

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI NO 2/96



LENTOLEHTINEN

Numero 2/96 1.5.96

Tässä numerossa:

- [Turvatonta toimintaa](#)
- [Uusi työtuntihinnasto](#)
- [Lentoturvattomuutta?](#)
- [Kuinka poltamme Suhinun](#)
- [Exportjuomia ulkomaille vietäväksi](#)
- [Kakkosviikolla Kebnellä](#)
- [Lentolehtinen messuilla](#)
- [Romux-tutkain](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)
- [Lentopaikkakisan viralliset sääntötulkinnat](#)
- [Kerholle oma sähköpostipalvelin](#)
- [Simo Huopio - hymypoika susirajalta](#)
- [Kebneleirin ykkösviikko](#)
- [Kuinka käydään korkealla](#)
- [PIK-tutkain](#)
- OFP-lomake lennon suunnitteluun
- PIK-muisti

Turvatonta toimintaa

Kerhon alkuvuosi on ollut vähintäänkin synkkä. Koneita on rikottu tai vaurioita tullut ilmi yksi kuukaudessa. Tätä menoa kalusto loppuu marraskuussa, jolloin myös lentäminen loppuu. Asia ei ole aivan merkityksetön taloudellisestikaan. Tällä hetkellä vaurioitumisen vuoksi lentokelvottomana olevan kaluston arvo on puolen miljoonan markan luokkaa. Huolestuttavinta on kuitenkin asian lentoturvallisuuteen liittyvä puoli. Varsinkin KiloTangon vaurioituminen herättää kysymyksiä kerhossa vallitsevasta lentokurista. Tapauksissa on ollut mukana hyvää onnea usean kerhon tarpeisiin ja voimme olla onnellisia siitä, että henkilövahingoilta on vältytty. Mahdollisuudet jopa kuolemantapauksiin ovat olleet olemassa.

Kerhossa on tullut ilmi ikävä lentoturvallisuutta vaarantanut ja kerholle mahdollisesti suuret kustannukset aiheuttava tapaus. Kerhon koneella OH-PKT on tehty erittäin kova lasku, jonka seurauksena ainakin koneen laskutelineet ja mahdollisesti myös jotkin kantavat rakenteet ovat vaurioituneet. Vakavaksi asian tekee, ettei vaurion aikaansaanut pilotti ole syystä tai toisesta ilmoittanut asiasta vaarantaen täten kaikkien jälkeensä lentäneiden turvallisuuden. Mikäli kyseessä on ollut tietämättömyydestä johtuva asian huomaamatta jääminen, mikä mielestäni koneen vauriot huomioden on likipitään mahdotonta, on lisäkoulutuksen tarve ilmeinen. Sitä en halua edes uskoa, että joku on tietoen tahtoen jättänyt kertomatta asiasta. Asian tultua johtokunnan tietoon suhtautuu johtokunta asiaan suurella vakavuudella ja tapaus tullaan selvittämään perinpohjaisesti.

Aina kun koneita vaurioituu, aiheutuu siitä myös taloudellisia seuraamuksia, eikä tämä vaurio muodosta poikkeusta sääntöön. Kerhon kannalta tapauksen tekee hankalaksi se, ettei vaurion syntyhetkeä eikä -tapaa varmuudella tunneta. Pahimmassa tapauksessa on mahdollista, että vauriosta aiheutuvat kulut tulevat pelkän vakuutuksen omavastuuosuuden sijasta täysimääräisenä kerhon niskoille. Pelkästään koneen peltien oikominen ja rakenteiden tarkastaminen maksaa kymmeniä tuhansia markkoja. Mikäli kantavat rakenteet ovat vaurioituneet siirrytään korjauskuluissa välittömästi seuraavalle dekadille ja tällaisia rahoja kerholla ei ole.

Kerhon politiikkanahan on ollut, että vahingossa syntyneestä vauriosta ei pilotin ole itse tarvinnut maksaa mitään. Niin nytkin eli mikäli mielessäsi on pienikin epäily siitä, että olisit vaurion mahdollisesti aiheuttanut, niin on molemmin puolin parempi jos kerrot siitä itse. Kuitenkin, mikäli vau-

rion aiheuttaja löytyy ja paljastuu, että kaputista on tietoisesti vaiettu, tulee kerho tällaisessa tapauksessa perimään kaikki kerholle vauriosta aiheutuneet kulut syylliseltä.

Tämän vuoden aikana on jo rikottu, rikkoutunut tai tullut ilmi kaluston rikkoutumisia aivan liian paljon. On naurettavaa kuvitella, että jos ja kun jotain rikkoutuu, niin sen voi jättää itse hoitamatta ja luottaa siihen, että asiasta nimellisesti vastaava kerhon virkamies kyllä sen hoitaa, vaikkei edes olisi asiasta tietoinen. Onkin ilmeistä, että kerhon jäsenistöllä on syytä tarkistaa suhtautumistaan ja ajattelutapaansa kerhon toiminnan suhteen. Kerhon kalustoon suhtaudutaan aivan kuin se olisi ilmainen itsestänselvyys. Näinhän ei ole. Kerho olemme me, sinä ja minä ja sen kalusto on meidän, sinun ja minun. Miksi käyttäisimme sitä yhtään sen huonommin kuin itse ostamaamme? Pikemminkin sitä on syytä käyttää ja ylläpitää tarkemmin kuin omaansa. Näin toimittaessa ei synny tilannetta, jossa olisi aiheuttamassa jollekulle toiselle saman yhteisen omaisuuden käyttäjälle vaaraa tai haittaa.

SierraEksrein vaurion selvittelyn yhteydessä kerhon suhteita Ilmailulaitokseen ja vakuutusyhtiö Pohjolaan vahingoitettiin tahattomasti ajattelemattomalla kirjoittelulla kerhon sähköpostituslistalle sekä aiheettomilla panetteluilta vakuutusyhtiön tarkastajasta. Palstalla esitetyt mielipiteet olivat

kyseisen henkilön omia, eivätkä millään muotoa edustaneet kerhon kantaa vakuutusyhtiön sen paremmin kuin vakuutustarkastajankaan toimiin tai henkilöön. Johtokunta on keskustellut asiasta vahingon aiheuttajan kanssa ja se on hoidettu pois päiväjärjestyksestä. Kaikkien on kuitenkin syytä muistaa, että sähköpostituslista on yhtälailla julkinen foorumi kuin valtakunnalliset sanomalehdet. Ei siellä sovi ruveta solvaamaan ketään yksityistä henkilöä. Kerhon toimista on toki aiheellista kirjoittaa kriittisesti milloin kritiikin aihetta on. Silloinkin on aina parempi jos kykenee esittämään myös parannusehdotuksen kritisoidulle asialle. Lisäksi jos on kantia kritisoida on mielestäni oltava myös kantia seisoa sanojensa takana ja allekirjoittaa kritiikki reilusti omalla nimellä.

Lopuksi totean, etten halua enää loppuvuonna kirjoittaa Lentolehtiseen yhtä vakavista asioista. Pidetään siis yhdessä huoli siitä, ettei siihen ole tarvetta. Kyllä PIK osaa tehdä muutakin kuin särkeä kalustoa.

Timo Minkkinen

puheenjohtaja

Lentoturvallisuusgallupin tulokset nyt täällä:

Lentoturvattomuutta?

Sointeen Era järjesti vuodenvaihteessa pienimuotoisen gallupin kerholaisille lentoturvallisuuteen liittyvistä asioista. Kerholaiset vastailivatkin melko aktiivisesti, vastauksia tuli kaikkiaan 25, joista maileina 19, ja anonyymeinä 9.

Viime lentokaudella oli kerhossa lentäjiä yhteensä 115 joista 59 harrasti purjelentoa ja 76 moottorilentoa (20 harrasti siis kumpaakin). Lentävistä jäsenistä vastasi kyselyyn 21% (yhdellä vastaajalla ei vielä ollut lainkaan lentokokemusta). Vastavat prosenttiluvut olivat purjelentäjillä 34% ja moottorilentäjillä 17%. Luvut ovat hieman summittaisia, koska jotkut harrastivat kumpaakin; eräällä oli myös muuta (mopu?) tiimaa. Vastaamista helpotti web-sivulle tehty form (kiitokset Huopion Simolle), jota käyttäen vastauksen saattoi lähettää myös anonyyminä.

Vastanneiden lentokokemus jakautui seuraavasti:

| Kokonais-tiima | 0 | <50 | 50-200 | 200-500 | >500 | Yht |
|----------------|---|-----|--------|---------|------|-----|
| Pursi | 1 | 2 | 7 | 4 | 6 | 20 |
| Motti | 2 | | 7 | 3 | 1 | 13 |
| Muu(mopu) | | | 1 | | | 1 |

Lentokokemus viimeisen vuoden aikana:

| Viimeisen vuoden tiimat | 0 | <20 | 20-50 | >50 | Yht |
|-------------------------|---|-----|-------|-----|-----|
| Pursi | 2 | 2 | 10 | 6 | 20 |
| Motti | 3 | 2 | 6 | 2 | 13 |
| Muu (mopu?) | | 1 | | | 1 |

Vastaustekstiä kertyi kaikkiaan 20 sivua josta seuraavassa esitetään tiivistelmä. Osa vastauksista oli lyhyen ytimekkäitä mutta moni oli miettinyt selvästi ongelmia pitkäänkin.

Aluksi yhteenveto riskeistä:

Riskit kerhon purjelentotoiminnassa:

- hurja kaahaus Räyskälään
- vähäinen lentäminen
- peruskurssilaiset ovat lähettäneet toisiaan lennoille
- vähäinen opastus ja valvonta peruskoulutuksen jälkeen
- tyyppilentoja on annettu löysin perustein, kokonaistiiman lisäksi pitäisi myös ottaa huomioon tiimat edellisellä lentokaudella
- tiimarajat joihinkin tyypeihin ovat liian alhaiset
- minimikokemusvaatimuksia konetyypillä ennen matkalentoja ei ole vaadittu noudatettavaksi
- matkalento-oikeudet annetaan liian helposti, pitäisi edelleen vaatia 5 tunnin aikalentoa maaliinlaskujen lisäksi
- yhteentörmäys ilmassa, erityisesti keoissa, kisoissa ja jonojen alla
- suunnittelematon löttöstely, maastolaskumahdollisuuden unohtaminen; valmistelemattomat tai huonosti valmistellut maastolaskut
- vesien kanssa toiminta; veden määrä, painopiste, vuotavat pussit
- kerholla ei ole kriteereita sille, kenelle annetaan kone kisoihin, koneen saa liian helposti
- huolimattomuus huoltotoiminnassa
- osa porukasta ainoastaan lentää, osa huoltaa koneita
- väärin/puutteellisesti koottu kone (Grobitt)
- Kebne-siirtohinaukset (läheltä piti, ettei tullut täystuho)
- lennetty pilvilentoa ilman kelpuutusta
- piittaamattomuus muista ilmassa
- sähellys, kiire, välinpitämättömyys
- yleinen anarkismi, "herran pelon" puute
- lentäjäsankaruus, asennevauriot, antaa mennä vaan
- vetäjien puute, voimassa olevien sääntöjen noudattamista ei ole valvottu, sattuneisiin töttöilyihin ei ole puututtu edes ohjaavassa mielessä

Riskit omassa purjelentotoiminnassa:

- laskun teko vähäisellä kokemuksella
- vähäinen lentäminen, kokemuksen puute
- väsyneenä ja nälkäisenä lentäminen
- laskuvarjotoiminta Räyskälässä
- uusien asioiden kokeilu (esim. tempulento) ilman asianmukaista koulutusta
- sään tukkoon meno Kebnellä
- keoissa ja pilvenpohjissa lentäminen; törmäys ilmassa, keskittymisen herpaantuminen
- pilvilento ilkeämielisissä pilvissä rajallisella kokemuksella
- vähäinen maastolaskukokemus
- kokemuksen mukanaan tuoma turvallisuuden tunne

Riskit kerhon moottorilentotoiminnassa:

- moottorilentotoiminnassa koneiden kunto keho ("TOW ilmassa oleskeleva vikakasa")
- kaluston huoltotoiminta ei ole hyväksyttävällä tasolla, erityisesti Bravon (koulukone) huoltoon tulisi kiinnitetä enemmän huomiota
- ilmenneistä vioista ei käytännössä koskaan tehdä raportteja, vaikka ne sitä vaatisivatkin. Koneiden kirjoihin ne kirjoitetaan lyijykynällä, jotta ne voisi pyyhkiä pois ennen katsastusta.
- Suhinulla kokeiltu miltä pizza näyttää G-kiihtyvyyksien alaisena
- pitkät hinausvuorot
- bensa loppuminen
- huonoon säähän tunkeminen
- Kebne-siirtohinaukset (läheltä piti, ettei tullut täystuho)
- luutuneet asenteet, tärkeisiinkin asioihin suhtaudutaan hällävälä tyyliin,

- kerhon turvallisuuskulttuuri on kehittymätön ja puutteellinen => riskejä otetaan liikaa
- lentäjäsankaruus, terveen itsesuojeluvaiston puute, koheltaminen

Riskit omassa moottorilentotoiminnassa:

- kokemattomuus, rutiinien puute, vähäinen lentäminen ("unohtui laittaa polttoainepumppu päälle laskussa")
- suunnistus visuaalissa ja pimeässä sekä radiosuunnistus
- pitkät päivät hinauslentotoiminnassa, turtuminen, väsyminen ja herpautuminen
- alastulot hinauslennoilla

Vastauksia ei ole laitettu mihinkään tärkeysjärjestykseen eikä luetteloista käy ilmi, kuinka moni on ottanut esille saman yksityiskohdan. Moottorilentopuolella lähes kaikki vastaajat totesivat koneiden huollon olleen puutteellisen. Purjelentotoiminnassa koneiden kunto on ollut ilmeisesti selvästi parempi ja vastauksissa onkin enimmäkseen kommentoitu operatiivisia seikkoja. Näiden huomioiden vähäisempi määrä moottorilennossa saattaa selittyä moottorilentäjien pienemmästä vastausmäärästä. Olisi kyllä odottanut joitakin kommentteja esim. CSX:n toistuvista laskuvaurioista. Yksityiskohtaisimmat vastaukset ovat lähettäneet kerholaiset, jotka harrastavat sekä purje- että moottorilentoa. Asennevirheitä ja sankarilentäjiä tuntuu löytyvän kummaltakin puolelta. On selvää, että lentoturvallisuus ei kohene kertahetimitä yhden gallupin jälkeen. Gallupin tarkoituksena oli antaa jokaiselle ajatus lentämiseen liittyvistä riskeistä, lentoturvallisuutta kun ei voi vuokrata koneen mukana. Toisena tarkoituksena oli koota epäkohtia ja parannusehdotuksia, joita tulikin runsaasti. Näiden pohjalta teen seuraavat käytännön ehdotukset:

- selvitetään yhteistoiminta laskuvarjohyppääjien kanssa Räyskälässä ja tiedotetaan pelisäännöt erityisesti uusille lentäjille
- tarkistetaan koneiden tiimarajat ja päivitetään kesämuistioon luettelo henkilöistä, joilla on oikeus antaa tyyppejä
- tarkistetaan säännöt matkalento-oikeuksista ja päivitetään kesämuistioon
- pidetään yhteinen palaveri hinauslentäjille, opettajille ja kaikille asiasta kiinnostuneille menetelmien tarkistamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi
- julkaistaan menetelmät ja säännöt kesämuistiossa ja pidetään tiedotus tilaisuus ennen kauden alkua
- järjestetään matkalentokurssi halukkaille purjelentäjille
- järjestetään taitolentokurssi halukkaille purjelentäjille
- järjestetään hinausvuorot siten, että on useampi kuin yksi hinaaja päivää kohti
- johtokunta selvittää mitä voidaan tehdä huoltotilanteen parantamiseksi
- tehdään yhteenveto lentokauden jälkeen sattuneista läheltä piti -tapauksista

Asennekasvatus on kaikkein vaikein ja aikaa vievin kysymys, johon on vaikeaa keksiä helppoa ratkaisua. Monissa gallupvastauksissa on todettu että opettajien ja vanhempien lentäjien antama esimerkki on ratkaiseva kerhon hengen ja lentokurin luomisessa. "Miten päästäisiin siitä, että kaikista älyttömyyksistä jälkikäteen puhutaan kuitenkin sankaritarinoina?"

Erkki Soinne

Vaaratilanne maatoiminnassa:

Kuinka poltamme Suhinun

Sarjassamme "Tapahtuipa kerran Kebnellä" esittelemme nyt tapauksen, kuinka Suhinun saa palamaan, mutta ei kuitenkaan kokonaan.

Aika: 10.4.1996 puolen päivän nurkilla

Paikka: Paittasjärven jää

Sää: Kuiva auringonpaiste, muutama pakkasaste, heikko tuuli

Lentokone: Suhinu OH-TOW

Tankkaajat: Pekka Tervaskanto ja Juha Lahdenperä, molemmat rutinoituneita Kebnen kävijöitä

Kiirunalaisten säiliö josta tankattiin lienee vanhaa sotaväen ko. tarkoitukseen käytettyä kalustoa, jossa oli käsipumppu, mittari, maadoitusjohto ja normaali täyttöletku pistooleineen. Tankattaessa käytettiin veden erottamiseksi varmuuden vuoksi säämiskää, joka oli kiinnitetty alumiiniseen suppiloon. Säämiskä"pussin" tilavuus oli noin 2-3 l. Alumiinisuppilo lepäsi siiven täyttöaukon päällä neljän pehmeän solukumisen tuen varassa. Suppilo ylsi lentokoneen polttoainetankin sisälle muutaman sentin.

Tankkausproseduuri noudatti kaavaa maadoitusjohto pakoputkeen, suppilo polttoainesäiliön aukkoon, Tervaskanto pistoolin kanssa valmiina ohjaamaan polttoainetta suppiloon ja Lahdenperä pumpussa. Tankkaus aloitettiin ja se eteni normaalin hitaasti säämiskän huonon vedon takia. Lahdenperä totesi määrämittarin viisarin takertelevan. Noin seitsemän litran tankkauksen jälkeen Tervaskanto haistoi poikkeavan hajun ja saman tien Lahdenperä ilmoitti epäilevänsä, että suppiloon ja polttoainetankin välissä palaa liekki. Näin myös oli.

Tervaskanto antoi pistoolin Lahdenperälle ja heitti valuvan säämiskäsuppilon polttoaineineen jälle. Suppilosta ehti valua polttoainetta siivelle, jolloin tuli levisi siiven pinnalle noin 50x50 cm alalle. Liekki oli ehkä 20-30 cm korkea. Tervaskanto sulki palavan polttoainetankin sen korkilla ja pyyhki kinnaskädellään palavaa siiven pintaa, että palava polttoaine leviäisi eikä kuumentuisi pistemäisesti. Palo sammui.

Vaurioiksi jäivät henkisten hiertymien lisäksi muutaman neliösenttimetrin alalta palanut maalipinta välittömästi polttoaineen täyttöaukon vieressä ja Tervaskannon osittain pinnalta sulanut puseron hiha, sulanut ala noin kaksi neliödesiä. Hihan materiaali oli polyamidia sisältä ja ulkoa, välissä untuvaeriste.

Pahemminkin olisi varmaan voinut käydä.

Suppilossa ei ollut maadoitusjohdinta, eikä sitä yritetty muutenkaan maadoittaa ennen sen asettamista polttoainetankin täyttöaukkoon. Lentokone oli kuiva ja muoviva, ilma oli kuiva, Tervaskannolla kunnon kumisaappaat jalassa ja hyvin hankaussähköä tuottava pusero yllä.

Kuvitellaanpa, että liekki olisi hypännyt reilun kymmenen sentin päässä olleeseen suppilon reunan yli ulottuneeseen bensiiniseen säämiskään ja sitä tietä edelleen suppilossa olleeseen polttoaineeseen.

Onneksi ilma oli miinuksien puolella ja höyrystyminen siten suhteellisen vähäistä. Tuuli oli heikohko ja pois päin tankkaajista ja tankkaussäiliöstä.

Onneksi polttoainetta 2-3 litraa sisältäneestä säämiskäsuppilosta ei liekkiin roiskahtanut kuin se vähäinen määrä, joka ehti valua suppilosta normaalia tietä suppiloon pois heitettäessä.

Onneksi reaktiot olivat nopeita ja onni myötä.

Mitä tästä opiksi?

Tankkaajien on tarkistettava, että sammutuspullo on lähellä ja nopeasti tempaistavissa käyttöön.

Tankkausjärjestelyn ja tankkisäiliön vedenpoiston olisi oltava sellainen, ettei säämiskäsuppiloa tarvitsisi käyttää. Jos säämiskäsuppiloa kuitenkin käytetään, on siinä oltava maadoituskaapelinsa. Jos maadoituskaapeli puuttuu, pitää suppilo maadoittaa ennen säiliön aukkoon asettamista varovaisuutta noudattaen esimerkiksi täyttöpistoolin kahvaan.

Tankkaajien vaatteiden pitäisi olla hankaussähköä tuottamattomia ja oma staattinen varaus pitäisi saada tasatuksi tankkisäiliön kanssa.

Mutta minkäs teet. Kyllähän ne kertovat kaikenlaisia tarinoita, mutta ei kai tällainen minulle voi sattua.

Pekka Tervaskanto

Kerholle oma sähköpostipalvelin

Murjuun asennettiin maaliskuun lopussa kerholle oma sähköpostipalvelija, joka merkittävästi parantaa kerhon sähköistä viestintää.

Nyt kaikki ne kerholaiset, joilla on jonkinlainen sähköpostiosoite, ovat saavutettavissa osoitteella:

etunimi.sukunimi@pik.tky.hut.fi

Lisäksi koneeseen on luotu lentolehtiselle ja johtokunnalle omat sähköpostiosoitteet, ne ovat tietenkin:

lentolehtinen@pik.tky.hut.fi

johtokunta@pik.tky.hut.fi

Kaikki vanhat järjestelyt, kuten pik-jas postituslista, ovat edelleen voimassa vanhaan tapaan. Myös uuteen sähköpostipalvelijaan voi lähettää postia osoitteella *pik-jas@pik.tky.hut.fi*, se lähetetään edelleen otaxin kautta samoille ihmisille.

Koneen ylläpitäjille voi lähettää postia osoitteella *yllapito@pik.tky.hut.fi*

Koneen käyttötarkoitukset

Koneen käyttötarkoitukset ovat seuraavat:

- Parantaa Murjun viihtyisyyttä tarjoamalla mahdollisuus "surffailla" Internetissä
- Välittää kerholaisten sähköpostia
- Toimia pelikoneena (koneella voi pelata mm. DOOMia)

Ensivaiheessa olisi toivottavaa, että mahdollisimman moni kerholainen hankkisi tunnuksen koneeseen ja opettelisi sen käyttöä. Tulevaisuudessa on nimittäin tarkoitus siirtää ainakin messuilmottautumiset ja työtuntikortistot koneen hoidettavaksi, ehkä myös moottorikoneiden varaukset. Tässä on tietenkin ideana se, että ko. toimenpiteet voi tuolloin hoitaa myös muualta Internetin välityksellä. Jos kotona ei ole tietokonetta, voi asian käydä hoitamassa vaikkapa paikallisessa kirjastossa.

Erityisen toivottavaa olisi, että kerhon ns "Wanhat Pierut" joilla ei vielä ole sähköpostiosoitetta, pääsisivät kerhon sähköisen viestinnän piiriin.

Kone on saatu kerholle lahjoituksena. Sen muistikapasiteetti on "hiukan" rajoittunut. Jos jollakulla on pöytälaatikossa ylimääräistä muistia, niin se kannattaa lahjoittaa PIK:lle. Muistin vähyys näkyy parhaiten käytettäessä X-Windows käyttöliittymää, kone on tällöin melko hidas käyttäjä.

Koneen käyttöohjeet

Koneen käyttöohjeet on saatavilla myös sähköpostilla lähettämällä tyhjä viesti osoitteella *ohje@pik.tky.hut.fi*, tai WWW-palvelun avulla osoitteesta *http://pik.tky.hut.fi*.

Käyttäjätunnus

Koneen käyttöön vaaditaan käyttäjätunnus. Sen saa lähettämällä sähköpostia koneen ylläpitäjälle, faxin numeroon 90-625876, tai postia osoitteella:

Petri Suominen
Telakkakatu 2 B 34
00150 Helsinki

Postitse tai faxilla lähestyttäessä tulisi ilmaista haluamansa tunnus ja salasana. Jos erikseen ei mitään tunnusta määritellä, tulee se olemaan muotoa etunimi ja sukunimen alkukirjaimia (tarvittava määrä, jotta saadaan yksilölliset tunnukset). Esim oma tunnukseni on petris.

Käytön aloittaminen

Ennenkuin koneella voi tehdä mitään, tulee siihen kirjautua käyttäjäksi. Tämä tapahtuu syöttämällä kehoitteeseen *pik.tky.hut.fi* login:

Oma käyttäjätunnus (itse siis syötän tähän petris) ja kehoitteeseen

Password:

Oma salasana (omaani en kirjoita tähän).

Tämän jälkeen ruudulle tulee "päivän viesti", siinä pyritään lyhyesti kertomaan koneen sen hetkiset palvelut.

Salasanan ja käyttäjätietojen vaihto

Ensimmäisellä käyttökerralla kannattaa oma salasana vaihtaa. Se tapahtuu komennolla

passwd

Komennolla passwd -f

Voi tarkistaa omat ns. finger-tiedot. Nämä ovat ne tiedot, jotka finger-komento käyttäjästä näyttää.

Sähköposti

Sähköpostia voi lähettää ja vastaanottaa ohjelmilla elm ja pine.

USENET ja OTAX uutisryhmät

Koneella on mahdollista seurata USENET:n ja OTAX:n uutisryhmiä. Komennolla news luetaan kansainvälisiä "newsejä", ja komennolla otaxnews luetaan Otaniemen paikallisia uutisryhmiä.

X-Windows

X-Windows on graafinen käyttöliittymä. Sitä vaaditaan mm. Internet selailuohjelman Netscapen käytössä. Myös jotkin pelit vaativat X:n taustalle. X:ää voi luonnollisesti käyttää vain Murjussa. X käynnistetään komennolla

runx

Käynnistyminen kestää pienen hetken. X:n käyttö lopetetaan joko näppäilemällä ctrl-alt-backspace, tai Valitsemalla menusta toiminto exit. X:ää lopetettaessa ruutu menee hetkeksi sekaisin. Tämä on näyttökortista johtuva piirre, se korjaantuu itsestään.

X:n menun saa näkyviin painamalla hiiren vasenta näppäintä jossakin "tyhjän päällä".

Ohjelmia voi X:ssä käynnistää joko kirjoittamalla ohjelman nimi xterm-ikkunaan, menun kautta. Ruudun vasemmassa laidassa olevalla GoodStuff-palkilla saa lisää xterm-ikkunoita, sillä voi myös käynnistää Netscapen.

Netscape

Paljon puhuttuun Internet-surffailuun koneessa käytetään Netscape-ohjelmaa. Se käynnistyy joko kirjoittamalla xterm-ikkunaan Netscape, valitsemalla menusta Applications-Netscape, tai painamalla GoodStuff-palkin Netscape näppäintä.

Ohjelma sinänsä on yksinkertainen käyttää. Käyttöohjeet saa näkyviin help-menusta.

Käyttörajoitukset

Koska koneen kovalevytila ei ole ääretön, on sitä käytettävä säästeliäästi. Käyttäjien kotihakemistoihin on varattu 300 MB. Kun se täyttyy, joutuu ylläpito suorittamaan siivous-operaation. Varsinkin niiden käyttäjien, joilla on lupia myös koulun VAX:eissa tulisi käyttää konetta vain päätteenä. Muutenkaan kone ei ole suorituskyvyiltään mikään HAL9000. Se kyllä suoriutuu sille määritellyistä tehtävistä, mutta kymmenet samanaikaiset käyttäjät saavat koneen kyllä varmasti hitaaksi käyttää.

Koneen käytöstä voi kysyä lisätietoja allekirjoittaneelta

Petri Suominen

petri.suominen@pik.tky.hut.fi

Simo Huopio - hymypoika susirajalta

Vihdoin esittelyyn pääsevät myös kerhomme nuoret jäsenet, tai pierut, miten vaan. Simo lunasti paikkansa Lentolehtisen sivuille iloisuudellaan ja optimismillaan. Viensuusta kotoisin oleva pusupoika kuuluu Kovien Jätkien Yhdistykseen ja miettii miksei porukka lennä.

Kuukauden pärstäkerroin -sarja ei suinkaan ole muuttunut kuukauden Simo -palstaksi. Ei vaikka kaksi peräkkäistä Simoa onkin. Ellei Rantalaisen Simo sitten pikimmiten liittyisi kerhoomme, lupaan että ensi numerossa on jälleen vuorossa uusi nimi.

Huopion Simo edustaa kerhomme nuorta polvea; on vielä lähes fuksi, pursikurssilainen kahden vuoden takaa. Simo on kotoisin Viensuusta Lieksasta, joka sijaitsee "jossain Länsi-Venäjällä, mutta silti Suomen rajojen sisäpuolella", kuten Simo kertoo TM:n valistaneen testissään. Siellä sankarimme asui järven rannalla ja kävi koulua, jossa oli kaksi opettajaa; isä ja äiti. Liekö idyllinen kasvuympäristö ollut syynä positiivisen, iloisen olemukseen syntyyn, vaiko pelkästään karjalainen perintö. Jos PIKissä jaettaisiin hymypoikapatsaita, olisi Simo varmaankin yksi suurista ennakkosuosikeista. Pokerinaamaa ei löydy lainkaan, mies kun hymyilee ja räpyttelee koko ajan korttipelissäkin. Kebnellä todettiin, että Simolle voisi poskiin asentaa promilleasteikon, hymy kun kävi yhä muikeammaksi humalatilän lisääntyessä. Simolta jopa lipsahti, että pienenä häntä kutsuttiin sukkopojaksi, hän kun tykkäsi kovasti suukkojen antamisesta. Hellyttävää!

Bittinikkari, mutta Kova Jätkä

Simo opiskelee neljättä vuotta tietotekniikkaa, muttei ollenkaan vastaa haastattelijan standardikuvaa tietokiltalaisessa. Liekö kuvassa hieman korjaamisen varaa. Simo sanookin vieroksuvansa TIKiläisiin lyötyä leimaa, ja valistaa, että joka alalla on omat friikkinsä. Tietotekniikassa niitä vain on paljon. Pikistä Simo ei tunne ketään muuta bittinikkaria, ja toteaa, ettei siksi kai ole löytynyt innokasta WWW-sivujen hoitajaakaan. Itse hän sanoi olevansa innostunut asiasta, ja kokee sen luonnistuvan itselleen mainiosti. Opintoja valitessaan hänellä ei ollut epäilystäkään omasta alastaan. Nyt Lappeenrannassa tietotekniikkaa opiskelevan isonveljen ansiosta Simo kasvoi pienestä saakka elämään koneitten parissa. Väistämättä tulee mieleen, että mitä muuta Viensuussa olisikaan voinut tehdä, paitsi tietysti kalastaa kotirannasta. Kasvuympäristön vaikutuksen Simo epäilee itsekin olleen suuren: "Toisenlaisessa ympäristössä musta olisi varmaan tullut raggari", Simo vakuuttaa.

Jotain "raggarimieltä" on vielä jäljellä. Simo nimittäin kuuluu yhdistykseen nimeltään KJY -Kovien Jätkien Yhdistys. Eikö vain olisikin aika machoa? Simo kertoo sen olevan pienen piirin aatteellinen hauskanpitojuttu. Aatteen laatu vain jäi haastattelijalle hieman epäselväksi. Jäseneksi otetaan "kovan jätjän teon" tehneitä hyviä tyyppejä. Teko voi olla esimerkiksi urheilusuoritus tai esimerkillistä viinanjuontia. Sen täytyy olla spontaani, etukäteen suunnitellut teot eivät täytä pääsyvaatimuksia. Omaan kovan jätjän tekoaan Simo ei suostu paljastamaan, ainoastaan sen, että se liittyi juhlintaan.

Ensikertalaisena Kebnellä

Juhlimisessa Simo kunnostautuikin viettäessämme valmistujaisia Kebnellä, jonne uskaltautui tänä keväänä ensimmäistä kertaa. Ensikertalaisen fiilikset olivat hyvät. Lentäminen oli hienoa, koska maisemat olivat niin erilaiset ja oli mahdollisuus päästä todella korkealle. Ilmaston dynaamisuus yllätti; kaikki voi muuttua todella nopeasti. Kebneporukka sai Simolta kiitoksen, ja erityisesti se, että homma toimi niin hyvin. Koneet tulivat kuntoon, ja porukka suorastaan riensi auttamaan toisiaan. Simo jäi koukkuun, ensi vuonna on päästävä uudelleen. Silloin on myös oltava

kunnianhimoisempi ja lennettävä enemmän, Simo lupaa. Eli lisää timantinkuvat silmissään kiiluvia kiilareita tiedossa.

Lentoinnostus syttyi armeijassa

Lentokärpänen Simoa puraisi armeijassa, jossa hän tiiraili lentokoneita tutkalla ilmavoimissa. Homma viittasi lennonjohtoon; tehtiin töitä pilottien ja koneitten kanssa. Asia jäi kaivelemaan. Tosi toimiin Simo ryhtyi kuitenkin vasta toisena opiskeluvuonnaan, jolloin aloitti pursukurssin. Vuosi lisää empimistä, ja vasta seuraavana keväänä vuorossa oli lento-osuus. Purjekoneessa Simo oli ensimmäistä kertaa vasta kurssilla, mutta kurssin jälkeen olikin myyty mies. Kurssi oli Simon mielestä ollut tosi kiva. Erityisesti ilmapiiri; muut kurssilaiset ja opettajat (Vili ja Mono), jotka Simo nimesi hyväksi PIK-ihmisiksi. Ja mikäs kurssilla olisi viihtyessä, kun elämä on Simon sanoja lainaten vain syömistä, juomista, nukkumista ja lentämistä, aivan kuten Kebnelläkin.



Simon hymy vasta irtoamassa. Kuva Simo Huopio

Jonkin verran sankarimme soimaa itseään siitä, ettei ole lentänyt niin paljon kun haluaisi. Töitäkin kun on välillä tehtävä. "Ehkä lentäminen ei kuitenkaan oo mulle niin tärkeä, koska jos se olis, sille myös omistautuis täysin", Simo pohdiskelee. "Niitäkin kun löytyy, jotka ovat omistautuneet täysin." Itse hän kokee osaavansa varsin vähän, kun puhutaan lentämisestä. Tavoitteista siis ei ole pulaa. Hän kertoo, että haluaisi saavuttaa sellaisen tunteen, että hallitsee homman täysin. Sepä ei olekaan aivan pieni tavoite. Pahveja Simo myös hinkuu lisää. A2 ainakin jos rahaa olisi. Pilvipahvi ja tempukoulutus kiinnostavat myös kovasti. Rahan- ja ajanpuute ei ole ainut ongelma. Vaikka kiinnostusta lentämiseen olisikin enemmän, on aktiivisella, elämästään nauttivalla miehellä muutenkin omien sanojensa mukaan hirveesti koettavana. On paljon harrastuksia, mitä haluaisi kokeilla, ja paikkoja, jonne haluaisi päästä. Ja kaikkea kun ei valitettavasti voi saada. Tärkeätä Simon mielestä on se, ettei vanhana tarvitse katua ja haikailla tekemättä jääneitä asioita. Todella tärkeänä asiana Simo pitää hyviä ystäviä, "Mitä olisi yksin eläessä?"

Kurssin jälkeenkin kannustettava lentämään

Simon kurssi oli harvinainen, sillä suurempi osa kurssilaisista myös jatkoi lentojaan, kuin mitä lopetti. Suuren syyn Simo epäilee olevan sillä, että heidän kurssillaan oli todella niin hyvä ilmapiiri, ja lentämistä jatkettiin yhdessä kurssin jälkeenkin. Hyviä lentokavereita Simo pitääkin yhtenä tärkeänä edellytyksenä jatkamiselle; Räyskälään lähteminen on paljon todennäköisempää jos on joku jonka kanssa menee. Ja jos ei heti kurssin jälkeen jatka, saattaa kynnys nousta liian korkeaksi, Simo epäilee, ja lisää, ettei suurin innostus välttämättä tulekaan vielä kurssilla, vaan vähän myöhemmin kun taidot karttavat. "Monet saattaisivatkin innostua, jos heidät saisi houkuteltua tietyille asteelle." Simo harmittelee ja ihmettelee purjelentäjien määrän vähyyttä, ja uskoo suuresti syytä olevan sillä, että itse lennon aika on niin paljon koko touhuun käytettyä aikaa lyhempi. Ihmiset eivät ole valmiita laittamaan niin paljon aikaansa siihen.

Yhtenä syynä heikolle jatkamisprosentille saattaa Simon mukaan olla se, ettei PIKiin ole välttämättä niin helppo tulla. PIK kun ei ole mikään "nuorten kiva, pidetään kivaa yhdessä - lentokerho", kuten Simo asian ilmaisee. Ja lentäminen yksin ei ole hauskaa, eikä varsinkaan yksinäisenä, Simo pohdiskelee. Ja niin saattaa helposti suuressa, mutta klikkiytyneessä kerhossamme käydä. "Pikissä on paljon keskivanhoja pieruja, jotka kyllä tietävät asioista, mutta joilla on ehkä henkilökohtaisia erimielisyyksiä asioista", Simo tuumailee, "Vaatii todella omaa

aktiivisuutta, että lentämisestä saa irti hyödyn ja kivan harrastuksen. kukaan ei tule soittamaan, että lähde lentämään." "PIKin muodostavat PIKiläiset, ja jos kuva on ruma, on se oma moka, jos väkeä ei tule enempää." Huonona Simo pitää myös sitä, että joidenkin ihmisten kommentit ovat niin negatiivisia. Ollaan sitä mieltä, että PIKin kulta-ajat ovat auttamattomasti takanapäin, ja nykyinen touhu ei ole mistään kotoisin. "Se jos mikä laannuttaa uuden kerholaisen intoa". "Joku nämäkin mustamaalajat saa lentämään, miksi sitten pitäisi lietsoa negatiivisuutta." Edelliset moitteet Simo kuitenkin kuittaa sillä, ettei kenenkään persoonallisuutta voi muuttaa.



"Joku nämäkin mustamaalajat saa lentämään, miksi sitten pitäisi lietsoa negatiivisuutta."

Kuva M.Suila

Oikealla asenteella sisälle PIKiin

Itse Simo kertoo sopeutuneensa hyvin kerhoomme, positiivinen luonne kun on. Simo epäileekin, että hän yleensä tulee toimeen kirjavamman joukon kanssa kun monet muut, koska ei ole niin musta-valkoinen ihmisten suhteen. "Vanhojen pierujen" jutuistakin Simo kertoo selviävänsä sillä, että suhtautuu niihin varauksella ja vastaanottaa jutut suodattimen läpi. "Vaikka joskus tuleekin tunne, ettei itsellä ole asiantuntemusta sanoa mitään, voi mielipiteensä aina kertoa." Hän kuitenkin lisää, ettei yleensä kommentoi kovin voimakkaalla painotuksella. Sen verran löytyy kunnioitusta vanhoja partoja kohtaan.



"Simo jäi koukkuun, ensi vuonna on päästävä uudelleen." *Kuva Simon arkistot*

Kirkasotsaisimmankin optimistin aatoksiin onnistuvat negatiiviset jutut kaivertamaan kolonsa. Simosta nimittäin tuntuu, ettei hän ole päässyt näkemään PIK:n kukoistuskautta, jonka hän mieltää aktiivisemmaksi, palavahenkisemmäksi. "Silloin oli innostusta, ja uskoa yhteisten asioiden hoitamiseen." Nyt tyydytään usein vain toteamaan, että homma on vitullaan, eikä itse olla valmiita tekemään asialle mitään, Simo harmittelee. "Enää ei löydy ilmailuidealisteja. Ihmiset haluavat "avaimet käteen" -systeemin, ja odottavat että muut hoitavat asiat kuntoon." Itsekin Simo myöntää olevansa liian passiivinen. Esimerkiksi huollot kun eivät valmistu itsestään. Ja kun menee paikalle, näkee etteivät kasvot muutu. Vastuu kaatuu samojen, harvojen henkilöitten päälle. Ei ihme jos lopulta tulee kyyniseksi. Käytännön työt, kuten esimerkiksi huollot, kiinnostavat Simoa eniten. Johtikseen hän ei koe omaavansa riittävästi kokonaisnäkemystä. Johtis ei kuitenkaan ole tärkeintä, Simo pohtii, eniten kaivataan innostusta, ja erityisesti kykyä välittää innostusta muillekin. "Se PIKistä puuttuu."

Oma kerho paras kerho

Kaikesta huolimatta Simo on ylpeä siitä että hänen kerhonsa on juuri PIK. "Sillä kun on niin kunniakas ja merkittävä historia." Mutta historia on historiaa, nyt on yritettävä elää siten, ettei saatettaisi kerhon mainetta häpeään, Simo toivoo. Hän peräänkuuluttakin enemmän oikeaa teekkarimieltä. "PIK ei saisi taantua vain lentokerhoksi, teekkarimeininkiä pitäisi vaalia. Elämä ei saisi olla vain arjen harmautta, pitäisi välillä olla hauskaakin. Asiat voi myös tehdä totutusta poiketen." Tällaista mieltä Simon mielestä löytyy parhaimmillaan teekkareilta, vaikka usein kaiken maailman humanistit kaatavatkin lokaa päälle. Haastattelija ei voi muuta kuin nyökkäillä. Tottahan se on, tekkareista ei aina humanistipiireissä niin kauniiseen sävyyn puhuta. Toinen juttu onkin se, onko asenteissa vikaa, ja voiko savua olla ilman tulta.

Marjukka Suila

Export-juomia ulkomaille vietäväksi

Valtiovalta on tuominnut lyhyet ostosristeilyt paheellisiksi ja turmiollisiksi. Ennen paheiden lopullista kieltämistä kävi joukko kerholaisia testaamassa koko kansan huvin ja tuomassa siinä sivussa hieman elintarvikkeita Kebneleirin tarpeiksi.



Simo, pituus 16 laatikkoa, ja Raasto pituus noin reilusti yli 16 laatikkoa Kuva Ari Katajamäki

Oli synkkä ja myrskyinen yö. Aamu valkeni kalvakkana, kun pieni mutta laadukas otos PIKiläisiä kerääntyi Länsisatamaan. Tuulen pauhun viime rippeiden keinuttaessa satamaa ja sen laivoja jakeli kokonaisvastuullinen matkanjärjestäjä, Lahdenperä nimeltään muuten, otoksen jäsenille lippuja - lippuja, jotka oikeuttaisivat ulkomaan matkaan. Seurue oli siis tosiaan lähdössä ulkomaille.

Ryhmänjohtajan määrätietoisella opastuksella ja seurueen erään kokeneen ulkomaanmatkaajan avustuksella seurue siirtyi uljaaseen ulkomaan liikennevälineeseen. Ensimmäisenä tärkeänä tehtävänä oli luonnollisesti tavaroiden turvallinen sijoittaminen paikkaan, jossa turbulenssit eivät niitä heittelisi ympäriinsä. Seuraava huolenaihe liittyi seurueen energiatason varmistamiseen jo matkan alkutaipaleelle. Päätöksen teko vaatii kuitenkin aina - myös tässä tapauksessa - perusteellisen keskustelun, jotta päätökset sitten voidaan oikeudenmukaisesti ja demokraattisesti toteuttaa. Nälkäisimmät siirtyivät heti buffet -tyyliseen kokonaisedulliseen aamupalapöytään á 45 FIM: seitsemän kierrosta seisovasta pöydästä: leikkeleitä, salaatteja, kanankoipia, mustekalarenkaita, suklaamössöä, täytekakkua...

Perillä kohteessa osa seurueesta siirtyi välittömästi ruokailemaan hyväksi kuultuun ravintolaan. Peruskaavan mukainen ateria (alkupala, pääruoka, jälkiruoka, kahvi+konjamiini) jäi varsin edulliseksi, mutta jo välittömästi aterian jälkeen todettiin tarve lisäruokailuun heti kunhan päästäisiin uljaaseen ulkomaan liikennevälineeseen. Siihenhän kuluisi vielä kolme tuntia.

Jäljellä olevan ajan puitteissa seurue kävi tutustumassa paikallisten valintatalojen tarjontaan. Hintataso osoittautui Marlin ja Fazerin osalta kovaksi, mutta paikalliset sisäfileet herättivät lihan himon.

Ulkomaanmatkan tarkoitus ei suinkaan ollut syöminen, vaikka vain sitä harrastettiin. Tavoitteena oli hankkia edullisia virvokkeita nestetasapainon optimoimiseksi kovissa vuoristo-olosuhteissa, jonne myöhemmin järjestetään erillinen Kebneleiri. Laskennallisesti kahdeksan PIKiläistä olisivat pystyneet tuomaan 120 litraa tunturipurojen raikkautta vaativaan korkeanpaikan harjoitteluun, mutta yllättävän epäsolidaarisen takaiskun seurauksena kokonaislitrat jäivät vain 105:een. Tappiota pyrittiin kompensoimaan erillisillä kankeilla juomilla.

Ulkomaanmatkan viimeisellä etapilla laskeva talviaurinko kultasi maisemaa seurueen lipussa kohti kotimaankamaraa, syöden, eikä myrskystä ollut enää haikuakaan.

Outi Tahvonen

Lentolehtinen Kepnellä –

1. viikon epäviralliset tapahtumat

Jokavuotinen pikiläinen kevätriitti, perinteinen Kebneleiri on takana. Leiri oli vaiherikas, ja tarjosi parasta purjelentokelää vuosiin. Leiri oli kuitenkin eräissä suhteissa hieman aiemmista vuosista poikkeava, sillä möykkävuorot jäivät lähes kokonaan jakamatta...

Torstai ilta

Oli synkkä ja myrskyinen yö. Huomenna pitäisi lähteä Kebnelle, mutta Juha Föhr ei lupailu kovin hyvää (kuten ei koskaan). Päätän ottaa puhelimen käyttöön josko pitkä ennuste osaisi kertoa pääsemmekö vai emme. Soitto Malmin briefingiin hieman ennen yhdeksää kertoo sen, että koneet ovat jo sulki mutta että Vantaalta saa säät. Soitto siis sinne jossa naisääni kertoo ymmärtävänsä säistä ei mitään mutta maksullinen nainen (siis mytologi 15mk/min) kyllä ymmärtää. Artikuloin haluni uudestaan: haluan vain kuulla pitkän ennusteen luettuna ääneen, mutta hän vastaa vielä selvemmin, ettei hän sitä aio tehdä eikä paikalla ole enää kuulemma ketään muutakaan ja että ainoa numero sen saamiseksi on todellakin maksullinen meteorologi! Alkaapa hyvin tämäkin Kebnesiirtohinous...

Perjantai aamupäivä

Tänään pitäisi lähteä Kebnelle, mutta kuinkas sitten kävikään...

Iltapäivällä

Tymää, päätetään että huomenna on hauskeempaa lähteä yrittämään siirtohinousta.

Klo 15.30

Autoilujoukkue A on saanut pakattua Terraarioon tarpeelliseksi katsomansa määrän tavaraa ja päättää aloittaa siirtymisen kohti pohjoista. Terraario on pakattu perinteiseen tapaan vain kattoon asti täyteen tavaraa. Molemmat autoporukat ovat nähneet barbaarin pöydällä laturin, jonka päällä lapussa lukee: Älkää viekö tätä laturia Kebnelle. No sitä ei oteta mukaan.

Samaan aikaan toisaalla: Autojoukkue B on matkalla Lahteen Sinuhen leipomosta hakemaan Munukan Peten järjestämiä leipiä. Ajo-ohjeet ovat jääneet hieman vajavaisiksi, kun TKY:n faksille lähetettyä karttaa ei löytynyt. Ainoa ohje on JP:n välittämä viesti, että osoite on Vuoripojantie tms. Onneksi parikymmentä kilometriä ennen Lahtea eteen ilmestyy "Sinuhen Hyvät"-teksti pakettiauton takaovissa. Päätämme seurata ko autoa, jos se vaikka osaisi kotiin. Lahden kaupungin läpi ajettaessa vihreä aalto muuttuu edessämme punaiseksi ja Sinuhen auto katoaa horisonttiin. Kaikesta huolimatta löydämme perille, jo 10 minuuttia ennen sulkemisaikaa.

Samaan aikaan kolmanneella: Lentojoukkueen Murjuun saapunut jäsen toteaa autoilujoukkueiden vastoin kaikkia mahdollisia ennako-odotuksia jo poistuneen Murjusta. Lentojoukkueen jäsen toteaa kaiken olevan muuten kunnossa, mutta kaikki purjekoneiden akut ja laturit löytyvät Murjun laminointipöydältä... Lentojoukkueen jäsenet siirtyvät Malmille valmistelemaan seuraavan päivän potentiaalista huimaa lentosuoritusta. Malmilla Suhinu lastataan, ja yllätysyllätys, Suhinunkin tavaratila täyttyy. Koneen huomioväriteippaus Tepen suurine sydämineen tuntuu hieman vajaalta, joten lentojoukkue päättää täydentää sitä gallialaisilta kirouksilla ja pääsiäispukeilla sun muilla asianmukaisilla kuvioilla. Myöhemmin illalla sudeettileiriläiset Vili ja Mono käyvät täydentämässä koristehuomioteippauksia kuviolla joka tulkittiin Vilin minimalistisuuden jatkeeksi... Kuviota käyvät vielä täydentävässä eräät Malmilla usein näkyvät johtokunnan jäsenet. Kotimatalla lentojoukkueelle tulee puheeksi suoritettut elintarvikehankinnat ja lihankimpaleet, josta hankintapäälliköille iskee päähän kamala ajatus: ovatko ostetut parikymmentä kiloa lihaa autojen mukana matkalla Kepnelle vai ovatko ne vielä KRT-labran pakastimessa. Ei liene vaikea arvata kumpi oli oikea vastaus...

Klo 19.00

Ilta pimenee ja lämpötila laskee. Jäsen A epäilee ääneen, että jossain vaiheessa märkä tienpinta varmaan muuttuu jäiseksi. Näin myös tapahtuu. Siinä vaiheessa, kun nopeusmittarin näyttö kertoo huimasta kiihtyvyydestä ilman siihen kuuluvaa G-voimien tuntua, päätämme pysähtyä tarkastamaan tienpinnan laatua. Muutama jalkaisin suoritettu kitkakertoimen mittausta antaa sen verran huolestuttavan tuloksen, että päätämme keventää putken aisakuormaa ja siirtää tavaroita auton puolelle. Etupyörien pito paranee havaittavasti, ja pääsemme jatkamaan matkaa huimalla kuudenkympin nopeudella.

Klo 22.00

Autoilujoukkue A on saapunut välilaskupaikkaansa Iisalmeen. Autoilujoukkue B:llä on vielä matkaa omaan välilaskuunsa Ouluun. Sovimme puhelurumbasta heti heräämisen jälkeen. Myöhäisuutisten sääennuste ei näytä kovasti siirtohinouskeliltä. Eikä koko viikonlopun ennuste. Eikä itseasiassa alkuviikonkaan. Toivottavasti ei tarvitse odottaa loppuviikolle asti siirtohinouksen saapumista.

Lauantai klo 7.00

Autojoukkue B lähestyy Oulua, jossa joukkue A jo raottelee silmiään mukavasti nukutun yön jälkeen. Pikainen kännykkäkeskustelu ja sovimme treffit Kemin Prismamarketin. Kemistä emme löydäkään markettia, koska se onkin Keminmaan (siis juuri sen, joka on poliittisesti täysin asumiskelvoton) puolella pari kilometriä Kemin jälkeen. Taas pikainen puheluralli ja sovimme treffit Kemin turistipyöykselle, Lumilinnalle.

Samaan aikaan toisaalla: Hinauslentoyhdistelmäjoukkue saapuu Malmille todeten tuntia aiemmin vallinneen cavokin vaihtuneen lumisateeksi: Vantaalla näkyy 4000m ja pystynäkyvyys 2000ft, vaikka sitä ei uskoisikaan edes maasta saati sitten ilmaan päästyä. Osittain nollanäkyvyys tosin selittyy pulloksi tiivistetyn Suhinun kabiinin huurteisuudella (tällä kertaa kyse ei todellakaan ole tunturipurojen raikkaudesta tai edes siitä 176-vuotiaastakaan). Koska Malmin määräykset muuttuvat nopeammin kuin Purje-lentäjä ehtii ymmärtääkään, on plaanin tekeminen jäänyt unohtuiksi, josta Vantaan torni ystävällisesti huomauttaakin saaden vastaukseksi lentäjätoveriltamme hämmentävän suoraa vi.....ua määräysten sekavuudesta. Se myönteisestä ajattelusta ja hyvästä yhteistyöstä lennonjohtajien kanssa.

Klo 9.00

Executive-luokan PIK-kuljetus lähtee Malmilta kohti Kriikunaa kuljettamaan yhtä leiriläistä. Mukana parikymmentä kiloa autoista unohtunutta lihaa. Kahden ja puolen tunnin matkan jälkeen kuljetus saapuu Kriikunaan ja leiriläisten proteiiniavaranto on turvattu. Ruokaa pulasta ja hädästä kärsivälle Årosjokilaiselle kriisialelle lentorahtina.

Samaan aikaan toisaalla: Kakkosviikoksi leirille saapuva jäsen käy Malmilla ihmettelemässä lumisadetta ja totaalitymää, mutta kun suureksi ihmetykseksensä toteaa Suhinun ja Twinin puuttuvan alkaa päättää raavituttamaan. Mitä imhettä?

Klo 12.00

Siirtolentomiestistö astelee levollisin mielin pitkin Oulun plataa muassaan täpötäydet kassit taksittoman kaupan tuomisia.

Samaan aikaan toisaalla: kakkosviikolle tuleva hinauslentäjäsankari soittaa työpaikaltaan siirtomiestistölle ihmetellen epäuskoisena näiden olinpaikkaa, muttei usko tarinaa säänpitämisestä Malmin kuppilassa. Hän on käynyt aiemmin aamulla Malmilla vakoilemassa tilannetta ja todennut, että koneet ovat jo kadonneet. Mutta miten ja minne, siinä lumistaessa. Uteliaisuudestaan ei missään tapauksessa kuitenkaan ollut kysymys...

Samaan aikaan kolmanneella: Autoilujoukkueet ovat ihmettelemässä maailmanmenoa Kemin Lumilinnassa. Autot on pysäköity sopivasti Kemin Panimo & Pubin edustalle. Puhelinsoitto Oulusta hämmentää autoilijoiden suunnitelmat kovin, sillä alkaa näyttää ilmeiseltä että heidän todentotta pitääkin lähteä ajamaan kohti Kepneä sen sijaan että voisi siirtyä leirin tosiasialliseen tarkoituksen toteuttamiseen jo Kemissä. Sama puhelinkeskustelu tilaa myös lentojoukkueelle lottokuponit illan arvontaan. Jättipotti tosin on jaossa vasta seuraavalla viikolla.

Klo 14.25, Ruotsin aikaa

Aurinko paistaa. Suhinun pyörät koskettavat Kriikunan lentokentän asfalttia. Minuuttia myöhemmin myös Twini pääsee maan (=Ruotsin) kamaralle. Muodollisesti pätevä lennonjohtaja hoputtaa yhdistelmän päällikköä jäsen H:ta tulemaan heti torniin, valitettavasti vain tekemään tulliselvitystä, työvuoro kun loppuu parin minuutin kuluttua. Samaan aikaan toisaalla: Autoporukat suorittavat viimeisen tankkauksen ennen vaativaa erämaaosuutta Gällivaarasta Kiirunaan.

Klo 16.54

Autojoukkueet saapuvat Årosjokkiin. Tepe alkaa peruuttaa putken kanssa Niian talon pihaan, kun vastaan tulevasta autosta nousee kovasti Minkkisen näköinen mies. Minkkisen näköinen mies ohjaa pysäköimään putket tien varteen sadan metrin päähän talosta. Samalla kun autojoukkueet siirtyvät kauemmaksi talosta, purkautuu vastaan tulleesta autosta koko siirtolento- ja matkailulentokonejoukkueet valtaamaan parhaat paikat majasta. Mutta vain nopeathan elävät kauan. Autojoukkueet pääsevät paikoituksen jälkeen valitsemaan omansa jäljelle jääneistä makuupaikoista. Kaikki valitsevat punkkansa kämpästä, sillä ensimmäisellä viikolla leiriläisiä on vain yhdeksän lisätynä Twinillä, FoxMaikilla ja Dieselillä, sekä tietysti komeasti koristellulla Suhinulla. Varusteet siirtyvät autoista kämpälle ja leiri saadaan perustettua. H ja JP tutustuttavat ensikertalaiset Lapin tunturipurojen raikkaaseen veteen.

Samaan aikaan toisaalla: Numeroidut pallot putoilevat yksitellen kuppeihin. Hetken kuluttua TePe soittaa avustajalle Suomeen ja kysyy pallojen numerot. Jännitys tiivistyy, kun jokainen tarkistaa riviään TePen luettelussa numeroita. Ei voita, inte smör.

Sunnuntai

Lentämistä ilmeet vakavina. A käy suorittamassa loppuun edellisellä kerralla köyden irtoamisen takia pahasti kesken jääneen Kebnen kiertämisen. Megahinaus yli kahteen kilometriin ja maisemat aukeaa aivan uudella tavalla. Jäsen Olli oli sitä mieltä, että hän oli koko päivän Polyteknikkojen Kiusatut ry:n vakiojäsen. Muut eivät tosin sitä ollenkaan ymmärtäneet, vaan jatkoivat entiseen malliin. Messuministeri .ville oli jostain saanut sellaisen kumman käsityksen, että kerhon messuministeri menettää päänsä kevään viimeisten messujen jälkeen Kebnellä, joten niinhän olikin käyvä: hippi-.villen hiukset lyhenivät ainakin noin 15 sentillä yhteistyössä tehdyn parturoinnin tuloksena. Paitsi takaraivo,

jonne epähuomiossa jäi vähän pidempien PIK-kirjaimet muodostavien hiusten sedimentti. Lopputuloksena oli skini-ville. Näin syntyvät uudet pik-perinteet.

Maanantai 1.4.96

Aprillipäivä. Aamu aukeaa kauniin lumisateen koristaessa tunturimaisemaa. Alamme jo muistella uimahallin aukioloaikaa, mutta jäämme vielä pohtimaan onko ympäristöpoliittisesti aivan korrektia käydä peseytymässä jo kahden leiripäivän jälkeen. Toteamme että on, joten Kriikunaan päätämmekin lähteä.

Klo 11.00

Joukkue saapuu virkistäytymiskeitaalle vain havaitakseen tulleet huijatuksi: vesiliukumäki ei toimi!!! Std-pizzeriassa nautitun lounaan jälkeen jatketaan varastojen tyhjentämisellä (tyhjät oluttölkkit) ja täydentämisellä (muut virvokkeet ja elintarvikkeet (mm. 5 litraa vispikermaa!)). Årosjokiin palattua parin minuutin arvonnin jälkeen päätämme, ettei tänään tarvitse vielääkään lentää. Päätöstä tosin hieman helpottaa JP:n ilmoitus, että hän tarjoaa Nikassa ensimmäisen väfflakierroksen. Sieltä palattua Olli päättää jatkaa jäsenyyttään Polyteknikkojen Kiusatut ry:ssä: O osoittaa olevansa taas poikkeava ilmoittamalla lähtevänsä hiihtämään. Eihän liikunta sovi lainkaan Polyteknikkojen Ruokailukerho ry:n talvileirille!

Myöhemmin illansuussa lennonjohtaja joutuu vihaisten harrastusilmailijoiden hyökkäyksen kohteeksi. Timppa kaivaa Helsinki Westin esille ja alamme ihmetellä Helsingin lähestymisalueen huimaa laajenemista. Kuten arvattavaa, lennonjohtaja jää vähemmistöön, ja joutuu antamaan periksi ja kutsuu ryhmän tutustumaan lennonjohdon työskentelyyn ja kuulemaan edes jonkinlaisia perusteita purjelentäjien ainaiselle ahdistamiselle.

Klo 20.50

Juuri nautitun ns. lohikeiton jälkimaininkeina keittiöorja-lennonjohtaja alkoi suureen ääneen jakamaan vallitsevia orjavuoroja puolikkaisiin ja ehkä vieläpä pienempiinkin osiin. Mutta mitä puolikas orjavuoro oikeastaan tekee?

Varapujo Marja soittaa ja kertoo KiloTangon vuositarkastuksessa löydetyn jonkin vaurion. Viestiä yritetään tulkita huonoksi aprillipilaksi, mutta jotenkin juttu tuntuu liian huonolta ollakseen pilaa. Tarkistussoitot eivät tuota varmistusta asiaan, mutta agentti J laitetaan selvittämään asiaa.

Tiistai 2.4.96

PIK 65+1 juhlaillallinen saa leiriläiset tälläytymään lähes ykkösiinsä. Illan meny on taidolla rakennettu viiden ruokalajin illallinen, jota on jo hyvissä ajoin etukäteen kehoitettu täydentämään perustettavilla osakeyhtiöillä, kehotusta onkin seurattu kiitettävästi.

PIK65+1 Juhlaillallinen

Menu

Kange Para Gravi

Zoppa de Parza

Los Salados con olivos åk queso fetados

Hanu de Bää Teuvo Allin Maaomenoin

Fjällöverraskning

Vin de Pox

Znaps

Vin de Ab

Perustettava osakeyhtiö Ron

Koska leiripaikan keittiöolosuhteet ovat melko vaatimattomat, ei illallista kovinkaan hyvin voi kuvailla fast foodiksi. JP:n havaittua ettei jälkiruokaa tuotaisikaan pöytään ensimmäiseksi, aloittaa hän eläimellisen älämölön jälkkärin puolesta. Illallisen edettyä loppusuoralle havaitsee muu leiriyleisö JP:n kuitenkin samahtaneen punkkaansa eikä suostu heräämään edes kovasti kaipaamalleen jälkkärille, uunijätskille. Ilkeät kielet tosin väittävät, ettei JP:n sammumisella ollut juurikaan tekemistä hyvältä maistuvien virvoitusjuomien nauttimisen kanssa, vaan lähinnä ylensyönnin. Mutta ehkäpä sen voi JP:stä uskoakin...

Pippaloihin on kutsuttu onnitteluja tuomaan myös Espoon Ilmailukerhon terävintä kärkeä edustava Mutruhonzi-delegaatio. He kuitenkin päättävät pitää mökissä juhliaan viettävän pikiläisuurteen tason korkealla olemalla tulematta. Myöhemmin illalla kun JPkin on taas herännyt, alkaa möykkänen, tosin vain kolmen kerholaisen voimin, ja he päättävät pitää perustamansa osakeyhtiön yhtiökokouksia varsin tiuhaan, joissa jokaisessa osakkaat päättävät pitää osakeannin. Lopputuloksena on tyhjähkö nesteiden kuljetukseen ja säilytykseen tarkoitettu lasiastia ja hieman ketunruokaa taidokkaan minimalistisesti aseteltuna kämpän ympäristöön.

Keksiviikko 3.4.96

Edellisen illan Ron Oy:n osakkaat päättävät olla tänään lentämättä. Lentäminen päästään aloittamaan jo puolenpäivän aikaan, JP lähtee dieselillä ja Ville ja Gustu starttaavat Twinillä. Hessu istuu nelosessa jonon ensimmäisenä. Tepe istuu (taas) vakiopaikallaan Suhinussa ja starttaa, starttaa, starttaa ja starttaa. Vaan Suhinu ei käynnisty. Suhinu vedetään takaisin parkkipaikalle. Terraario parkkeerataan eteen tuulensuojaksi ja Tepe ja Timppa purkavat moottoripellit pois ja aloittavat vianetsinnän. Starttausyrietyksissä tyhjentyneet Suhinun akku ladataan Terraarion avulla. Pitkällisen vianetsinnän jälkeen pellit laitetaan takaisin kiinni ja Tepe yrittää uudelleen startata. No eihän se käynnisty. JP tulee sopivasti alas Diesel-keikalta ja istuu Suhinuun naamallaan tyypillinen JP-ilme, etteiväthän ne nöösipojat mitään osaa, eivät edes startata Suhinua. Lastentarhaan ne pitäisi takaisin lähettää jokaikinen... Kone starttaa viimein ja JP:n kasvoille nousee voitonriemuinen ilme "mitäs minä sanoin", mutta hymy alkaa nopeasti hyytyä kun kone käy kovin epätasaisesti. Lopulta JP:n on pakko vahvistaa Tepen epäily vian diagnoosiksi: vasen magneetto on paskana. No ei hätää mitään, varaosalaatikkoon on pistetty sopivat osat mukaan ja magneetto vaihdetaan. Ja taas toimii. Seuraavaan vikaan saakka.

Torstai 4.4.96

Keittiöorjat JP ja A pitävät tiukasti kiinni perinteisestä aikataulusta, ja aloittavat puuron keiton aamulla klo 0700 vaikka leirillä on sovittu noudatettavaksi uudempaa pikiläistä poliittista kulttuuria, eli herätys klo 0800. Ennusteissa luvattu lumisade ja tymä ei tule vieläkään, joten taas joudutaan lentämään. Peseytyminen Kriikunassa päätetään suorittaa kahdessa vuorossa. Ensin kuitenkin syödään (jonkun, ei Hessun) mielestä hyvää ja ravitsevaa kaurapuuroa. Suhinu on kerrankin ensimmäisenä hinauskoneena vetämässä koneita taivaaseen. PIK:n purtsikat saadaan jonoon jo kello yhdeksän jälkeen, hämmästyttävää mutta ainutkertaista ripeyttä. Aamupäivän uintijoukkue poistuu Kriikunan suuntaan. Kentälle jää Tepe hinaamaan (taas), Olli ja Outi Twinillä ja Hessu nelosella taivaalle. A jää hoitamaan maatoimintaa, eli syömistä (ja se niistä eväistä). Keli paranee vanhetessaan, iltapäivällä alkaa jo timangin kuvat hohtaa pilottien silmissä. Olli suostuu A:n kyytiin, kun A nostaa tarjouksen kolmesta kilometristä neljään ja puoleen. Lupaukset pitää lunastaa, joten A ja O käyvät hiukkasen vajaassa kuudessa ILOmetrissä.

Samaan aikaan toisaalla: Kriikunan uimahallin vesiliuku aukeaa vasta iltapäivällä. Aamupäivän uintijoukkue joutuu tyytymään pelkkään saunaan ja altaaseen.

Vuoronvaihto kangertele. TePe joutuu jättämään uintivuoron väliin, kun lentovuoro Twinillä osuu samaan aikaan vuoronvaihdon kanssa. Aamun lentovuorolaisista neljä muuttuu iltapäivän uintijoukkueeksi ja matkaa kiiruusti Kiirunaan ja ehtivätkin uimahallille jo 15 min ennen sen sulkeutumista. Vesiliuku on jo sammutettu eikä altaaseenkaan oikein ehdi. Saunassa onneksi saa kuuden kilometrin pölyt pois ihosta.

Samaan aikaan toisaalla: Timppa on päässyt nelosella hyvässä aallossa viiteen kilometriin. Ilkeämielinen lumisadepilvi peittää maan näkyvistä. Kentältä tulee viestejä, että taivas on ummessa ja pilvikorkeus viitisensataa metriä. Tulee hiukkasen kiire alas. Jarrut levälleen, nopeus 250 ja nokka alas. Kerrankin saa seistä polkimilla.

Klo 20.06

Keittiöorjat Tepe ja Tepe ovat saaneet päivän putun poronkärvistyksen valmiiksi. Putua on vähintään runsaasti, mutta siitä huolimatta viimeisistä murusista taistellaan ankarasti. Joku mainitsee, että pääsiäisenä olisi kiva saada mämmiä. Kuinka ollakaan, iltapäivän uimajoukkue on Hessun vaatimuksesta huolimatta hankkinut pari ropposta suomalaista mämmiä ja - litran kermaa.



Perinteistä poikkeavaa aaltojentekoa lentoleirillä *Kuva Ari Katajamäki*

Kakkosviikkolaisten uhkaavan ennenaikaisen invaasion takia lähetetään muutamia uhkaavia viestejä eteläiseen Suomeen. Jäsen J aikoo lähestyä Kebneä kerhon sekundalehmällä. Suureksi pettymykseksen häntä valistetaan nykyaikaisten telekommunikaatiovälineiden välityksellä siitä, että leirille ei kaivata yhtään tai ainakaan yhtätoista ennenaikaista kakkosviikkolaista. Pettymys on helposti kuultavissa äänensävyssä, mutta säännöksen noudattamisesta ei ole kuitenkaan mitään takeita. Myös yksi hyökkäysjoukkojen maakulkuvälineistä toivotaan saatavan viivästyttämään lähtöä, kun majoituspaikkojen loppuminen saatetaan sen tietoon. Odotettavissa oleva ilma-aseen hyökkäys suunnitellaan torjuttavan kiitoradoille parkkeeratuilla lentimälaitteilla tai huumevihjepuhelimeen tehtävällä vihjesoitolla. Noin kymmenen sopimatonta lisäpopulaa neljän sovitun lisäksi päivää ennen sovittua määräaikaan on sentään hieman liikaa!

Outi löytää vanhan korttihain vainulla edellisiltä leireiltä unohtuneen korttipakan. Olli opettaa muille pelin, jossa sattumalta voittaa jokaisella kerralla - Olli.

Perjantai

Aamu paljastuu autereisena, ja aidot kelipäivän merkit ovat ilmassa. Aamuvirkku ensimmäinen autollinen leiriläisiä suuntaa kentälle havaitakseen etteivät olekaan ensimmäiset pikiläiset paikkakunnalla: platalla jököttää mustalla vetoketjumaalauksella varustettu FK juuri putkesta purettuna: ViliVesaHarriMono -tiimi on saapunut aamunkoitteessa viikonloppua viettämään. Sudeetteileiriläiset, vanhoja pieruja kun ovat, ovat luonnollisestikin heti haistaneet orastavan kelin koittavan, ja tunkeutuvat taivaaseen poimimaan siellä luikertelevia timantteja, joita saa kaikki. Ensin vuorossa on Vesa, sitten Mono, myöhemmin Harri ja vielä Vilikin, eikä kukaan heistä paikalle raahaamallaan lentokoneosakeyhtiön koneella, vaan kaikki muilta leiriläisiltä riistämillään lentimillä. Niinpä varsinaisille leiriläisille jää vain kaksikko ja dieseli, joista jäljimmästä puuttuu hapet - Kebnellä!!! Lentolehtisen toimitus päättää lähteä pitämään lehden linjaa käsittelevää seminaaria Twinillä. Tonnissa irti ja hissillä noin kolmeen, kun kuulemme Monon ilmoittavan hyvästä aallosta väfflakaivon päällä. Emme kuitenkaan pääse sinne saakka kun jo matkalla kompastumme toiseen sellaiseen, jossa seminaarimatka päätty pilven päällä aina 5800 metriin saakka. Mono on hieman aiemmin kertonut olevansa 6600 metrissä jossain kaukana lännessä. Lähes kuudessa ilometrissä lehden toimituksellisesta linjasta päästään yhteisymmärrykseen, jonka jälkeen jäsen A takapenkillä ykskantaan ilmoittaa, että jos ei heti mennä alas parasta mahdollista vauhtia huomattavasti nopeammin, hän kusee taskuunsa! Eihän sellaista olisi voinut antaa päätoimittajalle tapahtua (tai olisiko oikeastaan sittenkin...) joten timanttiin vievä silloin enää metrinen aalto pitää jättää eteen ja poistua takavasemmalle kohti kilometrien päässä odottavaa maapallosta.

Maahan päästyämme Hari on onnistunut ryöväämään koneen ja on vuorostaan lähdössä metsästysretkelle - onnistuen.

Samaan aikaan toisaalla: Jäsen J on todellakin päättänyt jo maanantaina että lauantaina on tymää, joten vaihtomiehistö on tultava leirille jo perjantaina. Sääennustusten erittäin valikoiva tulkinta saadaan tukemaan tätä päätöstä. COV-joukkue siis päättää, että lauantaina ei leirille olisi säiden puolesta tulemista, joten joukkue pyyhkäilee kaikkia uhkauksia uhmaten paikkakunnalle perjantai-iltana saaden mitä ystävällisimmän vastaanoton. Koska jäsenet K ja S todetaan matkustajina ja vielä melkein fukseina viattomiksi tähän törkeään leirisääntöjen rikkomiseen, päätetään pilotti (ja siis tiimakiilari etc.) ja pääsyyllinen jäsen J todeta vialliseksi. Viallinen ja ainakin toinen viaton päätyivät yöpymään omassa rauhassaan.

Mutta ennen yöpuulle asettumista on vuorossa viikon ainoa orastava möykkä ja siihen luontevana ohjelmanumerona liittyvä Kondan taporahan määrittely. Peli osoittautui mitä suurimmaksi taktikoinnin taidonnäytteeksi jossa ottajia olisi ollut enemmänkin. Mutta jossa vain yksi on onnellinen voittaja: koko potin vie jäsen O.

Samaan aikaan kolmanneella: Toisen jäsen J:n ohjastama isiliisingjoukkue tutustuu kauniin kevätalviseen Suomen ja pohjoisen Ruotsin eri olomuotoihin ja päättää saapua majalle puolenyön aikoihin saaden jos mahdollista vielä hieman edellistä joukkuetta ystävällisemmän vastaanoton sekun päätyen majoittumaan jonnekin muualle kuin kämppään.

Lauantai

Onnelliset ykkösviikon leiriläiset alkavat aamun koittaessa pakkautua autoon ja sekundalehmään uhmaamaan jo maanantaina lauantaiksi päätettyä tymää. Kriikunaa lähestyttäessä torni ilmoittaa lähetyksen olevan noin tasoa 2, eikä hän näinollen saa siitä mitään tolkkua. Kabiini täyttyy gallialaisten kirousten sijasta ihan aidoilla suomalaisilla. Myöskään Sundsvallin alue ei saa meistä mitään selvää. Hetken kuluttua torni jatkaa, ja kehottaa meitä painamaan kaksi kertaa tangenttia, jos olemme OHCOV ja haluamme aktivoida lentosuunnitelmamme!

Mielenkiintoisten vaiheiden kautta matka jatkuu lähes cavokissa Malmille saakka. Ei voi muuta kuin todeta että joidenkin kerholaisten käyttämät omat henkilökohtaiset sääminimit poikkeavat jonkin verran virallisista minimeistä - ainakin tällä kertaa ylöspäin, sillä jos jo maanantaina päätetty lauontain tymä on tätä, eivät kakkosviikkolaiset pääse paikalta pois ikinä mikäli miehistössä on mitään samaa!

Samaan aikaan toisaalla: maakuljetusorganisaatio taittaa taivalta kohti etelää. Matka on pitkä ja uuvuttava, mutta mieltä keventää hieman edes se, että lentojoukkue on päässyt kotiin vain kolme tuntia aiemmin, vaikka lähtö mökiltä oli tismalleen samaan aikaan. Lentäminen on nopea tapa liikkua paikasta toiseen - jos on aikaa matkustaa!

Maanantai

.ville käy hakemassa noin kaksi tusinaa filmirulliaan kehityksestä. Kuvista .ville havaitsee, ettei takaraivoonsa leikatun PIK-tekstin fontti ole aivan mielen mukainen ja päättää ajaa sen pois. Se siviilirohkeudesta!

A & H

Lentäviä lausahduksia Kepneltä

Ei se maha mitään, mutta näkisittepä perseen - JP

Soijakastike parantaa minkä tahansa ruuan makua - Timppa / JP

Sinulla ei ole vielä puheenvuoroa, herra pykälänikkari - JP

Vihanneksia -YÖK! - Ollaanko me jollain terveyslomalla - Olli

Lähdetään Nikkaan vohvelille, minä tarjoan ensimmäisen kierroksen - JP 1.4.

Eihän me lentämään oltu menossa - Tepe

Ainoastaan lentokonehuoltoihin meillä on koko kuukausi käytettävissä - JP

Joku pökkii mua perseeseen - Outi

Shit Oy - Suur-Helsingin Ilmailuteoriat - AK

Viiskymppiä litra - sehän on ilmaista viinaa - JP

Olitko se sinä, Ingvar - Ruättalainen toiselle Kriikunan uimahallin saunassa kun .ville heitti löylyä

Voitaisiinko me laulaa virsiä, se sopisi tähän tunnelmaan. - JP 1. viikon iltoina.

Minä en mahdu roskeen, ellei minua pilkota palasiksi - JP

Elämä ei ole pelkkää kulinaaria, välillä pitää myös tiskata. - A

Jos ei kohta vaihdeta peliä, saattaa olla että Ollilta lähtee hampaita - Ville

Älä kopeloi - Hessu

Mä en osaa pihdata - Outi

Timppa ei anna - Outi

Kakkosviikolla Kebnellä...

Toisella viikolla metsästettiin tosimelellä timantteja, poltettiin koneita, valmistuttiin, ja muuten elettiin rauhallista elämää.

Kebneleiri kohdaltamme alkoi riemullisissa merkeissä. 15 iloisen matkustustunnin jälkeen jo heti ovelta saimme tervetuliaisiksi kuution tyhjiä kaljatölkkejä niskaamme ystävällisten "painukaa v:ttuun -kommenttien kera. Herkkä humanistityttönen alkoi jälleen syvästi miettimään elämän tarkoitusta, ja erityisesti sitä, mikä ihme saakaan ihmislapsen siirtämään maallisen tomumajansa vuodesta toiseen satojen kilometrien päähän, tuiskuun ja tuiverrukseen, kun yhtä lämmintä, jos ei lämpimämpääkin, toverihenkeä olisi yllin kyllin tarjolla lähempänäkin. Kaikki tämä sekasorto vain siksi, että saavuimme Årosjoelle kokonaista seitsemän tuntia ennen sallittua määräaika. Hyvin ei käynyt COV -porukallekaan; Lahdenperän Juhalle, Katariinalle ja Huopion Simolle, jotka olivat kehdanneet saapua vielä aikaisemmin, uhmanneet vielä useammalla tunnilla leikinjohtajan käskyä. Lahjusviinoista huolimatta onnettomat ensikertalaisetkin (Katariina & Simo) pakotettiin osallistumaan myös ensimmäisen viikon Anakonda -peliin. Toivottavasta edes ehtivät viedä Anakondalle erityisen lämpimät ja suuret Helsingin-terveiset.

Timantteja tarjolla kilokaupalla

Mieliala koheni kun pääsi taivaalle. Muutaman kauniin turistipäivän lisäksi oli hurjaa keliä tarjolla useana päivänä. Aaltoa löytyi useampana päivänä kuin kohdallani aikaisempina vuosina yhteensä. Kebnen viehätys palautui mieleen. Tänä vuonna oli timanttejakin jaossa tavallista enemmän, yhteensä yli 20 koko leirin aikana. Niistä kahdeksan PIKiin, ei hullumpaan! Huimimpaan suoritukseen ylsi Nuotion Vesa, joka oli kelannut 9100 m:n, ja vielä kuulemma silloinkin lähti nostosta pois. Taas osoittautui oikeaksi vanha viisaus, jonka mukaan suoritus onnistuu todennäköisimmin silloin, kun tarvittavat dokumentointivälineet, kuten esimerkiksi baro, puuttuvat. Parhaan virallisen korkeuden saavutti Juuso, timanttien metsästäjä vuosien takaa, jolle korkeutta kertyi komeat 8050 metriä kentän pinnasta. Näytti se kenttä varmaan pieneltä siitakin perspektiivistä. Vesan ja Juuson lisäksi timanttijahdissa tänä vuonna onnistuivat Hirvolan Harri, Vili, Mono, Rosenlewin Kusti, sekä Kanto. Naisten kunniaa puolustin minä. Vaikka joskus tuntuu, ettei naista lentäjänä kovin korkealle kerhossamme arvostetakaan, mieltäni lämmitti saamani runsas apu ja kannustus timantti-keikalle lähtiessäni. Täytyy myöntää, etteivät tekniset vempaimet, esimerkiksi barot ole vahvinta alaani, joten ilman ukkoja olisi tainnut timantti jäädä lentämättä. Erityiskiitokset siis ainakin Juusolle, Monolle, Harrille, ja tietysti Jarkolle.



Kirjesalaisuuteen vedoten toimitus kieltäytyy paljastamasta tämän Olavi Virran ihailijan nimeä.

Kuva M. Suila

Yhtäkään täyttä tymäpäivää ei toisella viikolla ollut, ainoastaan itseaiheutettuja, erityisesti valmistujaisten jälkeen. Osittaisia tymäpäiviä vietettiin nukkuen, pelaten ja ristikoita täytellen, kävivätpä jotkut sankarit valloittamassa vuoriakin. Suksiakin käytettiin yhtenä päivänä. Kiirunan uimahalli pitkine vesiliukumäkineen ja kelluvine mega-englanninlakritsoineen oli riemastuttava kokemus lapsenmieliselle matkaajalle. Aloimme vain olla lähes varmoja siitä, että hallin työntekijöille on annettu erityinen pääsiäisajan varoitus: liukumäki suljettava heti kun hullu teekkarilauma saapuu. Ehdimme sentään laskea muutaman kierroksen. Ensi vuonna keräävät varmaan lelutkin pois altaasta.

Koneet ja äijät koetuksella

Tragediaa riitti toisella viikolle. Leikinjohtaja Timoa kuljetettiin Kiirunaan sairaalaan ja koneita yritettiin tuhota. Suomalaisten on vaikea ymmärtää, etteivät viina ja särkylääkkeet sovi yhteen, ei edes flunssaisena. Ne saivat aikaan sydämentykytystä, ja reissun Kiirunaan keskellä yötä. Tulipahan samalla lääkkeitä oikeaan tautiin. Mirva yritti jatkaa PIKin naisten kunniakasta sarjaa puu-c-tre -palkinnon hankkimisessa laskemalla FM:n ilman pyörää, mutta joku kehtasi viedä palkinnon nenän edestä laskemalla Kiirunaan. Kukapa ei haluaisi samaan palkintokastiin maailmanmestari-Kuittisen, niin ja tietysti minun, kanssa.



Hmmm, hmmm... *Kuva Marjukka Suila*

Laskua seuranneen surkean "pyörä jäi sisään" -radioviestin lisäksi mieleenpainuva oli Lahdenperän Juhan ja JP:n radiokeskustelu. Juha huhuilee JP:tä, joka vihdoinkin, monien marttyyrimäisten uhrausten jälkeen oli päässyt happikoneella lentämään, ja pyytää tätä tulemaan alas Suhinua katsomaan. "Eikö se käynnisty?", kysyy JP. "Siitä ei ole kysymys", vastaa Juha. "Mitäs sitten?", jatkaa JP. "Tää rakkine meinas palaa, mitäs kysyit", kuului kutakuinkin Juhan vastaus, johon JP tyynenä miehenä tyytyi kiittaamaan "aha" ja tuli miljoonaa alas. Hurjasta viestistä huolimatta säikähdys oli suurempi kuin vauriot. Juha ja Kanto olivat tankkaamassa konetta; Juha pumppasi ja Kanto piti trattia. Juha näki jotain keltaista läikkymässä tratissa, ja kysyi, onko siinä liekki. Oli liekki, ja tratti sai kyytiä. Siitä valunut bensa syttyi siivellä palamaan, mutta onneksi vieressä ei ollut pelokas mies. Kanto sulki kylmän rauhallisesti bensakorkin ja pyyhki vielä hihallaan siivellä leimuavaa bensa pois, "ettei se olisi imeytynyt ja polttanut siipeä syvältä", sankari selitti tapahtuman jälkeen. Vauriot olivat loppujen lopuksi minimaaliset. Suurin vahinko taisi tulla Kannon untuvatakillle, jonka hiha kärehti pahan kerran, ja höyheniä sai keräillä Årosjoenkin alakämpästä loppuviikon.

Kotimatka sujui siirtohinausporukalta tavanomaista kevyemmin. Aurinko paistoi suunniteltuna lähtöpäivänä täydeltä terältä, eikä hyvässä myötätuulessa lentomatkaan kulunut viittä tuntiakaan. Autoporukoita onni ei suosinut yhtä avokätisesti. Pelkästään pääsiäisen pyhät Kebnellä viettäneiden nelikon, Vilin, Vesan, Monon ja Harrin kotimatka tyssäsi yön pimeinä tunteina Pellon tienoille muutamaksi tunniksi auton sähköpalon vuoksi. Seuraavan aamun töihinmeno jäi haaveiksi. Jarkon, Katariinan ja minun matkamme oli vähällä mennä tosi hyvin. Olisimme ehtineet lähes saman päivän puolella omiin sänkyihimme tutimaan, ellei Lahden jälkeen putkesta olisi rengas puhjennut. Toivottavasti Lahden jälkeen, sillä silloin sen huomasi. Kommelluksitta taisi matka sujua vain Terrarioporukalla, Simolla ja Koljoson Jukalla, sekä Mirvalla ja Mustiksella, jotka turvautuivat partasetien kyytiin.

Kaikesta huolimatta ensi vuonna taas uudelleen

Loppujen lopuksi jäi leiristä mukava maku suuhun. Kai sinne on taas ensi vuonnakin päästävä. Ja olihan tämä vuosi sitä paitsi ihan erilainen kuin edelliset. Viinan kulutus oli esimerkiksi toisella viikolla varmaankin pienin kautta aikojen. Erityisesti jos ei mukaan lasketa Juuson ja Minkkisen valmistujaisten tarjoiluita, jotka saivat JP:kin haaveilemaan Olavi Virran tahdissa ja harmittelevan sitä, että kaikki leirin naiset olivat varattuja ja hyvin vartioituja. Liekö osasyynä vähäisiin möykkäiltoihin ollut porukan rakenne; ylärinteen perhekylässä asusteli 6/11 leirin väestä, kun alakerran poikamieskylässä, tai asukkien omien sanojan mukaan puutteen kylässä, naisista haaveili vain viisi onnetonta. Ovat ne ajat muuttuneet. Ei ollut Årosjoen siveysvaliokunnallakaan mitään huomauttamista, vaikka Kikka, toinen perustajajäsenistä erityisesti muistuttikin pitämään valiokunnan kunniakkaita perinteitä yllä. Mukavaa oli myös se, että uusia naamoja virtaa taas tasaiseen tahtiin Kebneleirille. Vähän sentään kuviot ja jutut pääsevät muuttumaan. Paitsi ettei lentoaikoja JP:n yrityksistä huolimatta vielääkään kirjoiteta päiväkirjoihin heti lentojen jälkeen, eivätkä koneet edelleenkään valmistu ajoissa ennen leiriä. Ja ei sillä että niissä vanhoissa naamoissakaan mitään vikaa olisi. Alkaahan sitä itsekin jo olla aika konkari Kebnellä kävijöiden joukossa.

Marjukka Suila



Valmistujaisissa sukulaissielut kohtaavat ja ilo on ylimmillään... *Kuva Marjukka Suila*

Kuinka käydään korkealla



...Lopulta koneen vieressä seisoesani tarkastin vielä varmuuden vuoksi, että vaaditun kaltaiset aaltopilvet olivat oikeissa kohdissa ... *Kuva Vesa Nuotio*

Kebneleirillä on tunnetusti tapana ollut käydä korkealla niinkin tavanomaisella lentimälaitteella kuin purjekoneella. Vaikka tällaisia standardisuorituksia ei ole ollut tapana kovinkaan tarkasti dokumentoida, tekee Lentolehtinen kuitenkin tällä kerralla poikkeuksen sääntöön, ja julkaisee oheisen analyysin eräästä normaalista Kebnelennosta, jotta paikallekäymättömällekin lukijalle muodostuisi muiden Kebnejuttujen täydennyksenä hyvä kokonaiskuva Kebneleirin anatomiasta.

Tänä vuonna Kebneleiri uhkasi jäädä kokonaan väliin kaikenlaisten ympäristötekijöiden vaikutuksesta. Kevään mittaan kävi kuitenkin ilmi, että saattaisi sittenkin olla mahdollisuus käydä Kebnellä pikaisesti. Aikaa järjestyi 4 päivää pääsiäisenä. Kebnellehän ei kuitenkaan kai kukaan lähde ilman vakaata aikomusta suorittaa historiallisesti merkittäviä nousuja, joten tämä reissun aikapula verrattuna tavalliseen Kebneilyyn edellytti luonnollisesti moitteetonta kalustoa, pettämätöntä ajoitusta ja tavallista tarkempaa valmistautumista lähes veret seisauttavaan nousuun. Myös kunnollisella valmennusryhmän tuella oli suuri merkitys menestykselliseen suoritukseen.

Tiukan aikataulun puitteissa projekti eteni seuraavasti: Keskiviikon ja torstain välisenä yönä viritettiin suoritusyrityksessä käytettävän koneen (FUK) happilaitteisto Monon kanssa vaativan suorituksen edellyttämään kuntoon. Sen jälkeen vielä torstaiksi töihin. Illalla joukkueemme asettui Vilin haitaribussiin ja tyylin mukaisen musiikin saattelemana siirymme Paittasjärven Lentokeskukseen. Hyvin levätyn yön jälkeen olimme perillä aamulla klo 7.

Perjantaina lentelimme kevyitä tavallisia 5 tonnin timanginousuja kaksikolla itse ohjaten ja toisten kyydissä istuen ja tarkkaillen. Päivän ohjelma oli siis sopivan kevyt näin ensimmäiseksi päiväksi. Lauantaina oli ohjelmassa sekalaista tutustumista erilaisiin säätiloihin sekä tuulen käyttäytymisen opiskelua mm. tarkkailemalla tuulipussia lentokoneesta. Aikaa oli tähän mennessä kulutettu siis puolet käytettävissä olevasta. Harjoitusohjelmassa oli vielä jäljellä kunnon kohotusharjoitus, rankempi nousuharjoitus sekä korkean paikan leiri. Ajoimme siis sunnuntaina heti aamutuimaan hirmuisimman tuntemamme vuoren juurelle. Valitsimme kohteeksi vaikeana tunnetun eteläseinämän, ja kipusimme siitä ylös. Tässä yhdistyivät optimaalisesti ruumiillinen harjoitus ja

rankka nousu. Ja koska ylös päästyämme hengähdimme hiukan ja nautimme urheilujuomaa, tuli siinä pidettyä myös korkean paikan leiri. Sitten vain alas takapuolimäkeä puita ja hengenlähtöä väistellen. Päivän suoritukseen tyytyväisenä vietimme lopun päivää lentokoneita katsellen. Ratkaisevaa päivää edeltävänä iltana pidimme vielä kollektiivisen kevyen rentoutumisharjoituksen.

Maanantaiamuna kentälle päästyämme saatoin todeta, että säätilan ja koneiden käyttöjärjestyksen vuoksi suorituslento ajoittuisi myöhmpään iltapäivään. Aamupäivä siis kului mukavasti lennokkiurheilun parissa. Lentovuoron sitten viimein lähestyessä valmistauduin poistamalla ylimääräisen ballastin ja kietomalla ylleni vaatevarastoni. Lopulta koneen vieressä seisoessani tarkastin vielä varmuuden vuoksi, että vaaditun kaltaiset aaltopilvet olivat oikeissa kohdissa. Tyytyväisenä totesin, että näin oli ja aikataulussa pysyttiin.

Hinaus meni mukavasti ja roottori ravisteli mukavasti pilotin hereille hiukan ennen tonnia. Tuulilasin päällä ilma tasoittui ja nousunopeus parani, joten irroitin hiukan yli tonnissa. Aalto väänsi variometrin neulat koilliseen, jossa sijaitisivat ylöspäin menoa osoittavat maksimilukemat. Oli kyllä mukava katsella kuinka maapallo loittoni ja pieneni silmissä. Tätä jatkui noin kolmen tonnin korkeuteen, jolloin paratiisiin ilmestyi kärmes! Nousu hyytyi, samoin myös kabiini. Ei muuta kuin tuuletus täysille ja kabiiniin tulvi huomattavan raikasta vuoristoilmaa. Nyt oli ilmeisesti pakko lopettaa variometriä ihailminen (joissa tosin ei enää ollutkaan mitään ihailtavaa upeasti toteutetun mekaniikan lisäksi). Uhrasin myös pari keskiraskaan luokan manausta huurreruudutuksen toteuttajalle (joka sattumalta oli myös mukana samassa koneessa). No kabiini kuitenkin aukeni melko hyvin ja kokeneena lentäjäsankarina käänsin katseeni etelään varmistaakseni, että seuraava mantelipilvi oli paikalla. Sitten muutaman kilometrin liito menettämättä korkeutta juuri lainkaan, kunnes koneen pohjaan jysähti mahtava 1½-metrinen aalto. Tämä ei kuitenkaan ymmärrettävistä syistä säväyttänyt ainakaan positiivisesti. Koska lentäjäsankarit ovat myös kärsivällisiä, istuin kuitenkin tässä ja pykälää pidemmällä myötätuulessa olevassa aallossa, kunnes korkeusmittari osoitti 6500 m. Viimeiset 15 - 20 min nokka osoitti suoraan länteen mutta horisontaalinen sijainti pysyi kutakuinkin muuttumattomana.

Tähän mennessä ilmassa oli jo oltu lähes 1½ h. Ajan kulun merkityksen ymmärtävä joukkueen maassa oleva osa alkoi ilmeisesti tajuta, että kaikki ei nyt sujunut suunnitelman mukaisesti, ja päätti ottaa käyttöön järeät apukeinot: Mono ilmoitti radiolla fox uniform kilolle, että tavarat oli jo pakattu ja haitaribussi odotteli lähtövalmiina jäällä. Onneksi salaman nopeasti ymmärsin mistä oli kysymys ja varmistin vielä asiaa lupaamalla, että lähden tästä hiljalleen alaspäin. Tämä oli tehokas strateginen toimenpide, sillä välittömästi em. keskustelun jälkeen havaitsin eteen muodostuneen korkealla olevaa pilveä, jonka alaosa roikkui peräti sillä korkeudella jossa olin. Ei se oikein aaltopilveltä näyttänyt, mutta luonnollisesti päätin ainakin kiertää sen tuulenpuolelta alas mennessäni. Sieltä löytyikin hieman epämääräinen, mutta edelliseen aaltoon verrattuna loistava 2 metrinen ja korkeuttakin oli vielä 5 ja puoli tonnia. Haitaribussista myöhästymisen uhallakin päätin pyytää Nikalta en timme till, koska plaani oli kahdeksi tunniksi. Nyt alkoi vaikuttaa kohtuullisen hyvältä, ja kaivoin kameran esiin. Filmiä alkoikin palaa kiihtyvällä vauhdilla, sillä päätin ottaa kuvan aina tasatonneittain ja aalto parani koko ajan hiljalleen niin, että yhdekäs tonnin rikkoutuessa variometri heilahteli jo 3 - 4 metrissä.

Nyt oli syytä tarkkailla ilmatilaa tarkasti sillä olin kuullut, että näissä korkeuksissa lentelee liikennesuihkareita ja ne ovat isoja ja menevät kovaa (kokemukseni eivät kyllä tue tätä, sillä en nähnyt yhtään). Maisemat eivät olleet kovin kummoisia, mutta yläpuolella oleva taivas oli huomattavan tumma. Happijärjestelmän regulaattorin nuppia sai olla ihan yhtenänsä vääntelemässä kuvaamisen lisäksi. Olin myös sen verran epäuskoinen, että kaivelin happinaamarin letkun esiin, jotta saatoin blinkkeristä todeta hapen virtauksen.

Lämpötila pysyi ihan kohtuullisissa lukemissa (n. -35 °C) aina 7 tonniin saakka. Hiukan ennen 8 tonnia lämpömittarin neula osui kuitenkin osui rajoittimeen, ja se jäi osoittamaan -50 °C lämpötilaa. Varpaat kyllä palelivat, mutta koska niissä oli tunto tallella, en ollut muuten huolissani, kuin että yritin tilojen sallimissa rajoissa harrastaa varvasjumbppaa.

Alas lähtiessäni hämmästyin ja kävi mielessä, että lennänkös minä muinaisella Twinillä, jossa oli kiinni laminoitu sauva, sillä ohjaustuntuma oli kovin samanlainen siivekkeiden osalta. Tyylikkään kentälle päin suuntautuneen kaarron kallistus jäi maltilliseen 5 asteeseen ja samalla mietiskelin, että tällaisesta olen kuullut aikaisemminkin ja kyse on varmaan johonkin muuhun tarkoitukseen valmistetusta laakerirasvasta siivekkeiden työntötangoissa. Ehdin myöskin todeta, että kyllähän tämä sivuperäsimelläkin kääntyy, kuten kunnan lennokin tulee. Rauhoittuneena ratkaisusta siivekeongelmaan ryhdyin muodostamaan lähes tieteellisen tarkkaa arviota v_{NE} :stä näissä korkeuksissa. Päätin, että on se vähintään 150 IAS, joten voinen syöksyä maapalloa kohden käyttäen nopeutta 120 - 130 km/h. 7,5 tonnin kohdalla siivekkeet alkoivat toimia jo aivan moitteetta.

Ilmoitin Nikalle radioon pätkän mongerrusta, joka oli lopputulos siitä, kun yrittää ei-kielimiehenä kohmeisilla huulilla happialitteen raosta ääntää "650 I nedflygningszon, 6500 meter" samalla miettien, mitä hemmettiä nämä numerot ovat ruotsalaisten kielellä (onneksi sain sentään synergiaedun 650 ja 6500:sta). Sitten vain ruuvattiin alaspäin (sekä konetta, että regulaattorin säätöä). Hiukan ennen laskukierrosta Nikka vielä ilmoitti, että tuulee lujasti, mutta kentän suuntaisesti. Tuuli kuitenkin oli selvästi alle 50 km/h. Kentälle päästyäni kone vetäytyi paksuun huurteeseen kaikkien metalliosien kohdalta, joten kai siellä ylhäällä oli ollut kylmää. Totesin sen myös siitä, että Anttilan laatutalvisaappaiden ei tarvitse näköjään kestää varvasjumbppaa moisissa lämpötiloissa. Kummankin saappaan pohja oli nimittäin mennyt paskaksi eli ihan rikki.

Maassa joukkue oli todellakin laittanut haitaribussin lähtövalmiiksi ja niinpä hyväntuulisuutta uhkuen hyppäsin kyytiin ja joukkueemme ehti kuin ehtikin juuri ajoissa Suomen puolelle pimeälle pysähdyspaikalle korjaamaan palanutta auton valokatkaisijaa.

PS. Juusokin kävi samoihin aikoihin FoxMaikilla yli kahdeksassa kilometrissä. Eipä ole mennyt valmist(aut)uminen hukkaan.

Vesa Nuotio

Lentolehtinen messuilla

Lentolehtisen toimitus testaa käytännössä kerhon varainhankintatoiminnasta tärkeimmän - messujen pysäköinninvalvonnan.

Oli synkkä ja myrskyinen yö. Lentolehtisen reportteri herää kukonlaulun aikaan herätyskellon pirinään. Kukonlaulun pirinän lakattua keittiöstä löytyy uninen reportteri, joka yrittää syödä ruokaa ennen silmien aukeamista. Silmien auettua reportteri ajaa Pasilaan messukeskuksen parkkialueelle. Ystävälliset pysäköinninvalvojat ohjaavat autoa yläkentälle, mutta keskivertoautoilijan tapoja noudattaen reportteri vilauttaa LLehdistökorttia ja tunkee autonsa alakentälle mahdollisimman lähelle ovea. Erittäin vanhasta muistista reportteri kaivaa PIK-pukuhuoneen sijainnin ja etsiytyy messukeskuksen syvyyksiin.

Vanhojen pierujen messupäiville on tulossa muitakin huonomuistisia, ikääntyviä kerholaisia, joten Herra Messuministeri on päättänyt tulla korkeimman omakohtaisesti valvomaan vanhempien messutyöntekijöiden päivää.

Herra Messuministeri oli jo aiemmin vallinneina ajanjaksoina päättäväisesti varmistanut reporttereiden sitoutumisen kyseisen päivän messusuoritteen hoitamiseen, joten aamulla messuorjat raahautuvat kuuliaisesti päivän työpaikalleen. Edellisestä käynnistä on jo kulunut vuosia, joten vanhempi ja kokeneempi messuorja ei enää vanhasta muististakaan löytänyt pukukopin sijaintia. Ystävällinen messupäällikkö ohjaa kädestä pitäen muinaisen messuministerin hallin syvyyksiin.

Mukavuudenhaluiset vanhat pierut ovat halunneet optimoida ulkoilman lämpötilan ja valinneet messuilupäivänsä kevään viimeisten joukosta. Optimointi näyttääkin onnistuvan, kun aurinkoinen paistaa pilvettömältä taivaalta. Iltapäivällä tilanne kuitenkin muuttuu. Keväinen auringonpaiste muuttuu takatalviseksi lumituiskuksi, reiskat joutavat taskuun ja lippis pitää vaihtaa pipoon. Veteraanimesseilijöitä on ilmiselvästi viilattu reiskaan.

Messupomo nakittaa toimittajajoukkueen kaviouran taakse Mäkelänkadulle avatulle ulosajoväylälle, jonne kekseliäs joukko vie mukanaan kumipyörillä liikkuvan ranskalaisella



lämmityslaitteella varustetun taukotuvan. Portille aikaisemmin komennettu Rainer on jäänyt vaakasuoraan satavassa pyryssä lumiukoksi, joten toimittajat joutuvat nostamaan hänet hetkeksi "autoon" sulamaan. Muutama normaalilta ulosajoreitiltä eksynyt autoilija pakottaa parkkipojat nousemaan auton lämpimästä arktisiin olosuhteisiin lipunmyyntiin, yök! Nuorempi myyntitykki onnistuu myymään puolessa tunnissa viisi lippua, hämmentävä saavutus.

Loppujen lopuksi messupäivä osoittautuu juuri sellaiseksi, kuin vanhat pierut sen muistavatkin. Kymmenessä tunnissa saa kymmenen työtuntia pelkällä seisoskelulla ja käsien heiluttamisella. Työsuhde-etuna saa koko viikon edestä raikasta ulkoilmaa. Olipa hauskaa, seuraavaa viiden vuoden päästä koittavaa messupäiväähän jää odottamaan ihan innolla!

H & A

PIK-tutkain

Kerhon lentohintajärjestelmä uusittu

Johtokunta on päättänyt uusia täydellisesti kerhon lentohintajärjestelmän. Aiemmin hinnastossa olleet työtuntiportaavat poistuvat ja tilalle tulee kolmensadan portaan hinnasto, jossa jokainen työtunti vaikuttaa lentohintoihin aina 300 työtuntiin saakka. Samassa yhteydessä muuttuu myös kerhon työtuntikaudet. Vastaisuudessa työtuntikausi tulee olemaan kalenterivuosi, joten päättymässä olevan työvuoden tunnit vaikuttavat lentohintoihin vuodenvaihteeseen saakka, ja sen jälkeen, eli vuonna 1997, lennetään kalenterivuoden 1996 aikana tehtyjen työtuntien mukaisilla hinnoilla. Siirtymäkaudella tammi-huhtikuussa 1996 ehdyt työtunnit siis vaikuttavat aina vuoden 1997 lopulle saakka.

HR

Työtunnit merkittävä 10.5. mennessä

Johtokunta on tehnyt periaatepäätöksen työtuntien merkitsemisestä kortteihin. Työtunnit tulee vastaisuudessa merkitä viimeistään 10. päivänä työkauden päättymisestä lukien uhalla, että ne muuten on menetetty ainiaaksi. Tänä vuonna tämä tarkoittaa sitä, että työtuntikortit tulee saattaa ajantasalle 10.5.96 mennessä, jolloin ne viedään laskentaan. Johtokunta ei tule hyväksymään tämän jälkeen merkittäviä tunteja kuin erittäin painavista syistä.

HR

Acron maalausremontti valmistui

Työn sankarit Vesa Tanner ja Vili sekä pieni joukko (suhteessa lentäviin kerholaisiin) apulaisia sai Acron maalauksen valmiiksi sopivasti pursukurssin alkuun, muttei kuitenkaan ihan Kebnelle. Kissa kiitoksella elää, mutta taas on todettava että onneksi kerhosta vielä löytyy ihmisiä, jotka jaksavat laittaa itsensä likoon yhteisen hyvän puolesta.

AK

Moottorikonetilanne 28.4.

- COV lentokunnossa Malmilla, 200h huoltoon 23h+%
- CBV lentokunnossa Malmilla, 50h huoltoon 28h+%
- CSX särki, odottaa korjausta
- PKT särki, odottaa korjausta
- TOW 50 h huollossa / korjauksessa Malmilla, muuten Räyskälässä hinaamassa.

AK

Hinaajia kaivataan

Kerhon jokakesäinen hinausurakka on taas alkanut. Suhinu kaipaa lentäjiä sekä vanhoista hinauskonkareista että uusista hinauslentämisestä kiinnostuneista naamoista. Varsinkin EM-kisoihin kaivataan kokeneita hinauslentäjiä! Nyt hinauslentäjäksi ryhtyminen on sitä paitsi helppoa, sillä hinauslentoguru Markku Lehti järjestää hinauslentäjäkurssin. Hinauslentokelpuutukseenhan edellytetään vähintään 150 tuntia tiimaa, josta purjelentokoneella saa olla enintään 50 tuntia.

Menestyksekkäälle hinauslentäjänuralle on tukena Räyskälän purjelentotoiminnan kuvioiden tuntemus (eli purjelentokokemusta EFRYstä). Jos (lue: kun) hinaaminen (ja ilmainen hauska tiima) kiinnostaa, ota yhteyttä Markkuun puh iltaisin 949-421455 tai myös mahdollisesti joskus 656962.

HR

Vuosikokous myönsi tili- ja vastuuvapauden vuoden 1995 johtokunnalle!

Monen vuoden tauon jälkeen hyväksyttiin tilinpäätös ja annettiin edellisvuoden johtokunnalle vastuuvapaus heti ensi yrittämällä kerhon vuosikokouksessa 14.3.96. Kokouksessa jaettiin osanottajille vuosikertomusten vedoskappaleet, käytiin läpi toimintakertomus ja tilinpäätös, sekä kuluvan vuoden toimintasuunnitelma ja budjetti. Lisäksi kokouksessa jaettiin kiertopalkinnot. Puolihinauspotkurin sai Lentolehtisen toimitus ansiokkaasta propagandatoiminnasta, Puljan sai Veli-Matti Salokangas PIK-Openin järjestelyistä, Tintti myönnettiin Mika Viljanmaalle ja Jukka Monoselle opetuksellisista ansioista, ja Potta Laura Voutilaisen kasetin kera Kimmo Rantaselle pintaliidosta. Lisäksi kerhoon saatiin uusi kiertoesine, kun Katariina Kallio esitteli ja luovutti Ville Hakaselle uuden messuilta peräisin olleen suurehkon esineen, Pinnapultin, jota tarvittaisiin messuministerin työssä.

HR

EM-kisat Räyskälässä - kesäleiri Nummelassa

Purjelennon EM-kisat valtaavat Räyskälän kansainvälisen lentokeskuksen touko-kesäkuun vaihteessa kolmeksi viikoksi. Koska tavallisten kuolevaisten ilmailun harrastaminen on tällöin lähes täydellisen kiellettyä, muuttaa kerho kisojen ajaksi evakkoon (taas). Tällä kertaa pakolaisleiriä pidetään Nummelassa jonne suurin osa kalustosta siirretään. Lentopaikalta on varattu kerhon käyttöön kämpä, jossa on 3-4 punkkaa, lisäksi on mahdollista viedä paikkakunnalle asuntovaunu, josta kertyy vaunupaikkamaksua FIM100 per viikko. Nummelaan siis suunta kun haluaa purjelentämään kesäkuun kahden ensimmäisen viikona aikana, ellei sitten lähde lähietelään...

HR

Kesäleiri on myös Ridalissa!

Perinteiseen tapaan järjestetään Ridalin kesäleiri tänäkin vuonna. Kesän 1996 leirin ajankohdaksi on valittu EM-kisojen viimeinen viikko, eli 9.-16.6.96. Leirille matkanee aiempien vuosien tapaan toinen kaksikoista ja esimerkiksi seiska tai nelonen. Lisäksi leirillä on käytössä suuri määrä paikallisia Blaniqueja ja Jantareita varsin kohtuulliseen hintaan. Suhinu ei tänä vuonna osallistu leirille, sillä sitä työllistää sen ajan EM-kisahinaukset. Mainiot purjelentomaastot, vapaa ilmatila ja hyvät säät (ainakin aiempina vuosina), mukavat isännät sekä aito ulkomaan ilmapiiri mielenkiintoisine lähikaupunkeineen (Tarto, Riika etc) luovat mainiot puitteet oivalliselle kesäleirille. Majojitus on tuttuun tapaan kentän laidalla sijaitsevassa idyllisessä mökissä, ja ruokavalion muodostavat perinteiseen maukkaaseen tapaan mm. sisäfile bearnaisekastikkeella, sisäfile viherpippurikastikkeella, sisäfile uusilla perunoilla, tai sisäfile... Tänä vuonna menu on kuitenkin uudistumassa ja monipuolistumassa, joten nälkä ei leirillä pääse yllättämään. Kustannukset viikon leiristä ovat olleet varsin kohtuulliset, viime vuoden leiri esimerkiksi maksoi noin 499 mk naamaa kohti, eikä suuria kustannusnousuja ole nytkään odotettavissa. Leiriä järjestää Baltian maiden suhteiden valiokunnan puheenjohtaja Kari Kemppi, puh 5102628 k, 2992944t, tai 949-429612, tai kari.kemppi@ericsson.fi. Soita Karille ja ilmoittaudu, mukaan kannattaa lähteä!

HR

Pursikurssi alkoi

Purjelentokurssi alkoi Räyskälässä heti Kebneleirin jälkeen. Peruskurssilaisia opettaa Klumppio, Vili on paikalla tekemässä moottorilentäjistä pursipilotteja ja lentämässä kevättarkkareita. Molemmat kaksikot olivat käytettävissä tiistaihin puoleenpäivään asti...

AK

Koneita on varattu, mutta ei kaikkia

Johtokunnalta on haettu konevarauksia kesän lentomatkailuun aiempia vuosia vähemmän. PKT:lle on vahvistettu varaukset ajalle 13.-16.6. ja 28.6.-17.7., ja COV:lle 1.-2.6. ja 21.23.6.96. Sen lisäksi CBV ja CSX on myönnetty tarkkuuslennon SM-kisoihin Jyväskylän 9.-11.8.96 joukkueelle Lumppio, Salokangas, Suokas, Pekkala, sekä CBV Turku Openiin 18.5.96 joukkueelle Salokangas, Suokas, Lumppio. Mikäli CSX ei vielä loppukesästä ole valmistunut vauriokorjauksesta on SM-kisoissa varakoneena COV.

Purjekoneita oli johtokunnalta anottu vain Jannen kisoihin 30.6.-7.7.96, joiden yhteydessä järjestetään myös kerholuokan SM-kisat. Viidestä hakijasta johtokunta päätti myöntää koneet Jukka Monoselle, Erkki Sointeelle ja Kari Kempille. Loput jäivät Lehdelle soittamaan.

HR

Kerho säästää rahaa, postituksia vähennetään, lentolaskuilla ei kuitenkaan ole kiire

Johtokunta ottaa oppia tasavallan hallituksesta, ja yrittää kaikin keinoin säästää satasia. Kirjekuoren täyttökokeessa samaan kuoreen tungetaan vuosikertomus, lentolasku ja Lentolehtinen kesämuistioineen. Säästö saattaa olla jopa 30 p/kirje, joten kokonaissäästö on n. 120 mk. Eikä kerholaisen tarvinnut odottaa vuosikertomusta kuin pari kuukautta.

Sen sijaan lentolaskutuksessa ei tunnu olevan mitään kiirettä: ennakkotietojen mukaan huhtikuun 29. tai 30.päivä lähtevässä lähetyksessä oleva lentolasku kattaa vain tammi- ja helmikuun lennot, vaikka esimerkiksi pelkästään CBV on lentänyt maaliskuussa noin 70 tuntia ja huhtikuussakin jo noin 90 tuntia. Pelkästään CBV:n osalta laskutettavaa olisi siis jo kertynyt melkein 30000 mk.

Samaan aikaan makaa SierraExrei yhdeksättä viikkoa korjausta odottamassa.

AK / HR

Kaikenmaailman roinan ostaminen kerhon rahoilla loppukoon

Kerholaisille ei enää vastedes ole oikeutta ostaa kerhon piikkiin tarvikkeita tai varusteita ilman koneenhoitajan tai johtokunnan lupaa. Johtokunta on päättänyt koneenhoitajien limiitiksi 1000 mk, kaikki sitä suuremmat ostokset on hyväksyttävä johtokunnalla. Kuukausikokouksessa keskusteltiin myös Juha Purjeen erioikeuksista, ja siellä esitettiin Purjeelle omaa henkilökohtaista 2000 markan limiittiä, vaikka hän ei virallisesti koneenhoitaja olekaan.

HR

Varttimarkan osat myyty

Kerhon rakennustoiminnan murheenkryyni Varttimarkan jo valmistetut osat on myyty. Osat osti SIL:n experimental keskustoimikunnan puheenjohtaja Jarmo Hakala 5000 markan kauppahinnasta, ja kauppaan sisältyy yhden Varttimarkan rakennusoikeus, valmistetut osat, ja muuttien ja piirustusten käyttöoikeus. Kerhossa kiinnostus koneen rakentamiseen tyrehtyi jo vuosikymmenen vaihteessa erinäisiin ristiriitoihin kerhon investoitua omia ja sponsoreidensa rahoja hankkeeseen noin puoli miljoonaa markkaa. On kuitenkin hyvät, että kone ei jää pelkäksi keskeneräiseksi riesaksi kerholle, vaan että siitä jonain päivänä vielä tulee oikea lentokone. Toivottavasti myös kerhon rakennustoimintaa voidaan alkaa elvyttämään kun yksi vanhoista painolasteista on saatu pois. Ja uudelle Varttimarkanrakentajalle toivotamme: Onnea yritykselle!

HR

Kerho osallistuu lentonäytöksiin

Johtokunta on päättänyt kerhon osallistuvan Malmilla äitienpäivänä 12.5.96 ja Tampereella 1.-2.6. järjestettäviin lentonäytöksiin. Malmilla suoritetaan huima purjelentokoneen hinausnäytös ja Tampereella esiintyy Suhinu maanäyttelyssä.

Vainoharhaisuutta lentoasemilla

Eräät Kotosuomen lentoasemat ovat tulleet vainoharhaisiksi turvallisuutensa suhteen. Kebneltä palattaessa joutui lentojoukkue havaitsemaan Kemin lentoaseman kuuluvan näihin, sillä kenttäalue on teräsverkkoaidan ympäröimä, eikä siinä ole aukiolevia portteja. Paikallisille ilmailijoille on jaettu etälukukortteja, jotka kuitenkin eivät toimi, eli eivät aukaise ovia kuin satunnaisesti. Joukkueemme osa pääsi kuin pääsikin sisälle terminaaliin ystävällisten paikallisten ilmailijoiden siivellä, tuloksena Olli platalla, ei päässyt sisään, A ja H sisällä, eivät päässeet platalle. Lopulta sisällä ollut joukkue joutui poistumaan ulos rakennuksesta samojen paikallisten ilmailijoiden kanssa ikkunasta, kun hienot etälukukortit eivät suostuneetkaan enää avaamaan kentälle johtavaa ovea, vaikka olisi pitänyt. Ilmeisesti kemiläiset pelkäävät että joku varastaa kentältä asfaltin. Kuuleman mukaan muutama Nuukian pamppu oli aikaisemmin kiivennyt piikkilanka-aidan yli puvun persaukset reveten. Pelihousujen tilanteen voi jokainen arvata itse...

Yksityisilmailijan on ainakin Kemissä, ja nähtävästi myös eräillä muilla kentillä kuten Kittilässä, täysin mahdoton päästä platalle tai sieltä pois tornin aukioaikojen ulkopuolella. Käytäntö vaikuttaa oudolta tai peräti käsittämättömältä, sillä yleisilmailijathan käyttävät kenttiä lähes kaikkina vuorokaudenaikoina ja viikonpäivinä, ja osaltaan maksavat kenttien ylläpitoa maksuissaan tai ainakin veromarkoillaan. Onkin tuhlausta ja kiusantekoa pitää kenttiä käytettävissä ainoastaan reittikoneiden liikennöintiaikoina. Ei liene myöskään turvallisuusriski jättää yleisilmailijoiden käyttöön jotain kulkutietä kenttäalueelle, kyseessä ei sentään ole mikään JFK tai edes Vantaa. Toivoisikin kentänpitäjiltä jonkinlaista suhteellisuudentajua ja järjen käyttöönottamista nykykäytännön järjeistämiseksi.

HR / AK

Purjelennon EM-kisakartta ilmestynyt

Purjelennon EM-kisojen ansiosta on tehty uusi purjelentokartta. Isolle lakanalle on saatu mahtumaan koko Etelä-Suomi. Samalla kartalla on siis lähes kokonaan Hki West, Hki East ja puolet Vaasan ja Kuopion lehdistä. Tuotekehittelyn tuloksena kartalle on painettu kenttien ja lähestymisten taajuuksia, purjelennon käännepesteet ja 10 km:n renkaat Räyskälän ympärille. Purjelentäjän ei

tarvitse enää kuin lyödä muovin päälle ja lentää. Kartan on kustantanut Ilmailulaitos ja sitä saa SIL-Shopista hintaan 100 mk.

AK

Räyskälässä siirrytään yhä enemmän talkootöihin kunnossapidossa

Räyskälän kansainvälisessä lentokeskuksessa siirrytään yhä enemmän talkootöihin kentän kunnossapidossa. Kentänpitäjän, eli Säätiön, ja ilmailuopiston eriyttämisen seurauksena Säätiön talous on entistä tiukemmalla, ja mikäli suurilta maksujen korotuksilta halutaan välttyä, tulee kaikkien paikallatoimivien ilmailijoiden osallistua lentopaikan ylläpitoon entistä pontevammin. Vuoden ensimmäiset yleistalkoot järjestetäänkin 4.-5. toukokuuta, ja silloin on tarkoituksena kunnostaa kenttäaluetta, mm. kuppilan ja motellin ympäristöä, rakentaa motellille grillikatos ja ylipäättään siistiä alueita talven ja edellisen vuosien jäljiltä. Talkoot on tarkoitettu kaikille Räyskälässä toimiville ilmailijoille riippumatta siitä asustaako paikalla vai käykö siellä vain lentämässä, joten kaikkien pikiläistenkin purjelentäjien (ja miksei moottoripilottienkin) velvollisuus on osallistua yhteisen lentopaikkamme ylläpitoon. Mikäli alueita ei kyetä talkoovoimin pitämään kunnossa, on vaihtoehtona jonkinmuotoiset kentänkäyttömaksut kaikille kenttää käyttäville ilmailijoille.

HR

J. Kilpeläisen synttäreitä juhli puoli stadia

Lehtisen ilmestymisen aikoihin piti Juusto 30-vuotissynttäribileitä. Bar Fat Mamaan 26.4. oli kutsuttu koko pik-jas-postilistan lukijakunta, ilmeisesti kutsu koski koko PIKansaa. Bileissä esiintyi mm. Aunuksen Radio, sillä sen poissäilyminen olisi ollut aika temppu... Synttärkakku tosin oli Juusolta unohtunut. Lentolehtinen onnittelee!

AK/HR

Romux-tutkain



PKT:n siipivaurio pelättyä pienempi

Myös KiloTangon siipivaurion korjaus on vielä aloittamatta. KiloTangoa valmisteltiin maaliskuun lopulla vuositarkastusta varten, kun sen vasemmassa siivessä huomattiin peltivaurio. Vauriota tarkemmin tutkittaessa havaittiin sen olevan vakava, mahdollisesti ulottuen jopa siipisalkoon asti. Koneella on ilmeisestikin tehty varsin kova lasku edellisen 50-tunnin huollon jälkeen, mutta sellaisesta ei kukaan kerholainen ole kuitenkaan ilmoittanut. Vaurion syntytapaa selvittää johtokunnan nimeämä työryhmä, sillä on mahdollista ettei koneen vakuutus korvaa vaurion korjauskustannuksia, jotka mahdollisesti nousevat 30-40 tuhanteen markkaan, ellei vaurion syntytapaa, paikkaa ja aikaa saada selville. Sensijaan mikäli vakuutus korvaa vahingon, koituu kerholle kustannuksena ainoastaan vakuutuksen omavastuu 7000 markkaa. Jos koneen korjauksesta päästään yhteisymmärrykseen vakuutusyhtiön ja korjaamon kanssa pikaisesti, on mahdollista että kone on lentokunnossa jo kesäkuun alussa.

HR

Hinauskone teloi Twiniä köydellä

16.4.96 tapahtui Räyskälässä lento-onnettomuus, jossa kerhon uudempi kaksipaikkainen vaurioitui melko pahoin. Kenttä oli vielä paksun lumikerroksen alla, ja ainoa käytettävissä oleva laskualue oli aurattu rata. Kerhon pursukurssin kone Twin Astir OH-841 FIM oli radalla odottamassa hinausta, oppilas jo koneessa istuen kabiini kiinni, kun Räyskälän (siis: Säätiön) hinauskone laski liian matalalla starttiryhmyksen yli ja teloi köydellä Twinin korkeusvakaajasta palan pois ja sivuvakaajan pari murtumaa. Henkilövahingoilta vältyttiin, kun Klumppio seurasi tilannetta ja ehti suojautua siiven alle. Koneen vauriot osoittautuivat ensimmäisiä huhuja lievemiksi, joten se voidaan korjata Nastolassa eikä uutta runkoa tarvitse lähteä Saksasta asti tilaamaan. Sen sijaan uusi korkeusvakaaja on jo tilattu tehtaalta, toimitusajasta ei ole vielä tietoa. Twinin korjauksen ajan on Säätiön toinen kaksipaikkainen käytettävissä kerhon koulutuskäyttöön, milloin sillä ei ole etukäteen suoritettua varausta, kuten esim. Säätiön järjestämän kurssin lentoja. Säätiön kaksikon päällikkönä on kuitenkin aina oltava opettaja.

AK / HR

CSX:n korjaus ei etene - kerhon ja vakuutusyhtiön välit viilenneet

SierraExrein kaatoyrityksen vaurioiden korjaus on pysähdyksissä. Vauriosta on kulunut jo yhdeksän viikkoa, mutta kone seisoo yhä Malmin platalla ilman mitään merkkiä korjauksesta. Korjauksen viivästymisen primäärisyy on ollut vauriokorjaustarjouksien viipyminen, korjaustavasta käytävien keskustelujen venyminen vakuutusyhtiön kanssa ja ilmailumääräysten tulkintakysymykset. Korjausten alkamista viivästytti tarpeettomasti lisäksi erään kerholaisen harkitsemattomat väitteet vakuutusyhtiötä ja sen vahinkotarkastajaa kohtaan kerhon sähköpostilistalla. Kerholaisten tulisikin muistaa, että sähköposti on tavallaan kirjallinen viestintäväline, joten siinä tulisi käyttää samoja viestintäsääntöjä kuin esimerkiksi kirjeen kirjoittamisessa. Varsinkin kerhon sähköpostituslistan jakelu on varsin laaja, joten sitä käytettäessä on syytä käyttää tervettä harkintaa siinä minkä saattaa nimissään muiden luettavaksi, sillä omalla nimelläänkin kirjoitettu viesti tulkitaan helposti väärin kerhon kannanotoksi asiaan.

HR / AK