

LENTOLEHTINEN



LENTOLEHTINEN



Numero 5/95 15.11.95

Tässä numerossa:

- [Kolmas Malja](#)
- [Onskan juhlametsästysmatka](#)
- [Rahavirasto elää murrosaikaa](#)
- [Lentoturvallisuusgallup](#)
- [Fiktiivinen pilvilento Räyskälässä kesällä 1996](#)
- [Purtsikka asiaa ja vähän muutakin](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Viralliset aktiivikerholaiset](#)
- PIK-muisti

Kolmas malja

Heinäkuun toisena päivänä 1995 menetin ystävän. Mikko ei ollut ensimmäinen lento-onnettomuudessa menehtynyt tuntemani lentäjä, mutta läheisin kylläkin. Tapaus koskettaa muutenkin, sillä alunperin olin menossa mukaan Alytukseen ja aivan yhtä hyvin koneessa olisin voinut olla minä.

Joka kerran, kun jotain tällaista tapahtuu, yritän löytää tapahtumalle jonkin merkityksen. Jokaisesta onnettomuudesta pitää ottaa opiksi, käydä tapahtumien yksityiskohdat läpi, miettiä, mikä oli tapahtumien kulku, mikä meni pieleen ja kuinka kaikki olisi voitu välttää. Se on ainoa tapa tehdä turhalta tuntuva menetys edes jollain tavalla merkitykselliseksi. Se on myös tapa kunnioittaa menettyä ihmistä ja kääntää tappio voitoksi. Jos yhden ihmisen kuolema säästää samalta kohtalolta tulevat sukupolvet, on saavutettu kuitenkin jotain.

Ikäviä ovat sellaiset tapaukset, jotka toistuvat usein. Tapaukset, jotka vain alleviivaavat aikaisemmin opittuja tosiasioita, tuntuvat erityisen turhilta. Paljon tapahtuu kyllä sellaista yllättävääkin, johon kuka tahansa olisi voinut ajautua ja josta yleensä on helppo ottaa opiksi.

Onnettomuuksilla on usein tyypillisiä tunnusmerkkejä. Onnettomuudet ovat useiden osavirheiden ja tapahtumien summia joiden lopputulos on katastrofi. Päätöksentekoprosessilla on suuri merkitys tilanteesta selviämiseen ja suurin osa lento-onnettomuuksista johtuu ohjaajan virheistä. Mikään edellä mainituista tunnusmerkeistä ei oikein sovi Mikon tapaukseen. Miten siitä voisi ottaa opiksi? Mitä ihmeen hyötyä tällaisesta tapauksesta on? Koko prosessista ei tahdo löytyä sellaista virhettä, jonka voisi välttää. Siitä ei ole myöskään havaittavissa tunnusmerkkejä, joiden ilmaannuttua hälytyskellojen tulisi välittömästi soida. Sen kummemmin asiaa ajattelemta tulee mieleen, että ainoa tapa välttää tällaiset onnettomuudet on lopettaa koko homma.

Mutta mihin tulisi lopettamisen raja vetää? Totuus on, että taitolento on vaarallisempaa kuin matkalentäminen. Hinauslentäminen on vaarallisempaa kuin laskukierroksessa pörräily. Lento-onnettomuuksia ei tapahdu, jos lentäminen lopetetaan kokonaan - ja autolla lentokentälle ajaminen. Ei! Jos Mikko saisi puheenvuoron, en usko, että hän ketään neuvoisi lopettamaan. Me lennämme sen vuoksi, koska unelmista ei pidä luopua. Eikä unelmista tarvitse luopua edes varovaisuuden kustannuksella.

Pitkään pohdittuani Mikon tapausta päädyin kaikesta huolimatta jonkinlaiseen opetukseen. Se tuli hiukan yllättävältäsuunnalta, sillä eihän Mikko ole tehnyt mitään väärin. Hänhän vain luotti lennonopettajaansa. Joku teki kuitenkin virheen ja tässä tapauksessa se oli "lennonopettaja". Suurin virhe ei ollut se, että hän ryhtyi tekoon, jota ei hallinnut, vaan että siinä ohessa vei Mikon mukanaan.

Lentäjän tulisi noudattaa neuvoa "jos et tiedä mitä teet, älä tee sitä". Aina tulee kuitenkin vastaan tilanteita, joissa ei ole ihan varma. Rajaa on vaikea vetää, se on kuitenkin veteen piirretty viiva. On kiire, matkustajat haluavat päästä paikkaan B, vaikka kone on vajaakuntoinen vika tuntuu kuitenkin mitättömältä, keli on huono ja eteenpäin pitäisi päästä,... Lista on loputon, mutta pahin on näyttämisen halu. Elvistelyä ei nimittäin voi tehdä yksin, siihen vaaditaan aina joku, jolle pitää näyttää. Rämiminen on ehkä kivaa, mutta jos kerran meinaat kokeilla rajojasi, älä vie toista mukanasi. Aina, kun on jotain epäselvää suorituksen turvallisuudesta, jätä se tekemättä. Jos kuitenkin otat riskin, älä vaaranna muita!

Taitolentomatalla Vjasmassa syyskuun lopulla isäntämme opettivat meille tavan kohottaa aina kolmas malja kuolleiden lentäjien muistolle. Seuraavalla kerralla kohottakaamme se Mikon muistolle.

Simo Tauriainen

Onskan juhlametsästysmatka

Kaikkien kerholaisten tuntemalla lennonopettajallamme Onska Viljamaa oli vastikään merkkipäivä. Kerho halusi muistaa Onskaa jollain hieman poikkeavalla lahjalla, sillä tuoreessa muistissahan vielä olivat Onskan 50-vuotisjuhlaspektaakkeli ja lentokapteeni-juhlallisuudet. Eli tällä kertaa Onska vietiin pohjoiseen metsästämään...



Makkaranmetsästäjät saaliinjaossa
Kuva Simo Tauriainen

Toisin kuin aikaisemmin, nyt vietettiin Onskan merkkipäivää hiukan yksityisimmissä merkeissä. Juhlan viettoon osallistui ainoastaan kerhon sikariporras. Iskuryhmä Onska, Gustav Rosenlew ja allekirjoittanut suuntasi executive - luokan koneen, Senecan, kohti pohjoisia erämaita. Koneesta vaihdettiin matkan varrella autoon, jolla matka taittui Taivalkosken Kostonjärvelle. Perille saavuttuamme oli yö ja viimeiset pari kilometriä oli kuljettava kävelemällä ja soutuveneellä pimeän halki.

Seuraavana aamuna kahvin jälkeen alkoi jahti kirpeässä pakkasessa. Lunta oli juuri sopivasti, että tuoreet jäniksen jäljet näkyivät hyvin. Keli oli kaunis ja sekä näkyvyys että kuuluvuus erinomainen. Ajokoira, Bella, aloitti ahkerasti hakemisen, sai jäniksen ylös ja aloitti ajon. Eikä ollut kulunut kuin pari tuntia aamiaisesta, kun Onska sai saaliin.

Päivä jatkui sitten jäniksiä jäljestämällä ja riekkoja jahtaamalla. Hetken lepäilimme nuotion äärellä Bellan hoitaessa partiointitehtäviä. Illalla verkkojen laskun jälkeen lämmitimme saunan, savustimme lohta ja paistelimme vartaita takkatulen loimussa.

Toinen päivä sujui samoissa merkeissä kuin ensimmäinen. Verkkojen nosto pakkaskelillä on tosin hyistä hommaa erityisesti, kun jalokalan sijasta verkko on täynnä särkiä. Saaliina oli kyllä myös yksi siika.

Toisena päivänä jänikset vetivät pitemmän korren. Ne naruttivat sekä metsämiehiä että koiraa. Silloin tällöin näyttäytyi valkoinen pitkäkorva vilahdellen puskien takaa ja ajoi jahtiseurueen syvemmälle ryteikön ja soiden keskelle. Mutta eipä hätää, sillä saalis on varma, kun repusta löytyy makkaraa! Pistimme nuotion palamaan ja leirydyimme hetkeksi metsän siimekseen.

Iltapäivällä koitti sitten lähdön aika. Pistimme pillit pussiin, karistimme sammaleet jaloistamme ja suunnistimme kohti etelää. Paluumatka Senecalla sujui hienosti Kustun ohjaamana kirkkaan tähtitaivaan alla.

Simo Tauriainen

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry

ja

Lentolehtinen

kiittävät kuluneista vuosista ja onnittelevat

Onskaa

toivoen vielä useita ikimuistoisia ilmailuvuosia

Rahavirasto elää murrosaikaa

Kerhon rahavirasto on elänyt myllerryksen kourissa viimeisen parin vuoden ajan. Jäsenistö on huomannut tämän jatkuvasti muuttuvina järjestelminä, epäselvyyksinä ja pitkinä keskusteluina vuosikokouksessa. Tilanne virastossa on kuluneen vuoden aikana saatu vakiintumaan ja rahastonhoitaja Niiles kertoo suurimpien kahden edeltävän vuoden aikana syntyneen kuprun olevan nyt järjestyksessä ja järjestelmätyön vihdoin olevan saavuttamassa tavoitteensa.

Kuten suurin osa kerhon jäsenistä huomasi syyskuun kuukausikokouksessa, eräs vanha kerhon jäsen avasi suunsa ja mylväsi. Koko johtokunta tuntui tippuneen tuoliltansa asian johdosta. Tilanne ei sen kummemmin kaipaa selityksiä. Jos olisimme yritys yhdistyksen sijaan, niin olisimme olleet armotta jälkijunassa, mutta koska olemme yhdistys niin tietynlaista suvaitsevuuutta voidaan hyväksyä käytettävän yhdistysasioissa. Liiketoiminnan osalta kaikki on kunnossa osaltamme!

Miksi tähän on jouduttu? Voisin osittain syyttää vuotta 1993, jolloin rahastonhoitajalle työ oli liian suuri taakka. Tämän samaisen vuoden seurauksena toiminnassa ollut rahaviraston järjestelmä kaatui ja kaikki hyvät tavat ja toiminnot unohtuivat. Sitten joku keksi, että jaetaan viraston tehtävät kolmeen osaan, jotta hommat helpottuisivat. Viime vuosi menikin sitten kolmen hengen turvin. Asiat yleisellä tasolla hoituivat suhteellisen hyvin, mutta epäselvyydet syntyivät, kun pyrittiin luomaan uudelleen viraston systeemiä vanhoja menetelmiä sen kummemmin tutkimatta. Tästä syntyi tietysti kaaos, joka johti siihen, että reskontrassa pyörii vieläkin useamman tuhannen markan tasapainoitusvientejä, mitkä jouduin poistamaan tiliöimälle ne edellisten vuosien epäselvyyksiin. Samaan syssyyn vielä erotettiin messutoiminta liiketoiminnan alle, mikä vaan lisäsi epäselvyyttä uuden tyyppisen rahaviraston toiminnan kannalta. Käteisvaroja vastaavasti syötiin moneksi vuodeksi koneenhankinnan myötä - tämän vuoden tilastojen perusteella ei myöskään voida todeta uushankinnan saavuttaneen tavoitteitaan. Tapa millä kone hankittiin pistää vieläkin useamman kerholaisen raapimaan päätään toivoen, että voisi unohtaa koko asian.

Mitä hyötyä perimätiedosta?

Tämän vuoden osalta ottaessani tehtävän vastaan, oli informaation kulku minulle päin hyvin vaillinaista. Ehkä oletettiin, että kirjanpitäjänä tiedän kerhon kuviot, vai olikohan taustalla jonkinlainen katkeruus vaalikokouksen kiperästä valinnasta. Oman rahastonhoitajavuoteni osaltani kuviota sekoitti huomattavasti kevään ja kesän aikana DI-työni takia vietetyt lähes 100:n matkapäivää. Lisäksi budjetoinnista lähtien täytyi opetella uudet menetelmät ja ihmetellä miten todellisuudessa asiat kokonaisvaltaisesti hoidettiin. Lisäksi kirjanpito-ohjelma oli toissa vuotisen asetuksen takia mennyt vanhaksi. Kaikki nämä sekä lisäksi jokaisen viraston jäsenen omat kiireet olivat aiheuttaneet sen, että tiimityömuotoista toimintaa ei saatu käyntiin, vaan asioita tehtiin pareittain. Alkusyksystä, kun yritimme saada reskontran täsmäämään kirjanpidon kanssa, totesimme tilanteen mahdottomaksi. Ensimmäiseksi jouduimme miettimään, miten koko systeemin pitäisi yleensäkin toimia! Useamman tunnin pätkimisten ja kuvitteellisten rahapyöritysten jälkeen päädyimme malliin, mihin tilintarkastajat totesivat: "Tuohan oli melkein se muoto, mitä käytettiin jo ennen vuotta 1993".

Alkuvuoden kirjanpito saatiin tämän takia valmiiksi syksyn alkukuukausina, kesäkuukaudet ovat lähes valmiit ja syksyn ensimmäisiä kuukausia tehdään. Eli toiminnat saatiin miettimällä suhteellisen hyvin valmiiksi, mutta hampaan koloa jäi vielä kaivertamaan - olimmeko huomioineet kaikki tarpeelliset asiat. Näiden yhteisten sävelten löytämiseksi rahaviraston puolesta kutsuin kaikki tämän vuoden Pikin raha-asioiden kanssa painivat henkilöt koolle. Yhden lauantaipäivän aikana saimme aika hyvän kuvan kokonaisuudesta sekä haluistamme että toiveistamme toimintojen

parantamisen osalta. Tilaisuuden alkajaisiksi esitin porukalle työelämästä opittuja mottoja, mitkä sovelsin PIK-muotoon. Toivon, että mitä tahansa PIKissä tehdäänkin, nämä asiat pidetään mielessä.

Laatuajattelu ja sen tärkeimmät periaatteet

Kerhoon sovellettava laatuajattelu koostuu nähdäkseni seuraavista komponenteista:

- Jäsenet määrittelevät tyytyväisyydellään asioiden hoidon tason.
- Johtokunta ja rahavirasto luo selkeät laatu-arvot ja rakentaa nämä sovelletuviksi yhdistyksen toimintatapaan.
- Laadun erinomaisuus perustuu hyvin suunniteltuihin ja toteutettuihin järjestelmiin sekä menettelytapoihin.
- Laadun jatkuva kehittäminen on edellytys tyytyväisyydelle.

Esitettyäni nämä faktat kokoonkutsutuille, syntyi huoneeseen hiljaisuus. Kaikki miettivät näiden merkitystä kerhon kannalta. Itse olen sitä mieltä, että en ole saavuttanut missään näistä kohdista edes hyvää tasoa, koska

- Jäsenet ovat valittaneet huolestuneisuuttaan raha-asioiden hoidon suhteen.
- Johtokunta on olemassa, mutta ei ole mielestäni luonut mitään konkreettista toimintaohjetta - vaan on kopioinut vanhan menetelmän oman käyttöönsä. Tarvitaan siis se kauan kaivattu **toimintakäsikirja!**
- Järjestelminä käytetään vanhoja systeemejä, mitkä ovat toiminnoiltaan vajavaisia ja liian herkkiä inhimillisille virheille.
- Kehitys - Onkohan kukaan edes ehtinyt ajatella asiaa? Kaikki aika on mennyt vanhan järjestelmän ylläpitoon.

Lisäksi päivän mittaan keskustelimme useista muista kerhon taloushallinnon ongelmista. Tärkeimmät mahdolliset muutokset edellisiin vuosiin nähden olisivat:

- Projektit ja PR-toiminta muutetaan nettobudjetointiperusteiseksi.
- Kempin Viron avustuksen tapaisia avustuksia ei enää myönnetä.
- Jäsenrekisteri siirretään kerhon sääntöjen mukaisesti sihteerin tehtäväksi.
- Jäsenlaskutusta pitäisi tihentää sekä sen oikeellisuutta parantaa.
- Tiedonsiirtoa on tehostettava. Sihteerin pitäisi esim. koota kokouksien pohjalta ns päätösyhteenvedot rahaviraston ja puheenjohtajiston käyttöön ja dokumentoitavaksi.
- Kaljapiikki siirretään varapuheenjohtajan hoidettavaksi. Pohdittiin myös sen täydellistä lakkauttamista.
- Messuaktiivisuutta tarvitaan.
- Rahaviraston ja puheenjohtajiston toiminnan helpottamiseksi sekä neuvovaksi tueksi perustetaan tukiryhmä, mikä kokoontuu 3-5 kertaa vuodessa, tarpeen vaatiessa useamminkin. Tämä ryhmä sisältää mm. rahastonhoitaja edeltäviltä vuosilta sekä tilintarkastajat.

Miten asiat on aiemmin hoidettu ja kuinka järjestelmiä on nyt kehitetty?

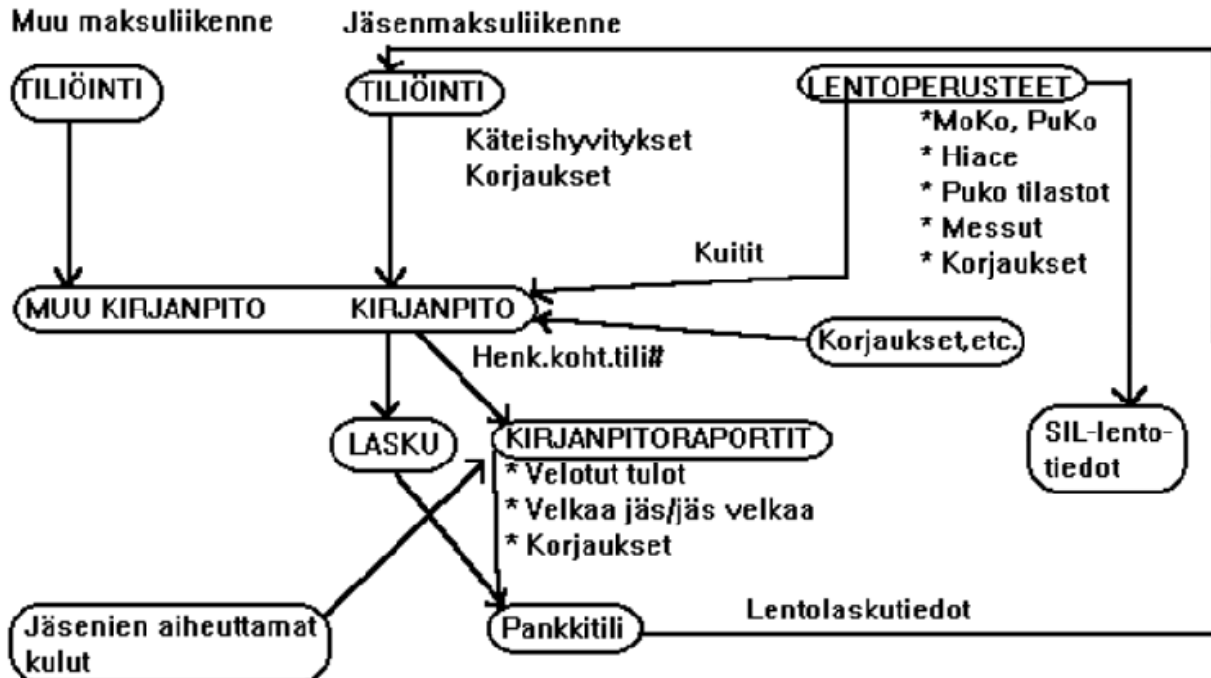
Kuten jo yllä mainitsin rahaviraston pöpelikköön pyllähtämisen syy oli nähdäkseni aikaisempien kausien toiminnat. Tämän takia esitin hahmotelmani vuosien 1994-1996 toimintamalleista, jotka suhteellisin yksimielisesti hyväksyttiin yleisellä tasolla. Vuosi 1994 oli luotu lähes tyhjästä vuoden

1993 jälkeen. Ongelmaksi muodostui kumminkin huono konsultointi ns. vanhojen pierujen kanssa. Tämän takia hommat eivät toimineet ihan niin hyvin kuin toivottiin viime vuoden osalta.

Vuonna 1994 lentoreskontran ja rahastonhoitajan välillä välitettiin tiedot sähköisessä muodossa. Korjaukset pyrittiin tekemään rahastonhoitajan Access-ohjelman avulla. Laskutustiedot tulivat reskontranhoitajalta, ja hän myös tulosti laskut. Tilikirjanpitoon vietiin tässä vaiheessa vain koneiden lentolaskutusperusteet, vaikkakin laskuissa näkyi monia muita tapahtumia. Ei ihmeikään, että vuoden lopussa oli vaikea täsmäyttää kahta eri menetelmää. Lisäksi kuulin huhun, että sähköisessä tiedonsiirrännässä oli hukkunut tietoa tai toista systeemiä oli päivitetty ja sen jälkeen tuhottu uudella, jne... Ota nyt selvää siitä? Ainakaan tilintarkastajat eivät paijanneet rahastonhoitajan päälakea yrittäessään tarkastaa näiden kahden menetelmän rajapintoja.

Kaaviokuva rahaviraston uudesta toimintamallista

Oman vuoteni aikana olen pyrkinyt siihen, että ns. rajapinnat eli kirjanpidon ja lentoreskontran välinen tieto kulkee manuaalisesti vain ja ainoastaan tositemuodossa. Tämän perusteella molemmat voidaan tarkistaa erikseen. Esimerkiksi kuukauden loputtua kokoon lentoreskontran tekijälle ns. kuukausi-yhteenveto, johon tulee kaikki ns. käteishyvitykset, lentomaksut tileille, jäsenien aiheuttamat kulut, korjaukset sekä laskutusperusteet. Vain jäsenmaksut jäävät näiden tietojen ulkopuolelle. Lentoreskontrassa kuitenkin tiedot viedään laskutusohjelmaan lentokoneiden lentotietojen kanssa. Loppuyhteenveton perusteella generoidaan lentolaskut ja vastaavasti tosite kirjanpitoa varten. Piiri sulkeutuu ja kaikki luvut täsmäyvät. Valitettavasti tähän systeemiin ei olla päästy kuin vasta tänä syksynä. Systeemi on valitettavasti vieläkin haavoittuvainen, sillä ko. kuitit ja tositteet saattavat inhimillisten erehdysten takia generoida vieläkin virheitä



Selvitettyämme kirjanpito-ohjelman mahdollisuudet, päädyimme Gerlanderin ja Keskinen kanssa sellaiseen toimintamalliin, johon pyritään vuonna 1996. Siinä lentoreskontra muuttuu lentoperusteiksi eli lentoreskontran pitäjän toimikuva muuttuu tietoa kerääväksi ja kuukausitasoisia yhteenvetoja generoivaksi systeemiksi. Lentoperusteissa ei pyöritetä tämän jälkeen enää rahaa. Lentoperusteiden lakkautumista mietittiin, mutta totesimme, että sitä tarvitaan kahdesta syystä:

lentotilastojen sekä laskutusperusteiden generoimiseen. Itse jäsenlasku kirjataan kirjanpito-ohjelman reskontrassa. Siihen esim. kerätään yhden kuukauden aikana kirjanpitoon kirjatut tapahtumat jäsenkohtaisesti. Kuukauden lopussa velotetaan lentoperusteiden mukaisesti lentokorvaukset. Lasku lähtee jäsenelle ja lasku jää kirjanpidon reskontrassa auki jäsenen osalta. Lasku siirtyy kirjanpitoon viitenumerosuorituksen perusteella pankkimaksun yhteydessä. Systeemin hyvänä puolella on se, että kaikki pyöritetään yhden systeemin sisällä eli rahaa pyöritetään vain kirjanpidon puolella, ei reskontrassa, kuten aikaisemmin tehtiin. Laskun liitteeksi saadaan laskutusperusteista yhteenveto lennon tarkkuudella. Laskussa tulee näkymään vain yhteenlaskettu konekohtainen veloitusperuste eli laskun tarkastaminen on mahdollista.

Mitä odotan jäsenistöltä?

Jos organisaation johto muuttuu, täytyy jäsenien myös yrittää toiminnoillaan muuttua. Jäsenten osalta toivoisimme seuraavanlaisia parannuksia:

- Täyttäessänne lentokoneiden matkapäiväkirjoja, täyttäkää ne mahdollisimman selkeällä käsialalla. Jos lentoon liittyy jonkinlainen erikoiskuvio (esim. laskutusperusteet tai muuta) niin kirjatkaa siitä rivin viimeiseen osaan eli huom!-kohtaan. Mieluimmin mahdollisimman selvästi, niin että tyhmäkin rahaviraston henkilö ymmärtää, mitä sillä tarkoitetaan.
- Jos ostate PIK:n laskuun (siis siten, että lasku tulee kerholle perästä), niin tehkää siitä kirjallinen selvite mahdollisine lähete-, rahti- tai vastaavine paperineen. Valitettavan usein joudun tiedustelemaan laskujen oikeellisuutta jäseniltä jälkikäteen, mikä lisää työtä.
- Jos haluatte lentolaskuunne korjauksen, niin tehokkain tapa sen onnistumisen kannalta on maksaa mielestänne oikea summa kerhon tilille ja ottaa tämän jälkeen kopio laskusta. Tähän kopiaan kannattaa mahdollisimman selkeästi kirjata halutut muutokset sekä perustella ne. Muutosvaatimus kannattaa postittaa tai viedä Murjuun rahastonhoitaja lötteröön.
- Elokuun reskontran yhteenvedon valmistuttua totesin kerholaisten olevan velkaa kerholle lähes 110.000 markkaa ja kerho velkaa jäsenille 35.000 mk. Kuukauden päästä olin saanut kerhon päätilille vajaat 50.000 markkaa. Missäköhän viipyvät loput 60.000 mk? Toivoisin jäseniltä vähän tarkempaa hallittavuutta maksujen laskun suhteen. Rahaa voi kerätä etukäteen ja nauttia sen suomasta korkotulosta eli yksinkertaisesti huomioi lentämisesi kustannukset.

Näiden tarkempien mietiskelyjen tiimoilta olen miettinyt kerhon vapaan päoman liikkuvuutta. Vuoden 1994 alussa kerholla oli lähes 250.000 markkaa tileillä. Viime vuoden 100.000 tappion sekä tämän vuoden tasesiirtojen (50.000 mk obligaatioihin; vauriorahaston kartuttaminen sekä 15.000mk:n COV-lainan lyhennys) takia vapaa käteisvaramme on pienentynyt alle 100.000 markkaan. Jos seuraavana kahtena vuonna jatkamme samaa malliin, joudumme jossakin vaiheessa operoimaan negatiivisella käteisvarannolla eli joko purkamaan sijoitettuja varoja tai myymään jonkin koneen! Muitakin vaihtoehtoja on, mutta niistä pitäisi keskustella.

Mitä mielessä ensi vuodelle?

Ensi vuosi on edessä ja suuret kuviot. Minä sekä Keskinen joudumme valitettavasti kahden vuoden toiminnan jälkeen luopumaan toimistamme työasioiden takia. Kirjanpitäjä on alustavasti luvannut jatkaa tehtävässään ja kehittää systeemiä. Myös lentoperusteiden vastaavan tehtäviä kohtaan on esitetty tiettyä kiinnostusta. Itse kuulutan rahastonhoitajan viran haettavaksi ensi vuodeksi.

Jo vuoden pituinen rahastonhoitajan tehtävien hoito mielestäni vastaa vähintään syventymiskohteen tasoista tietämystä talousasioista. Insinöörejä on aina haukuttu huonoiksi talousihmisiksi ja rahan tuhlareiksi innovaatioiden toteuttamisen innoittamina. Tältä pohjalta ainakin itse olen oppinut

tietämään mitä raha merkitsee ja miten sitä voi yritystaloudellisesti hallita. Mielestäni jokainen itseänsä kehittävä törmää jossakin vaiheessa urakehitystään taloudellisiin asioihin. Niiden vastaanottaminen on huomattavasti helpompaa toimittuaan vuoden PIKin rahastonhoitajana. Jos olet kiinnostunut hommasta, soita, niin olen valmis kertomaan ja opastamaan kaikin keinoin.

Jottei seuraajani ja kukaan uuden johtokunnan jäsenistä joutuisi opettelemaan kaikkia toimenkuvaansa kuuluvia asioita kantapään kautta, ensi vuoden johtokunta tullaa preppaamaan nykyisen johtokunnan kouluttamana ensi vuoden ensimmäisenä lauantaina. Tauriaisen Simon kanssa kehitelen kyseisen päivän ohjelmaa, joka päättyy traditionaaliseen sitsikokoukseen ja -iltaan.

Innokasta loppuvuotta ja hyvää kähmintää,

Niiles Airola

Lentoturvallisuusgallup

Sataprosenttinen lentoturvallisuus voidaan saavuttaa vain pysymällä tyystin maassa. Selviä parannuksia voitaneen kuitenkin saada aikaan vähällä vaivalla, koska usein samat asiat toistuvat vaurioutilastoissa. Vilkkaimman lentokauden ollessa taas ohitse on aika hieman pysähtyä miettimaan kerholaisten lentotoimintaa. Oheisen gallupin tarkoituksena on tehdä yhteenveto jäsenistön ajatuksista ja ideoista miten lentoturvallisuutta voitaisiin parantaa. Riskejä lentotoiminnassa voivat olla esimerkiksi:

- ylinopeussakot matkalla kentälle (kaahaus liikenteessä)
- ekat yksinlennot tutti suussa (puuttuva kokemus)
- vihainen isäntä/koira pellolla (maastolaskut)
- kolina maalilinjalla (tungos kisoissa)
- nuokkuminen nuotiolla (unenpuute)
- alkoholihöyryjen heikentämä näkyvyys (puuttuva harkinta)
- seniiliys (vähäinen lentäminen)
- (koneen) irtonaiset mutterit (tekniset viat)
- koneesta roikkuvat ankkurointipainot (kiire)
- kannykällä soittelu kesken lennon (henkilökohtaiset ongelmat)
- pilveen imaisevat nostot (sää)
- rikkinäinen kompassi (eksyminen)
- rykivä moottori (bensa loppu)
- rykivä ulosottomies (rahat loppu)

Ehdotukseni miten lentoturvallisuutta voitaisiin konkreettisesti parantaa voivat olla esimerkiksi tyyppiä:

- propagandakirjoitelmia Lentolehtiseen
- pakollisia lentosääntöjen kuulusteluja
- ohjattua turinaa/örinää saunailloissa
- valvojia puskaan kentän laidalle

Ehdotukset voivat kuitenkin olla mitä tahansa, siksi kaikki ideat ovat tervetulleita; myös niiden jotka eivät ole vielä aloittaneet lentämistä tai niiden jotka ovat sen toistaiseksi lopettaneet. Täytä siis oheinen seuraavan sivun kääntöpuolella oleva kuponki heti ja toimita se kerhon sihteerille tammikuun 1996 loppuun mennessä. Kyselyn tulokset julkaistaan keväällä Lentolehtisessä.

Erkki Soinne

Fiktiivinen pilvilento Räyskälässä kesällä 1996

Uusi ilmatilajako vaikuttaa merkittävästi pilvilentotoimintaan Räyskälässä. Vasta ensi kesä näyttää, millaiseksi lennonjohdon käytäntö muodostuu. Ilmailulaitoksen edustajille tehdyt kyselyt eivät ole tuoneet vastausta. Onhan mahdollista, että lennonjohto useimmiten myöntää riittävän korkean aluevarauksen Räyskälän A-alueelle pilvilentoja varten. Mutta entä jos ei myönnäkään. Entäpä jos tämä fiktiivinen pilvilento on ainoa pilvilento Räyskälässä ensi kesänä.

Näyttäisi tulevan oivallista purjelentokeliä tänään. Kello on 10 ja istun Räyskälän kuppilan terassilla juomassa aamukahvia. Taivaalle syntyy kuppilan munkkejakin herkullisemmän näköisiä kumpiaisia. Olisikohan oikein pilvilentopäivä. Lompsin takaisin hallille tekemään päivätarkastusta ja kokoamaan pilvilentovarustusta neloseen. Otan kaapista baron, virittelen paperin ja tsekkaan että kynä piirtää. Akkuhylyllystä otan mukaan pilvilennolle tarvittavat kolme akkua.

Aluelennonjohto ei ole myöntänyt aluevarauksia pilvilentoja varten Räyskälän kentän päälle, joten pilvilennot on lennettävä A-alueen pohjoisosassa 20 kilometrin päässä kentästä, joka on ainoa valvomattoman ilmatilan alue. Tai sitten lennonjohtoselvityksen mukaan valvotussa ilmatilassa. 5x20 kilometrin kokoisen valvomattoman alueen rajojen sisällä pysyminen pilvessä lentäessä on sula mahdottomuus, joten käytännössä kaikille pilvilennoille yli lentopinnan 65 (n 2000m) saatava lennonjohdolta selvitys. Viikonloppuisin pääsee tietysti Tampereen MIL CTA:n alueelle, mutta silloin ollaankin jo 30 kilometrin päässä kentältä. Jäätäneellä koneella voi joskus tehdä tiukkaa päästä takaisin.

Irrotan hinauksesta ja kaarran etsimään nostoa. Muutaman hapuilun jälkeen löytyy kelpo parimetrinen. Muutamassa minuutissa alan lähestyä pilvipohjia. Napsautan hyrrän päälle ja pikkuhiljaa viiksi alkaa kääntyä kaarron suuntaan. Korkeuden lähestyessä kahta kilometriä oikaisen pokakaarron loivemmaksi ja tarkistan viiksen toiminnan. Vaihdan Helsingin lähestymisen jaksolle ja käännän transponderin lämpenemään. Tähän tarvitaan sitä kolmatta akkua - kevyttä 13 kiloista pilvilentoakkua - lähettämään jatkuvaa tutkavastaaajaviestiä. Helsingin TMA on C-luokan ilmatilaa, jossa transponderi on pakollinen varuste. Onneksi kerho keksi talvella asentaa neloseen transponderin. Kenelläkään muulla ei Räyskälässä sellaista vielä olekaan.

"Helsingin lähestyminen, purjekone oscar-hotel-seitsemän-kahdeksan-seitsemän."

"Oscar-seitsemän-kahdeksan-seitsemän, lähestyminen, jatka".

"O787, pilvilennolle Räyskälästä, päällikkö Nano-nano, yksi henkilö, sopiiko nousta pinnalle sata"

"O787, onko sulla transponderia"

"kyllä on, O787"

"Oho...koodaa 1231"

"Koodaan 1231, O787"

Laitan transponderiin koodin 1231 ja käännän lähetyksen päälle.

"O787, tutkahavainto, sopii nousta

pinnalle 75"

"Pinnalle 75, O787"

Pilvipohjatkin on jo yli 2000 metriä, pinta 75 on vain 2300 metriä. Mahtaako päästä edes pilveen, ennen kuin tulee selvitysraja vastaan. Pilvipohjat tulevat vastaan, kun korkeutta on 2200 metriä. Pakko yrittää saada nostettua selvitysrajaa.

"Lähestyminen, O787"

"Lähestyminen"

"O787 pinnalla 75, Sopiiko nousta pinnalle sata"

"ei käy, Vihtiä lähestyy juuri lännestä yksi kone"

"se-le-vä, O787"

Vihtiin, eihän täältä Vihtiä näykään. Ei auta, tungen pilveen ja oikaisen puolen kierroksen jälkeen kaarron. Korkeutta on 2300 metriä, kun tulen ulos pilvestä. Kaksi minuuttia pilvitiimaa, huimaa. Laskeudun uudestaan pilven alle ja yritän samaa tempua uudestaan. Tarkkailen radioliikennettä, jotta kuulisin Vihtiin tulevan koneen ilmoituksen. Viiden minuutin kuluttua kuulen radioliikenteen seasta jotain Vihdiksi tulkittavissa olevaa. Kuinkahan lujaa olisi pitänyt ajaa, että olisi ehtinyt Vihtiin viidessä minuutissa. Vissiin kolmeasataa.

"Lähestyminen, O787"

"O787"

"sopiiko nousta ylemmäksi, O787"

"sopii pinnalle sata"

"pinnalle sata, O787"

Tarkistan taulukostani, pinta 100, 3050 metriä ja rapiat. Pilvi vetää tasaisesti ja keskityn tarkkailemaan mittareita. 2700 metriä ja vetää viittä metriä sekunnissa. Päätän kysyä taas kerran lisää korkeutta.

"Lähestyminen, O787"

"O787"

"pinnalla sata, sopiiko nousta ylemmäksi, O787"

"ei käy"

"ei sitten, O787"

Korkeutta on kohta 3000 metriä ja variometri näyttää neljää, nyt tuli kiire. Viiksi keskelle ja jarrut levälleen. Pääsen ulos pilvestä, korkeutta reilut 3000 m. Eipäs mennyt yli selvitysrajan.

Reittikoneiden satunnaisen radioliikenteen välistä erotan, kuinka joku toinen pilvilentäjäsankari yrittää myös saada selvitystä pilvilennolle. Ei tipu, transponderi pitää olla.

Päätän yrittää uudestaan, harjoitus tekee metsurin. Laskeudun pilvipohjien alle ja etsin uuden pilvilentopilven. Onneksi transponderini ei ole korkeuskoodaava, joten lennonjohto ei näe ylös-alas-kuvioitani. Löydän toisen kunnollisen pilvilentopilven. Korkeusmittari pyörii kuin sekuntiviisari kellossa. Taas on yritettävä nostaa selvitysrajaa.

"Lähestyminen, O787"

"O787"

"sopiiko nousta ylemmäksi, O787"

"sopii pinnalle 130"

"pinnalle 130, O787"

Samantien kadotan noston. Etsiskelen hetken aikaa, mutta variometri näyttää pelkkää miinusta. Päätän luovuttaa ja suunnistaa ulos pilvestä. Radioliikenteen hoitaminen samalla, kun lentää pilvessä, on kuin purkan syömistä samalla kun kävelee; toisilta se sujuu, minulta ei.

"Lähestyminen, O787"

"O787, lähestyminen"

"laskeudun alle pinnan 65, päätän lentosuunnitelman, O787,moi"

"seon moi"

Suljen transponderin ja vaihdan Räyskälän jaksolle. Loistavasta pilvikelistä huolimatta pilvilennoille ei ole ruuhkaa. Ainakaan johdetuille pilvilennoille.

Ari Katajamäki

Purtsikka-asiaa ja vähän muutakin..

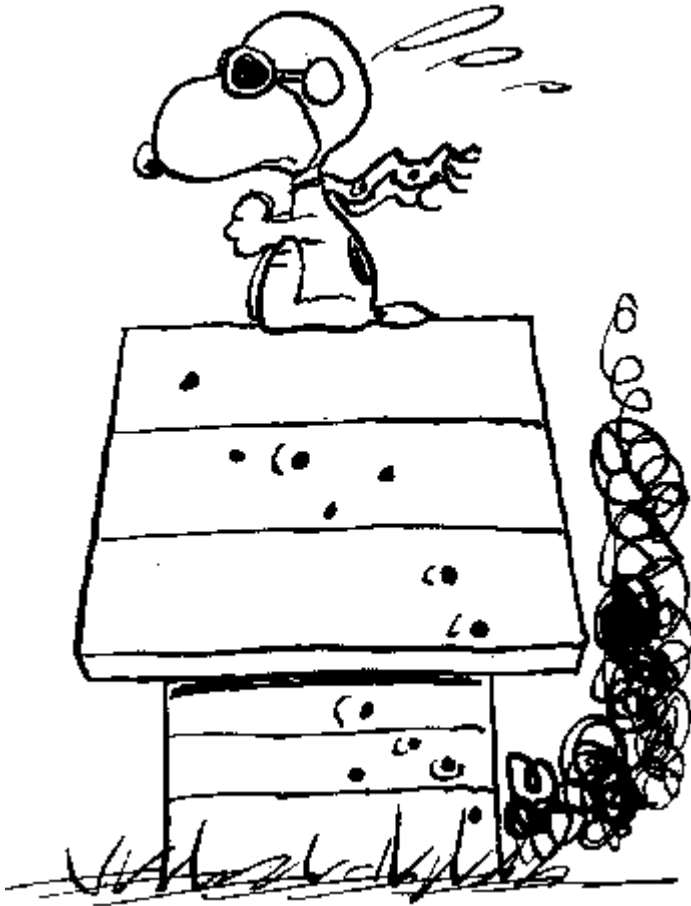
Purjekoneet on pistetty jo ajat sitten putkiin ja vuosihuoltoja ollaan pikkuhiljaa aloittelemassa. Huolloista kiinnostuneet ottakoon yhteyttä koneenhoitajiin. Suurin osa vuosihuolloista tehdään Räyskälässä, josta koneenhoitajat varaavat huoltotilan parhaaksi katsomanaan aikana. Mikäli jollain on parempi tila tiedossa, huoltakoon koneensa siellä. Koneissa ei pitäisi olla mitään suurempia remontteja tiedossa normaalien vuosihuoltotoimenpiteiden lisäksi lukuunottamatta Acroa ja Dieselin vuosihuoltoa/erityistarkastusta, joka tehtänee Tammerfestin suunnassa. Tästä huolimatta täytyy muistaa hoitaa asialliset hommat asiallisesti, jotta kalusto ja äijät pysyvät lentokelpoisina; ei enää vuosihuollon jäljeltä penkin alle unohtuneita kiintoavaimia, eli työkalut lasketaan kädestä pakkiin, eikä koneen pohjalle, ..kele.



Vanharouva acro kaipalee jo kerholaisten hellää huolenpitoa. Kuva Anne Hautaluoma

Kerhon vanhempaan kaksikkoon, eli Acroon täytyykin sitten kohdistaa hyvissä ajoin ennen Kebneä huomattavasti rankempia huoltotoimenpiteitä. Jokainen koneella lentänyt lienee päiväkirjaa selatessaan huomannut, että koneen jakso, 3000 tuntia tulee ensi kesänä täyteen, eli koneelle täytyy tehdä erityistarkastus, jotta elinikää voidaan jatkaa. Samalla on järkevää saattaa kone lähes uutta vastaavaan kuntoon, mikäli nyt tuleva johtokunta suuressa viisaudessaan ei päättä hankkiutua koko rakkineesta eroon. Peruskunnostus pitää sisällään aika mittavia puuhia, kuten koko koneen maalaus, siiven johtoreunan säröjen korjaus, aurinkokennon uusiminen tai poistaminen, kaikkien nivelien tarkka läpikäyminen; erityisesti rempulan tuntoisista lentojarruista, sivuperäsinvaijerin uusiminen, jne., eli puuhaa riittää. Koneen kunnostusta varten on saatu neuvoteltua tila Espoon Ilmailukerholta Karkkilasta hyvin kohtuullista korvausta vastaan. Korvaus suoritetaan ns. luonnossa ...siis työnä. Karkkilaan suoritetaan päivän tai parin mittaisia huoltoiskuja tarvittava määrä ja hiomarobotteja ym. työvoimaa tarvitaan kohtuullisesti. Kaikille löytyy kykyjä vastaavaa ja vähän helpompaakin hommaa. Kiinnostaa tai ei, yhteyttä saa ottaa Vesa Tanneriin tai minuun. Aloitetaan hyvissä ajoin ennen joulua, että ehtii maalit kuivua ennen Kebnesiirtohinausta.

Purjekonekalustomme on muilta osin kohtuullisen tarkoituksenmukainen, mutta tuskin kukaan on sitä mieltä, että tarvitsemme kaksi melkein samanlaista kaksikkoa. Molemmat ovat lentäneet ihan mukavia määriä, mutta silti kahden koulukoneen yhtäaikainen tarve on vain vajaa kolme viikkoa vuodessa. Moiseen tarpeeseen saa kohtuullisen edullisesti vuokrattua koneen. Kaksikot ovat sinänsä ihan ok, mutta toinen saisi olla paremmin jatkokoulutukseen soveltuva. Kerho tarvitsisi itsestarttaavan kaksikon, joka siirtäisi matkalentokoulutuksen aivan uudelle tasolle. Itsestarttaava mopu mahdollistaisi yltiöpäisen pitkät matkalennot ja muutaman päivän mittaiset kiertueet riippumatta hinaspalveluista. Myös pilvihuppukoulutus helpottuisi huomattavasti. Jos kerho esim. myisi Twinin pois ja ostaisi käytetyn itsestarttaavan (DG 500, Janus CM tai mitä näitä nyt onkaan), tarvittava raha ei välttämättä ole hillittömän suuri. Varsinaisen purjelentokauden ulkopuolella, kuten syys-lokakuussa koneella voisi operoida Malmilta. Nykyisinhän valvottoman ilmatila alkaa ihan



Tämän siitä saa, kun ostaa moottorin Kone-Korhoselta
Kuva Charles M. Schultz

Jotta nykyinen kalustonpaljous ja varsinkin viimeinen konehankinta olisi jotenkin perusteltua, pitäisi kerholaisia jotenkin aktivoida lentämään enemmän. Erilaiset jatkokoulutuskurssit ovat hyvä juttu. Maaliinlaskukisoja ym. lisää. Tiedän muuten erään ilmailuyhteisön, jonka sisällä käydään raivoisaa kisaa, kuka on käynyt useammalla suomalaisella lentopaikalla. Hyvä kisa myös Pikiläisille, tulisipahan paikat tutuiksi. Koulutuspäällikkö sääntöjä laatimaan, esim. vuosi aikaa, käynti dokumentoidaan valokuvalla, hyvät palkinnot. Kuinka moni muuten on käynyt yli kymmenellä suomalaisella lentopaikalla?

Ai niin, kalustosta sen verran, että syksyn tullen Suhinun kabiinin tiivistystä tarttis parantaa; siellä vetää käteen.

Wili

MITTARIOPPIA:

"Langasta näkee, että lentääkö kone ilmapvirtauksen suuntaan" - lausui suurena ajattelijana ja filosofina tunnettu lennonopettajaguru Mika Viljanmaa selostaessaan oppilasparoilte purjekoneen eri mittareiden toimintoja.

kentän vierestä. Ilmatilasta puheenollen, joku voisi kertoa, onko mahdollista saada Räyskälän päällä pilviselvitys yksittäiselle purjekoneelle Hesän TMA:han, kun taitavat C-luokan ilmatilassa pitää ainakin transponderia pakollisena. Vai unohdetaanko koko juttu ja mennään viikonloppuisin Forssan taakse pilveä lentämään. Ilmailulaitoksen mainosmies tosin Malmilla pidetyssä tiedoitustilaisuudessa sanoi, että "kaikki paranee".

Kävin ohimennen Malmilla pällistelemässä lensikoita ja koneitten kirjoja selatessani laskeskelin, että eivätpä ole paljon lentäneet. Tuon verran tiimaa vuodessa pitäisi tulla kevyesti kahdella koneella. Toisaalta, jos ostettaisiin pari moottorikonetta lisää, ei esimerkiksi satasen huoltoja tarvitsisi tehdä kuin kerran vuodessa; eipä kätöset likaantuisi. Alkaa vaan nykyiselläkin kalustomäärällä kertyä lentotunnille hintaa.

PIK-tutkain

Mikseivät kerholaiset enää lennä eivätkä maksa lentolaskujaankaan?

Kerhon moottorilentotunnit ovat lähes romahtaneet samalla kun rahavirastosta saadun tiedon mukaan ovat saatavat kerholaisilta kasvaneet huolestuttavan suuriksi. Kerhon likviditeetin kannalta on ensiarvoisen tärkeää että lentomaksut maksetaan ajallaan, mutta pitemmällä tähtämellä on vähintään yhtä tärkeää, että kerholla olevat koneet lentävät.

Lentolaskujen maksut ovat viipyilleet koko kuluvan vuoden ajan, mutta mikäli maksutahti ei muutu, joudutaan lintsareiden varalta turvautumaan kovempiin perintätoimenpiteisiin kuten lentokieltoihin, kaavamaisesti perittäviin viivästyskorkoihin ja muihin epämiellyttäviin toimenpiteisiin. Kerholaisten kannattaa muistaa, ettei kerho ei ole mikään pankki, ja rahoituskulujen kasvu luo entisestään paineita lentomaksujen korottamiseen. Siis: maksa heti mutta välittömästi erääntyneet velkasi kerholle, äläkä osaltasi anna syytä ikävyyksiin muille kerholaisille.

Kerhon moottorilentokalustolla lennetyt tunnit ovat kuluneen vuoden aikana tippuneet huimasti edellisvuosista. Viidellä koneella päästäneen tänä vuonna vain noin 1200 tuntiin. CSX on lentänyt tähän mennessä noin 125 tuntia, COV noin 170 tuntia, ja TOW, CBV ja PKT kukin noin 300 tuntia. Muistutettakoon mieliin, että huippuvuonna jo pelkästään CBV lensi lähes 1000 tuntia yhden ainoan vuoden aikana! Ylisuuri konekalusto rasittaa kerhon taloutta kohtuuttomasti, sillä koneiden kustannuksista merkittävä osa on kiinteitä kuluja joita lainarahalla ostettujen koneiden lainojenhoitokulut vielä kasvattavat, eikä niitä voida kattaa pieniksi jäävillä lentotuntimäärillä. Pääomia vaativilta koneilta tulee kerhokäytössä odottaa yli 300 vuosittaista lentotuntia, jotta nykyiset lentohinnat voitaisiin pitää, ja että konetta ylipäätään voitaisiin kerhossa käyttää. Kerholla ei siis pitemmän päälle ole mitään mahdollisuuksia ylläpitää olemassaolevaa kalustoa näillä lentomäärillä, vaan konemäärä on suhteutettava todellista tarvetta vastaavaksi, eli kerhossa on varauduttava moottorilentokaluston pikaiseen vähentämiseen.

Messusopimus vuodeksi 1996 tehty

Kerho on päässyt sopimukseen Suomen Messujen kanssa pysäköinninvalvonnan hoitamisesta messukeskuksessa myös ensi vuonna. Sopimus noudattelee tämänvuotisen sopimuksen päälinjoja, mutta uutena tekijänä pysäköinninvalvonnassa on kerhon ja STV:n lisäksi kolmas valvontayrittäjä, joka sai kahdet messut. Kerholaisten on siis entistä enemmän kiinnitettävä huomiota asiakaspalveluun ja hommien kaikinpuolisen sujuvuuden varmistamiseen, jotta voimme varmistaa että olemme palvelutasoltamme messujen ykkönen. Vain sillä ja kaikkien kerholaisten aktiivisella osallistumisella yhteisiin talkoisiin voimme varmistaa kerhon talouden kannalta ensiarvoisen tärkeän messutyön jatkumisen.

Acro maalaukseen

Acro kokee vihdoin tänä talvena kauan odottamansa ehostuksen. Kone maalataan Espoon Ilmailukerhon tiloissa Karkkilassa, ja uusi entistä ehompi lentsikka lienee jälleen käytössä Kebnellä!

Kuinka päästä kerhon sähköpostilistalle?

Useat uudet kerholaiset ovat kyselleet kerhon tiedotustoiminnasta, sähköpostista ja kuinka pääsee kerhon sähköpostilistalle. Siis kerrattakoon: sähköpostilistalla oleville kerholaisille voi mailata tiedotuksia lähettämällä postia osoitteeseen pik-jas@otax.tky.hut.fi, ja listalle pääsee mukaan mailaamalla asiaa koskevan ilmoituksen kerholle osoitteella pik@otax.tky.hut.fi. Ja muistettakoon, että sähköpostilista on tarkoitettu lyhyisiin ajankohtaisiin tiedotuksiin, kun taas syvällisempiä pohdintoja varten on kerholla news-palsta otaxissa (tky.alayhd.pik). Mailailemisiin!

Purjelentämään Tsekin maahan

Ensi kesäksi on ruättalainen hemmä järjestämässä lentoleiriä Tsekkeihin. Leiri on tarkoitettu vain nuorille 25 tai vähemmän vuotta täyttäneille, muutamia poikkeuksia voidaan kuulemma tehdä. Ajankohdaksi kesän ko. maassa työskennellyt poika suunnittelee heinäkuun loppua ja osallistujia otetaan mukaan 50 kpl. Tähän menessä ilmoittautuneita on jo 18, New Selannista ja Venäjältä Keski-Eurooppaan.

Netissä olleen tiedon leiristä huomaisi Ville Hakanen joka sittemmin on kirjoitellut hieman lahdentaakse. Matka ei tule olemaan ilmainen, mutta kaikkien osaanottajien on yritettävä saada sponsori itselleen. Mahdollisesti oman koneen vieminen maanteitse tai jopa hinaamalla ei vaikuta helpolta mutta on varmasti hauskaa. Mikäli sinussa heräsi kiinnostus, olisi ehdottoman tärkeää että ilmoitat siitä Villelle (villard@snakemail.hut.fi) ettemme jäisi koko leirin ulkopuolelle sen tullessa täyteen. Kukaanhan tuskin vielä tietää mitä ensi kesänä touhuua mutta kiinnostus ja valmius lähteä mikäli joku pakottava syy ei sido riittävät tässä vaiheessa. Villeltä saa myös tarkempaa tietoa kunhan sitä tulee. Kannattaa seurata Pik-newssejä ja postituslistaa.



Laura Voutilainen PIK-lennätyksellä

Eräs aktiivikerholainen aikaansai kauniina syyspäivänä kerhon Iltalehteen järjestämällä lennätyksen laulajatähti Laura Voutilaiselle. Voutilainen tietävästi nautti suuresti purjelennosta ja Suhinu-sightseeingistä Helsingin yllä. Iltalehti julkaisi aiheesta kokosivun jutun kuvien kera. Voutilaisen ohella myös kerho sai positiivista julkisuutta, mistä lämmin kiitos tempauksen järjestäjälle.

PR-päällikkö asettelemassa turvavöitä juhlakalulle

PIK-sarjan lentokoneet yksissä kansissa

Jukka Raunio on kirjoittanut kirjan kaikista PIK-sarjan lentokoneista. Kirja on yli 300-sivuinen ja sen hinta on noin 250 mk. Kerho on järjestämässä yhteistilausta, mikäli tilaushalukkaita kerholaisia löytyy riittävästi (nyt noin 20), jolloin kirjan hinta tulee olemaan 200 mk. Kirja on arvioitu kehuvasti viimeisimmässä Ilmailulehdessä. Tilausilmoittautumiset pj. Simo Tauriaiselle (tauriainen@ava.hut.fi).

Hoffe väitteli tohtoriksi

Lentoteekkarien ja vanhempien pikiläisten hyvin tuntema entinen kerhoaktiivi Jaakko Hoffren väitteli muutama viikko sitten FINFLO:on kehittelemästään pinnan ja nesteen vuorovaikutuksen huomioon ottavasta virtauksen simuloinnin laskentamenetelmästä. Ruotsalainen vastaväittäjä vaikutti tyytyväiseltä ja väitös tuli hyväksytyksi hyvin arvosanoin. Toimitus onnittelee tohtoria ja pahoittelee ettei tarkempaa kuvausta väitöksestä ole juuri nyt saatavilla. Tapaus huomioitiin myös Ilmailu-lehdessä.

Koulutuspäällikköpalaveri Räyskälässä

Koulutuspäällikköpalaveri Räyskälässä pidettiin kerhojen syystapaamisen jälkeen. Paikalle oli vaivautunut parisen kymmentä koulutuspäällikköä, jotka kertoilivat kerhojensa koulutustilanteesta. Yleisesti tilannetta voidaan luonnehtia erään synkkien metsien miehen lentävällä lauseella: "Ei hyyvä, mutta njormaali!" eli laskeva trendi oli edelleen vallitseva kautta koko maan. Uusien lupakirjojen määrä oli taas pienentynyt edellisestä vuodesta.

Kalustotilanne koettiin kohtuullisen hyväksi. Joissakin kerhoissa koulukoneita oli jopa liikaa ja enemmän haluttiinkin uusia harjoituskoneita. Jonkinmoista aktiiviohjelmaa koettiin muutamissa kerhoissa. Ilmeisesti koulutuksen vetovastuussa olevat opettajat kuluvat loppuun muutamassa vuodessa ja uutta verta kaivataan jatkamaan hommia vanhojen gurujen siirtyessä eläkkeelle parantelemaan burn outtiaan. Toinen monissa kerhoissa ongelmaksi koettu asia oli vanhojen harrastajien ynsä ellei peräti poikkiteloinen asenne uusia jäseniä tai asiasta kiinnostuneita kohtaan. Tällä sektorilla lienee melkein jokaisen syytä katsoa peiliin ja koettaa keksiä uusia positiivisia lauserakenteita kentälle ilmestyneiden uusien ihmisten uteliaisiin kysymyksiin. Kerhojen kerhohenki tuntui paikkapaikoin hieman haaskahtavan ja uusien ihmisten toivottiinkin tuovan mukanaan raikkaimpia tuulia. Miten lienee PIKissä?



Monissa kerhoissa tunnuttin kaivattavan uusia kikkoja kurssin markkinoimiseksi ja harrastajamäärien kasvattamiseksi. Tähän todettiin SIL-hemmo K.Mönkkösen ym setien ideoiman tutustumiskurssin näyttävän lupaavalta mahdollisuudelta. Kun samaan vielä yhdistetään nopea kurssin aloitusmahdollisuus saattavat ilmailumäkärisen syyhyävän pureman saaneet jopa aloittaa lentämisen ilman vallatonta byrokratiaa teorioineen ja lääkärintarkastuksineen, jotka suoritetaan vasta kurssin yhteydessä lentämisen jo alettua. Teoriaopetuksesta ja sen materiaalista käytiin laaja keskustelu, jonka pohjalta toivotaan syntyvän uusi entistä Purjelentotaito-kirjaa ehempi oppimateriaali jo tämän talven aikana. Ainakin niin voi päätellä siitä paikalla olleille uuden materiaalin tekijöille sadelleesta hyvien ideoiden määrästä. Käymme innolla odottamaan tulevaa kevättä.

Räyskälän henkilökuntaa maaseutunäyttelyn ajalta
Kuva Mika Mustakangas

Räyskälä-Säätiö ja Suomen Urheiluilmailuopisto eriytetään

Räyskälässä toimivien Suomen Urheiluilmailuopiston ja Räyskälä-Säätiön toiminnot eriytetään. Räyskälä-Säätiö vastaa vastaisuudessa lentokeskuksen ylläpitoon kuuluvista tehtävistä ja Ilmailuopisto puolestaan koulutuksen järjestämisestä Ilmailuliiton lajeille ostaen Säätiöltä tarvitsemansa palvelut.

Ilmatilauudistus tuli voimaan

Suuri Ilmatilauudistus astui voimaan 9.11.95. Uudistus muutti lähes kaikkia valvotun ilmatilan osia, ja sen seurauksena eteläisen Suomen harvat valvomattoman ilmatilan osat harvenivat lähes olemattomiin. Helsingin TMA ulottautui lännessä lähes Forssaan saakka jättäen alleen mm. Räyskälän kohta entisen purjelentokeskuksen. Ilmatilan alimmissa kerroksissa rajat tosin pääsääntöisesti nousivat ja lähialueet pienenivät. Myös lähes kaikkien muidenkin TMA- ja FIZ-alueiden rajat muuttuivat. Ilmatilan E-luokka poistui väylien alarajan noustessa pinnalle 65.

Lentoväylät muuttuivat, muuttivat nimensä reiteiksi ja niitä perustettiin lähes kaikkien kotimaan kenttien ja majakoiden välille. Useiden väylien reititys muuttui, ja niiden alarajat ovat joko FL65 tai FL100. Helsingin TMA:sta lähtevät reitit kulkevat nyt pääsääntöisesti Porvoon, Vihdin tai Antonin VORrien kautta, ja uusia reittejä perustettiin mm. Tallinnaan Helsingin länsipuolta ja Helsingistä länteen päin useisiin suuntiin. Ouluun perustettiin uusi reitti entisen preferential-ATS-reitin tilalle Jyväskylän länsipuolelta. Pohjois-Suomessa mm. Kuusamoon, Kittilään ja Enontekiölle pääsee nyt reittiä pitkin. Reittimajakoista Hekan kautta ei enää kulje mitään, ja Haapa ja Finno poistettiin kokonaan käytöstä.

Purjelentoalueet, rajoitus- ja vaara-alueet ja niiden määräykset muuttuivat, kuten myös aluemerren ulkoraja, ja ADIZ-vyöhyke. Lisäksi perustettiin kaksi laskuvarjohyppyaluetta, Räyskälään ja Uttiin. Kauhajoen lentotiedotusvyöhyke ja sen mittarilentopaikkastatus poistettiin.

Visuaalilähestymiskartat muuttuivat lähes kaikilla lentoasemilla. Mm. Malmin ja Vantaan menetelmät muuttuivat totaalisesti. Näistä muutoksista on kerrottu lähemmin edellisessä Lentolehtisessä. Myös lähes kaikki mittarilähestymismenetelmät, STARit ja SIDit pistettiin uusiksi.

Ilmailukartat 1:500000:n muuttuivat myös. Uudet eteläisen Suomen kartat sisältävät nyt myös pohjoisen Viron ja Suomenlahden etäläpuolisen Venäjän ilmatilan, sensijaan Karjala on yhä valkoista... Karttoihin on nyt ilmestynyt myös VORrien taajuudet, mutta väylien keskiviivat ja niiden suunnat ja etäisyydet puuttuvat yhä. Karttojen hinta nousee joulukuun alussa, joten säästävääisimmät hankkivatkin karttansa jo nyt PIK-yhteistilauksella jossa niitä saa vieläkin edullisemmin.

Muutoksen jälkeen suurin osa AIP:sta mukaanlukien kartat on uusittu, ja vino pino notameita on kumottu.

AIP:n muutospalvelun piirissä olevat ovat saaneet melko hyvin ja aikaisessa vaiheessa tietoa uudistuksista, mutta muu varsin sankka ilmailijapopulaatio on pidetty muutaman lehtijutun ja huhujen varassa. Tiedotustilaisuuksia esimerkiksi Malmilla on pidetty tiettävästi vain yksi, ja sekin virka-aikaan, ja kutsun perusteella oli ymmärrettävissä tilaisuuden olleen tarkoitettu vain sinne erikseen kutsutuille. Tiedotustilaisuuden arvoa pienensi vielä sekin, ettei siellä kyetty antamaan epäselville ohjeille tulkintoja. Uudistuksen markkinointi unohdettiin valitettavasti siis lähes tyystin.

Joiltakin osiltaan uudistus sisältää lähes käsittämättömiltä tuntuvia osia, kuten esimerkiksi Malmin visuaalilähestymiskuviot ja ilmoittautumispaikat. Aiemminhan kehoitettiin esimerkiksi välttämään lentämistä Kulosaaren hienostokaupunginosan ja ennen kaikkea Korkeasaaren eläintarhan päällä, ja nyt niiden päälle on perustettu ilmoittautumispaikka! Myöskään Vanhankaupunginlahden lintubongarit eivät varmaan hypi riemusta tasajalkaa havaitessaan lintujen rauhoitusalueella muuttuneen hieman isommiksi lentäviksi. Lisäksi Vantaan CTR:n ulottaminen Lahden moottoritien itäpuolelle ja Sipoon ilmoittautumispaikan perustaminen keskelle metsiä viittaa täydelliseen ymmärtämättömyyteen pienkoneilmailusta, tai ehkä uudistuksen suunnittelijat ovat pyrkineetkin tekemään Malmille saapumisen mahdollisen hankalaksi. Eikä suunnistamista ainakaan helpota se, että VAC-kartta on mustavalkoinen puutteellisin paikannimin entisen värikartan asemesta. Saapumisreittienhän pitäisi olla mahdollisimman selkeitä ja helppoja suunnistaa, kuten entinen Järvenpään reitti Lahdentietä pitkin, eksymisten välttämiseksi, jolloin turvataisiin myös liikenneilmailun turvallisuus. Joka tapauksessa Vantaan torni saa varautua huonossa säässä Kuntoa CTR:stään etsiviin pienkoneisiin. Lisäksi Malmille lähestyminen toista kautta eli meren kautta kiertäen ei aina ole helppo tehtävä, sillä usein maa-alueilla on sää on täysin lennettävää mutta merellä on täysi tymä, vai saako moisessa tilanteessa Helsingin keskustan melunvaimennusalueen yli lentää entistä Kaunian reittiä pitkin - karttahan kehottaa välttämään lentämistä siellä, muttei kiellä sitä? Purjelentäjiä sen sijaan on huolestuttanut erityisesti TMA:n ulottaminen Räyskälän päälle. Pelättävissä on nimittäin pilvilentotoiminnan täydellinen loppuminen Räyskälässä, sillä ainakin aiemmin lähestymislennonjohto on suhtautunut vähintään kielteisesti purjelentäjiin, eikä tämä lupaa hyvää pilvilentolupien saamiseen Räyskälän alueelle. Ilman aluevaraustahan jokaisen koneen on erikseen kysyttävä pilvilentoselvitys, ja siinä tapauksessa TMA:n C-ilmatilassa voi lennonjohto vaatia koneen transponderin! Sellaista ei taida olla yhdessäkään Räyskälän purjekoneessa. Nähtävästi vasta käytäntö tulee näyttämään kuinka uusia menetelmiä tullaan soveltamaan, ja tappaako uudistus esimerkiksi pilvipurjelennon kokonaan Räyskälässä. Valitettavasti lentoturvallisuuteen uudistuksilla ei ole kaikilta osiltaan ainakaan positiivista vaikutusta. Toivottavasti lisää valtaa saavat lennonjohtajat eivät tule käyttämään sitä mielivaltaana, vaan ymmärtävät myös harrasteilmailun tarpeet, sillä ilmatilaahan Suomessa pitäisi olla riittävästi kaikille!

Ilmailulaitos vähentää korpikenttien VAC-karttojen julkaisemista

Ilmailulaitos on 23.10.95 päivätyllä AIC-B-tiedotteellaan kumonnut Kiikalan, Jämijärven, Aavahelukan, Kemijärven, Vuotson, Euran, Pyhäsalmen, Haapaveden, Hailuodon, Jäkäläpään, Kärämäen, Pieksämäen, Rantasalmen, Rautavaaran, Kymin, Selänpään, Wredebyn, Immolan, Kumlingen, Vesivehmaan, Teiskon, Alavuden, Menkijärven, Oripään, Punkaharjun, Piikajärven, Hangon ja Forssan, VAL-kartat, eli Hyvinkäätä lukuunottamatta kaikki ennen vuotta 1989 ja muutaman sen jälkeenkin ilmestyneen lähestymiskartan. Perusteena moiselle ILL ilmoittaa korpikenttien suuren lukumäärän, tiedonvälityksessä olevien puutteiden aiheuttamat tietojen virheellisyydet, ja ILL:n järjestämän Suuren Ilmatilauudistuksen aiheuttamat muutokset. Lisäperusteluna ilmoitetaan ettei ICAO edellytä tällaisten karttojen julkaisemista. ILL ilmoittaa kuitenkin aikovansa jatkaa karttojen julkaisemista mahdollisuuksien mukaan kuitenkin siten, että ensisijaisesti niitä julkaistaan sellaisilta lentopaikoilta, joissa se toiminnan vilkkauksen ja noudatettavien VFR-menetelmien takia on perusteltua. Muiden kenttien osalta ILL kehottaa lukemaan AIP:tä ja notameita. Mutta kuten kaikki tietänevät, eivät AIP:n tarjoamat muutamat rivit vastaa alkuunkaan kartoilla olevaa informaatiomäärää, ja näinollen vfr-pilotin lennonvalmistelutyö vaikeutuu, eikä karttojen vähentäminen ainakaan edistä lentoturvallisuutta. Uudistus onkin varmaan omiaan lisäämään yksityisten karttamanuaalien kuten Jeppesenin suosiota, sillä tällä tavoin ILL vähentää taas pieneltä osin ilmailutiedotteiden hyötyä tavalliselle poutahaukkamoodissa lentävälle hupipilotille. Muutaman tällaisen muutoksen jälkeen moni varmaan jo harkitsee hyvinkin kriittisesti

koko tiedotteiden tilaamisen järkevyyttä. Lisäksi ILL voisi hieman muuttaa tiedotteidensa sisältöä asiakasystävällisempään suuntaan: nyt tiedotteessa kerrottiin vain AIC-B-tiedotteiden no 1977:3,5, 1978:2,8 jne kumoamisesta sen sijaan että olisi kerrottu lisäksi että kyseiset numerot viittaavat Kiikalan, Jämijärven jne karttoihin.

Aunuksen Radion keikalla sikahyvä meininki

Lentokausi saatiin onnellisesti päätettyä jo perinteiseksi muodostuneissa sikajuhlissa. Pimeään syysiltaan oli kokoontunut sankka joukko vannoutuneita ilmailijoita hilpeytymään alkavan talven viettoon. Pikiläisittäin ilta aloitettiin tiukalla, mutta hyväpalkintoisella lennökkikisalla, jonka kisahumun tynnyttyä asetuttiin viettämään vaakakiertävää valokuvaspektaakkelia vaunualueella. Illan pääesiintyjä odotellessa väki aloitti hauskan pidon huuhtelemalla mukanaan tuoduilla käymistuotteilla järjestävän organisaation tarjoaman yllätyksellisen annospudun. Jahka pakolliset seuraelämäjuoruilut oli onnistuneesti saatu vietyä sietokyvyn rajamaille olikin jo illan odotetun soitin- ja lauluyhtyeen Annuksen Radion aika. Tämä mm. kosmonauttirogantiikkaan ja rankkaan ruotsalaiseen aseveliheviin erikoistunut yhtye piti hurmioitunutta yleisöä tiukassa jytkeessä ja ekstaattisessa eksistenssissä koko session ajan. Purevien välihuumorien höystämän setin aikana kuultiin mm. jo ensikasetilta tuttu hittibiisi Titta mej, jag flyger! Tämä kappale sai paikalle raahautuneiden kielitaitoisten ilmailuihmisten jakamattoman suosion yli kerhorajojen. Ihmetellä saattaakin kuinka vähälle radiosoitolle tämä sointuvan melodinen ja tarttuva kipale on valitettavasti



jäänyt. Pikiläiskansa oli konsertin jälkeen vähintäänkin tyytyväinen illan musiikilliseen antiin. Itseasiassa mielikuvat tämän musiikkielämyksen huuman jälkeisistä tapahtumista ovatkin useiden haastateltujen mukaan olleet hyvinkin vajavaisia. Asiaan lienevät vaikuttaneet kohtalaisesti nautitut ajoainemäärät sekä juhlijoiden kohtalaisen hyvä sikajuhlakokemus. Uudet jäsenet ovat tervetulleita muodostamaan omat legendansa jo PIK-uransa aikaisessa vaiheessa. Tähän tarjoutunee hyvä mahdollisuus jo seuraavissa Sikajuhlissa ensi syksynä. Huhutaanhan että juhlat olisivat pikiläisten järjestämät?

Sikajuhlien legendaarinen pääesiintyjä pisti vibaa punttiin itse kullekin
Kuva Mirva Haikarainen

Hornetit tulivat

Suomen Ilmavoimien ensimmäiset uudet Hornet-häätäjät saapuivat Suomeen ja Pirkkalaan tiistaina 7.11.95. Pari Migia ja Drakenia kävi opastamassa muodostelmassa saapuneet neljä juuri pakasta otettua kaksipaikkaista Hornetia ylilentoon kentän ja Tampereen yli. Tavallisille kuolevaisille koneet näyttäytyivät Pirkkalan uuden rakenteilla olevan terminaalin edessä pari minuuttia ennen siirtymistä radan toiselle puolelle kutsuvieraspitojen päätähdiksi. Näytti siltä, että Tampereen talouselämän pyörät olivat ainakin hidastuneet tiistai-iltapäiväksi, koska paikalla oli melkein puoli Tamperetta, ja kymmenittäin vierailevia pikkukoneita. Paikalla odottelevan kansan viihdyttämisestä pitivät huolta karnevaalitunnelmaa luova makkaratelttä, sotilaskotiauto aitoine munkkeineen ja lähes ammattitaitoiselta kuulostanut selostaja. Ilmavoimat kuitenkin menetti osan tilaisuudesta saatavilla olleesta pr-arvosta kun koneet siirrettiin pikaisesti sotilasplatalle, yleisö olisi odottanut edes yhden koneen lyhyttä esittelyä ja ehkä jopa lentäjien haastattelua parin tunnin värjöttelyn jälkeen. Kolme konetta olisi varmaan riittänyt kutsuvieraille...



Hornetit saapumassa uuteen kotiin! *Kuva Mika Viljanmaa*