

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI No 4/96



LENTOLEHTINEN 4/96

Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus:](#)
- [Purjekonevarauksista](#)
- [Lentopaikkakisan voittajat](#)
- [Messuille mars!](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Kuukauden PIK-henkilö: Lars Norrmén](#)
- [Uuden johtokunnan esittely](#)
- [PIKjoulu 1996](#)
- [Lentohinnasto tänään](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)

Lars Norrmén - PIK-rakennussarjan isä ja puheenjohtaja vuosimallia 1946

Tämän numeron kuukauden PIKiläinen saa sivutilaa tavallista enemmän. Eikä syyttä. Sodanjälkeisen ajan PIK-vaikuttajan ja lentämistä 60 vuotta seuranneen miehen tarinaa riittäisi vaikka lehden joka numeroon monen vuoden ajan. Pilkahduksia vuosien varrelta olen kerännyt keskusteluistani Lars Norrménin kanssa, ja hänen eri henkilöille kirjoittamista kirjeistään.

Eräänä joulukuun lumettomana päivänä minulla oli kunnia tavata charmikas herrasmies, Lars Norrmén. Mies, joka oli ollut Pikiläinen jo ennen kuin yhtään Pik-merkkistä konetta oli olemassa. Keskustelu oli antoisa, sain matkustaa historian siivillä aikaan, jolloin purjelentäjät olivat todellisia pioneerejä, eikä lasikuituakaan ollut edes keksitty, ei ainakaan purjekoneisiin.

Larsin ensimmäisestä yksinlennosta tulee ensi kesänä kuluneeksi aikaa 60 vuotta, ja lupakirja on yhä ahkerassa käytössä. Voitte kuvitella, että muutosta on tuossa ajassa tapahtunut. Lentokipinän Lars sai jo pienenä poikana, kun hän kesät pitkät tuijotteli kiikarilla perheensä kesäpaikan vierestä lentäviä sotakoneita. Viimeinen sinetti lentäjänuran aloittamiselle oli se, kun hän ilmailunäytöksessä ensimmäisen kerran sai tutustua purjekoneeseen; näki sen katoavan naispilotin ohjauksella korkeuksiin kentän viereen syntyneessä termiikissä. Pojan sydän oli viety ja palava lentäjäsielu oli syntynyt!



Jämi 10.6.1946, Lars Norrmén on laskeutunut 8 tunnin ja 42 minuutin lennolta kuva via L.Norrmén

Tuohon aikaan purjelentokerhoihin oli jonoa. Niinpä silloinen Helsingin Ilmapuolustuskerho hylkäsi 16 -vuotiaan innokkaan nuorukaisen kerhoonliittymishakemuksen. Olisi hauska tietää miten paljon heitä jälkeensä on harmittanut menetettyään moisen ilmailupersoonan. Vaan eipä olisi nuorukainen ollut innokas, jos homma olisi siihen kaatunut. Ilmailunäytöksessä nähty purjelentäjätär oli saksasta, ja sinne "paikalliseen SIL:iin" Lars lähetti kankealla koulusaksallaan kirjoitetun kirjeen, jossa pyysi päästä heidän kurseilleen. Lupa Saksasta ja Larsin vanhemmilta saatiin, ja nuorukainen suoritti vuonna 1937 Saksanmaalla Grunauissa purjelennon A- ja B-merkit.

Purjelentokoulutus vuonna 1937

Tuohon aikaan koulutus oli varsin erilaista. Kaksipaikkaisia koneita ei ollut, joten suullisen briefauksen ja maassa suoritettujen ohjaintenvääntelyjen jälkeen oppilaat sinkaistiin yksinään taivaalle. Kuvitelkaa!!! Moniko teistä lähtisi yksinään ilmaan heti ensi yrittämällä? En minä ainakaan, ehkä. Tilannetta pehmentää hieman se, ettei konetta alussa ampaistu kuin muutaman metrin korkeuteen, jossa yritettiin lentää suoraa lentoa muutama sekunti, ja oltiin maassa jälleen. Harjoituskoneetkin olivat aika lailla erinäköisiä kuin nykyiset "pulkat". Meikäläisen silmin katsottuna vain muutama lankku kehikkona, eikä tietenkään mitään sisätiloja. Hinaussysteemikin oli merkillinen. Koneeseen kiinnitettiin iso "kuminauha", jota avustajat kiristivät käsivoimin toisesta päästä. Toiset avustajat pitelivät koneesta kiinni, kunnes kuului "irti!"-komento, ja kone sinkaistiin kuin ritsalla taivaalle. Varsinaista yhteispeliä siis. Ja kun muistetaan vielä, ettei purjekoneissa ollut tuohon aikaan pyöriä lainkaan, niin avustajia todella tarvittiin.



1.7.1990 Menkijärvi, 502,1 km:n kolmiolennon maalissa kuva via Lars Norrmén

Lupakirjan suorittamistapakin oli hieman erilainen. Sen sijaan että sen olisi saanut heti kertaheitolla, täytyi edetä vaiheittain. Ensin suoritettiin A-, B-, ja C-merkit. A-merkin saaminen edellytti viittä 20-sekunnin mittaista suoraa lentoa sekä yhtä 30 sekunnin lentoa. B-merkin saamiseksi täytyi jo osata kaarrella, sekä saada viisi minuutin mittaista lentoa. C-merkkiin vaadittiin 10 minuutin lento sekä oma nousu. Vaikka kyseinen systeemi yksinlentämiseen hirvittää nykypäivän pumpulissa kasvanutta pilottia, niin Lars on sitä mieltä, että vanha systeemi oli parempi; Lentämisessä edettiin vähitellen, eikä kaikki tullut kertarysäyksenä kuten nyt. Toiseksi hyväksi puoleksi hän mainitsi sen, että itseluottamusta alkoi kertyä heti alusta saakka, eikä se ensimmäinen yksinlentoakaan tullut sitten kauhistuksena kuten ehkä nykymetodilla, Lars arvelee.

Sota ja sen jälkeinen PIK

Saksassa aloitettujen lentojen jälkeen Lars jatkoi lentämistä Suomessa Jämällä, ja liittyi tietysti heti PIK:iin päästyään opiskelemaan silloiseen Suomen Teknilliseen Korkeakouluun syksyllä 1938. Samana vuonna aloitti myös kolme muuta Larsin sanojen mukaan "ilmailuhullua": Kalle Temmes,

Per Schalin ja Per Andersin. Tuolloin ei vielä ollut lentokoneenrakennuslinjaa ollenkaan, ja lentokoneitten teosta haaveilevat nuoret miehet aloittivat koneenrakennuslinjalla, haaveissaan opiskella lentokoneenrakennusta ulkomailla diplomit saatuaan. Tuli sota, ja lentäjäsankarimme lähtivät mukaan puolustamaan isänmaatamme. Pehr Andersin kaatui talvisodassa, mutta loppukolmikko muodosti sodanjälkeisen PIKin rungon.

Taistelusta palattuaan 1944 nuorukaiset, tie-tysti sodassa vanhenneet, olivat tottuneet organisoimaan ja käskemään. Heille siis lankesi aivan kuin itsestään johtajan rooli kerhossamme, kun vielä kaiken lisäksi jokaisella oli lentokokemustakin takanaan. Lentotoimintaa käynnisteltiin aineellisesta puutteesta huolimatta innolla, ja kerhoon liittyi paljon uusia innokkaita ilmailijoita, joista osa oli niin nuoria, etteivät he olleet ehtineet sotaan lainkaan. Jotkut olivat taistelleet jonkin aikaa. Tarvikkeista oli puutetta; vanha vintturikäsi katkeili useitakin kertoja päivässä, varaosia oli vaikea saada, ja bensa oli kortilla.

Henkeä uhmaavia hetkiä

Lars kertoi tarinan eräästä kotimatkasta Hyvinkään lentokentältä, jossa PIK siihen aikaan lensi: Matka kuljettiin bensapulan takia junalla, mutta Hyvinkään asemalla odotti kerhon auto, jolla ajettiin kentälle. Kotimatalla oli jo kiire junalle, kun autosta loppui bensa. Teekkarithan ovat tunnetusti viisaita, joten he keksivät imeä tankista loput bensat pulloon, mitä pumppu ei ollut imenyt. Lars ruuvasi kaasuttajan kannen irti, ja joku makasi loppumatkan etulokasuojan ja moottorin välissä, bensapullo kädessään syöttäen bensa sopivaan tahtiin. Bensa loppui juuri asemalla sijaitsevalla tallilla, ja teekkarit ehtivät juuri ja juuri junaan.

Nykyään jos sattuisi vastaavaa, joku saisi tuliset syytökset niskaansa unohtettuaan tankata, mutta tuohon aikaan kyse ei ollut muistamisesta. Bensa vain ei ollut. Suurena apuna toiminnalle oli nimettömäksi jäänyt ylimääräisten bensakorttien järjestäjä. Ilman bensaahan ei edes vintturia olisi voitu käyttää. Toinen hieman hurjalta kuulostava tarina autoilusta oli se, kun PIKiläiset kuljettivat innokkaita vierailijakerholaisia samaisen matkan junalta asemalle siten, että yhdessä henkilöautossa kulki kerrallaan n. 20 henkilöä, suurin osa tietysti auton korin ulkopuolella.

Lentäessäkin turvallisuusvaatimukset olivat hieman nykypäivästä poikkeavat. Lars kertoi monia tarinoita lennoista, joissa esimerkiksi suoraan vintturihinauksesta, n. 300 metrin korkeudessa kokeiltiin syöksykierrettä, ja tultiin siitä suoraan kauniiseen laskuun. Sääntöjä ei ollut, mutta ei sattunut vahinkojakaan. Lars kertoi ettei tapahtunut muita vaurioita kuin erään lentäjän kovasta laskusta aiheutunut sekä koneen että pilotin selkäkipu. Kuitenkaan Lars ei myönnä olleensa mitenkään hullunrohkea. Koneitten ominaisuudet tunnettiin, ja toimittiin turvallisesti niiden rajoissa. Silloinhan oltiin muutenkin omatoimisempia, ja piti luottaa itseensä. Koska ei kerran ollut paikkaa opettajalle, oli esimerkiksi pilvi- ja mittarilentokin harjoiteltava vain omin päin. Silloin oli parasta pysyä poissa pilven alta, johon joku harjoittelija oli mennyt. Muuten saattoi saada pilvestä putoavan koneen syöksykierteessä niskaansa.

Kovat vuodet kasvattivat

Juuri noina sodanjälkeisinä vaikeina aikoina oli siis päähenkilömme vuoro kantaa kerhostamme vastuuta. Hän toimi kerhomme varapuheenjohtajana vuonna 1944, ja puheenjohtajana vuonna 1946. Vastoinkäymisistä huolimatta hän muistelee kyseisiä aikoja lämmöllä, ja muistuttaa, että ankarat vuodet PIKissä ja sodassa kasvattivat niin häntä kuin muitakin sen ajan "sankareita" sellaisiin saavutuksiin, jotka näkyivät myös rauhanoloissa. Kova työ ja ponnistelu ei siis mennyt hukkaan, vaan päinvastoin kasvatti henkistä voimavarapankkia. Normmén luettelee kansakerholaistensa saavutuksia työn saralla: Kalle Temmes oli Ilmailulaitoksen johdossa eläkkeelle siirtymiseensä saakka, Per Schalin Saabilla Lentokoneensuunnittelussa ja myöhemmin työskenteli

avaruustekniikan parissa. Sodan jälkeisen polven saavutuksista hän mainitsee Raimo Häkkisen työn McDonnell Douglasilla, Karl Studen Finnairin päällikkönä ja Juhani Heinosen Finnairin moottorikorjaamon päällikkönä.

Lentokoneenrakennustekniikan osaston ja PIK-suunnittelusarjan synty

Koulullakin oli sodan aikana tapahtunut suuri muutos. Oli perustettu lentokonerakennuksen oppisuunta, vetäjänään Professori Ylinen. Koulun ja PIKin yhteistyötä kehiteltiin, johon päähenkilöllämme oli suuri vaikutus. Ensin päästiin siihen, että opiskelijoiden diplomi- ja harjoitustyöt valittiin niin että ne palvelivat PIKiä ja Suomen ilmailua. Seuraava askel oli se, että leko-opiskelijoiden koneenrakennus ja -korjaustyöt PIK:issä ja Jämillä hyväksyttiin opiskelijoiden "praktiikaksi" insinööridiplomia varten. Normmén haluaa tässä korostaa Professori Ylisen myötävaikutusta, jota ilman ehdotuksia ei olisi hyväksytty konsistorissa.



Hinu ja hinauspilotti, Lars Normmén

Päähenkilömme ansiota oli myös se, että perustettiin PIK-suunnittelusarja. Kaksi ensimmäistä numeroa, PIK-1 ja PIK-2, annettiin taannehtivasti aikaisemman polven PIKiläisten keskenjääneille projekteille, mutta PIK-3 olikin jo Lars Normménin itsensä käsialaa. Tämän suunnittelun hän oli aloittanut olessaan sodasta kotilomalla vuonna 1942. Hän siis todellakin on elänyt sitä aikakautta kerhossamme, jolloin myös rakennettiin ja suunniteltiin, ei pelkästään lennetty. Silloin myös rakennettiin harjoituskoneet itse valmiiden piirustusten perusteella. PIKin muutosta pelkäsi lentokerhoksi Lars harmitteli kovasti, ja tuumaili että kerhon luonne muuttuu kokonaan. "Rakentaessa tutustuu ihan ihan eri tavalla muihin kerholaisiin kuin lentäessä, jolloin yksi on koneessa, yksi hinaa, ja yksi on siivenkärjessä." Päivitellessämme ikävää kehitystä totesimme ainakin sen, ettei enää ole sellaisia koneita, joita voisi tuosta vain rakentaa kerhoissa. Uusi rakennusaine, lasikuitumuovi, joka toki on parempi lentää, on myös turhan vaikea rakentaa kerhovoimin. Mutta miten paljon on kuitenkin asenteesta ja innosta kiinni??

Lentokoneitten suunnitteluun oli Normménilla muutakin vaikutusta: Hän sai hankittua Saksalaiset purjekoneitten rakennemääräykset, jotka hän luovutti PIKille rajattomaan käyttöön. Tästä syystä PIK -merkkiset koneet olivat määräysten mukaisia ja kestäviä. Näitten lisäksi hän sai hankittua PIKin käyttöön mm. Göttingen aero-labran julkaisemia siipiprofiilimittauksia, ja Flugsportin julkaisut vuosilta 1932-1942.

Purjehdusreissu katkesi Venezuelaan

Sodan jälkeen Lars siis jatkoi lentämistä, ja sai lupakirjan vihdoin, sodan aiheuttaman tauon jälkeen 11.3.1946 numerolla 61. Hänestä tuli opettaja, ja hän toimi mm jonkin aikaa Jämillä yliopettajana, kunnes työt veivät hänet ulkomaille. Siellä hän on työskennellyt yhteensä 9 vuotta, kaikkiaan 46:ssa eri maassa. Ensimmäinen ulkomaantyöpaikka-tarina oli mielenkiintoinen. Pian valmistumisensa jälkeen, työskenneltyään jonkin aikaa SIL:ssä Lars lähti tuttaviansa kanssa pitkälle purjehdukselle. Reitti kulki Helsingistä lukuisten satamien kautta Venezuelaan ja kesti n. yhdeksän kuukautta. Lars oli ainoa joka oli jo etukäteen purjehdustaitoinen.

Laiva siis saapui satamaan Venezuelassa, jossa ainakin tuohon aikaan suhtauduttiin ilmeisen epäluuloisesti muukalaisiin. Porukka Suomesta oli ilmeisesti niin pelottava, että paikalliset viranomaiset päättivät pitää koko porukkaa tarkkailussa, kun eivät voineet olla varmoja siitä, missä tarkoituksessa oudot "viikingit" olivat tulleet. Tilanne selvisi lopulta, ja matkalaiset pääsivät vapauteen. Tällä aikaa veneestä oli varastettu kaikki suunnistuslaitteet yms varusteet, joten matkanteko siitä eteenpäin oli mahdotonta. Siellä suomipojat olivat jumissa ilman rahaa. Ei auttanut kuin etsiä työtä. Laivan he onneksi saivat myytyä, huonoon hintaan tosin. Lars päätyi maanmittariksi, ja hyvinhän sekin homma lentokoneinsinööriltä kävi.

Venezuelassa Lars vietti yhteensä 5 vuotta. Siellä ollessaan hän hakeutui läheiselle lentokentälle, jossa pääsi lentämään moottorikoneella. Lars suoritti A2-lupakirjan, jonka sai entisen kerhotoverin, Kalle Temmeksen, työskennellessä ilmailuhallituksessa muutettua suoraan suomalaiseksi vastaavaksi. Venezuelan lisäksi Lars asui perheineen pitemmät tovit Portugalissa ja Bangladeshissä, jota hän sanoo kurjimmaksi paikaksi maailmassa. Perheessään hän onnistui tartuttamaan ilmailutautia niin hyvin, että tytär purjelentää yhä tänäkin päivänä. Elisabetillä olisi kulta-c kolmella timantilla, mikäli baro olisi toiminut 500 km:n lennolla.

Elämäntyö Wärtsilä-Dieselillä

Varsinaisen elämäntyönsä herra Norrmén kertoo tehneensä Vaasassa Wärtsilä-Dieselillä, jonka hän yksikön johtajana oli viemässä maailmankartalle. Kun Lars aloitti Vaasan Wärtsilässä, oli se vain pieni kyläfirma, mutta hänen jäädessään eläkkeelle, oli se kasvanut maailmanlaajuiseksi yritykseksi, jonka työllistämiskaivoskin oli jo suuri. Tänä päivänä Wärtsilä-Diesel on ainoa joka kantaa alkuperäistä Wärtsilä -nimeä, muut yksiköt ovat menneet konkurssiin aikojen kuluessa. Lars Norrmén saa olla tyytyväinen työhönsä. Hän antaa suuren kiitoksen TKK:n opetukselle, jonka insinööriajattelun hän kertoo olleen niin hyvää, että sen avulla on selvinnyt muillakin aloilla, eikä vain lentokoneitten parissa. Esimerkkinä juuri Wärtsilän valmistamat Diesel-moottorit.

Tuolloin Wärtsilän aikoihin oli Larsille myös moottorilentoluvasta hyötyä; sai päräyttää itse kauppakumppanien luo ympäri Pohjois-Eurooppaa välittämättä Finnairin aikatauluista. Näitä itselennettyjä kenttiä löytyy Euroopasta peräti 77 kappaletta. Euroopan lisäksi hän harjoitti ja harjoittaa yhä lempilajiaan, purjelentoa, kotikentällään Vaasassa, sekä Menkijärvellä ja Jämillä. Kebneä tietenkään unohtamatta. Vaasan kerhossa lennettyjen vuosien aikana Larsin pahviin kertyi mm n. 4000 lentoa Hinulla, Suhinun "esi-isällä", purjekone perässään.

Päähenkilömme on siis ollut näkemässä monta aikaa lentämisessä; monenlaisia koneita ja pilotteja. Hänellä on mm. purjelennon kulta-c kolmella timantilla ja 1800 tuntia moottorikoneella. Eikä ilmailukipinä vaan sammu. PIK on yhä Larsin sydäntä lähellä. Kun kerroin, että nykyään PIKissä lentää myös paljon jo valmistuneita, ei ainoastaan teekkareita, Norrmén toteaa: "Kiva kun pitävät PIKistäni". Eikä tunne PIKistä hänen omana kerhonaan ole varmaankaan yhtään aiheeton.

Marjukka Suila

PIK Johtokunta vuosimallia 1997

Kimmo Rantanen, Puheenjohtaja

Kokemäen poika vuosimallia 1964. Rakenteli koulupoikana hienoja siima- ja radiolennokkeja (jotka tuotiin melkein aina palasina muovipussissa lentokentältä kotiin). Kimmo on harrastanut erityisesti moottorilentoa intohimoisesti jo reilut 10 vuotta. Aloitti purjelennolla Nummelassa vuonna 1985 ja vuotta myöhemmin oli vuorossa A2 PIKissä. Tämän jälkeen Kimmo suoritti tasaiseen tahtiin mm. ansiopahvin, iin, monimoottorin, apulaislennonopettajakelpuutuksen sekä liikennelentäjäteoriat. Erehtyi menemään kesken Polin opintojen Kauppakorkeaan, jonka sitten suoritti (omaksi ja muidenkin yllätykseksi) loppuun. Otaniemen loppuopintojen kanssa pähkäilevä lentoteekkari. Harrastuksena Kimmolla on mm. laskettelu, maratonjuoksu (kahjoa puuhaa?!) ja matkailu.

Mikko Riepula, Rahastonhoitaja

Mikon lentoharrastus on vasta aluillaan PPL-kurssin muodossa. Mitä opintoihin tulee, hän on omasta mielestään vähän turhankin monennen vsk:n tietoteekkari -- työt ja yhdistystoiminta ovat vaatineet veronsa -- mutta sana "valmistuminen" alkaa jo pikku hiljaa kuulua käsityskyvyn piiriin. Rahastonhoitajaksi Mikko päätyi aiemman vastaavan kokemuksen perusteella. Valitettavasti vain kerhon taloudellinen tilanne on sellainen, että todennäköisesti ette tule tuntemaan häntä mukavana miehenä. Eli maksakaahan lentolaskunne ajallaan :-)

Antti Koskiniemi, Varapuheenjohtaja

vm. -67, R/YYT N. Pursipahvi lennetty 1985 Lahden Ilmailukerhossa. PIKiläinen vuodesta 1987 ja mottipahvi siitä asti suunnitteilla. Matkalento purjekoneilla on tähän asti ollut Antille mieluisinta ilmailua. Muita aktiviteettejä ovat lennokit ja pienoismallit, vaeltaminen, hiihto ja kalastus. Kuvassa Antti ja Se Eka Lentskari. Tapauksesta seurasi ilmailukärpäsen purema, mikä tunnetusti aiheuttaa pysyvän vamman.

Janne Kosomaa, Rakennuspäällikkö

Janne on Karjalan poikii kuten edeltäjänsäkin, kotoisin Outokummusta. Yrittää opiskella konelafkalla polttomoottoritekniikkaa vaihtelevalla menestyksellä (ko N). A2 lentelijä kevästä -95 lähtien, pursi- ja yöpahvi ovat vielä vähän vaiheessa. Hajonnut Suhinun koneenhoitajana vuosina 94-95. Harrastuksena myös kaikki muut moottorilla toimivat romut, sekä kiipeily.

Marko Koski, Messuministeri

Silloin (tällöin) kun opiskelee, Marko opiskelee sähkötekniikkaa ja sitäkin toista vuotta. Hän on ollut kerhossa kaksi vuotta ja lentää hinausköyden peräpäältä aloittaen. Moottori-ilmailun annoksensa hän hankki lennättämällä radio-ohjattua helikopteriansa. Marko ei aio ainakaan heti tehdä messutoimintaan radikaaleja muutoksia, koska systeemi toimii PIK:n ja Suomen Messujen mielestä hyvin.

Rainer Bärs, Sihteeri

Syntynyt 1964, kastettu teekkarikylän kappelissa teekkarin ja hoitsun liiton tuloksena. PIK-sihteeri ensi vuonna. Motto voisi olla "carpe diem", eli "tartu tilaisuuteen". Opiskelut alkoivat Polilla 1983 ja loppuvat hyvällä säkällä tohtoriksi inttamiseen joskus 1997-98 vuodenvaihteen kieppeillä erään

kaukokartoitusalan sovellutuksen kehittämisestä geologisiin tutkimuksiin. PIK tuli mukaan kuvioihin vasta 1995, kun Rainer suoritti vanhoilla päivillään pursipahvin. Se on hänen mielestään paras asia, jonka hän on tehnyt sitten edellisen hyvän teon! Valokuvassa hän muuten on se, jolla ei ole minihametta, vaikka sihteerin virka viittaisikin hiukan muihin taipumuksiin... (näin hän ainakin itse yrittää väittää!)

Timo Lindqvist, Huoltopäällikkö

Timo Lindqvist on uuden johtokunnan vanha pieru. Sähkömies Timppa on noin vuosikurssia N, ja kerhossa huoltopäällikkönä nyt jo kolmatta vuottaan, ja on itse asiassa ainoa pitkäjatkojohtokuntalainen noin pik-miesmuistiin. Timo taitaa myös olla uuden johtokunnan jäsenistä Antin ohella se, joka ei metsään tiputettuna jää ihmettelemään kohtaloaan, vaan ottaa Camel-bootseineen vanhana militaristisissään ilon irti asiasta.

Pekka Ahola, Koulutuspäällikkö

Mies joka ei esittelyjä kaipaa, eikä niitä myöskään anna.

Lentopaikkakisan tulokset

Lentopaikkakisa 1996 on päättynyt. Onnittelut voittajille! Tuomaristo toteutti uhkauksensa ja kahmi suurimman osan jaossa olleista palkintosijoista. PIK-joulussa suoritettiin palkintojen jako, jossa voittajat saivat maineen ja kunnian lisäksi upeat kunniakirjat.

Samalla Joulupukki haastoi kaikki tämän verryttelykisan jälkeen ensi vuonna todelliseen kisaan verenmaku suussa. Kisan säännöt ja palkinnot ehkä tarkentuvat myöhemmin, mutta kisa on kuitenkin jo käynnissä !

Avoim sarja:

1. Heikki Rönkä 51
2. Ari Katajamäki 32
3. Petri Suominen 23

Moottoriton sarja:

1. Mika Viljanmaa 49
2. Juuso Kilpeläinen 23 (27)
3. Ari Katajamäki 20

AK

Iloisten juhlivien ihmisten onnistunut PIKjoulu

PIKjoulua vietettiin taas perinteiseen aikaan itsenäisyyspäivän aattona Rantsulla. Tänä vuonna järjestelyruorissa oli veteraani, jo toista kautta vpj:nä lopetteleva Mono. Lisäksi uusi vpj Antti Koskisniemi otti tiukan otteen ruorista ja toimi illan mittaan erittäin ansiokkaasti isäntänä. Ensi vuoden sosiaalitoiminta näyttää erittäin lupaavalta, toivottavasti Antti jaksaa jatkaa samalla vauhdilla koko vuoden. Lykkyä tykö!

Itsenäisyyspäivän aattona kirjattiin historiaan jo vaikka kuinka moneskuusikymmenes Perinteisistä Perinteisin PIKjoulu. Koko kerho oli mobilisoitunut Rantsulle juhlimielisenä, odottaen vesi kielellä vpj:n lohtimaa ruokatarjoilua.

Perinteisistä Perinteisimmän ohjelman aloitti tietenkin glögi. Laatupiirillä oli tänä vuonna aavistuksen hankaluuksia löytää oikea ainessuhde, ja niinpä glögiä tulikin noin 50% enemmän kuin männävuosina on totuttu - tämä luonnollisesti vaikutti välittömästi illan ohjelmaan tai ainakin yleisöpalautteeseen.

Riisipuuro ilmestyi nopeasti pöytään ja taaskin taktikointi palkittiin - pitkän pöydän ympärille muodostui puolalaistyylinen ruoanjonotuskäärme ennenkuin kattila ehti koskettaa pöydän pintaa. Puuro oli mitä erinomaisinta, joskin ikävällä tavalla ravitsematonta koskapa se ehti loppua kesken miltei skandaalinomaisesti kesken. Varapuhikset improvisoivat tilanteeseen sopivasti toista kattilaa, mutta lopulta päätyivät varsinaisen jouluruoan tarjoilun aloittamiseen tavanomaista nopeammin.

Uusi pöykkökunta keulakuvansa Kimmon johdolla esittivät Rienapojat. Tässä perinteistä poikettiin kutakuinkin totaalisesti, sillä äijänretaleet olivat aivan selvästi jopa harjoitelleet esitystä. Käsikirjoitus oli ylisanoja välttääkseni aivan briljantti, esimerkiksi kadonneiden kuittien metsästys resitatiivina esitettynä muodostuneen historian lehdille jääväksi klassikoksi.

Ja sitten tuli pukki. Hieman ihmeteltiin tonttujen katoa, sillä pukkiä avusti aivan selvästi varatonttu. Mitkä lienee pekkaset Korvatunturilla, hyvinvointiyhteiskunta taitaa taas jyllätä. Pukin sietäisi saada vastalahjaksi vaikkapa yhden reinin, kyllä saataisiin lahjapaja koko pian ruotuun. Noh - kyllä Pukki oli edelleen voimissaan. Hyvän- ja hyvemäntätoista pikku -tuilua edustavat lahjat olivat, kuten aina ennenkin, maulla ja pieteetillä ideoitu. Mainittavampia olivat esim. Kannon uunitumppu tulevien konepalojen sammuttamiseen, Minkkisen tinttilakki mallia mikro, ja jo kolmatta vuottaan huoltochiefinä aloittelevan Camel-mies T.Lindqvistin superpätkinät. Lisäksi ulkomaille muuttavaa monivuotista johtokuntailija Marjaa muistettiin kielikurssilla, joka kuitenkin yleisön toimesta käytiin illan mittaan läpi. Oppiko kukaan puhumaan Norjaa, en tiedä kun en muista. Kertokoon joku joka oli vielä hereillä. Oman toimen ohella Pukki julisti myös lentopaikkakisan voittajat. Mitäs niitä nyt niin mainostamaan, näyttää olleen enemmän ja vähemmän tuomaripeliä koko tuohu. Akateeminen arvaus on, että jostain kumman syystä tämän lehden sivuilla näkynee vielä tarkat tulokset ja onnittelut voittajille. Ohjelmat päätti arpajaiset, jonka päävoitto osui M.Palanterälle.

...vielä kun ne vihdoin saisivat ison puolen kiukaat pitämään kissan kotona ilman että pitää vaihtaa pienelle puolelle kesken löylyjen... : (

Silminnäkijän raportin rustasi

t.raasto suomen vorsasta.

Autojen vahtimista myös vuonna 1997

Ensi vuoden messusopimus on allekirjoitettu ja PIKille on tulossa seuraavat messut:

- Lääkäripäivien esittely 7-10.1
- Moottoripyörä &
- Helsingin Puhelin oy 31.1.-2.2.
- Vene 7 - 16.2.
- Elkom 7 - 10.4.
- Habitare 9 - 14.9.
- TT - Toimistotekniikka 1 - 3.10.
- Polarstoff II & Horse Show 16 - 19.10.
- Voice-Vision 24 - 26.10.
- Sport-Skiexpo & Postimerkki 31.10 - 2.11

Yleisiä muutoksia messutoiminnassa on tapahtumassa, koska keväällä valmistuva Harkimon suurhallin parkkitalo tulee myös messujen ajaksi käyttöön ja meidän valvottavaksi. Lisäksi ja mahdollisesti saamme muutaman päivän varoitusajalla hoidettavksemme lätkämatsien parkkivalvontoja. Tästä asiasta neuvotellaan vielä lisää. Kaikki halukkaat voivat ilmoittautua nopean messutoiminnan ryhmään osoitteeseen messu@pik.tky.hut.fi

Lisäksi mainittakoon, että syyskuun puolivälissä olevat Habitare-messut muodostavat rahantulon kulmakiven (arv. kävijämäärä 90000), mutta ovat hankalaan aikaan. Tästä johtuen voitte odottaa ko. messujen mainostusta jo keväällä.

Muita huomionarvoisia asioita Suomen Messujen puolelta olivat tyytyväisyys toimintaamme ja pyyntö muuttaa pomosysteemiä. Jälkimmäinen tarkoittaa sitä, että he haluaisivat saman parkkipomon tekevän koko messun... Tähän emme voi suostua, mutta tulevaisuudessa on ERITTÄIN SUOTAVAA, että pomot soittelevat toisilleen erikoisjärjestelyistä yms. asioista. Tämä on tärkeää, koska muut kaksi kilpailijaamme messukeskuksessa käyttävät yhden pomom systeemiä. Eli jos meidän hommat ei siitä syystä suju niin...

Marko Koski

PIK-tutkain

Vaalikokous edellisvuosien kaavalla - melkein

Kerhon vaalikokous pidettiin 21.11.96 Smökissä viimevuotisten perinteiden tapaan. Paikalla oli noin 49 kerhon jäsentä ja perinteiseen tapaan kokouksessa tehtiin valintoja. Mielenkiintoisin ja arvaamattomin, kuten usein aiemminkin, oli puheenjohtajan valinta. Perinteinen puheenjohtajapeli käytiin jälleen läpi jo tutuksi tulleella kaavalla ehdotuksineen ja kieltäytymisineen, kunnes kokous tuli siihen lopputulokseen, ettei puheenjohtajaa nyt löydy, vaan on parempi siirtyä seuraaviin virkoihin. Varapuheenjohtajaksi valittiin jo ennalta tehtävästä kiinnostunut Antti Koskiniemi, josta alettiinkin oitis valinnan jälkeen taktikoimaan vielä varsinaista puheenjohtajaakin. Kokoustauon jälkeen palattiin puheenjohtajakysymykseen, ja perinteiseen pj-peliin, jota käytiin jälleen muutama kierros kunnes Aleksis PIK-3c ehdotti Kimmo Rantasta, joka ei ilmeisestikään ollut perehtynyt pj-pelin sääntöihin, eikä näinollen ymmärtänyt heti kieltäytyä. Koska muita ehdokkaita ei ilmaantunut, nuiji kokouksen puheenjohtaja Timo Minkkinen päätöksen pöytään ja näin kerho oli saanut uuden puheenjohtajan vuodelle 1997. Sihteeriksi valittiin Rainer Bärs ja rahastonhoitajaksi Mikko Riepula. Koulutuspäällikön vakanssista oli kaksi kiinnostunutta: Aleksis Kajava ja Pekka Ahola, joten valinta tuli ratkaistavaksi vaalilla. Äänestyksen tulos oli Kajava 25, Ahola 20, tyhjiä 2 ja hylättyjä 2, mutta kun selvisi että ääniä oli annettu enemmän kuin äänioikeutettuja paikallaolijoita, oli vaali uusittava. Ja kas kummaa toisella kierroksella äänien lukumäärä täsmäsi ja äänestyksessä Kajava sai 21 ääntä ja Ahola 24! Tyhjiä oli 2 ja hylättyjä 1. Näinollen on ilmeistä että muutama kerholainen vaihtoi kantaa ensimmäisen kierroksen tuloksen selvittyä, ja Aleksis voikin kiittää tai syyttää tätä kokousyleisölle tutuksi tullutta kerholaista uudesta äänestyskierroksesta ja johtokuntapaikan menemistä sivu suun. Rakennuspäälliköksi valittiin Janne Kosomaa ja huoltopäälliköksi jo kolmatta kertaa peräkkäin Timo Lindqvist. Messuministeristä kokous pääsi jälleen äänestämään, tällä kertaa tosin selvittiin yhdellä äänestyskierroksella haamuäänestäjän selvittyä: Mikael Hirvonen 18 - Marko Koski 26. Mutta kokouksen varsinaisen yllätyksen järjesti juuri valittu kerhomme uusi puheenjohtaja Kimmo Rantanen pyytämällä puheenvuoron muissa esille tulevissa asioissa kokouksen lopuksi. Hän tiedusteli kokoukselta onko tämä muka jotain pilaa, ja jatkoi: "Ajatelkaa nyt: voiko ekonomi olla PIK:n puheenjohtaja?" Kimmon jatkettuaan hetken tautofonista monologiaan puheenjohtaja Minkkinen keskeytti sen ilmoittamalla että hänet on juuri valittu laillisessa järjestyksessä kerhon puheenjohtajaksi ja jos hän haluaa muuttaa mielensä ja perääntyä on ensimmäinen mahdollinen ajankohta siihen uuden vuoden ensimmäinen päivä, keskustelu on päättynyt. Kerho sai juuri sellaisen johtokunnan kuin se ansaitseekin.

HR

Re: PIK Johto 1997

Date sent: Thu, 21 Nov 1996 23:12:13 +0200 (WET)

> Johtokunta

Sano ettei se ole totta eihän vaan ? Ihan vitsi eiks juu ?

Jäsenmaksuja korotettiin

Vaalikokous päätti korottaa kerhon ensi vuoden jäsenmaksuja Johtokunnan esityksen mukaisesti. Varsinaisen jäsenen maksu on 50 mk per vuosi, ainaisjäsenmaksu on 500 mk laaki.

AK

Työtuntien viimeinen merkitsemispäivä on 13.1.

Vuoden 1996 työtunnit on merkittävä 13.1.97 mennessä työtuntikorttiin Murjussa. Myöhemmin merkittävät työtunteja ei tulla hyväksymään ilman todella hyvää syytä. Kannattaa myös muistaa että työtunti- ja lentohintakausi on muuttunut kalenterivuodeksi, joten nyt vuoden vaihteen työtuntien merkitsemisellä todellakin on väliä.

Mikko Pietilä / HR

Sierra Exrei lentää!!!

CSX:n vauriokorjauksen vaurion korjausosuus on valmistunut. Sen sijaan paperipuoli ei ole vielä aivan kunnossa, sillä koneeseen vaihdetun moottorin ja vauriokorjauksen suorittaneen korjaamon papereiden välillä on pieniä ristiriitaisuuksia. Paperipuolessakaan ei olisi ongelmia mikäli Konekorhonen ei olisi hankkinut itselleen JAR145-lupia... Paperitkin saataneen kuntoon viimeistään ensi vuonna, jolloin CSX on pitkän odotuksen jälkeen jälleen ilonamme.

HR

Seiska ei saakaan winglettejä

Markus Laitila on ottanut selvää winglettien hankkimisesta LS-7:aan. Hinnaksi tulisi noin 23 000 markkaa ja kone pitäisi kuljettaa Saksaan. Pырstötankki maksaisi n. 7000 markkaa. Kumpikin parannus on varsin kallis, eikä siksi varmaankaan ajankohtainen. Eräissä ilmailualan arvostetussa lehdessä esitetty taiteilijan näkemys Super-Seiskasta ei siis toteudukaan.

AK

Pitkän tähtäimen suunnittelutyöryhmä on aloittanut toimintansa.

Kerhon tulevaisuudennäkymiä ja pitkätähtäimen suunnitelmia laativa työryhmä on kokoontunut työhönsä. Ryhmän tavoitteena ja aikomuksena on tehdä kerholle vuosikokouksen hyväksyttäväksi suunnitelma tulevaisuuden suuntaviivoista. Työryhmään mahtuu mukaan myös kerhotoiminnassa jopa alle kymmenen vuotta jäsenenä olleita... Ryhmän toiminnasta lisätietoja antaa esimerkiksi pj-vm96 Timo Minkkinen (puh 8882228, Timo.Minkkinen@hut.fi,)

AK/HR

Sikoja Räyskälässä?

Räyskälän perinteiset lentokauden päättäjäiset vietettiin tänä syksynä PIK-vetoisesti. Koska pippaloiden järjestysvuorossa oli tällä kertaa juhlinnan ammattilaiset, eli teekkarit, olivat juhlatkin sen mukaiset. Ohjelmisto ja varsinkin menu oli laadittu huolella ja antaumuksella, jonka kaikki juhlijat kykenivätkin merkille panemaan. Varsinkin ruumiinravintopuoleen oli keskitytty jo hyvissäajoin ennakkoon suorittamalla tiettyjä hankintamatkoja ja varsinaiset illan päähenkilöt lampaanviulut haudattiin maan poveen odottamaan esiintymisvuoroaan jo hamassa juhlapäivän aamussa. Tästä huolimatta rosvopaisti palautettiin vielä ensiesiintymisen jälkeen hetkeksi kypsymään. Kaikkiaan juhlapaikalle saapui lähes 150 henkeä nauttimaan illan antimista ja todistamaan syksyn saapumista ja kesän lentokauden siirtämistä historiaan. Sikajuhlatoimikunta

haluaakin kiittää kaikkia juhlijoita osallistumisesta sekä kaikkia juhlien järjestelyihin osallistuneita avustaan, erikoisesti niitä jotka eivät härmistyneet siivousajan koittaessa.

HR

Räyskälän kuppilaan remontti ja uusi emäntä

Räyskälän kuppilassa on tarkoitus aloittaa talven aikana remontti. Kahviota laajennetaan ja ehostetaan. Säätiön rahatilanne on kuitenkin sen verran heikko, että suurempiin hankintoihin ei ole varaa, joten tarkkoja suunnitelmia ei remontin sisällöstä vielä ole. Joka tapauksessa työ on tarkoitus tehdä talkoilla, joten niistä kiinnostuneet ottakoon yhteyttä Jormaan Räyskälässä (puh 019-448871). Uuteen kuppilaan tulee myös uusi kuppiloitsija. Uuden emännän henkilöllisyyttä ei ole vielä julkistettu, mutta huhut viittaavat Laakasalon suuntaan. Uusi yrittäjä tarttuneen toimeen kevään kynnyksellä. Tällöin saamme nähdä uudet linjaukset kuppilan hoitamisesta.

HR

Räyskälään aluemaksu kaikille kentän käyttäjille

Räyskälä-Säätiö on päättänyt uusia hinnastonsa. Uuden, vuoden 1997 hinnaston mukaan leiriytymismaksu alenee hieman, talkootyömaksu poistuu, mutta uutena maksuna on päätetty periä kaikilta kentän käyttäjiltä aluemaksu. Uusi aluemaksu on 10 mk/päivä tai 250 mk/vuosi, ja se peritään kaikilta kentän, opiston, motellin ja leirintäalueen käyttäjiltä. Näinollen myös ne jotka osallistuvat lentotoimintaan vaikka eivät yöpyisikään Räyskälässä tulevat uuden maksun piiriin. Aluemaksun voi suorittaa rahan asemesta myös talkootyönä, jota tähän vaaditaan 10 tuntia vuodessa. Uuden maksun myötä kaikki kenttää käyttävät joutuvat osallistumaan alueen kunnossapitokustannuksiin, kun tähän saakka siitä ovat kentän käyttäjistä vastanneet pääasiassa vain asuntovaunuilijat ja leiriytyjät. Maksuvelvollisten piirin laajentaminen on sinänsä aivan oikein, sillä kenttäaluetta, tiestöä, rakennuksia ja niiden huoltoahan tarvitsevat samalla tavalla kaikki majoitusmuodosta riippumatta. Näinollen Räyskälässä yksin asuntovaunuilevan pikiläisen maksu ensi vuonna on 1500 mk + aluemaksu 250 mk, yhteensä 1750 mk (v. 96 1600 mk + 600 mk = 2200 mk), kaksin vaunuilevan 1500mk + aluemaksu 2x250 mk, yhteensä 2000 mk (v. 96 2200 mk), ja kerhokämpässä majoilevilta ja päiväkäyttäjiltä 250 mk/vuosi. Lisäksi tulee leirintämaksua maksamattomille saunojille luonnollisestikin saunamaksu, joka on 10mk/kerta tai 300mk/vuosi. Aluemaksun keräämistä Säätiön hallitus ei kuitenkaan ollut miettinyt loppuun saakka päättäessään että kerhot ovat vastuussa maksun perimisestä ja tilittämisestä. Kerholla ei kuitenkaan voi olla mitään oikeutta ryhtyä karhuamaan jäseniltään heidän ja kolmannen osapuolen välisiä maksuja, varsinkaan kun maksusta voi vapautua talkootyöllä, joiden tekijöistä kerholla ei voi olla riittäviä tietoja, eli maksujen suuruus eri kerholaisilla voi olla mitä hyvänsä 0 ja 250 mk:n välillä. Kerhon kokous ottikin maksun keräämiseen kerhon perimänä kielteisen kannan, varsinkaan kun asiasta ei ollut edes keskusteltu kerhon kanssa.

Muut maksut säilyvät pääosin ennallaan, eli hinauslipun hinta on edelleen 80 mk.

HR

Säätiön purtsikoiden huoltovastuuta kerhoille

Räyskälä-Säätiö on myös päättänyt siirtää Säätiön purjekoneiden huoltovastuun kerhoille. Neljän suurimman kerhon on päätetty vastaavan neljästä purjekoneesta siten, että huoltovastuu koneista

kiertää kerholta kerholle. Koska PIK ei käytä Säätiön purjekoneita juuri lainkaan, toivoi kerhon kokous että kerhon vastuulle tuleva kone ei olisi ainakaan kaikkein suuritöisin.

HR

Teksti-tv:n ilmoitusääät muuttaneet

Teksti tv:ssä jo monelle tutuksi tulleet ilmoitusääät ovat muuttaneet YLEn TTV:n sivumuutosten myötä. METARit löytyvät nykyään sivulta 428 ja TAFfit sivulta 429. Sivuilta 426 ja 427 löytyvät vastaavasti Helsinki-Vantaan isojen koneiden liikennetiedot. Valitettavasti ilmoitusääät eivät ole vielä löytäneet tietään Ylen internet-sivuille.

HR

Osta hyva Talbot 1510 1.5 -81

- juuri katsastettu
- kahdet hyvät renkaat
- vetokoukku
- radio
- uudet jarrut ja pakoputkisto ja paljon muuta...
- siisti ja varma auto

NYT PIK-alennuksella vain 3,5 kmk

Janne Kosomaa
jkosomaa@cc.hut.fi
040-5507770