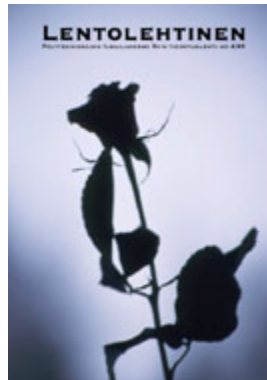


LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI NO 4/95



LENTOLEHTINEN



Numero 4/95 12.9.95

Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus: Helsingin ilmatila muutumassa - unohtuivatko ilmatilan käyttäjät](#)
- [Mikko Termonen in Memoriam](#)
- [Onnettomuustutkinta raportti](#)
- [Ilmatila uusiksi marraskuussa](#)
- [International Space University](#)
- [Lukijain kirjoituksia](#)
- [Uuden jäsenen opas](#)
- [Jukka Mononen - viihdettä ja vastuuta vuodesta toiseen](#)
- Viron lentoleiri
- Tervehdys rahavirastosta
- [PIK-tutkain](#)
- Viralliset aktiivikerholaiset

Helsingin ilmatila muuttuu - unohtuivatko ilmatilan käyttäjät?

Vaihteeksi ollaan taas Suomen ilmatilajakoa muuttamassa ja tällä kertaa kaikessa hiljaisuudessa. Ainakin siltä tuntuu, kun paljon tietoa ei julkisuuteen ole vuodatettu suunnittelun aikana, eikä palautteelle ole annettu mahdollisuutta.

Lentolehtisen toimitukseen on saatu tietoa muutoksesta jo ennen sen varsinaista julkistamista PIK:n tehokkaan tiedusteluorganisaation ja viranomaiselimiin soluttautuneiden agenttien avulla. Tässä numerossa on artikkeli Helsingin lähialueen ja TMA:n muutoksista, jonka perusteella lukija voi mielessään punnita muutoksen hyviä ja huonoja puolia. Vähäisistä tiedoista huolimatta, tietyt yksityiskohdat ovat kuitenkin suhteellisen selviä.

TMA:n laajennus vaikeuttaa purjelentoa Räyskälässä. Mikäli tulkinta on joustava, yhteistyö lähestymisen ja purjelentäjien välillä toimii ja purjelentoalue saadaan aktiiviseksi myös lentopinnan 65 yläpuolelle, ei ongelmia pitäisi tulla. Tästä ei kuitenkaan ole mitään takuita ja näyttäisi pikemminkin käyvän päinvastoin. Kokemus on osoittanut, ettei esimerkiksi nykyisen G42B-alueen varaus pilvilentoa varten ole onnistunut. Jos pilvilentomahdollisuudet Räyskälässä loppuvat uudistuksen myötä, loppuu siellä myös alan koulutus tai siten se jouduttan hoitamaan kokonaan kuomun takaa. Muistutettakoon, että viimevuotisen ASW-20 -onnettomuuden tutkintaraportti suosittelee pilvilentokoulutusta autenttisissa olosuhteissa. Miten on mahdollista, että Suomen merkittävin purjelentokeskus voidaan noin vain sivuuttaa ilmatilaa suunniteltaessa? Mikä ihmeen pinnalla 70 lentävä IFR-kone haluaa lentää G44:n ja W4:n välissä? En minä ainakaan. Minä lennän yleensä väylässä.

Helsingin lähialueen muutokset ovat mielenkiintoisia ja seurausten arviointi vaatisi vähintään kunnan kartan uusista alueista. Uuden Malmin CTR:n pohjoisen ilmoittautumispaikan puuttuminen ennustaa hiukan pitempää reittiä pohjoiseen suuntautuville lennoilla. Ehkä se ei ole kuitenkaan niin merkittävää kuin että suunnistaminen hankaloituu Malmin CTR:ää lähestyttäessä Vantaan CTR:n rajan tuntumassa. Olisi varmaan parempi jos koneet todella tietäisivät lentävänsä Lahden tien päällä kuin että koneet lentävät hieman idempänä lisääntyneellä harhautumisriskillä. Siirtolentoreitin puuttuminen Vantaan ja Malmin välillä häirinnee eniten kaksimoottorikoneisiin jotka operoivat välillä Malmilta ja välillä Vantaalta. Mutta entäs sitten Kaunian reitti? Melunvaimennus on huono selitys, koska reitti meni muutenkin moottoreiden päällä. Paineet Vantaan CTR:n tai melunvaimennusalueen läpäisemistä kohtaan kasvavat varmasti, jos merellä on huono sää.

Miten sitten on on harjoitusalueiden laita? Tavallinen sunnuntailentäjä on ehkä ihan tyytyväinen vapaampaan liikkumiseen hupilennoilla. CTR:stä ulos, ja voi mennä mihin lystää, kunhan pysyy TMA:n alapuolella. Täytyy kuitenkin pitää mielessä, että Malmi on merkittävä koulutuskenttä. Lentotoiminta perinteisillä harjoitusalueilla on toisinaan todella ruuhkaista, eikä lennonjohdon ohjaus ole yhtään pahitteeksi. Olisi mielenkiintoista kuulla mitä mieltä lennonopettajat ovat asiasta!

Varsinaisten muutosten lisäksi olisi mielenkiintoista kuulla perusteita miksi joihinkin muutoksiin on ylipäänsä menty. Ilmeistä on että paineet Vantaalla liikenteen kasvaessa sanelevat suuren osan ehdoista. Luulisi, että esimerkiksi uusi tekniikka, jota niin kovasti ollaan Suomessa ottamassa käyttöön, toisi parannuksia. Ettei vain olisi käynyt toisin päin? Vai johtuuko kaikki henkilökunnan vähentämisestä, säästöistä ja kustannusten leikkaamisesta?

Simo Tauriainen

Mikko Termonen in Memoriam



Ystävämme Mikko Termonen menehtyi lento-onnettomuudessa Liettuan Alytuksessa heinäkuun toisena päivänä 1995. Mikon kanssa samassa onnettomuudessa menehtyi liettualainen lennonopettaja. Mikko oli Liettuassa harrastamassa parasta ilmailua, mitä hän tiesi: taitolentoa JAK-52:lla. Mikko oli innokas lentäjä, ja hän liittyikin PIK:iin jo opiskelujensa alkuaikoina. Mikko suoritti kerhossa yksityislentäjän lupakirjan ja johdetun VFR:n kelpuutuksen. Taitolento oli Mikolle mieluisin ilmailun muoto ja siitä hän pääsi nauttimaan, kun PIK sai käyttöönsä JAK-52:n Eestistä. Mikko ehti lentää JAKilla 28 tuntia, joista lähes kaikki oli taitolentoa. Mikon kokonaislentokokemus oli noin 180 tuntia.

Kerhotöissä Mikko kunnostautui erityisesti Suomen messuilla, missä hän vietti peräti 855 tuntia eli 78 päivää ollen PIK:n "messusankarit forever -listalla" sijalla kolme ja ansaiten tittelin "SANKARI kunniamaininnalla."

Mikko ei pahemmin kehunut saavutuksillaan, vaan ainoastaan hymyili muikeasti, kun oli tehnyt jotain merkittävää, esimerkiksi valmistunut tai ostanut uuden auton. Mikko oli terävä ja impulsiivinen tyyppi ja monessa tempauksessa liikkeellepaneva voima. Mikko hallitsi myös tilannekomiikan ja oli todellakin hauska kaveri. Elämä tulee olemaan paljon tylsempää ilman Mikkoa.

Kuolema on ihmeellinen asia. Läheinen ystävä, opiskelija- tai lentäjäkaveri, puolittu, sukulainen tai vanhempien ainoa lapsi on yht'äkkiä poissa. Erityisesti, jos menehtynyt henkilö oli nuori ja hänellä piti olla elämä edessäpäin, voi tilannetta olla vaikea hyväksyä. Mieleen tulee ehkä viime tapaaminen ja hauskat muistot yhteisistä hetkistä. Joku saattaa pohtia sitä, mitä kaikkea on jäänyt tekemättä ja sanomatta. Muistot ovat ainoa, mitä silloin on jäljellä. Jos on elänyt elämänsä täysillä, on tehnyt voitavansa ja ottanut elämästä irti sen, mitä saa. Kaikkien on täältä joskus lähdettävä eikä ajankohtaa yleensä saa tietää etukäteen. Mikko eli elämänsä täysillä ja hänen viimeiset päivänsä olivat hänelle parasta elämää. Mikko jää muistoihimme elinvoimaisena, iloisena ja mukavana kaverina.

Tero Lybeck

Liettuan viranomaisten onnettomuustutkintaraportti

Alytus Airclub:n toiminnassa räikeitä laiminlyöntejä

Liettuan viranomaisten laatima onnettomuustutkintalausunto on valmistunut ja toimitettu Suomeen. Myös PIK on saanut oman kappaleensa ja se on ollut kerholaisten luettavana elokuun puolesta välistä. Seuraavassa on käännetty tutkintalausunnon oleellisempia kohtia. Kielenkääntäjä ei vastaa mistään (vaikka onkin tehnyt parhaansa) ja epäselvissä tapauksissa asia kannattaa tarkistaa alkuperäisen englanninkielisen version kopiosta, joita on toimitettu Murjuun, Malmille ja johtokunnalle.

Liettuan viranomaisten lausunto lento-onnettomuuden, JAK-52 LY-AIT, Alytus Airclub, 02.07.1995, tutkintatuloksista

Onnettomuustutkintalautakuntaan Liettuassa kuuluivat

- puh.joht. J. Mazintas
Liettuan Ilmailulaitoksen tarkastuslautakunnan johtokunnan johtaja
- jäsen N. Simenas
vanhempi tarkastuslentäjä, Liettuan Ilmailulaitoksen tarkastuslautakunta
- jäsen C. Balciunas
vanhempi tarkastaja, Liettuan Ilmailulaitoksen tarkastuslautakunta
- jäsen A. Sumskas
Darius & Girenas:n lentueen komentaja
- asiantuntijajäsen J. Kairys
taitolennon maailmanmestari, lennonopettaja JAK-52-koneessa
- asiantuntijajäsen L. Jonys
Vilnan teknillisen korkeakoulun ilmailuinstituutin lentotoiminta-asioiden vt. johtaja,
lennonopettaja JAK-52-koneessa

Kohta 2. Analyysi

Lentoonlähtö onnettomuuslennolle tapahtui Alytuksen lentokentältä klo 10.10 2.7.1995. Koneen takaohjaamossa oli liettualainen lennonopettaja VS ja etuohjaamossa suomalainen MT. Lentokerhon puheenjohtajan S. Kavaliauskasin lausunnon mukaan lennolla oli tarkoitus suorittaa yksinkertaisia taitolentoharjoituksia. Seuraavat kolme taitolentoliikettä olivat lennosta nauhoitetulla videonauhalla: ranversman ja 1/4-kierre alaspäin, nopea vaakakierre lentoradan ollessa 45 astetta ylöspäin ja lattakierre. Mainitut liikkeet kuuluvat vaikeiden taitolentoliikkeiden ryhmään. Suoritettujen lentoliikkeiden vaikeudesta ja käytetyistä ohjaustekniikoista voitiin päätellä, että VS oli ilma-aluksen päällikkö.

Ennen kohtalokasta lattakierrettä lentokone teki kaarron, minkä jälkeen miehistö muutti lentosuunnan ja nousukulman noin 30-40 astetta horisontin yläpuolelle. Miehistö vähensi moottoritehoa hidastaessaan nopeutta aloittaakseen kierteen. Itsemerkitsevän korkeus- ja nopeusmittarin toimimattomuudesta johtuen nopeuden ja korkeuden määrittäminen kierteen aloitushetkellä ei ollut mahdollista. Itsemerkitsevään laitteeseen ei oltu laitettu tallentavaa nauhaa ja laite oli kytketty pois päältä. Silminnäkiälausunnon mukaan korkeus kierteen alkaessa oli noin 1000 m. Lentokoneen asento ennen kierrettä, moottoritehon hetkellinen lisääntyminen kierteen alkamishetkellä (sen jälkeen moottoriteho vähennetään minimiin) ja siivekkeiden asento kierteen aikana osoittivat lautakunnan jäsenten ja asiantuntijoiden mielestä sen, että kone meni oikeaan

kierteeseen tarkoituksella. Operatiivisista virheistä johtuen kone joutui syvään lattakierteeseen. Kyseisessä tilanteessa miehistö käytti lentokoneen ohjaimia väärin: Koko kierteen ajan siivekkeet olivat poikkeutettu kierteen pyörimissuuntaa vastaan, peräsin oli neutraaliasennossa ja vain korkeusperäsin oli nokka-alas-asennossa. Kyseisessä tilanteessa korkeusperäsimen teho ei riittänyt kierteestä oikaisuun. Lentokone pyöri kierteessä tällaisessa asennossa 14 kierrosta. Ennen maahantörmäystä siivekkeet palautettiin normaaliasentoon, jolloin kierteestä päästiin pois. Noin 50-60 m korkeudella lentokoneen nokka painui alas ja kone osui maahan noin 80 asteen kulmassa. Ohjaajat menehtyivät maahantörmäyshetkellä.

Onnettomuushetkellä ilmaliikennetilanne ei ollut monimutkainen. Laskukierroksen perusosalla oli lentokone PZL 104 Wilga-35A LY-AKT, jota ohjasi liettualainen AR. Sääolosuhteet olivat: tuuli 010 1-2 m/s, näkyvyys yli 10 km, pilvet 2/8 1600 m, QNH 1014 hPa.

Onnettomuus teknisestä viasta johtuen todettiin mahdottomaksi. Ilma-alus JAK-52 LY-AIT ei ollut sopiva taitolentoharjoituksiin, koska sen kuormitusmonikertarajat olivat +5 - -3 g. Lentäjälle VS:lle ei oltu myönnetty lennonopettajan pätevyyttä, häneltä puuttui tarpeellista lentokokemusta eikä hänellä ollut lupaa ohjata konetta takaohjaamosta (lennonopettajan ohjaamo). Lennonvalvoja VG:llä ei ollut kokemusta taitolentoharjoituksista, mistä johtuen hän ei osannut antaa päteviä ohjeita onnettomuuskoneen miehistölle taitolentoharjoituksen vaikeassa (kohtalokkaassa) tilanteessa. Lennonvalvoja ei valvonut lentoa lennon suoritusalueella.

Alytus Airclubin säännöissä sanotaan, että kerhon toimintaa valvoon kerhon johtokunta. Johtokunnan tehtävä on nimittää ja erottaa kerhon puheenjohtaja. Johtokunnan toimien kuvauksessa ei kuitenkaan ole viittauksia lentotoiminnan ja lentokoulutuksen organisointiin liittyen. Ne määrittellään kerhon johtajan toimintaohjeissa ja ne ovat johtokunnan hyväksymät. Vastuuhenkilöitä ei ole virallisesti nimitetty lentotoimintaan ja lentokoulutukseen.

Kerhon koneilla suoritettavien lentojen aikana ei käytetä tallentavia nopeus- ja korkeusmittareita. Ketään ei ole nimitetty ottamaan juridista vastuuta huoltotoiminnasta ja lentojen valmistelusta. Nämä toimet suoritetaan julkisella paikalla. Radiopuhelinliikennettä miehistöjen ja lennonvalvojen välillä ei nauhoiteta pysyvästi.

3. Johtopäätökset

Tutkintaselostuksen mukaan onnettomuuteen johtaneet pääsyyt olivat

1. Lennon suorittaminen ilma-aluksen LY-AIT, JAK-52, taka-ohjaamosta VS:n toimiessa ilma-aluksen ohjaajana, vaikka VS:llä ei ollut tarvittavia taitoja, kelpuutuksia eikä myöskään oikeutta kyseisen lennon suorittamiseen. Tästä johtuen VS ei kyennyt täysin hallitsemaan lentokonetta vaikeassa lentotilassa.
2. Alytus Airclubin (Alytuksen lentokerhon) heikko organisaatiotoimintatase

4. Lisätietoja

Liettualainen VS (24 v.) aloitti toimintansa Alytus Airclub:ssa opiskellessaan Alytus College:ssa. Hän lensi ensimmäisen yksinlentonsa JAK-52:lla 22.06.1987. Heinäkuun 2. 1995 mennessä hänen lentokokemuksensa oli 147 tuntia. Hän oli omaksunut hyvät lentotaidot ja saanut luvan lentää koneita JAK-18T, JAK-55M ja JAK-52. Hänen lupakirjansa oli voimassa 23.12.1995 saakka. Hänen lentokokemuksensa vuonna 1995 oli 7 h 6 min ja viimeisen 30 vrk aikana 6 h 9 min. Lento heinäkuun 2. 1995 kesti 8 min. Viimeisin lentotaitojen tarkastus oli tehty JAK-52:lla (VS etuohjaamossa) 11.06.1995 ilman huomautuksia. Suomalainen MT (26 v.) oli saanut lentolupakirjan 31.07.1991, ja se oli voimassa 30.04.1997 saakka. MT:n kokonaislentokokemus oli 183 h, joista JAK-52:lla 25 h 20 min.

- Liettualainen VS vastasi lennonvalmistelusta onnettomuuslennolle lähtiessä. Koneen teknisen kunnon tarkasti liettualainen JG, Alytus Airclub:n insinööri.
- Lentokone ja sen moottori tuhoutuivat onnettomuudessa korjauskelvottomiksi.

- Lento suoritettiin VFR-olosuhteissa. Lentokerhon johtajan lausunnon mukaan VS hoiti radiopuhelinliikenteen liettuaksi. Teknisiä vikoja ei havaittu tutkimuksissa. Radiopuhelinliikennettä ei voitu analysoida, koska sitä ei nauhoitettu.
- Onnettomuus tapahtui lentokentän alueella. Lentokentällä ei ollut osuutta onnettomuuteen eikä kolmannelle osapuolelle aiheutettu haittaa.
- Korkeus- ja nopeustietoa ei ollut saatavilla, koska itsetallentavat nopeus- ja korkeusmittari eivät olleet toiminnassa.
- Alytus Airclubin jäsenet aloittivat pelastustoimet onnettomuuden jälkeen. Tulipaloa ei syttynyt.
- Ohjaajat VS ja MT (Suomen kansalainen) menehtyivät. Paikalliselle väestölle ei aiheutunut vahinkoa.

5. Muita puutteita ja rikkomuksia (kohta "5. Other failures and violations")

- Lentokerhon säännöt eivät noudata työorganisaation peruseriaatteita eikä niissä mainita henkilöä, joka vastaisi kerhon toiminnasta johtokunnan kokousten välisinä aikoina.
- Lento-organisaatiosta vastaava henkilöä ei ole nimitetty.
- Organisaation jaostojen ja niiden päälliköiden toimintaohjeita ei ole julkaistu.
- Lentosuunnitelmat olivat muodollisia eikä niissä määritelty lennon tarkkaa tarkoitusta.
- Suomalaiset lentäjät lensivät yksinlentoja JAK-52 -koneella ilman Liettuan ilmailuviranomaisilta saatavaa hyväksyntää suomalaisille lentolupakirjoille.
- Lentotoimintaan suhtauduttiin vastuuttomasti: VS:n sallittiin suorittaa lento suomalaisen lentäjän kanssa, vaikka VS:n lentokokemus vuonna 1995 oli vain 7 h 6 min ja vaikka hänellä ei ollut lennonopettajan kelpuutusta.
- Lentoja valvovat henkilöt valittiin tehtäväänsä kiinnittämättä huomiota lentotoiminnan ominaispiirteisiin ja luonteeseen.
- Lentoja ei valvottu visuaalisesti eikä valvontalaitteiden avulla. Lentoja on suoritettu useiden vuosien ajan ilman korkeus- ja nopeuspiirtureita.
- Lentoja valvovan henkilön sijainti oli sopimaton, koska näkökenttä sieltä oli rajoittunut.

6. Tutkijalautakunnan suositukset (kohta "6. Recommendations")

- Alytus airclubin (Alytuksen lentokerhon) lentotoiminta lakkautetaan, kunnes lento-organisaation rakenne uusitaan määräysten mukaiseksi, lentokerhon toiminnan lailliset perusteet selvitetään ja lento-organisaatiosta vastaavat henkilöt nimitetään.
- Lithuanian Airclub (LAK) nimittää lentokerhojen johtajat LAK:n määräyksellä sen jälkeen, kun se on saanut tähän parlamentin (Seimas) luvan. Tämä lisäisi nimitettyjen johtajien henkilökohtaista vastuuta mutta ei tällä hetkellä voimassa olevaa lentokerhojen johtokuntien vastuuta valtion käyttöön antamasta omaisuudesta. Lisäksi tämä lisäisi lentokerhojen johtajien oikeuksia ja mahdollisuuksia johtaa lentokerhoja ja organisoida niiden koulutus- ja lentotoimintaa asianmukaisesti. Johtokunnan oletetaan olevan julkinen johtajalle ohjeita antava elin mutta ei johtava elin ilman vastuuta.
- LAK järjestää lentokerhojen johtajille seminaarin, jossa käsitellään nykytilannetta, rajallisia taloudellisia resursseja ja lentokerhojen johtajien positiivisia kokemuksia lentokerhojen toiminnan organisoinnista, minkä jälkeen luodaan suositukset kaikille lentokerhoille.

Huom!

Jos englanninkielisessä alkuperäistekstissä ja suomenkielisessä käännöstekstissä on eroavaisuuksia, englanninkielinen teksti pätee.

Tero Lybeck

Ilmatila uusiksi marraskuussa

Syyskuun puolivälissä julkaistaan marraskuussa voimaantuleva ilmatilan uusjako, joka vaikuttaa kaikkien meidän toimintaamme lensimme sitten Malmilla tai Räyskälässä.

Syyskuun puolivälissä julkaistaan AIP:n Amendment, jonka laajat ilmatilaa koskevat muutokset tulevat voimaan päivämäärällä 9.11.1995. AIC:llä on jo tullut ennakoilmoitus, joka on alustavasti antanut vihiä tulevasta. Pikiläistä lentäjäsankaria koskettanee ensisijaisesti Helsingin lähialueen ja TMA:n sivurajojen muutokset, jotka ulottuvat Räyskälään ja pitemmällekin!

Helsingin ja Malmin lähialueet ilmoittautumispaikkoineen 9.11.95 alkaen.

Helsingin lähialue on nykyään isokokoinen pyöreälinjainen kakku, joka jakautuu kolmeen sektoriin eli Vantaan, Malmin ja Hekan sektoreihin. Nyt tulee kaksi entiseen verrattuna reippaasti kutistettua kulmikasta lähialuetta, Helsinki CTR ja Malmi CTR. Molemmat ulottuvat TMA:n alarajaan eli 1500 FT MSL kuten ennenkin. Hekan sektori lakkaa lähes kokonaan olemasta valvottua ilmatilaa, eli enää ei esimerkiksi kukaan tiedä varmasti montako konetta Sipoonlahdella on pyörimässä, kun selvitys-, lentosuunnitelma- ja radioyhteyspakko sieltä poistuu. Sipoonlahden alue jää suurimmaksi osaksi TMA:n 1500 FT MSL alarajan alle, mutta TMA:n alaraja muuttuu siten, että suunnilleen Nesteen alueella ja kauempana se on 2500 FT MSL.

Malmin uusi lähialue on kooltaan hieman laajennettu entinen lähiliikennevyöhyke. Ilmatilaluokka säilyy ennallaan eli D-ilmatilana. Viikin ja Hakkilan odotuskuviot poistuvat (Hakkila jääkin itään levittäytyvän Helsinki CTR:n sisään). Fazerin odotuskuvio pysyy ennallaan, paitsi lentokorkeus siinä muuttuu 800 jalasta 600-1000 jalkaan. Suora Hesavantaan ja Malmin välinen siirtolentoreitti on (tätä kirjoitettaessa) uusimmasta VAC-luonnoksesta pyyhitty pois. Tarkoittanee sitä, että Malmilta Vantaalle mennessä (ja päinvastoin) lennetään kolme-neljä kertaa pitempi matka ilmoittautumispaikkojen kautta, jos ei saa lennonjohdon kanssa muuta sovittua.

Helsingin TMA 9.11.95 alkaen. Kartassa on esitetty vain osa kentistä ja purjelentoalueista.

Malmin laskukierroskorkeudeksi tulee 600 FT MSL pysyvästi eli korkeusrajoitus on ikäänkuin aina voimassa. Kiitoteiden 18 ja 09 laskukierroskuvioiden myötätuuliosilla olevat mutkat on vedetty suoriksi, eli 18:n perusosa lyhenee ja 09:n pitenee. 36:n normaali vasen laskukierros ja 09:n perusosa koukkaavat edelleen rautatien länsipuolella, mutta sinne ei saa mennä ellei ATC ole niin selvittänyt, eli tornin kiinni ollessa ei junarataa saa ylittää. Laskukierroskuvioiden lähetytyillä olevat asutusalueiden melunvaimennusalueet Sepänmäki, Jakomäki, Pihlajamäki/Malmin hautausmaa ja Kontula ovat ennallaan, eli niiden päällä ei saa lentää alle 2000 FT MSL.

Helsingin melunvaimennusalue säilyy, mutta pienenee ja jää kokonaan lähialueen ulkopuolelle. Lisäksi se näyttää laajentuvan juuri sen verran länteen päin että Otaniemen päälle ei saa enää mennä alle 2000 FT MSL. Entinen ilmaisu "MNM ALT 2000" on tosin uusissa kartoissa korvattu tekstillä "AVOID FLYING BELOW 2000 MSL". Etelän puolella melunvaimennusalue loppuu sitten suunnilleen merenrantaan, ja uusi saapumisreitti (valvomattomassa ilmatilassa) Malmin lähialueelle

lännen suunnasta tulee olemaankin Satamakaupunki meren puolelta kiertäen uudelle `NOKKA' nimiselle ilmoittautumispaikalle, joka sijaitsee Tullisaarenselän kohdalla (Kulosaaren ja Tullisaaren välissä). Se toinen Malmin CTR:n ilmoittautumispaikka on sitten nimeltään `KUNTO' ja se sijaitsee 11/2 NM Östersundomista länteen. Lentokorkeus ilmoittautumispaikoilla on 600-1000 FT MSL. Se tarkoittaa sitä, että sään salliessa ja aina yöllä pitää lentää 1000 FT:ssa.

Vantaan sektori eli uusi Helsinki CTR muuttaa myös muotoaan ja kokonaisuutena ottaen pienenee. Se leviää itäänpäin siten, että lahdentie jää Hakkilasta Keravalle asti lähialueen sisään. Muista suunnista on sitten leikattu paloja siististi pois. Esimerkiksi yli puolet Tuusulanjärvestä ja Bodomjärvi kokonaan jäävät nyt alueen ulkopuolelle. Ilmatilaluokka on edelleen C. VFR-ilmoittautumispaikkoja on kaikkiaan kolme, ne sijaitsevat luonnollisesti lähestymisen suoja-alueiden eli IFR-sektoreiden välissä. `TIKKU' sijaitsee suunnilleen Kuusijärven kohdalla (RDL 103 HEL/DME 4,8), `VANHA' Tuusulanjärven länsipuolella (RDL 013 HEL/DME 6,2) ja `KURKI' Hämeenlinnantien päällä radiaalilla 253 demari 6,8.

TMA:sta sitten. Nykyinen Hesani VOR:ilta 20 NM säteinen ympyrä, jossa TMA:n alaraja on 1500 FT MSL, siis kutistuu hieman ruumisarkkua muistuttavaksi kuusikulmioksi. 30 NM ympyrä 2500 FT alarajalla on kuitenkin ennallaan. Räyskälälle näyttää sitten käyvän siten, että TMA tulee ja haukkaa noin puolet nykyisestä G42:n A-alueesta alleen, jossa alaraja tipahtaa lentopinnalle 65. Tämän johdosta Räyskälän pilvilentomahdollisuudet alkanevat uhkaavasti lähestyä nollaa. Sen tosin tietää varmasti vasta sitten kun joku yrittää varata lähestymiseltä ilmatilaa purjelentoa varten. Aiemminhan Räyskälän päällä valvottu ilmatila on alkanut vasta pinnalla 95 ja siellä ao. lennonjohtoelinhan on ACC.

Teksti: Eero Aho

International Space University - avoin myös pikiläisille ja muille taivaanrannan maalareille

Kerhomme puheenjohtaja Simo vietti kesän Svea-mamman hoivissa opettelemassa avaruusrakettien rakentelua sun muuta kivaa kansainvälisessä avaruusyliopistossa, ja suosittelee sitä vastaisuudessa myös muille.

ISU (International Space University) on nimensä mukaisesti avaruusalan opetusta antava aatteellinen yhteisö. Se on vuodesta 1988 tarjonnut opetusta 10 viikon mittaisilla kesäkursseilla. Toiminta perustuu non-profit periaatteeseen vaikka osallistuminen onkin mielettömän kallista.

Kurssit järjestetään joka vuosi eri puolilla maailmaa. Viime vuonna oli vuorossa Barcelona, sitä ennen Houston, Japani, Kanada, Ranska jne. Vuoden 1995 kurssia isännöi Tukholman Kungliga Tekniska Högsolan (KTH). Ruotsalaiset soveltuivatkin erinomaisesti kurssin isänniksi. Tarjolla olivat KTH:n asialliset tilat ja tietokonekalustoa ja lisäksi ruotsalaisilla on paljon asiantuntijoita ja avaruusalan ammattilaisia, joita käytettiinkin ahkerasti vierailevina luennoitsijoina. Toisaalta Ruotsi ei ole yhtä eksoottinen kuin Barcelona ja tästä syystä olin ainoa suomalainen osallistuja.

Opetus ISU:ssa on erittäin monipuolista. Koulutusoppaassa ja kurssin aikana usein toistettu värssy on interdisciplinary, international, intercultural eli poikkitieteellinen, kansainvälinen ja monikulttuurinen. Ensimmäinen sana, poikkitieteellinen, kuvaa parhaiten juuri ISU:n luentoja ja opiskelija-ainesta. Poikkitieteellisyys tekee kurssista ehkä mielenkiintoisimman. Ammattilaisilla tai pitkälle opinnoissaan ehtineillä opiskelijoilla tahtoo olla se ongelma, että tiedonhankinta keskittyy hyvin tarkasti sille alalle millä ko. henkilö on spesialisti. ISU antaa mahdollisuuden perehtyä johonkin muuhun. Luentoja on muunmuassa humanismista, politiikkasta, taloudesta, projektinhallinnasta, fysiologiasta ja niin yllättävältä kuin se ehkä kuulostaakin, kaikella on jotain tekemistä avaruuslentojen kanssa. Itse asiassa se on yllättävän motivoivaa.

Kansainvälisyys ja monikulttuurisuus korostuu kurssin toisessa osassa, projektityössä. Uuden oppimisen kannalta tämä on ISU:n mielenkiintoisin anti. Projektityötä tehdään suhteellisen suuressa ryhmässä. Noin 50 eri maalaista tutkijaa ja insinööriä on kokoontunut yhteen suunnittelemaan jotain avaruuteen liittyvää vaihtuva aiheista kokonaisuutta. Siinä sitä sitten harjoitellaan kokoustekniikkaa ja yritetään saada jotain aikaiseksi muutamassa viikossa. Yhteistyö em. kaltaisen porukan kanssa voi olla aika rasittavaa. Se on kuitenkin juuri sitä mitä dipomi-insinööri joutuu tekemään kansainvälistyvässä maailmassa. Erityisesti avaruustekniikka ja lentotekniikka ovat aloja joilla kansainväliset projektit ovat arkipäivää. ISU:n tarjoama kokemus on enemmän kuin tervetullut. Positiivista on myös huomata, kuinka kehittyntä suomalainen kokouskäytäntö on.

Kurssi maksaa 70 kfrangia eli reilut 60 kmk. Jotkut hullut olivat maksaneet puolet omista taskuistaan, mutta yleensä opiskelu tapahtuu stipendin voimin. Suomalaisille on perinteisesti ollut kaksi stpendiä Euroopan avaruusjärjestöltä ja Suomen Akatemialta. Paikan päällä onkin sitten kaikki maksettu ja pelkkää luksusta. Kaikki ateriat, asuminen, ekskursion, oppimateriaali, kaikki on maksettu! Kurssiin kuuluu myös viikon mittainen pitempi ekskursion. Tänä vuonna se suuntautui Kiirunaan (!), Ruotsin avaruuskeskukseen. Paikan päälle mentiin kolmella yksityiskoneella, asuttiin hotellissa ja reissu sisälsi varsinaisen ohjelman lisäksi kaikenlaista kivaa kuten koskenlaskua, kaivoksiin tutustumista, kaupungin vastaanottoa. Ja joka paikassa syötiin ja juotiin aina pirun hyvin.

Homma sopii varmasti useimmalle pikiläiselle. Osallistujilta vaaditaan periaatteessa akateemista loppututkintoa, mutta kun raja on vedetty Bachelor-tutkintoon, kelpaa tietty määrä opintoja

diplomi-insinöörin tutkinnosta. Tästä on suomalaisia ennakkotapauksia olemassa, ja rahat tulee kun pistää anomuksen sisään ennen vuodenvaihdetta. Taustakoulutusta ei tarvitse pelätä, kurssi on poikkitieteellinen eikä niin vaikea, etteikö siellä pärjäisi ekonomikin.

Jos kiinnostaa, niin ota yhteys. Ensi vuoden kurssi on Viinissä, Itävallassa.

Simo Tauriainen

Murjusta olohuoneeksi

Jos joskus olette nähneet elokuvan "Right Stuff", niin tiedätte millaisia ovat TOSI lentäjät ja minkälainen on TOSI lentäjien vapaa-ajanviettopaikka. Tehdään meillekin sellainen, sillä ovathan pikiläisetkin tosi sankarilentäjiä! Sitäpaitsi on talvikaudellakin kiva löytää paikka minne kokoontua ja puhua lentämisestä.

Murju on tänä vuonna saanut kokonaan uuden ilmeen (Murju on PIKin kerhotila Jämeräntaival 7 A:n alakerrassa). Pitkä-aikaisesta romuvarastosta ja pölyisestä toimistohuoneesta on tullut miellyttävä oleskelu ja rakentelutila. Sinne vaan kaikki aikaa tappamaan!

Ihan vaan muistutukseksi, mikäli joku on unohtanut tai tulevat jäsenet eivät sitä tiedä, Murjussa voi todella myös rakentaa jotain. Jos esimerkiksi lennokkien rakentelu kiinnostaa, Murju on kerholaisten käytettävissä.

Murjun olohuoneen kehittämistäkin voi jatkaa. Olisi kiva saada tilasta kirjaston tapainen paikka, jossa voi lukea ilmailuaiheisia lehtiä ja kirjoja. Mikäli sinulla on ylimääräisiä lehtiä (vuosikertoja tms.) tai kirjoja, lahjoituksia otetaan auliisti vastaan. Suunnitteilla on myös TV:n ja videon hankkiminen ja kerätä läjä ilmailuaiheisia videoita (jos sinulla on ylimääräinen toimiva TV tai videonauhuri...).

Kuluuhan aikaa Malmillakin tai Räyskälässä, mutta on eri juttu päästä lentelemään korkealle mukaansa tempaavan lentoleffan äärellä esimerkiksi tenttiinlukuputken välissä. Se kummasti lisää motivaatiota.

"Kahvikuppitiimaa" voi kerätä Murjussakin, kun siellä kerran on kahvinkeitinkin ja lisäksi baaritiskiltä saa virvoitusjuomia. Vetelehtiminen ei ole yhtään hassumpi perinne, niin kauan kuin se tehdään samanmielisten kanssa. Tällainen perinne toimii hyvin muissa alayhdistyksissä. Miettikää lisää ehdotuksia Murjun kehittämiseksi!

Simo Tauriainen

Vironkin ilmatilajako uudistuu?

Suomen harrasteilmailun päävastustaja on taas antanut säilänsä puhua. Mitenkähän mahtaa käydä sitten, kun kehitysyhteistyön nimissä samainen yritys antaa apunsa eteläisen naapurikansamme ilmailulle. Jääkö pienessä Virossa ollenkaan vapaata ilmatilaa, vai pannaanko Tallinnan, Tarton, Pärnun Kuressaaren ja Kärdlan TMA:n rajat noudattamaan valtakunnan rajoja.

nimim. Saako naapurin tontilla lentää

Jukka Mononen - viihdettä ja vastuuta vuodesta toiseen



Tämän kertainen kuukauden päristäkertoimen arvon saavuttanut Jukka Mononen, lyhyemmin Mono, on tyyppi, joka yleensä on läsnä kun tapahtuu jotakin erityisen hauskaa, mutta jonka toisaalta voi ihan taatusti luottaa hoitavan harteilleen säilytetyt asiat moitteettomasti ja ilman rutinoita. Yleensä tehtäviä ei tarvitsekaan säilyttää, vaan Jukka hoitaa huomaamansa korjaamisen puutteessa olevat asiat sillä aikaa kun muut vielä kinastelevat siitä, kenen asia tulisi hoitaa. Jukka tulee toimeen kenen tahansa kanssa tahtoo, ja vaikea on kuvitella ketään, joka ei pitäisi positiivisesta, mutkattomasta mutta salaperäisestä, hauskaasta boheemista, jolla on Ismo Alangon ääni ja karisma. Eräs PIKiläinen neitokainen jopa nimesi Monosen äänen vaatimattomasti "maailman seksikkäimmäksi". Jukka ei kumarra kuvia eikä kangistu kaavoihin. Ei edes teenkeitto toimi niin kuin tavallisilla tossunkuluttajilla. Haastattelijalla oli täysi työ säilyttää naama peruslukemilla, kun vieraili Jukan uudessa näköalaviitissä haastattelua tekemässä. Kohteliaana miehenä isäntä kärästi teeveettä

paistinpannulla ketsupin tuoksujen leijuessa nenään, herättäen ajatuksia siitä, mitä kaikkea muuta kyseisellä pannulla oli aikaisemmin paistettu. Tee tosin oli oikein maukasta.

Lentokärpäsen pureman Jukka kertoo saaneensa jo lapsena. Isän työ armeijan Ilmavoimissa kuljetti Monosen perhettä lentäkentältä toiselle, ja toki sotakoneet ovat pienen pojan silmissä komeita härveleitä. Voisitteko muuten uskoa, että Monolla on sotilasmies isänään?! Kurssille meno olisi vaatinut omaa aktiivisuutta niin paljon, että lentouran aloittaminen siirtyi toisen Ota-opiskeluvuoden alkuun. Syysnäyttely on koitunut monen PIKiläisen kohtaloksi, ja tälläkin kerralla Kimi bongasi pitkätukkaisen, innokkaan tupsufuksin, joka ylpeänä esitteli tietojaan lentokoneista, ja teki näin esittelijänkin tyytyväiseksi. Pursukurssi sai uuden osanottajan, ja lento-osan Jukka suoritti keväällä 89.

Vaikkei Jukka rivipikiläiseltä vaikutakaan, jonopikiläiseltä ennemminkin omien sanonojensa mukaan, lunasti hän heti paikkansa kerhon riveissä, ja kertoo eläneensä neljä ensimmäistä vuotta kerholle. Nyt aikaa riistää meneillään oleva D-työ, ja Jukka kertoo lakanneensa hoitamasta "ihan jokaista asiaa joka on perseellään". Ensimmäiseen viralliseen tehtävään kerhossa putken hoitajana Artsi nakitti Jukan heti ensimmäisessä vaalikokouksessa, ja tuota virkaa Mono hoitikin menestyksekkäästi muutaman vuoden, kertoo jopa tehneensä jotain asian hyväksi. Toinen virka oli varapuheenjohtajuus K. Kempin puheenjohtajakaudella 92. Tuo vuosi olikin ikimuistoisaa "Monosen aikaa", kun saunaillat saattoivat kestää aamuyön tunteille saakka, läsnäolijoitten ollessa kykenemättömiä muistamaan tarkkaa loppumisajankohtaa.

"Ilmainen viina pitäis olla jokaisen kansalaisen perusoikeus" oli Monon motto, ja tätä periaatetta humaani saunottaja koetti parhaansa mukaan noudattaa.

Viihdettä Mono on toki varapuhisvuotensakin jälkeen ahkerasti järjestänyt, esimerkiksi nukahtelemalla kesken juhlia pöytien alle tai muille keskeisille paikoille, tai vaikka tyhjentämällä vatsansa sisälmyksiä ikkunasta ulos ja hetken kauneusunien jälkeen taas jatkamalla bailausta

muiden muassa. Kirjoitushetkellä viimeinen suurta huomiota herättänyt tapaus oli Marskin majan saunailta kokonaisuudessaan. Siellä Jukka muun muassa keksi perustaa puuhunkiipeämiskilpailun periaatteella; kuka kiipeää kokeimmalle. Kisanjärjestäjä itse toki kisan voitti, seurauksella että putosi rantamatalikkoon puun latvoineen pävineen, nuori puu kun ei kestänyt moista räsistusta rungolleen. Yksityiskohtia Jukka pyytää kyselemään joltakin, joka omaa asiasta selkeämmät muistikuvat, mutta itse kertoo muistavansa elävästi käyneensä korkeimmalla, eikä sen jälkeen kukaan enää päässyt niin ylös, ainakaan samaa puuta pitkin. Jälkeenpäin Jukka kertoo kuulleensa jopa jonkun alhaalta taivuttaneen runkoa ja edesauttaneen puuparan kuolemaa. Marskin majan kekkereissa Jukka oli ensi kertaa läsnä, vaan ei kuulemma viimeistä, mikäli juhlat ovat vastakin yhtä hyvät. Kadonneet silmälasinsakin hän sai viikko sitten, kolme viikkoa tapahtuman jälkeen, takaisin. Haittapuolena oli se, että krapulaa joutui kärsimään kolme päivää, ja vielä sinä ensimmäisenä, pahimpana, pääsi lentokoneella tähystelemään maajussin viittä metsäänkarannutta lehmää.

Ellei Jukka aikoinaan keväällä 93 olisi hankkinut pursiopekelpuutusta, olisivat hänen purjelentämisensä saattaneet jäädä vähiin, sillä Ariel ilmakuvan koneet ja kopterit ovat lennättäneet ilmalokokuvaaja Monosta monta kesää tauotta Suomen kolkasta korvaan. Opeksi Mono kertoo ryhtyneensä, koska homma on aina kiehtonut yleisessä mielessä. Kivaa siinä on se, että saa touhuta "kaiken



maailman ihmisten kanssa" ja tietysti se, että purjelentoon tuli uutta sisältöä, vaikei lentäminen muutenkaan olisi pieneksi jäänyt, Jukka kertoo. Se onkin sankarimme mielestä juuri parasta lentämisessä, ettei ikinä tuu fiilistä että olisi täysin oppinut. Nyt Jukka toivoisi voivansa lentää matkaa ja kisaa, ne kun ovat jääneet lähes täysin sivuun edellä mainitusta kesätyöstä johtuen. Muuten lentotouhu on mukavaa, kun saa puuhastella kaikenlaista ja saa lentää "sellaisessa kolmiulotteisessa avaruudessa", ja tuntee hallitsevansa vehkeitä, Jukka kertoo. "Kaikkein mukavinta on kaksikolla lentäminen, on mukava istua ilmassa ja jauhaa paskaa". Vaikka kaksikolla lentäminen onkin mukavaa, on kiehtova lennonope rikkonut PIKissä vallitsevaa illuusiota siitä, että lennonope alkaa aina seurustelemaan oppilaansa kanssa. Haastattelijan kummasteleessa asiaa toteaa Jukka, että "saatan rikkoa toistekkin", ja kertoo että yleensäkin hyvin pieni prosentti naisista on hänen mielestään kiinnostavia, toisin kun haastattelijan havaintojen mukaan perusteekkarin yleensä. Toki Jukan mielestä kerhossa saisi naisia olla enemmän. "Otskissa kasvaa siihen että naisia on vähän, ja siksi niistä tulee objekteja kun se on jotain niin ihmeellistä. Se on ihan perseestä. Oleminen muuttuu kammottavan typeräksi kun nainen on läsnä, sillä kaikki tietää mistä on kysymys, paitsi ehkä nainen itse", tuumailee sankarimme.



Kysymykseen "onko PIK hyvä kerho" tulee selkeä vastaus; "On se, ei semmosta ole muuta". Jukka kertoo isänsäkin tarinoineen ajoista, jolloin hän lensi Rovaniemen kerhossa. Vaikka PIKiläisten touhuille ehkä hieman naureskeltiinkin, oli puheessa kuitenkin yleensä kunnioittava sävy. Positiivisinta haastateltavan mielestä on se, että porukka vaihtuu ja on nuorta sakkia. Ei myöskään synny diktaattoreja. Huonoa vaihtuvuudessa taas on se, että "asioita hoidetaan niin, että eletään niin kuin pellossa". Ihmiset eivät ole kasvaneet kerhoon ja löytäneet omaa paikkaansa, kuten esimerkiksi Onska. Asioita ei hoideta ammattitaidolla, vaan touhu on "semmosta kohlaamista", vaikka tarkoituksena kai onkin se, että ihmiset oppisivat, Mono toteaa. Huonoa hänen mielestään on myös kerhon ikuinen kahtiajakoisuus pursi- ja moottorilennon välillä, joka ei tosin ole viime aikoina ollut niin esillä. Jakoa edistää se, että homma on hajaantunut Otaniemen, Räyskälän ja Malmin kesken. Huoltojakin helpottaisi se, että työkalut olisivat yhdessä ja samassa paikassa. Kommunikaatio pursi- ja moottorilentäjien välillä kasvaisi, jos pursikoneetkin esimerkiksi huollettaisiin Malmilla. Pahojen, ja niin turhien kaputtien suuri määrä huolestuttaa myös haastateltavaa.

Kunnioitettavaa Jukan mielestä PIKissä on se, että edes joskus on pystytty rakentamaan. Nyt rakenteilla oleva Hiilihai, F1-luokan koneen rakentaminen on niin kova juttu, että siihen pitäisi Jukan mielestä panostaa. "Se on vuosien hiljaiselon jälkeen ainoa järkevältä kuulostava projekti, johon itsekin tekisi mieli laittaa aikaa." Siinä on järkeä, sillä se ei ole mikään kompromissikone, ja työ on tarkoitus tehdä käytännönläheisesti, ei liian akateemisesti. Muutosta Mono toivoo pursipuolen jatkokoulutukseen, jota toimivan pilvikoulutuksen lisäksi ei ole ollenkaan. Tosin tulevaisuudessa parannusta onkin luultavimmin odotettavissa. Toinen Jukan haluama parannus olisi kaksipaikkainen itsestarttaava mopu, jolla voisi lentää ympäri planeettaa kaksistaan, hammasharja ja luottokortti taskussa, hinauksista välittämättä. Pik-20 E on sankarimme unelma. "Se on hienoin mitä on. Sellainen pitäisi ihmisellä olla vakiovarusteenaan; mieluiten vesitasona, jonka liito-ominaisuudet tietysti olisivat yhtä hyvät kuin tavallisenkin." Kerhomme koneista lempparikseen Jukka nimeää Twinin. Kun siihen on tottonut se on hyvä työkalu. Haastattelija epäili Monolla olevan jonkinlainen rakkaussuhde myös vanharouva Sierra X-rayhin, ja Jukka tunnustaa väitteessä olevan jonkun verran perää. "Se oli eka moottorikone millä oon lentänyt. Ruuvattiin Artsin kanssa sukset siihen kiinni Kebnellä, ne oli hienoimpia, upeimpia keikkoja."

Marjukka Suila

PIK-tutkain

- [CSA saamassa rakennusluvan](#)
- [Karali Kanadaan - Hiilihai jää](#)
- [CBV:ssa moottori-, mutta Suhinussa vain -pukkihuolia](#)
- [Marskin Majalla saunottiin](#)
- [Lupakirjaratsioita](#)
- [Räyskälä kuukautena 1 jälkeen maaseutunäyttelyn](#)
- [Tarkkuuslennon SM-kisat](#)
- [Kerholuokan SM-kisat](#)

CSA saamassa rakennusluvan

Muutama kerholainen järjesti viime vuonna nerokkaasti kerhon ostamaan Pohjois-Suomesta erään Cessna 140:n romut lähinnä CSX:n varaosiksi, jotka näiden samojen kerholaisten muodostama konsortio sittemmin tarjoutui ostamaan itselleen varsin edullisella hinnalla ja hyvillä maksuehdoilla kerhon havaittua, ettei niillä itse asiassa olekaan mitään käyttöä. Kerhon rahoitusosuus näistä romuista on nyt päättymässä sillä OH-CSA on nyt saamassa rakennusluvan, ja kauppaehtojen mukaan kerho on näinollen saamassa loppuosan kauppasummasta. Mikäli koneen rakennustyö etenee lentäväksi koneeksi saakka, saa Suomi kolmannen pienen kannuspyörä-Cessnansa. CSX:n lisäksihän lentokunnossa on kerhonkin käytössä aikoinaan ollut ja tällä hetkellä kerhoa lähellä olevien piirien operoima Siiri-Ylermi CSY.

Karali Kanadaan - Hiilihai jää

Rakennuspäällikkö Ismo Karali on karistamassa tämän maan tomut niskastaan ja lähtee uudisraivaajaksi Kanadaan. Karali jättää jälkeensä rakennuspäällikön vaativat tehtävät ja samalla Hiilihain jatkokyöstämisen. Pojektin operatiivisen toiminnan johtamista jatkaa Keinosen Mika. Projektin suunnittelu siis jatkuu ja perinpohjaisesti siivottuun Murjuun onkin ilmestynyt mm. moottoripukki moottoreineen nokan mallintamista varten. Koneen lopullinen ulkomuoto on siis vielä hämärän peitossa.

CBV:ssa moottori-, mutta Suhinussa vain -pukkihuolia

Heinäkuun alussa aloitettaessa huoltoa Suhinuun kuului nokkatelineestä pieni napsahdus ja syytä etsittäessä havaittiin nokkatelineessä murtuma kahdessa paikassa. Siirtolentokorjauksen jälkeen kone siirrettiin Malmille, missä moorroti ja -pukki irroitettiin ja hitsattiin jälleen kuntoon. Työn sankari JPPurje saattoi koneen lentokuntoon vajaan viikossa, ja Viron leiriläiset pääsivät matkaan suunnitelmien mukaisesti. Yhtä vikkelästi ei tapahtunut CBV:n sylinteriongelmiin korjaus. Konekorhos-laatuva olevan moottorin ehjäisyys kesti JAR-korjaamon kiireellisesti tekemänä pari kuukautta, eli kone seisoikin melkein koko vilkkaimman kesäkauden aina elokuun lopulle saakka. Vastahan CBV on viimeisimmän moottorinvaihdon jälkeen seisonut konepulttien vuoksi varmaan noin neljä kuukautta reilun vuoden aikana. Mitähän tästäkin opimme - todennäköisesti emme yhtään mitään - valitettavasti!

Marskin Majalla saunottiin

Kerhon perinteinen curmée-saunailta järjestettiin perinteisesti Marskin Majalla elokuun alussa. Ohjelma oli perinteiseen tapaan perinteistä, eikä moottorilentäjiä tullut juurikaan muuttamaan perinteistä yleisöjakaamaa. Sinänsä hyvä niin, sillä saivatpahan paikallaolleet hieman reilummat siivut rosvopaistilammasta ja muita liittyviä herkkuja, maukkaita juomia ja korkealaatuista ohjelmaa á la Mono sun muut. Joten luulisi poissaolijoita harmittavan! Kadonneet tavaratkin, kuten rotsit ja silmälasit, ovat jo muuttuneet löytötavaroiksi ja päätyneet alkuperäisille omistajilleen.

Lupakirjaratsioita

Loppukesällä ovat ilmailuviranomaiset tehneet lupakirjaratsioita useilla Etelä-Suomen korpikentillä, mm. Kiikalassa kesäleirin aikaan ja Räyskälässä elokuun alussa. Ilmailulaitoksen tarkastajat ovat tulleet joukolla viikonloppuna tarkastamaan lentämään aikovien tai lentämästä tulleiden pilottien lupakirjat, varasilmäläsit ja koneiden paperit.

Räyskälä kuukautena 1 jälkeen maaseutunäyttelyn

Räyskälän kenttä sai osansa heinäkuun lopun maaseutunäyttelystä. Noin 75000 vierailijaa kävi tutustumassa maaseudun ihmeisiin sun muuhun. Samalla nämä kymmenet tuhannet kävijät tallasivat kentän uskomattoman huonoon kuntoon, esimerkiksi halliaukiolta ovat viimeisetkin nurmikon riekaleet kadonneet ja kenttä kuin hiekka-aavikko - pienikin tuulenhenkäys saa aikaan lähes hiekka-aavikkoefektin kun pintamaat lentävät tuulen mukana. Näyttelyssä oli varmaankin mukana myös yrityksiä, jotka olisivat voineet maksaa osallistumismaksunsa esimerkiksi siirtonurmena tai asfalttina, jolla näyttelyn aiheuttamat vauriot olisi saatu paikattua. Kentän lisäksi myös Säätiön kalusto kärsi näyttelyvaurioita: paossa ollut Pawnee-hinauskone sai Kiikalassa ollessaan puukosta kylkeensä paikalla vallinneen autokilpailun aikana. Sensijaan kerhon Kiikalassa ja Nummelassa leireillyt koneisto palasi paikalle täysissä sielun ja ruumiin voimissa.

Tarkkuuslennon SM-kisat

Elokuun alussa pidetyissä tarkkuuslennon SM-kisoissa pikiläisjoukkue menestyi melko mainiosti. PIK-tiimi saavutti joukkuekisan neljännen sijan, ja yksilökisassa Aki Suokas oli yhdeksäs, Vellu Salokangas 11. ja Kari Lumppio 15. Osallistujia kisassa oli 37. Lisäksi kiertopalkintoja joukkueelle tuli kaksi: Aki Suokas sai parhaalle yli nelikymppiselle kilpailijalle tarkoitetun Veteraanipokaalin ja Kari Lumppio vastaanotti parhaalle moottorikoneilla yli 150, mutta alle 500 tuntia lentäneelle kilpailijalle tarkoitetun Shellin Maljan.

Kerholuokan SM-kisat

Purjelennon kerholuokan SM-tittelistä kisattiin juhannusviikolla Nummelassa. Kerhoa edusti monivuotiseen tapaansa Juuso Kilpeläinen FM:llä sijoittuen kahdeksanneksi.