikin nähtävissä vain näytöksen osallistuvia koneita ja joitakin pienkoneita (esim. An-2).



PIKiläistä edustusta lentonäytöksessä: Kuopion Ilmailuyhdistyksen PIK-5 laskee



Ruotsalaisen 737-kipparin harrastus: Viron rekisterissä oleva Aero L-29 Delphin



Fouga Magister OH-FMM (ex FM-51) starttaamassa näytöslennolle

Näytöksen jälkeen olikin aika suunnitella paluumatkaa etelää. Sääennusteet eivät luvanneet kovinkaan hyvää. Etelä-Suomeen oli vyörymässä Suomenlahden yli matalapaine parin erisuuntaan kulkevan rintaman kanssa. Kilo-Tango-porukka jäi vielä Rissalan terminaalin kuppilaan miettimään kotimatkan aloittamista, kun Delta-Papa-seurue lähti yrittämään kohti Malmia. Lopputulos: Delta-Papa Vesiksellä ja PKT Mikkelissä. Vääkсын Tallukassa oli muuten halvemmat huoneet kuin Mikkelin Sokos-hotellissa.

*Ari Katajamäki  
teksti & kuvat*



Se on diiseli. Tervalentäjien C172-diesel oli kentän laidalla - korjattavana.

## Jäsenkysely 2004

<http://ari.casaguarra.com/kysely2004.asp>

**Lentolehtisen toimituskunta toteuttaa yhteistyössä johtokunnan kanssa PIK-jäsenkyselyn 2004. Muutaman vuoden tauon jälkeen kaikki pääsevät taas ilmaisemaan oman mielipiteensä päivänpoltavista kerbon kehittämistä koskevista asioista.**

Pik-jas-postilistalle lähetetyistä viesteistä on tullut selvästi esiin, että useat jäsenet kokevat ettei heidän mielipiteitään kuulla. Johtokunta on myös yrittänyt saada muutamalla sähköpostikyselyllä kerholaisten mielipiteistä tietoa. Mutta yksittäisillä sähköpostiviesteillä on melko mahdotonta saada kokonaiskäsitystä viidensadan kerholaisen mielipiteistä.

Nyt on jokaisella kerholaisella tilaisuus saada ääni kuuluviin, kun Lentolehtinen organisoii jä-

senkyselyn. Kyselyllä haetaan kokonaiskäsitystä kerholaisten mielipiteisiin ajankohtaisista kysymyksistä konekaluston ja toiminnan kehittämisestä. Samalla kerätään myös vähän taustatietoja itsekin ilmailuharrastuksesta ja tietoja toiveista koulutuksen ja tapahtumien suhteen.

Rasti-ruutuun vastausten ohella myös yksittäiset kannanotot otetaan huomioon, joten täytetään niitä avoimia vastauskenttiä.

Kolme vuotta sitten järjestettiin vastaava kysely, mutta silloin sen tulokset jäivät moottorilentäjien osalta laihoiksi. Toivottavasti nyt kysymykset konehankinnosta, dieseleistä ja ultrista saavat moottorilentäjätkin liikkeelle.

"Vain vastaamalla voit voittaa", vai oliko se "Vastaamalla voit vain voittaa". Kaikkien vastausten kesken arvotaan yllätyspalkinto(ja).

Kysely on avoinna 12.11. asti.

## PIKalenteri

16.11. klo 18:30	Kähmysauna	Gorsu
24.11. klo 18:30	Vaalikokous	Smökki
5.12. klo illalla	PIKjoulu	Rantasuuna

# Purjelennon esittelypäivä Malmilla

Malmin lentokentällä nähtiin harvinaislaatuista toimintaa, kun Espoon Ilmailukerho, Nuorisoilmailijat ja PIK järjestivät purjelennon esittelypäivän sunnuntaina 3.10. Wili lennätti purjelennosta kiinnostuneita "asiakkaita" Acrol-

la, Lyytisen Jari ja Laitilan Markus hinasivat Suhinulla ja joukko muita PIKiläisiä oli paikalla avustamassa. Paikalla oli myös Räyskälän ASK, NIL:n Janus ja parkkipaikan laidalla maanäytteilyssä NIL:n LS-8. Myös iso joukko EIK:n ja NIL:n

jäseniä nähtiin paikalla.

Tapahtumasta ei ollut tiedotettu mitenkään erityisen ponnekkaasti. Niinpä ajoittain näytti siltä, että paikalla oli lähinnä eri kerhojen jäsenistöä rupattelemassa keskenään. Reilut 20 lennätettävää saatiin kuitenkin houkutteltua purjekoneen kyytiin kohtuullisen kovalta tuntuvalta hinnasta huolimatta (50e/lento).

Malmin lähialueen korkeusrajoituksesta johtuen pääosa lennetyksistä suuntautui Vanhankaupunginlahden suuntaan - lähimpään paikkaan lähialueen ulkopuolella. Sää ei mitenkään erityisesti suosinut, mutta ei toisaalta estänytäkään toimintaa. Paksu pilvilautta pysyi riittävän korkealla eikä vettä satanut - paljoa.

Lennonjohtoon rajoituksista ja muusta liikenteestä huolimatta homma sujui varsin mallikkaasti. Laskeutuneet purjekoneet työnnettiin heti radalta usean avustajan voimin (päitsi Acro, jonka Wili rullasi aina vauhdilla radan sivuun parkkiin). Suhinu pudotti köyden radan 36 viereen nurmikolle ja jatkoi parilla loivalla kaarrolla suoraan samalle radalle laskuun. Lähdössä matkustaja pakattiin etupenkille valmiiksi radan sivussa, puolentusinaa avustajaa työnsä purtsikan radalle, kiinnitti köydet purjekoneeseen ja Suhinuun ja hetkessä oli hinausyhdistelmä ilmassa. Mahtoivatkohan tutustujat saada väärän kuvan purjelentotoiminnan avustajien määrään ja avustusintoon.

*Ari Katajamäki*



Riku Purmola ja Wili valmiina lennolle

ARI KATAJAMÄKI

# PIK-tutkain

## Moottorilentohinnasto uudistui

Moottorilentohinnastoon tuli tekninen uudistus, kun lentobensiinin hinta otettiin mukaan hintaa määrittäväksi tekijäksi. Koneiden lentohinnat muodostuvat nyt siis kiinteästä perusmaksusta ja kuukausittain vaihtuvasta polttoaineen hinnasta kerrottuna kulutusvakiolla:

HINTA = A + Bx

A - kone- ja hintaluokakohtainen vakio

B - polttoaineen konekohtainen kulutusvakio

x - Malmin Shelliin 100LL:n listahinta pyöristettynä ylöspäin seuraavaan tasaaan kymmeneen senttiin.

Polttoaineen hintakerroin x tarkistetaan aina kuukauden vaihtuessa ja mahdollisesti muuttuneet hinnat tulevat voimaan kuukauden ensimmäisenä päivänä.

Lentotuntihintakertoimet moottorikoneille 1.10.-31.12.2004

luokka	I	II	III
CAO	37	27	15
TOW	35	25	13
PKT	48	38	26

Hintakertoimet 1.1.2005 alkaen

luokka	I	II	III
CAO	40	30	18
TOW	38	28	16
PKT	52	42	30

Polttoaineen kulutusvakioit:

CAO	30
TOW	35
PKT	40

Polttoaineen hintakehitys

Pvm	Hinta	x
16.8.04	1,44	1,5
1.9.04	1,36	1,4
1.10.04	1,36	1,4

Lentotuntihinnat euroina moottorikoneille 1.10.2004 alkaen

luokka	I	II	III
CAO	79	69	57
TOW	84	74	62
PKT	104	94	82

Lisätietoja ja ajantasainen hinnasto, katso [www.pik.fi](http://www.pik.fi) > Kerholaisille > Lentohinnat ja työtunnit (tarvitset tunnukseen & salasanan)

## Kerhon verkkisivut uudistettu - www.pik.fi

Kerhon uudistetut verkkisivut tulivat kaiken kansan päällisteltäväksi lokakuun alussa. Uusien sivujen suunnittelusta (ja ilmeisesti myös toteutuksesta) on vastannut Tuukka Takala.

Ainakin uusien sivujen rakenne ja ulkoasu on merkittävästi parempi kuin vanhojen. Toivottavasti myös sisältö pysyy ajantasaisena.

## PikRes päivittyi Lentomaatti - varausjärjestelmäksi

Lentokoneiden varausjärjestelmä on vaihtunut uuteen versioon ja siirtynyt uuteen paikkaan. Ulkoisesti ei merkittävää eroa näyttäisi olevan. Uusi osoite on: [www.lentomaatti.com/pik](http://www.lentomaatti.com/pik).

Jos et jo ole saanut tunnusta, pyydä Terolta, [tero.knuth\(at\)hut.fi](mailto:tero.knuth(at)hut.fi).

## Webbisivujen tunnus ja salasana vaihtui

Salanasanojattujen [www.sivujen](http://www.sivujen) tunnus pääsi vuotamaan newspalstan kautta, joten tunnus oli tarpeen vaihtaa. Jos et tiedä uutta tunnusta, kysy esim. Johtokunnan jäseniltä tai keneiltä tahansa kerhoaktiivisilta.

## PPL-kurssi alkanut

PIK:n PPL-kurssi alkoi lokakuun alussa. Kurssilla on aloittanut 9 oppilasta, mutta muutama oli kuulemma vielä tulossa ensimmäisen luennon jälkeenkin.

## Suorita yölennon teorian

PPL-teoriakurssin yölennon teorian tunnit pidetään marraskuun alussa. Tunnella voi käydä suorittamassa yölentokelpuutukseen tarvittavat teoriat. Vielä voi ehtiä mukaan, jos lähdet nyt heti. Teoriakurssi maksaa 50 e.

Tunnit pidetään seuraavasti: Ti 2.11. 17-19, S3, Lentokenttien valaistuslaitteet ja lentoestevalot Ke 3.11. 17-19, S3, Ihmisen suorituskyky ja rajoitukset yölentojen kannalta

To 4.11. 17-20, S2, Lentomenetelmät yölennonalla

Pe 5.11. 16-20, S2, Yölenoja koskevat määräykset

Ti 9.11. 17-, S3, Kokeet Ilmoittautumiset ja lisätietoja: PIK Koulutusvastaava Lassi Huuskonen [lhuuskon\(at\)cc.hut.fi](mailto:lhuuskon(at)cc.hut.fi)



## Purjelentokurssi

Purjelentokurssi on myös alkanut. Kurssilla on 3 oppilasta ja muutama muuntokoulutettava moottorilentäjä.



## CPT:n vuokraus päättynyt

Kesän ajan kerholaisten käytävissä olleen Piper Super Cub OH-CPT:n vuokrasopimus on päättynyt. Kesän mittaan parikymmentä PIKiläistä kävi ottamassa tuntumaa rauhallisesti etenevään peräkkäinistuttavaan kannuspyöräkoneseen. Tyypit koneeseen sai 17 PIKiläistä. Lentotunteja PIKiläisten käytössä koneelle kertyi n. 45.



## Varussääntöjen tulkinta tiukentunut

Johtokunta on ottanut aikaisempaa tiukemman linjan varussääntöjen minimilentoaika-pykälän tulkintaan. Kesken lentokauden tapahtunut muutos - varsinkin kun siitä ei tiedotettu - on aiheuttanut melkoisesti pahaa verta niissä kerholaisissa, joihin muutos pääsi iskemään. Pitäkää siis varanne, jos varaatte koneen tavella viikoksi. Pakko lentää kans.

Varussääntökomiteatoimikunnan työstä ei ole tiikunut väliaikatiotoja. Ehkä ensi kesäksi on tulossa kokonaan aukottomat ja tulkinnaltaan yksiselitteiset uudet säännöt.

**Ilmailu-tutkaimessa kerrotaan sattumanvaraisesti PIKiläisiä mahdollisesti kiinnostavista ilmailun tapatumista, vaikka ne eivät olekaan suoranaisesti PIK:n aieuttamia.**

## Malmin seminaarisarja jatkuu

Malmin lentokentän ystävät ry järjesti 2.10. seminaarin otsikolla "Malmin lentokenttä - Siipiparatiisi keskellä Helsinkiä". Seminaarin esiintyjistä Suomen luonnosuoje-luiliitto otti näkyvästi kantaa lento-aseman säilyttämisen puolesta.

## Enemmistö helsinkiläisistä haluaa säilyttää Malmin kentän

Helsingin Sanomien teettämän mielipidetutkimuksen mukaan 58 % helsinkiläisistä haluaa säilyttää Malmin lentokentän nykyisessä käytössään. Reilut 20 % haluaa ottaa kentän alueen asuinalueeksi ja vajaan 20% asia oli yhdenentekevä.

## Malmin lentokentän kohtalo kunnallisvaaleissa esillä.

Vaalikoneet noteerasivat Malmin lentokentän kohtalon kysymys-sarjoissaan. Enemmistö Helsingin kunnallisvaaliedokkaista (57%) oli kyselyn perusteella kentän säilyttämisen kannalla. Vaaleissa suhde kuitenkin kääntyi. Uuteen valtuustoon valituista 67 % kannattaa kentän alueen ottamista rakennuskäyttöön.

## Oletko sinä Malmin Lentokentän Ystävä?

Liity Malmin lentokentän puolistajien yhdistykseen, kun vielä on mitä puolustaa. Lähetä jäsenanomuksesi (nimi, postiosoite, kotikunta, puhelinnumero) osoitteeseen info@pelastamalmi.org. Lisätietoja osoitteessa: www.pelastamalmi.org.

## Ilmavoimat myyvät Piper Arrow -yhteyskoneet

Ilmavoimat ovat myymässä seitsemän Piper Arrow II ja IV -koneita tarjouuskilpailun perusteella. Tarjousten jättöaika on jo mennyt, joten nyt on enää myöhäistä tarjota. Lentolehtisen saamisen tietojen mukaan tarjousten tekijöiden joukossa saattaa vilahda myös joku PIKiläinen nimikin. Kerho ei kuitenkaan uskaltanut lentokelvottomina myytävien lentokoneenromujen ostajaksi.

Lehtitietojen mukaan tarjouksia on jätetty useita kymmeniä. Joulukuun puoliväliin mennessä on ostajat arvoittu. Kotimaisten ostajien pitäisi olla etusijalla. Onko siis Suomen taivaalla kohta seitsemän uutta, tai siis vanhaa, Arrowia. Vai myyvätkö kotimaiset ostajat koneet samantien ulkomaille.

## Lähde avustajaksi purjelennon EM-kisoihin

Räyskälässä ensi kesänä pidettävien purjelennon EM-kisojen organisaatioissa on vielä paikkoja avoinna. Jos sinä haluat päästä mukaan kansainvälisten purjelentokisojen tunnelmaan sisältä katsoen, ilmoittaudu heti.

www.rayskala.com/em2005.htm

Johtokunta	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Antti Leino	050-341 6751 09-455 7235 (k)	aleino(at)cc.hut.fi
Rahastonhoitaja	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth(at)hut.fi
Sihteeri	Mikko Saukoski	044-571 5706	tero.knuth(at)hut.fi
Jäsen (VPJ)	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela(at)cc.hut.fi
Jäsen (Huolto)	Ari Siltavuori	050-63 880	ari.siltavuori(at)hut.fi
Jäsen (Koulutus)	Lassi Huuskonen	050-354 6261	lhuuskon(at)cc.hut.fi
Jäsen (Rakennus)	Mika Andersson	09-863 6646	maanders(at)cc.hut.fi
Jäsen (Muu)	Pekka Saari	050-582 5677	pjsaari(at)cc.hut.fi
<b>Viranomaiset</b>			
Päätöimittäjä	Ari Katajamäki	050-590 6870	ari.katajamaki(at)iki.fi
NT-ylläpitäjä	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth(at)hut.fi
WWW-ylläpito	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen(at)hut.fi
	Teemu Ruokokoski	040-501 1620	teemu.ruokokoski(at)philips.com
	Ere Vakkilainen	041-518 9900	ere(at)hut.fi
Rahaviraston laskuttaja	Tuomo Jokisalo	050-343 3816	tjokisal(at)cc.hut.fi
Huoltotoiminnan kansliapäällikkö	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine(at)cc.hut.fi
Hinausvastaava	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen(at)hut.fi
Väripakkaaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela(at)cc.hut.fi
Purjelentovarusteiden hoitaja	Timo Hatamo	040-510 8013	hatamot(at)cc.hut.fi
Putkimies			
<b>Koneenhoitajat</b>			
PKT Piper Archer	Anselmi Pyy	040-515 4354	jpyy(at)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Kristian Pietilä	040-727 2686	kristian.pietila(at)iki.fi
CAO Cessna 152	Tuukka Takala	041-545 8877	ttakala(at)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Mikko Kallas	050-545 6756	mkallas(at)cc.hut.fi
TOW PIK-23 Suhinu	Ari Kallinen	0400-274 471	akalline(at)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Enna Peltoniemi	050-359 9441	epeltoni(at)cc.hut.fi
521 FL PIK-20 D	Mika Mustakangas	03-261 3613 (k)	Mika.Mustakangas(at)fy-composites.com
		03-342 9922 (t)	mijaikar(at)saunalahti.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Mirva Mustakangas	0400-449899	eri(at)iki.fi
650 FK Club Astir	Eero Rinne	050-530 9020	tanelli.riihonen(at)hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Taneli Riihonen	050-3481881	jere(at)iki.fi
735 FQ Twin Astir	Jere Knuutila	050- 585 3949	sami.ruotsalainen(at)suunto.com
-nuorempi koneenhoitaja	Sami Ruotsalainen	050-528 8648	cirsi(at)cc.hut.fi
			jskokkon(at)cc.hut.fi
787 FM LS-4a	Kirsi Hakkila	040-533 5063	jpholop2(at)cc.hut.fi
- nuorempi koneenhoitaja	Jarno Kokkonen	050-410 1713	nummela(at)cc.hut.fi
883 FY LS-8	Jari Holopainen	050-329 8743	
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	
<b>Tilintarkastajat</b>			
	Juha Purje	050-5251180 010 521 6251 (t)	juha.purje(at)inspecta.fi
	Heikki Rönkä	050-526 8709 09-803 7676 (k)	09-759 1331 (k) heikki.ronka(at)hut.fi

Lähtetäjä  
Polyteknikkojen Ilmailukerho ry  
PL69  
02151 Espoo

2

