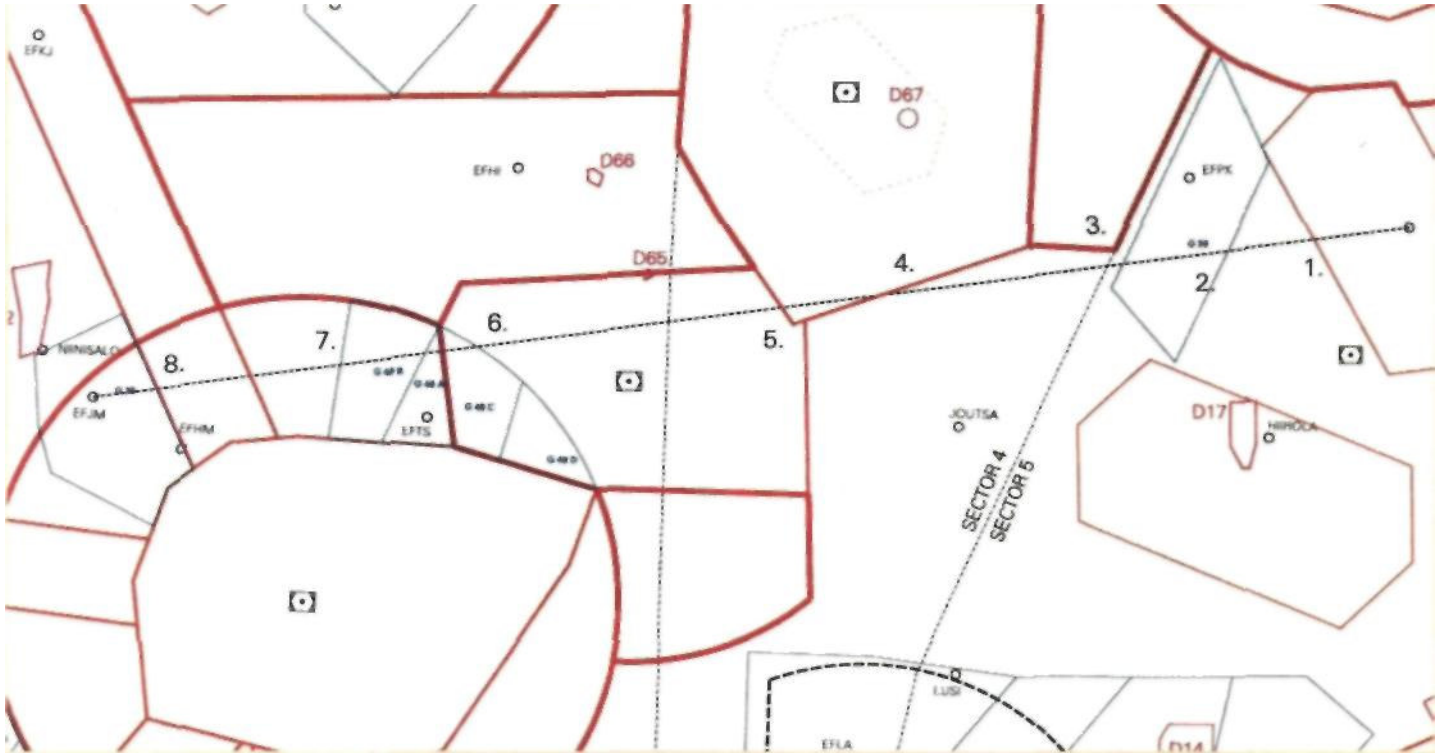


Kolme tarinaa Suomen taivaalta

Pieni opas ilmatilan käyttöön



Kartta moottorilentäjä Kalevin matkasta Joroisten kentältä Jämille ja takaisin. Reittiviivan numerot viittaavat tekstiin. Meno tapahtui korkealla, mutta kotiin tultiin matalalla.

Hirvittääkö sinua lentäminen johdetussa ilmatilassa? Epäiletkö kykyjäsi radioliikenteessä? Lähde Kalevin, Juuson ja Kyöstin mukana kolmelle (lähes) kuvitteelliselle lennolle Etelä-Suomen ilmatilaan. Ehkä kynnyshyödyntää lennonjohtopalveluja - sillä niistähän tässä on kyse - laskee. Oppaana toimii Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksessa työskentelevä Jouni Laukkanen.

Harrastajalentäjät kyselivät usein, miten kannattaisi käytännössä toimia kun lennettäessä tulee eri ilmatilan osia vastaan. Valvomaton ilmatila on kaikille tuttua, mutta joskus tekisi mieli vähän laajentaa kokemuspäiriä ja lentää pinoilla. Tai jos on oikein uskaliaalla tuulella, lentää lähestymisalueella.

Radiopuhelimen käyttö on hy-

vin hanskassa, mutta kun vähän vierastaa tuota lennonjohtopuolta. Selvitykset ja yhteydenotot -vähän hankalaa se on. Ja ilmatila-luokat -mahtaako niiden vaatimukset viranomaisillekaan olla selkeitä... Toivottavasti tässä voin antaa vastauksia kysymyksiin?

Olen valinnut tähän kolme esimerkkiä siitä, miten ilmatilaa voi käyttää tositilanteessa. Jokaisessa tapauksessa lentäjien toiminta on vähintään kelvollista. Tapaukset ovat kuvitteellisia ja täysin vailla yhteyttä todellisiin henkilöihin, mutta kuvatut lennot voisivat oikeasti tapahtua. Kuka sen tietää, vaikka juuri samannimisille kavereille.

MOOTTORILENTÄJÄ KALEVI

Ensimmäiseksi valitsimme yksityislentäjän, sanokaamme häntä vaikka Kaleviksi ja hänelle annamme alle liukkaanolaisen matkakoneen tyyppiä Lancair 320. Kone on Kalevin silmäterä ja siltä se näyttääkin. Omiaan tulevan viikonlopun reissua varten. Kalevi asuu nimittäin Itä-Suomessa ja pitää konettaan Joroisten ken-

tällä, josta olisi tarkoitus lähteä tapaamaan samanhenkisiä ilmailunharrastajia Jämijärvelle experimental-päiville.

Lähtö tapahtuu perjantaina puolenpäivän tienoilla ja suuntautuu suoraan Jämille. Tuuli on myötäinen ja näyttää olevan 2 km korkeudessa jopa 30 kts! Voimakas tuuli on samalla putsannut taivaan melko puhtaaksi pilvistä, joten nyt on aika täyttää kirjallinen lentosuunnitelma ja nousta korkealle. Jämille pääsee varmasti ennätysajassa. Ohessa kartta Kalevin reitistä.

Kalevi täyttää lentosuunnitelman ja merkitsee siihen lentokorkeudeksi F065 eli lentopinnan 65. AFIS-mies Pekka hyväksyy suunnin ja lähettää sen matkaan.

Ja sitten tankkiin menovettä ja taivaalle. Kalevi vetää fillarit sisään ja nousee suoraan matkakorkeuteen. Ilmoitus FIZ -vyöhykkeeltä poistuttaessa (1) ja viikonlopun toivotukset lennon-tiedottajalle ja suoraan reitille.

Ensimmäisenä tulee vastaan Naarajärven G-alue 39 (2). Valitsevasta tuulesta huolimatta Kalevi tekee Naarajärven jaksolla (123,20) liikenneilmoituksen.

Muistui mieleen tarina yhdeltä lennonjohtajalta, joka oli ollut Arrowilla liikenteessä pinoilla ja pyyhkäissyt Vesivehmaan G-alueen poikki tajuamatta pukahtaa radioon sanaakaan.

Oli huomannut pari sekuntia ennen ohitusta vastakkaiseen suuntaan lentävän pursikoneen ja hyvin läheltä oli mennyt. Ilmatilan tarkkailu on kaiken A ja O, mutta hommaa voi yrittää helpottaa radion käytöllä. Pursikoneis-sa kun alkaa melkein kaikissa olla radiot.

Seuraavaksi reitti kulkee aavistuksen verran Jyväskylän MIL CTA:n itäisen osan eteläpuolelta (3). Jos ei osu, niin sitä ei lasketa. Radio jää toistaiseksi käyttämättä.

TMA:n läpi

Noin kymmentä minuuttia myöhemmin on vastassa kuitenkin Jyväskylän TMA:n eteläraja (4). Hieman ennen rajan ylitystä Kalevi ottaa yhteyttä Jyväskylän torniin taajuudella 118.0 ja pyytää selvitystä lentosuunnitelman mukaiselle reitille TMA:n läpi lentopinnalla 65, VFR. Hetken aikaa tornilennonjoh-

Juuso muistaa tutun lennonjohtajakaverin maininnee, että lähestymisaluetutka näkee purjekoneen, mitä taas aluelennonjohdon tutka ei tee.

taja etsii plaanitietoa lennosta ja antaa sen mukaisen selvityksen, kuten Kalevi oli pyytänytkin ja pyytää koodaamaan 3225. Kalevi vaihtaa transponderin koodin ja matka jatkuu.

Mutta vain hetken, sillä juuri kun Kalevi on ilmoittamassa poistumistaan valvomattomaan ilmatilaan (S.) kuten asiaan kuuluu, antaa torni käskyn siirtyä Hallin APP:n taajuudelle 124.55. "Mitäs nyt? Eikös heinäkuussa pitänyt olla Hallin lennonjohto suljettuna ja ilmatilan valvomatonta?" Sitten Kalevi muistaa, että edellisessä ILMAILUSSA oli maininta viimeisten Hornetien valmistumisesta tehtaalta. Varmaan koelentotoiminnan takia jokakesäiseen sääntöön tuli poikkeus. Eikä ennen lentoa tarkistetuissa NOTAMEissa ollut mainintaa asiasta. Kalevi toteaa asian syrjäsilmillä mukaan otetusta NOTAM-nipusta.

Mutta olisihan sitä joka tapauksessa tullut tehtyä liikenneilmoitus Hallin tornin taajuudella 128.9. Muistissa on OPS M1 -17, jossa käsketään tekemään liikenneilmoitukset kun tullaan ilmatilaan, joka on muuttunut G:ksi ATS-elimen sulkeuduttua.

Hallin APP tuntuu olevan heti jyvällä missä mennään ja antaa selvityksen pyytämättä reitille. FL 65, VFR. Jyväskylän torni olikin soittanut Hallin lennonjohtoon ja koordinoi lentoa. Kalevi lukee selvityksen takaisin.

Teiskossa purjelentevaraus

Seuraavaksi (6.) Kalevi odottaa saavansa radioyhteyden siirron Pirkkalan APP:n taajuudelle, mutta kun ei. Nimittäin Teiskossa ovat tamperelaiset purjelentäjät varanneet juuri G-alueet G49A ja G49B lentopinnalle 85 VFR-purjelentotoimintaa varten.

Halli oli ollut juuri koordinoimassa Kalevin lentoa Pirkkalan kanssa, kun AMC:n kautta tullut varauspyyntö toteutetaan. Halli antaa Kaleville tiedot varauksista sekä luvan jättää jakson. Teiskon liikenteelle ilmoitukset.

Kalevi katselee Siikakankaan kenttää ja toteaa siinä olevan paljon pituutta. Piti kuulemma joskus

aiemmin tehdä suihkukonekentäksi, mutta toisin kävi. Tuli iso varikko. Hieman etelämpänä Siikanevassa kimmellee tammi-kuussa 1940 suohon törmänneen Blenheimin jäänteitä. Olis se upeata lentää tähtimoottorisella pommarilla...

Äkkiä Kalevi havahtuu ja huomaa G49B länsirajan (7.) lähestyvän kovaa vauhtia, sillä Lancair on varsinainen vauhtipeli. Teiskolle sanotaan moro nääs ja yhteys Pirkkalan APP:hen 126.2:lla. Selvitys tulee taas kuin apteekin hyllyltä.

Jämijärvi lähestyy voimallisesti, joten saman tien Kalevi pyytää jättää pinnan ja Pirkkala antaa tähän uuden selvityksen paikallisen QNH:n 1017 ja siirtopinnan 50 kera.

Hetki vielä ja jo lähestyy Jämin suojailmatilan raja(8.). Mitenkäs se olikaan... yläraja 2500 jalkaa MSL. tällä kertaa tullaan katosta läpi. Kalevi ilmoittaa APP:lle poistumisestaan valvomattomaan ilmatilaan ja vaihtaa Jämin taajuudelle 123.65.

Jämillä onkin vilskettä. Siellä

tuntuu olevan se sama tukeva tumma kaveri kun viime vuonnakin järjestelemässä ilmaliikennettä. Lennonjohtajahan se on kuulemma ammatiltaan, mutta täällä se voi vain toimia tiedottajana. Tuntuu rähisevän parille koneelle tulosta suoraan pitkälle loppuosalle 09. On tainnut jäädä levy päälle.

Kaleville laskukiitotie käy kuin nenä päähän. Joroisten suunnasta tultaessa liittyminen käy kätevästi 09:n myötätuuleen, siinä ehtii hidastella koneen ja samalla tarkastaa kiitotien liikenne. Jämillä kun tuntuu olevan aina ilmassa laskuvarjohyppääjiä, riippuliitimiä, lennokkeja ja tänään erityisesti experimental-kalustoa.

"Ei sitä uskalla tulla suoraan loppuosalle, siellä voi tosiaan olla edessä vaikka mitä", tuumaa Kalevi. Kiinnijuuttuneen levyn sanomassa taitaa olla ideaa.

Laskun jälkeen Kalevi rullaa paikoitusalueelle ja painaa kännykän päälle ja soittaa Tampereen ACC:hen numeroon (03) 286 5173 saapumisilmoituksen. Tunus, lasku Jämille aikaan 0924 ja siinä koko homma. Lentosuunni-

telma on nyt päätetty ja päivien vietto voi alkaa. Siinähan tulee ensimmäinen tuttu heti vastaan... "No, terve.... tulit...."

Paluuplaani puhelimella

Paluumatkaa varten sunnuntaina Kalevi soittaa lentosuunnitelman ACC:hen. Samalla tulee kysäiseeksi onko Pirkkalan MIL CTA poikkeuksellisesti voimassa tai Hallin lennonjohto auki. Eivät olleet. Kaiken lisäksi Kalevi päättää lentää kotiin 1000 jalan korkeudessa, tuuli kun on yhä melko voimakas.

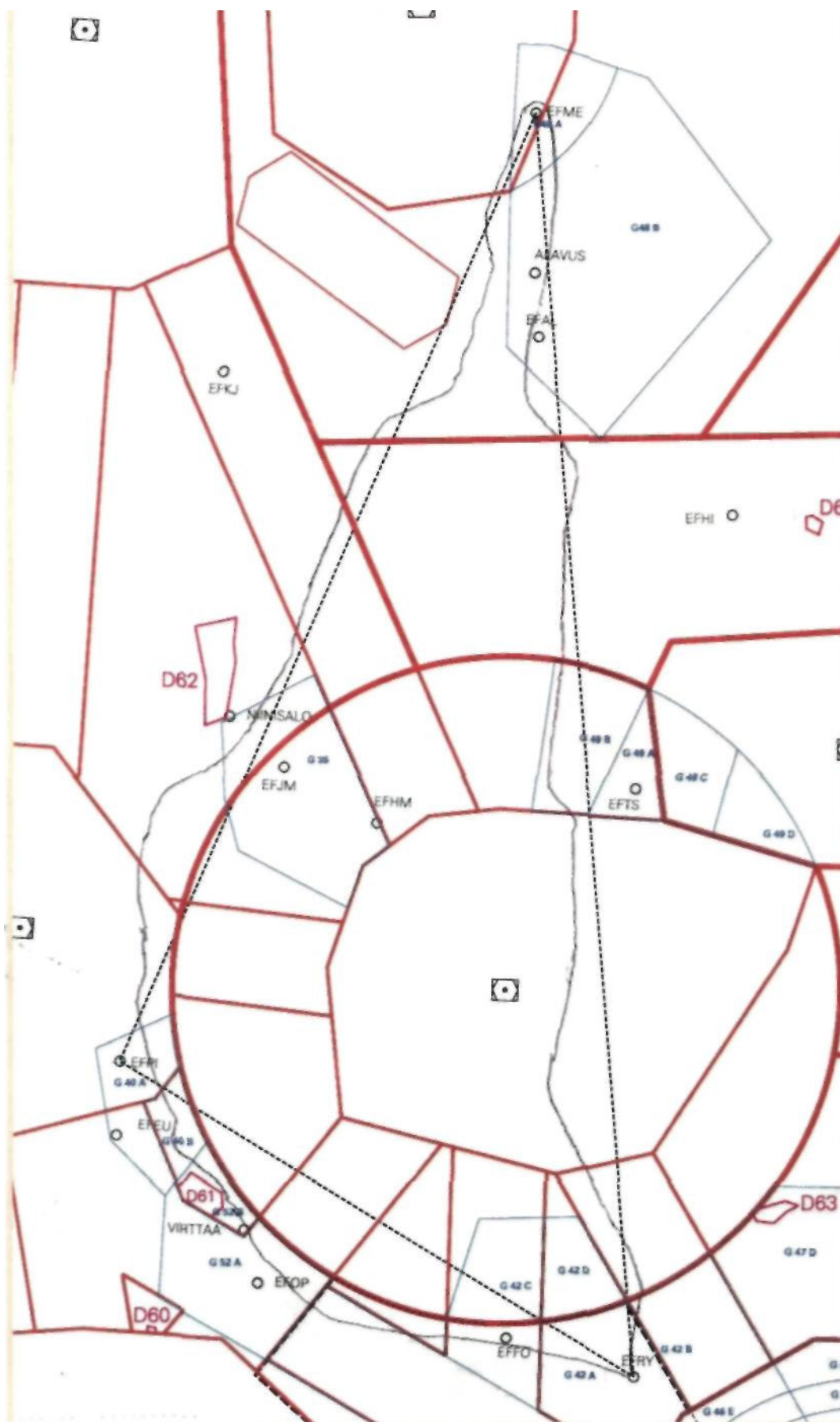
Ensimmäisen kerran Jämiltä lähdön jälkeen tulee radioon tartuttua Teiskon G-alueelle tultaessa, jossa liikenneilmoitukset, myös poistuttaessa. Seuraavaksi reitti kulkee aavistuksenomaisesti Hallin CTR:n läpi, samat liikenneilmoitukset taas.

Koska lentokorkeus on edelleen 1000 jalkaa, ei tarvitse ottaa Jyväskylään yhteyttä, sillä TMA:n alaraja on 1500 jalkaa MSL. Lopuksi liikenneilmoitukset Naarajärven kohdalla ja tulta-



Ensimmäisessä esimerkissä moottorilentäjä Kalevi matkaa Joroisten kentältä Jämille Experimental-kesäpäiville. Kuvan Lancairilla ei välttämättä ole mitään tekemistä tarinan kanssa. Kuva Tero Tuominen.

Juuso pitää ansaittua kesälomaa ahkeran virkamiehen työstään ja on päättänyt sen aluksi heittää verryttelyluontoisen 560 km kolmion Räyskälä - Menkijärvi - Piikajärvi - Räyskälä.



essa sisään Varkauden TIZ:lle. AFIS on nimittäin tähän aikaan sunnuntaina suljettu ja Kalevi toimii kuten Jämillä pari päivää aiemmin.

Ilmoitukset radioon liityttäessä myötätuuleen 32 ja loppuosalla. Koko ajan Kalevi tähyttää muun liikenteen takia. Lopuksi laskuun ja kone halliin. Upea reissu, kyllä kannatti käydä. Autoonsa istuessaan Kalevi muistaa: Saapumisilmoitus! Äkkiä puhelin auki ja ilmoitus saapumisesta ACC:hen. Meinas unohtua. Vaan eipä unohtunut ja sitä ei lasketa.

PURJELENTÄJÄ JUUSO

Juuso on erään pääkaupunkiseutulaisen, Räyskälässä purjelento-toimintaa harjoittavan ilmailukerhon jäsen. Juuso pitää ansaittua kesälomaa ahkeran virkamiehen työstään ja on päättänyt sen aluksi heittää verryttelyluontoisen 560 km kolmion Räyskälä - Menkijärvi - Piikajärvi - Räyskälä.

Liikkeellä täytyy olla aikaisin, sillä moni kerhokaverista on päätoimeltaan opiskelija ja joutaa notkumaan keskellä viikkoakin lentokentällä. Nopeat kun syövät hitaat.

Juuso on päättänyt leikkiä hie-man uhkarohkeaa. Siksi, koska on maanantai, virka-aika ja suunniteltu reitti kulkee Pirkkalan M1L CTA:n ja TMA:n läpi kentän itäpuolelta. Ei ole olemassa mitään takeita siitä, että suunniteltu reitti onnistuu selvitysten suhteen. Lisäksi reitti on melko pahoin vesistöjen rikkomaa, mutta eiköhän termiikkiä ole tarjolla riittämiin.

Juuso irrottaa koneen termiikkiin ja parahultainen 2 m/s nosto vie koneen nopeasti 1700 metrin korkeuteen. Oikeammin sanottuna lentopinnalle. Koska Juuso tietää, että Räyskälän kentän korkeus merenpinnasta on 124 metriä, siirtää hän 1376 metrin korkeudessa (suunnilleen korkeusmitarin paineasetuksen QNE:lle eli 1013 hPa:han.

Siirtokorkeus on kaikkialla Suomessa 1500 metrin korkeudessa (MSL). QFE-arvon 1000 hPa Juuso painaa mieleensä. Lentopinta 1700 metriä on noin 1600 metrin korkeudessa kentän pinnasta, laskeskelevat Juuson insinööriavot.

< Purjelentäjä Juuson reitti on merkitty harmaalla viivalla kartalle. Matka suuntautuu ensin suoraan pohjoiseen ja sitten lännen kautta koukaten takaisin Räyskälään.

Reitti pitää mahdollistaa kulkemaan Säky- län Pyhjärven ja MIL CTA:n vä- listä, johon on vielä tungettu Huo- virrinteen ammunta-alue.

Sitten matkaan. Pirkkalan MIL CTA on ensimmäinen este matkalla. Heti kun Juuso työntää koneen liukuun kohti pohjoista ja Räyskälä jää taakse, yhteys Pirkkalan APP:hen taajuudella 126,2. Tätä nykyä jaksojen kanssa ei tarvitse painiskella, kun painattivat ANCKarttoihin jaksot - erittäin hyvä parannus.

Vapaat kädet

Juuso pyytää selvitystä Rengon tasalta MIL CTA:n läpi kohti Teiskoa alle lentopinta 1800 metriä. 1700 metriä pitäisi vaikuttaa lennonjohtajan mielestä erittäin sopivalta korkeudelta. Pirkkalan ATIS kertoi yhden pilviesiintymän sijoituvan 6500 jalan eli 2000 metrin korkeudelle, mikä sopisi edessä näkyviin kumpiaisiin erittäin hyvin - säilyisi säädylliset VMC-minimien mukaiset 300 metriä pystysuoraan pilviin.

Seuraa yllätys: Selvitys annetaan TMA:n pohjoisreunalle asti alle lentopinta 2000 metriä VFR. pysytellen Pirkkan VORin itäpuolella - eli sama kuin vapaat kädet. Nyt Juuso päättää muuttaa reittiä hieman länteen päin, kohti Toijalaa ja sieltä Tampereen Kaukajärven kautta kohti Teiskoa.

Karvaana on muisto viimevuoden kisoista, kun joutui Sahalahden tienoilla liian matalalle ja ylöspääsy kesti kohtuuttoman kauan. Kotiin päästiin, mutta sijoitus ropisi alas kuin tapetit hometalon seinistä.

Vähän ennen TMA:n pohjoisreunaa antaa Pirkkalan APP luvan jättää taajuuden ja ilmoittaa, että Teiskon alueet G49A ja B ovat varattuina lentopinnalle 65 VFR -lentotoimintaa varten.

Tässä Juuso muistaa tutun lennonjohtajakaverin maininnee, että lähestymisalueetutka näkee purjekoneen, mitä taas alueenjohtajon tutka ci tee. Ilmeisesti ei lähestymislennonjohtajalla ollut paljoa tekemistä, kun pystyy ja viitsii antaa tällaista palvelua purtsikalke.

Juuso vaihtaa Teiskon taajuudelle ja ilmoittaa aikeistaan radiolla. Ilmassa tuntuu olevan vilskettä, sillä teiskolaisten Hinu on ilmassa koko ajan. Joku mainitsee sanan dynaaminen varaus, mitä lie tarkoittaa. Täytyy ottaa selvää kun töihin palaa. Juuso ylittää Näsijärven vesistön Muroleen kanavan kohdalta ja liukuu G-alueen pohjoisreunan tuntuun seuraavan pilven alle keräämään korkeutta.

Edessä on Hallin pohjoinen MIL CTA, jonne selvitys pyydetään taajuudelta 124,55, taajuuden vaihto ja selvityspyyntö samoin eväin kuin Pirkkalalta, tosin Virtain länsipuolitse. Tämä onnistuu ja selvitys tulee MIL CTA:n pohjoisreunalle. Selvityksen takaisinluku ja matka jatkuu.

Huomattuaan olevansa Haukkakaan entisen melsälentokentän kohdalla Juuso tarttuu radioon ilmoittaakseen lähestyvän selviytysrajaa. Samassa Hallin APP käskee vaihtamaan Kauhavan APP:n taajuudelle 130.1. "No jopas, jopas, systeemi toimii kuin junan vessa!"

Kauhavan ilmatilaan

Kauhava antaa selvityksen MIL CTA:lle samoin eväin kuin aiemmat lennonjohtoyksiköt. Lisäksi Juuso saa tiedon, että vain Menkijärven G-alue 48 A on varattuna pinnalle 65 VFR. Toistaiseksi saa matka jatkaa ilman jakson vaihtoa, ellei Alavuden suoja-ilmatilan yläpuolella valu alle 750 metrin MSL, se olisi QNE:llä noin 900 metriä. Silloin olisi ilmoitettava poistuminen valvomattomaan ilmatilaan. Mutta ei hätää. keli kukkii eikä Juusolla ole aikomustakaan päästää korkeutta alle tuhannen metrin. Sen kun delfiiniä ajaa, pääsee Menkijärvelle ennätysajassa.

Kuortaneen tasalla Juuso ilmoittaa menevänsä sisään Menkijärven 48A-alueelle ja ilmoittaa jättävänsä jakson hetkeksi ja palaavansa pikimmiten suuntana Piikajärvi. Liikenneilmoitus Menkijärven liikenteelle, jossa Vaasan Hinu vetää kolmen kerhon laivastoa ilmaan - kentän kierto ja kohti Piikajärveä. Ja taas yhteys Kauhavan APP:hen. uusi selvitys MIL CTA:n etelärajalle asti.

Kauhavalla tuntuu olevan liikennettä reippaasti ja Juuso lähestyessään MIL CTA:n etelärajaa kertoo olevansa Koskueen tasalla 1500 metrissä. Kauhava käskee ottamaan yhteyttä Hallin APP:hen taajuudella 124,55.

Halli antaa edelleen selvityksen jatkaa pohjoisen MIL CTA:n halki. Viimein Juuso ilmoittaa poistumisestaan valvomattomaan ilmatilaan. ATS-reitti G44 alittuu hyvällä marginaalilla liu'ussa - alaraja kun on lentopinta 2000 metriä.

Etuoikealla on Niinisonalun ammunta-alue. jonne Juuso ei missään nimessä halua päätyä. Siellä harjoitetaan virka-aikana kova-

panosammuntoja läpi vuoden. Etuvasemmalla on taas Jämijärvi. joka tulee nyt ohitettua kaukaa. Juuso suuntaa hieman länteen päin päästyään väliköstä, ettei tarvitsisi mennä erikseen Pirkkalan MIL CTA:lle yhtä nostoa hakemaan. Hyvä onni selvitysten suhteen ei varmaan jatkuisi.

Edessä on kuitenkin Porin TMA, jonka lävitse täytyy lentää päästäkseen Piikajärven päälle. Yhteys Porin torniin 120.4 ja selvitys tulee TMA:lle lentopinta 2750 metriä tai alle reitillä, VFR. Matka jatkuu kovavauhtisena.

"Miksihän on suunnitellut 750 km kolmiota?", miettii Juuso.

Ennen sukellusta Piikajärven varaukseen - on pinta 65 VFR A- ja B-alue, tiedusteltuaan asiaa tornilta - Juuso antaa ilmoituksen tästä tornille.

Piikajärvellä on myös Hinu suorittamassa palvelustaan. On kuulemma hieno kone ja kohta on meidänkin kerholla sellainen. varmasti. Pääsisi itsekin lentämään sillä. Piikajärvi kierretään ja sitten kohti Räyskälää Huittis-

ten ja Humppilan peltoaukeiden kautta. Edessä olisi Pirkkalan MIL CTA. Vai olisiko? Kelloon nyt vartin yli neljän ja MIL CTA päättyy yleensä virka-aikaan, ellei sen aukioloa ole jatkettu. Radiollahan sen saa selville.

Miksei kukaan vastaa

Mitäs nyt? Kukaan ei vastaa Pirkkalan lähestymisen taajuudella. Kokeillaan vielä tornin taajuutta. Mykkä. Ja miksi tuo liukulaskin on pimeänä? Äkkiä Juuso kääntää päätään ja painaa akun koestuspainiketta.

"Tyhjä! Voi tuhannen tuhatta!" ähkäisee Juuso ja manaa muutaman teekkarinplantun alimpaan mahdolliseen paikkaan.

Akkua ei oltu laitettu lataukseen eilisiltana! Ei auta kuin kiertää MIL CTA. On tietysti pieni todennäköisyys sille, että MIL CTA:n voimassaoloaika olisi jatkettu, mutta nyt siitä ei voi varmistua. Juuso hammasta purren aikoo kiertää MIL CTA:n eteläpuolitse.

Asia sattuu olemaan niin, että

KÄYTETYT LYHENTEET

ACC (Area Control) = Aluelennonjohto
AFIS (Aerodrome Flight Information Service) = Lentopaikan lentotiedotuspalvelu
AMC (Airspace Management Cell) = Ilmatilan hallintayksikkö (EFES)
ANC (Aeronautical Chart) = Ilmailukartta 1 : 500 000
APP (Approach Control) = Lähestymislennonjohto
ATIS (Automatic Terminal Information Service) = lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu
ATS (Air Traffic Services) = Ilmailukennepalvelu = lennonjohto tai AFIS
ATS -reitti = Ilmailukennepalvelureitti (aik. lentoväylä)
CTR (Control Zone) = Lähialue
FIZ (Flight Information Zone) = Lentotiedotusvyöhyke = AFIS -vyöhyke
G-alue (Gliding) = Alue, joka voidaan varata valvotusta ilmatilasta harrastusilmailutoimintaa varten.
MIL CTA (Military Control Area) = Sotilaslennonjohtoalue
MSL (Mean Sea Level) = Keskimääräinen merenpinta
NOTAM (Notice To Airmen) = Tiedotus ilmailijalle (Ilmailulaitos julkaisee)
QFE (Field Elevation) = Korkeusmittariasetus - korkeutta kentän pinnasta
QNE = Korkeusmittariasetus - korkeus painetasosta 1013,25 hPa = standardiasetus
QNH (Nautical Height) = Korkeusmittariasetus - korkeutta merenpinnasta
TIZ (Traffic Information Zone) = Liikennetiedotusvyöhyke = FIZ Afiksen ollessa kiinni
TMA (Terminal Control Area) = Lähestymisalue
VFR (Visual Flight Rules) = Näkölentosäännöt
VMC (Visual Meteorological Conditions) = Näkösääolosuhteet
VOR (VHF Omnidirectional Radio Range) = VHF -monisuuntarajakka

Jouni Laukkasen artikkelit on suunnattu aktiivisille ilmailijoille, jotka ovat rutinoituneet runsaaseen lyhenteiden käyttöön. Siksi niitä ei ole kirjoitettu auki varsinaisessa tekstissä. Ylläolevan lyhennelistan tarkoituksena on mahdollistaa artikkelin lukeminen myös asiasta kiinnostuneille maallikoille. Monia lyhenteistä käytetään normaalissa puhekielessä, osa niistä lausutaan sanoina tyyliin mil cee-tee-aa, osa kirjaimina.

Pitäisi olla kuuntelulla kahdella jaksolla yhtä aikaa; toisaalta pitää pyytää selvityksiä valvottuun ilmatilaan yläpuolella ja toisaalta taas antaa liikennetiedotusta alapuolelle. Kuitenkin joissakin koneissa on vain yksi radio.

paitsi Juusolla on korkea moraalina näissä kysymyksissä, vaikuttaa asiaan se, että hän on töissä seläisessä työpaikassa, jonne tiedot ilmailutöistä leviävät kulovalkean tavoin. Lomalta palattua ei kestäisi työkavereiden loputonta irvailua.

Koneessa olisi kyllä kännykkä maastolaskujen varalta, mutta periaatteessa Juuso ei halua pistää sitä päälle, ellei lentoturvallisuus ehdottomasti sitä vaadi. Nyt ei ole niin.

Reitti pitää mahduttaa kulkemaan Säkylyn Pyhjärven ja M IL CTA:n välistä, johon on vielä tungettu Huovinrinteen ammunta-alue. Vastaan tulee ATS-reitti T8L Alaraja on lentopinta 2000 metriä - alapuolelta mennään.

Onneksi Vampulan länsipuolella on kohtuullista kelimaastoa ja isoja peltoja. Pikkuhiljaa kapeikko ohitetaan ja sitten Oripää, Loimaa ja Ypäjä. Maasto alapuolella on erittäin hyvää maastolas-kuja ajatellen ja mekaanisellakin variometrillä pärjää.

Forssan kohdalta Juuso tuuppaa koneen vauhtiin ja laskeskelee korkeuden riittävän vaikka Hyvinkäälle. Harmi vain kun ei voinut ilmoittaa Oripään ja Forssan liikenteelle kulkemisistaan ja sama on edessä Räyskälässä.

Hetken valpasta ilmatilan tarkkailua ja laskukierrokseen. Perusosalla 30 Juuso huomaa oikealla perusosalla 30 vastaan lentävän mopocessnan. Viimein Cessnan kuski huomaa Juuson koneen ja tekee ympyrän Juusoa väistääkseen. Vastaan lentävää purjekonetta on vaikea huomata.

Laskunjatarpeellisten toimenpiteiden jälkeen Juuso käy hieman puhuttelemassa Cessnan kuskia vääränpuoleisesta laskukierroksesta ja sen mukanaan tuomista yllätysmomenteista.

Pilotti sanoo ilmoittaneensa poikkeuksellisen menettelyn radiolla Räyskälän taajuudella. Tämän jälkeen hän saa hieman opastusta toiminnasta korpikentällä, jossa voi olla radiottomia koneita, syystä tai loimesta. Juuso tietäisi kertoa hyvän syyn itsekin. Lentosääntöjen mukaisella vasemmanpuoleisella kierroksella on tarkoituksensa ja sitä ei radion käytöllä voi ohittaa.

"Pöh, että piti tämäkin vielä". Missäs se kuljetuspyörä on? Ja entä se laturi? Juuso lähtee kävelemään kohti hallia.

Syykin selvisi, miksi Pirkkalan pääsi ohittamaan niin läheltä kenttää. Oulunsalossa oli meneillään ilmavoimien ampumaleiri ja suuri osa kalustosta oli siirretty sinne. Paikalle oli jäänyt vain osa lennostoa, eikä sillä ollut paljoa toimintaa kyseisenä päivänä. Harvinaista herkkua, mutta maistui hyvälle.

HYPPYLENTÄJÄ KYÖSTI

Kyösti on länsisavolainen monitoimilentäjä. Ilmailu-ura tuli aloitettua 70 -luvun loppupuolella purjelentokurssilla ja siitä lähtien tiimaa on kertynyt myös mo-pun, moottorikoneen, hinauskoneen ja hyppykoneen puikoissa. Tänäpäin iski jälkimmäisin nakkii.

Kyke kiipeää paikalliseen AFIS-torniin ja kertoo lennontiedottaja Ruupolle lentosuunnitelmansa. Tarkoitus olisi nousta aina 3 kilometriin asti ja pudottaa hypääjät sieltä. Ruupo kyllä tietää, kun se ajaa itsekin hyppykonetta.

Kyke oli kuullut, että jollakin lennonjohtokentällä oli homma tehty äärimmäisen vaikeaksi. Jokaisesta lennosta oli pitänyt käydä soittamassa erillinen plaani.

"Turhan vaikeaksi tehty", ajatteli Kyke ja puisteli päätään. "Ei edes Pirkkalassa tehdä niin, vaikka siellä on kyse C-luokan ilmatilasta."

Koneessa Kyke vääntelelee hieman korkeusmittaria. Kolmeen kilsaan pitäisi päästä, se on 10 000 jalkaa QFE:llä. Kyke vääntää korkeusmittariin kentän korkeuden, 330 jalkaa ja vääntää sen jälkeen standardiasetukselle 1013 hPa. Korkeusmittarin lukema nousee noin 500 jalkaa. Siis 10 800 jalkaa standardilla eli lentopinta 108 olisi sama kuin kolme kilsoa kentän pinnasta.

Pyöristetään pinnalle 110, sinenhän satakasikakkonen nousee nippanappa ja sen voi antaa vähän vielä vajota kun ajetaan linjalla. Noi kun meinasi roikkua tuossa streevassa hetken aikaa, olisi hyvä ajaa pienillä tehoilla...

Valvottuun ilmatilaan

Matkalla ylös ajaa Kyke yhden linjan 600 metrin korkeudessa streamerin pudotusta varten ja jatkaa kiipeämistään lentopinnalle 85 asti, jossa kaksi hypääjää lähtee samalta hyppylinjalta. Streamerin ja hypääjien pudotukset Kyke ilmoittaa Afikselle taajuudella 123.0. Ruupo kuittaa mo-

lemmat tiedot. Tämän jälkeen aika on kypsä selvityksen pyytämiseksi ylöspäin valvottuun ilmatilaan.

Kyke valitsee kakkosradioon ACC:n taajuuden 125.4.

"Tampereen Alue, OH-SUN Mikkelistä, päivää". Alue vastaa ja kehottaa jatkamaan. "Hyppylennolla. pyydän nousta pinnalle 110 ja pudottaa 2 hypääjää." Johon alue "OUN selvitetty pinnalle 110, josta hyppylupa erikseen. Pinnalla 100 Varkaudesta Helsinkiin päin tulossa SAAB 340. koodaa 0016. Terve Kyke".

Ja, siellä on taas äänessä se vanha kerhokaveri, joka aloitti ilmailutouhunsa samalla purjelentokurssilla kuin itse tuli tehtyä. Oli silloin vielä sellainen nuori poika, ilmailusta melkein liikaakin innostunut, mutta sai sitten harrastuksesta ammatin.

"Selvitetty pinnalle 1 10. hyppylupa erikseen. Huomioidaan liikenne. OUN, koodaan 0016 Terve !"

Varkaudesta lähtenyt reittikone saa saman tien tiedot Kyken ohjaamasta koneesta. Pian tämän jälkeen hän toteaa kentän eteläpuolelta pyyhkäisevän potkuriturbiinikoneen. typpiä SAAB 340, kohti Helsinkiä.

Pintaa 110 lähestyttäessä käsi alkaa käymään lähettävän radion vaihtokytkimellä. "Mikkelin AFIS, OUN hyppylinjalla. 3 minuutin kuluttua 2 hypääjää lähtee pinnalta 110." AFIS vastaa, että ei muuta liikennettä. Sitten takaisin alueen jaksolle "OUN hyppylinjalla. pyydän lupaa pudottaa kaksi hypääjää pinnalta 110." Koska Kyken havaitsema SAAB oli ainoa vaikuttava liikenne, ei esteitä hyppyluvan myöntämiseen enää ollut.

"Saa pudottaa ja jättää pinnan, OUN". Linjalla hieman suunnan säätöä käsimerkkien mukaan ja sitten poka ulos koneesta. Kidukset ja ovi kiinni, tehot 20 tuumaa, työntöä ja trimmausta, hieman potkurin ja seoksen säätöä.

Sitten taas Mikkelin jaksolle: "OUN pudotti kaksi hypääjää" ja taas alueen jaksolle: "OUN pudotti, jätti, läpi pinta 90 alas-päin, terve !" Kaikki tämä tapahtui minuutin sisällä ja korkeus alkoi huveta nopeasti, sillä skaalaltaan 2000 ft/min. variometri tapittaa pohjassa.

Sitten taas ääneen Mikkelin taajuudelle ja ilmoitukset korkeuden

pudottamisesta kentän pohjoispuolella. liittymisestä laskukierrokseen ja loppuosalla ja lopuksi laskuun. Alueen antama transponderikoodi saa jäädä päälle koko loppupäiväksi.

"Monet hyppykerhot toimivat samanlaisissa olosuhteissa kuin me tällä Mikkelissä. Pitäisi olla kuuntelulla kahdella jaksolla yhtä aikaa: toisaalta pitää pyytää selvityksiä valvottuun ilmatilaan yläpuolella ja toisaalta taas antaa liikennetiedotusta alapuolelle. Kuitenkin joissakin koneissa on vain yksi radio. Mitenkähän mahtaa onnistua", miettii Kyke ja päättyy oikeaan tulokseen: Ei muuten mitenkään.

Olisi syytä hankkia toinenkin radio vehkeeseen ja pian, heittäisi vaikka vanhan aatun tai vorrin pois... Onneksi meillä oli jo koneessa valmiina. Seuraava poka tuleekin jo...

Mäntäkoneiden käyttö

Sitten lopuksi pieni täsmennys edelliseen kirjoitukseeni. Mainitsin, että JAR -määräykset tulevat tulevaisuudessa estämään mäntämoottorikoneiden käytön tulevaisuudessa. Tämä ei täysin pidä paikkaansa. Määräykset koskevat näitä koneita vain käytettäessä matkustajien ja rahdin kuljetusta maksua vastaan ja tällöin nousukyky 1 -moottorilanteissa tulee olemaan määräävin rajoitus.

ILL on lähestynyt [emoyrityksiä 26.05.2000 päivytyllä kirjeellä, jossa se toteaa, että operointia näillä koneilla pystytään jatkamaan, mikäli esim. kiitotien pituus ja sää täyttävät konetyypiltä vaaditut 1-moottoriminimiarvot. Määräyksen ulkopuolelle jäävät mm. ns. corpotate aviation ja il-mavalokuvaustoiminta.

Ilmatilan hallintayksikön, AMC:n numero on viime kirjoituksen jälkeen vahvistettu. Puhelinnumero "Tampereen ilmatilavaramoon" on (03) 286 5183 ja faksi (03) 286 5092.