

LENTOLEHTINEN 1/97



LENTOLEHTINEN 1/97

Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus](#)
- [Puheenjohtajan puheenvuoro](#)
- [Johtokunta päivittyi](#)
- [Incident raportti](#)
- [Talvilentto-ohjeita](#)
- [Normmen muistelee](#)
- [Hinauslentämisestä](#)
- [Lentohinnasto tänään](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)

Pääkirjoitus

Lentolehtisen toimitus on kokenut täydellisen muodonmuutoksen. Entisestä toimituksesta ei säilynyt vakinaiseen toimituskuntaan yhtään hemmoa. Allekirjoittanut otti melkein huomaamattaan meedioneuvoksen roolin. Lehdenteosta innostuneita kartoitettaessa Manu, Tero ja Juri tulivat mukaan toimitukseen. Lehden tekotapakin muuttui; Siirryimme M\$-word -pohjista käyttämään kunnan taitto-ohjelmaa. Ainakin näin alkuvaiheessa pyrimme kaikista muutoksista huolimatta pitämään lehden ulkonäön ja formaatin hyvinkin samanlaisena kuin ennen. Vuoden 1997 edetessä tulemme tarkistamaan mitä uutta ja erilaista voisimme tarjota, monenlaista pientä ideaa on jo ilmassa.

Lentolehtisen sisältö kumpuaa hyvin pitkälle Teistä arvoisat Pikiläiset! Uskon että yhdessä pystymme pitämään yllä Lentolehtisen korkeaa tasoa kertoen mielenkiintoisia asioita kerhon monimuotoisista tapahtumista ja sattumuksista, tekkari-ilmailusta ja ilmailusta yleensä. Lukuisat mielenkiintoiset artikkelit todistavat että kerholaisten joukosta löytyy useita erittäin lahjakkaita kirjoittajia.

Toimitus ottaa riemusta kiljuen vastaan kaikki jutut, jutunaiheet ja valokuvat liittyen Pikiin ja ilmailuun yleensä.

Kevät ja sitämyöten aktiivisempi lentokausi on taas edessä. Ainakin allekirjoittanut odottaa kevättä ja alkavaa purjelentokautta innolla. Purjelentäjän pitkänpitkä talvi unohtuu taas muutamaksi kuukaudeksi täsmälleen sillä hetkellä kun pyörä irtoaa maasta. Ilmailu tarjoaa kaiken sille uhratun ajan ja työmäärän vastapainoksi elämyksiä; hetkiä ja fiiliksiä jotka jäävät mieliin koko loppuelämäksi. Näitä elämyksiä toivonkin kaikille kerholaisille runsain mitoin! Lentäkää ahkerasti!

Simo Huopio

Positiivisia tuulia kerhoon

Päivät pitenevät kevään koittaessa. Ilmailusta kiinnostuneille tämä aiheuttaa ns. lentovietin voimistumisen. Kerhossamme on tällaisia ihmisiä suuri joukko ja se näkyy kaikenlaisen ilmailuun liittyvän toiminnan aktivoitumisena.

Viime vuosina on puhuttu paljon kerhon tulevaisuudesta. Tämä on hyvä asia. Joskus kuulee sellaisia ajatuksia kuin "onko kerholla tulevaisuutta?" Tähän on kyllä erittäin helppo vastata: totta kai on !!! Maassa täytyisi tapahtua aika mullistavia asioita, että

toiminta olisi vaakalaudalla. Niin kauan kuin TKK on olemassa on PIKikin. Tilastollisesti löytyy aina suuri joukko lentämisestä kiinnostuneita teekkareita. Kiinnostus ilmailuun on monilla alan harrastajilla korvien välissä niin lujassa, ettei se sammu koskaan. Nämä takaavat kerhon olemassaolon yhdessä pitkien ja hienojen perinteiden kanssa.

Kerhon puitteet lentoharrastukselle ovat varsin hyvät. Kaiken kaluston ja toiminnan ylläpitäminen vaatii tietysti paljon työtä. Kerho on hyvä areena, jossa voi toimia monipuolisesti ilmailun parissa, oppia tosi paljon uusia asioita ja samalla pitää hauskaa.

PIK on eliittiä maamme ilmailukerhojen joukossa. Kerhomme perinteet ovat ainutlaatuiset Suomessa. Tämä velvoittaa hoitamaan kerhon asioita sen arvon mukaisella tavalla. Tämä koskee tietenkin kaikkea toimintaa. Raha-asoiden hoitoon kiinnitetään tänä vuonna erityistä huomiota. Talous on aika tiukkaa, mutta varainhankintaa tehostetaan. Koneiden käyttöasteen nostaminen on keskeistä, joten toivotaan, että sääät mahdollistavat vilkkaan lentotoiminnan kuluvana vuonna.

PIK on iso kerho. Jäsenistöissä on valtaisa voimavara tehdä vaikka mitä ilmailun ym alalla. Tämä vaatii tietenkin paljon yhteistyötä ja toiminnan koordinointia.

Kaiken kaikkiaan hienon kerhomme tulevaisuus näyttää varsin lupaavalta. Pikissä on potentiaalia !!

Lentäkää !!

Kimmo Rantanen

Johtokunta päivittyi

Tällä hetkellä toimivasta johtokunnasta on ollut Lentolehtisen sivuilla esittelemättä kaksi henkilöä. Koulutusvastaavan tietoja ei lehden toimitus saanut käsiinsä numeron 4/96 taittoon mennessä. Kerhon sihteeri puolestaan ehti jo vaihtua lehtien ilmestymisten välillä.

Koulutusvastaava Pekka Ahola

Ikä 44 vuotta, naimisissa, kaksi lasta. Suorittanut A2-lupakirjan äskettäin. Toiminut kurssin vääpelinä. Työpaikka Avaruustekniikan laboratorioinsinööri. Suurimmat innostajat ilmailun vaativalle saralle ovat olleet Simo Tauriainen ja Skyvan, vaikka ilmailu on kiinnostanut kyllä jo vuosia. Puuhaillut viime aikoina hallintoasioiden lisäksi erityisesti (D)GPS:n kehittelyn hyväksi.

Mikko Merimaa, Sihteeri

PIK:in uusi paperinpyörittäjä-byrokraatti on siis, kuten rahastonhoitajakin, Mikko. Uuden sihteerin lentoharrastuskin on uusi, vasta kurssivaiheessa, mutta opinnot S-osastolla jo D-työvaiheessa. Jäsenistö näknee Mikkoa sihteerin ominaisuudessa kuukausikokouksissa muiden hommien ollessa lähinnä hallinnollisia. Mikko on hyvä esimerkki siitä, että lyhyelläkin PIK-kokemuksella voi päästä (joutua ?) pitkälle!

Incident raportti

Erkki Soinne on jälleen puuhaillut lentoturvallisuusasioissa edellisen gallupin jatkoksi. Nyt kerätään lentokaudella -96 sattuneita törttöilyjä, joissa on itse ollut osallisena tai muiden aistihavaintojen avulla päässyt niitä todistamaan

Lentolehtisen numerossa 2/96 oli yhteenveto lentoturvallisuus gallupin tuloksista, jonka lopussa oli kymmenen parannusehdotusta. Näistä lienee toistaiseksi toteutunut vain kaksi; purjelentäjille järjestettiin kesällä sekä matka- että taitolentokurssi. Lentämisen lisäksi arvokasta kokemusta voi hankkia myös Malmin kuppilassa tai Räyskälän iltanuotiolla. Kaikista sattumuksista ei kuitenkaan puhuta, varsinkaan jos on tullut törttöiltyä raskaammin.

Tämän incident raportti -systeemin tarkoituksena on kerätä kauden aikana tapahtuneet sattumukset. Tuloksia on tarkoitus tarkastella vain positiivisessa hengessä ja kirjoittaa niistä yhteenveto lentolehtiseen. Kyselyyn voi vastata oheisella kaavakkeella tai kerhon kotisivulle laaditulla formilla, joko omalla nimellä tai nimettömänä. Systemi on siis sama kuin suurissa lentoyhtiöissä, joissa voi nimettömänä lähettää raportin sanktioita pelkäämättä.

Toimita siis raporttisi vuoden 96 lentokaudelta joko oheisen lomakkeen avulla kerhon sihteerille tai suoraan formia käyttäen. Kumpaakin kautta tiedot menevät Sointeen Eralle, joka tekee yhteenvedon. Jätä nimettömässä raportissa pois tarpeettomat yksityiskohdat kuten nimi, päivämäärä etc, mutta kerro konetyyppi ja kuvaile tapahtuma riittävän tarkasti.

Erkki Soinne

HUOM! Tämän kyselyn tulokset on jo tulkittu ja ne ovat päällisteltävinä Lentolehtisen numerossa [2/97](#).

Talvilentäminen

Moottorilentäminen onnistuu PIKissä mainiosti talvellakin, varsinkin nyt kun kerhon talvilentovarusteet on kunnostettu. Säitä ja lentokelpoisia koneita riittää, varauskirja ammottaa tyhjiyttään. Miksi odotella kevään varausruuhkia? Lue tästä tärkeimmät evästyksset pakkaskeikoille. Kun kaikki toimivat oikein ja moottori peitetään lentelyiden välillä, ei koneen käyttökuntoon saattamiseen mene samana päivänä tuntia kauempaa. Jos et ole ennen lentänyt talvella, nappaa ensimmäiselle keikalle mukaan lennonopettaja.

Moottorin lämmittäminen

Tärkeintä on muistaa lämmittää koneen moottori ennen käynnistystä. Jos käynnistät koneen kylmänä voidaan seuraavassa huollossa melkoisella todennäköisyydellä ihastella halkeamia sylintereissä. Moottori on lämmitettävä aina kun ulkolämpötila on käynyt yöllä pakkasen puolella. Lämmityksen tarkoituksena on nostaa seoslämpömittarissa näkyvä moottorin lämpötila +10 asteeseen turvallista käynnistystä varten. Tarkista ennen lämmitystä että seoslämpömittari on kunnossa ja näyttää järkeviä arvoja.

Lämmittämiseen on käytettävissä erilaisia varusteita. Pyydä lämmittimien käytön osaavaa PIKiläistä mukaan kun käytät laitteita ensimmäisen kerran.

Lohikäärme - niminen lämmityskärri majoilee Malmin autotallissa. Vehje puhalttaa sähköpuhaltimella kaasupolttimen lämmittämää ilmaa letkua pitkin lämmitettävän koneen moottoritilaan. Lohikäärmeen käyttöohje löytyy sen työntökahvan sisältä. Muista ladata laitteen akku seuraavalle lentäjälle. Ilmoita kaasupullon tyhjenemisestä huoltopäällikölle.

Kelvin- petroolilämmitin tarvitsee tuekseen auton akkuineen. Pidä auto käynnissä laitteen hehkutuksen ajan, hehkutus vie paljon virtaa. Hehkutuksen jälkeen laite käyttää virtaa vain puhaltimeen, auton voi sammuttaa.

Malmin huoltopaikan lentovarustehyllyssä on myös 2 kpl sähkölämmittimiä jotka voi ottaa mukaan matkalle. Nämä ovat suhteellisen tehottomia, varaudu pitkään lämmitysaikaan.

Vesibensojen laskeminen

Pakkasella vesibensoja ei lasketa kesäiseen tapaan ulkona. Tankkiin kertynyt vesi voi olla jäässä ja vedenpoistiventtiilitkin saattavat jumiutua auki-asentoon. Laske vesibensat hallissa kunnolla sulaneesta (1 vrk) koneesta ennen koneen liikuttelua.

Koneen puhdistaminen

Lentokone puhdistuu lumesta ja jäästä yksinkertaisimmin kun se viedään kämpimään halliin sulamaan. Kone sulaa ja kuivuu varmasti 1 vuorokaudessa. Jos konetta pidetään hallissa vain lumen sulamisen ajan, runkoon jäänyt vesi voi jäätyä uudestaan pahaan paikkaan.

Jäätynyttä konetta on käsiteltävä varoen, PIK:in lentokone ei ole autosi. Kaikki jääskrabat ja muut muovi-ikkunoita ja maalipintoja naarmuttavat työkalut ovat kiellettyjä välineitä. Koneen ikkunat sulatetaan kämmenellä painelemalla. Irtolumi harjataan rungosta ja siivistä pehmeällä harjalla. Jos kone on jäässä (lumi ei irtoa) vie kone halliin sulamaan riittävän pitkäksi aikaa (varma sulamis- ja kuivumisaika 1 vrk)

Järeämpää lumensiirtokalustoa (lapio, lumikola) koneen edessä olevan lumikasan poistamiseksi voi lainata kenttäpäivystäjältä

Moottorin käynnistäminen ja lämmityskäyttö

Anna moottorin käydä käynnistyksen jälkeen muutama minuutti pienillä kierroksilla (1000 rpm). Pysäytä moottori, jotta lämpö tasaantuu. Tasaantumisen jälkeen lämmityskäytä koneen käsikirjan mukaan (1000-1200 rpm), kovilla pakkasilla 10-15min. Moottori on lämmin kun öljynlämpö on vihreällä. Hiekoitetuilla kentillä käytä konetta sellaisessa paikassa, jossa potkurin kohdalla ei ole hiekkaa

Malmin hallipaikkojen käyttö

PIKillä on Malmin hallissa 2 konepaikkaa. Jokainen ylimääräinen kone sisällä iltavahvuuslaskennan aikana (hallipäivystäjä kiertää illalla kirjaamassa hallissa olevat koneet aiheuttaa kerholle lisälaskun..

Koneiden tärkeysjärjestys hallipaikkoja arvottaessa:

1. Huollossa olevat koneet joiden ympärillä on miehiä/naisia työssä
2. PKT (I-mittarivarustus tykkää olla sisällä)
3. CBV (koululennolle lähtee nopeammin hallilämpimällä moottorilla)
4. Muut PIKin ilma-alukset (ja OH-TOW)

Kenttäpäivystäjä avaa ovet pyynnöstä tasatunnein. Jos päivystäjä ei ole tontillaan, huutele radiolla.

Koneen peittäminen ja sitominen

Ulos jätettävä kone kannattaa aina peittää. Kun koneessa on moottoripeitto niin moottorin lämpötila pysyy +10C:ssä ainakin 5h. Moottorin lämpötilan näkee seoslämpömittarista. Kone peitetään aina ellei selvästi ole tiedossa lämpimiä ilmoja ja vesisateita (peitteet jäätyvät kiinni koneeseen) Jos peitteet jäätyvät kiinni niin vie kone halliin sulamaan. Koneiden peitteet säilytetään huoltoaikan lentovarustehyllyssä.

Kone ankkuroidaan kiinni punteilla. Puntit kannattaa kaivaa lumesta, muuten ilmailulaitos ystävällisesti auraa ne lumikasaansa. Älä jätä köyden päätä maahan jäätymään.

Hyviä talvilentoja, kiitokset Sakari Sainiolle yhteistyöstä.

Timo

Huoltopäällikkö

Lentotoimintaa kahden hengen voimin

Lentolehtisen paluu juurille jatkuu. Edellisen Lentolehtisen Kuukauden PIKiläinen Lars Norrmén kertoo tositarinaoita kerhon toiminnasta sodan jälkeiseltä ajalta. Tällä kertaa liikutaan Hyvinkään lentokentällä, mukana myös HILYN eli Helsingin Ilmailuyhdistyksen pilotteja.

PIK oli alkuaikoinaan pieni kerho. Aina ei lentokentälle löytynyt montakaan kaveria lentotoimintaa harrastamaan. Kerran meitä olikin vain kaksi Raimo Häkkinen ja minä, mutta silti saatiin lentohomma pyörimään, kevyen koneen ansiosta.

Salamandraa säilytettiin Hyvinkäällä hävittäjien sodanaikaisessa sirpalesuojassa, reunapenkkaan kaivettu kolmiseinäinen ja katollinen suoja. Saimme kahdestaan koneen ulos, raahasimme sen ylös kentän tasolle ja vajaan kilometrin kenttää pitkin sopivalle starttipaikalle. Pyörää ei ollut silloin keksitty, joten kone laahasi suksellaan radalla. Autolla ei voinut vetää: bensa oli tiukasti säännöstelty. Kävelimme taas sen vajaan kilometri vintturipaikalle, nostimme auton pukeille, vaihdoimme vintturikelan toisen takarenaan paikalle, tasauspyörästään erikoisen lukon, jonka olimme itse konstruoineet, ja niin oli vintturi valmis. Lähdimme vetämään vaijeria ulos starttipaikalle. Koska Raimolla ei ollut vinttaajakelpuutusta, hän sai lentää. Hän meni valmiiksi koneeseen ja istui siinä odottamassa, siivenkärki maassa, kun kävelin taas vintturille. Starttasin, vedin hänet ylös ja lähdin sitten välittömästi kävellen kohti starttipaikkaa vetäen vaijerin ulos. Raimo laski starttipaikalle, nousi koneesta ja tuli vastaan auttamaan vaijerin vedossa. Hän jäi taas istumaan koneeseen ja minä kävelin vintturille, vedin koneen ilmaan ja lähdin taas vetämään vaijeria.

Laskun jälkeen Raimo tuli taas vastaan mutta valitti, että koneessa oli outoa tärinää. Tutkimme konetta normaalia tarkemmin ja totesimme, että runko-"vene" pohjasaumat olivat auenneet liimauksista. Kosteassa säilytyspaikassa kaseiiniliima ei ollut kestänyt. Totesimme, että olisi pitkä matka raahata kone takaisin suojaansa, mutta vaijeri ja vintturi olivat valmiina starttia varten. Tulevina lentokonerakennusinsinööreinä päätimme, että kone kestää vielä yhden startin. Kävelin vintturille, vedin koneen ylös ja purin vintturin (yksin). Sillä välin Raimo oli laskeutunut mahdollisimman lähelle suojaan vievää alamäkeä, raahannut koneen alas ja saanut sen suojaan (yksin). Kevyen koneen hyviä puolia.

Koelento

Eräänä päivänä HILYläiset toivat Hyvinkään lentokentälle kuormallisen lentokoneen osia, joista kasasivat Grunau-9:n. Kun se oli valmis, heistä kokoneimman eli Jorma Haltialan, piti suorittaa koelento. Minä olin juuri vuorossa lentää Salamandralla, kun Jorkki oli lähdössä lentämään koelentoa. Koneet seisoivat vierekkäin starttipaikalla. Kun Jorkki jo istui pukilla, käskin hänen lähteä ensin. Minä vasta panin repun selkään, istuin omaan koneeseen ja panin vyöt kiinni. Grunau-9 nousi hyvin vintturissa. Salamandran toisessa siivenkärjessä seiso i eräs teekkari, toisessa kärjessä toinen ja he pitivät siivet vaa'assa kun me kaikki seurasimme Jorkin lentoa Grunauilla. Irrotuksen jälkeen hän teki epämääräisen kaarron myötätuuleen. Myötätuulisuuskin vaikutti hiukan epävarmalta ja sitten hän häipyi näkyvistäni: Salamandrasta ei näe taaksepäin. Mutta molemmat siivenkärkimieheni seurasivat Grunau-9:n lentoa. Yhtäkkiä vasen siivenkärkimies päästi siiven irti ja lähti juoksemaan vasemmalle ja oikea siivenkärkimies päästi irti ja lähti juoksemaan oikealle! Ilmeisesti Jorkki oli tulossa suoraan minun niskaan! En voinut tehdä mitään, irti ja ulos ei pääse niin nopeasti. Istuin ja odotin rysäystä. Ysi tulikin laskuun pari metriä Salamandran vasemmasta siivestä.

Selitys "läheltä piti" tapaukseen oli se, että päästäkseen lentämään, HILY kokosi ysin kolmen koneen ehjistä osista. Vaikkakin samojen piirustusten mukaan rakennettuja, koneet kerhotöinä eivät olleet mitoiltaan täysin identtisiä. Niinpä "kokoelmasta" tuli niin kumpu kone, että Jorma hädin tuskin sai sen ehjänä maahan, mutta ei aivan haluamaansa paikkaan.

Lars Norrmén (via Ari Katajamäki)

Hinauslentotoiminta

Viime kesänä Pikiläiset hinasivat ensimmäistä kertaa Räyskälässä vähemmän keikkoja kuin ottivat purjekonehinauksia. Tämä on varsin huolestuttava merkki, etenkin kun se johtuu hinauslentäjien vähydestä. Hinausvuoroguru Markku Lehti kertoo hinauslentämisestä: Mitä se vaatii? Mitä siitä saa?

Kerho kärsi viime vuonna kroonista hinauslentäjäpulaa. Hinaustoiminta tukee purjelentotoimintaa taloudellisesti, mahdollistaa lennot myös aikoina, jolloin Säätiön konetta ei ole käytettävissä sekä antaa kerhon moottorilentäjille mahdollisuuden hankkia lentokokemusta, joka koneenkäsittelytaidon lisäajana ei ole vertailukelpoista matkalentotiiman kanssa; koneen ominaisuudet sekä sään vaikutus tulevat esille aivan uudella tavalla. Paatuneinkin moottorilentäjä löytää Räyskälästä harrastukselleen aivan uuden ulottuvuuden.

Mikäli et hinauslentokelpuutusta satu omaamaan, mutta haluat saavuttaa tosi-ilmailijoiden korkeasti kunnioitetun kastin, tarjoaa PIK koulutuksen hinauslentäjäksi ilmaiseksi, vastineeksi joudut tosin suorittamaan hinauslentopalvelusta EFRY:n lentokeskuksessa erikseen määrätyn ajan. Mikään ei ole parempi tapa laajentaa ilmailuharrastusta. Uudelta hinauslentäjältä vaaditaan purjelentäjän lupakirja sekä 150h lentokokemus, josta 50h saa olla purjekoneella lennettyä. Lisäksi jonkin asteinen (käytännön) tekninen lahjakkuus helpottaa elämää korpikentällä huomattavasti. Myöskään reserviin emme hinauslentäjiä kouluta, joten aktiivisuus lentotoiminnassa on tärkein ominaisuutesi.

Hinaaminen ei ole helpoin tapa lentokokemuksen hankkimiseksi. Tärkeää onkin, että hinauslentäjät pitävät yllä lentotaitoaan säännöllisesti, jotta välttyisimme ruosteisesta käsialasta johtuvilta insidenteiltä. Hyvien suhteiden ylläpito asiakkaisiin on tärkeä osa H-lentäjän toimenkuvaa, joten älä istu koneessa yrmeänä Reiskat päässä, vaan osallistu maatoimintaan. Nuoret P-lentäjä tyttöset parveilevat perässäsi pilvin pimein. Siinä sivussa voit kerätä talteen kodittomina seilaavat hinausliput. Kuuntele mitä P-lentäjä haluaa, ja toimi sen mukaan jos mahdollista. Hänhän keikan any way maksaa. **ÄLÄ JÄTÄ PURSIKONETTA LASKEVAAN**, se on helpoin tapa välttää seuraava hinaus. Hinauskoneen on oltava kokopäivän halukkaiden käytössä, hinurin on oltava koneineen toimintavalmiina viimeistään 0900, vaikka P-lentäjät vasta suorittaisivat aamurituualejaan hallin nurkalla. Vastaavasti päiväruehkan loputtua et todellakaan katoa kämppäsi sankaritarinoita kertomaan, vaan päivystät, kunnes viimeinenkin sielu on kadonnut pimenevään yöhön. Pidä yllä suhteita lokaaleihin H-lentäjiin, heiltä

saat kullannarvoisia neuvoja hinaustoiminnan järjestämisestä. Sovi ruoka/kahvitauot siten, että baanan päässä aina seisoo joku. Älä kuitenkaan usko, kun he sanovat hoitavansa loppupäivän ilman sinunkin apuasi. Riistä jokainen hinauslippu, jonka käsiisi saat. Muista, että Suhinu on huomattavasti Pawneeta tehokkaampi hinauskone, vaikka Säätiön imperialistiset orjat toisin yrittävät tolkuttaa. Muista, että kilpailu toisten H-lentäjien kanssa on vain leikkimielistä naljailua, viimekädessä olette työtovereita samassa tehtävässä. Vastoin eräiden tahojen väitteitä H-lentäjän ei tarvitse olla vannoutunut P-lentäjä (eiväthän ne moiseen touhuun edes alentuisikaan), vaan riittää, kun kuuntelet mitä sinulle puhutaan ja toimit kuten hyvä Airmanship vaatii. Hinauslentäjä ei aina ole epäonnistuneen purjelentokeikan syyllinen, etenkin jos startti on suoritettu vintturista.

Toivottavasti olet yhä kiinnostunut varaamaan ensi kesäksi ainakin muutaman hinausvuoron, tai kouluttautumaan kerhon kaipaamaksi hinuriksi. Jos näin, ota pikimmiten yhteys M.Lehteen ja varaa tulevan kesän vuorosi tai sovi tulevasta koulutuksestasi. Puhelinnumeroni on 049-421455 tai 09-8133654 (Huom; virka-aikaan olen heikohkosti tavoitettavissa -jätä viesti, otan yhteyttä).

T: Lehti

PIK-Tutkain

PIKin kuukausikokouksessa torstaina 27.2 hyväksyttiin kahden äänestyksen jälkeen Antti Koskiniemen lentolehtisessä 4/96 julkaistu esitys purjekoneiden varausjärjestelmästä. Esityshän oli lyhyesti seuraavanlainen:

1. Lentovuorot varataan aamulla 8.30 halleilla jonka jälleen tulleilla ei ole oikeutta kiilata varattuja koneita poikkeuksena koulutustoiminta ja koneen seisominen ylettömän kelin kyttäilyn takia.
2. Kukin kerholainen voi varata purjekoneita FK, FL, FS ja FIM joko yhden tai enintään kahden viikon arkipäiviksi (MA-PE). Vain kaksi em. koneista voi olla kerrallaan varattuna. Varaukset on anottava 30.4 mennessä johtokunnalta. Ensimmäisen viikon varausmaksu on 200,- ja toisen 350,-. Varausta ei voi perua (ilman säälittävää syytä) mutta varatun viikon voi siirtää viimeistään kahta viikkoa ennen sen aiottua alkua. Mikäli varaaja ei ole paikalla aamun lentovuorojen jaossa klo 8:30 kone on vapaasti jaettavissa muiden mukana.

SH

PIK saa edutuksen Räyskälä-säätiön hallintoneuvostoon. Sattuneesta syystä PIKin edustus on viimevuonna kyseisestä hallintoneuvostosta puuttunut, mutta jäljellä olevalle istuntokaudeksi eli kahdelle seuraavalle vuodelle PIK saa jälleen edustuksen. Helmikuun kuukausikokouksessa valittiin edustajiksi seuraavat henkilöt: Mika Viljanmaa, Heikki Rönkä, Juuso Kilpeläinen, Antti Koskiniemi ja Mika Mustakangas. Laskentatavasta riippuen edustajia saa olla joko 5 tai 4, ja jälkimmäisessä tapauksessa

herrat itse sopivat, kuka jää rannalle ruikuttamaan eli ennen tentten teelikamentten...

MS

Helmikuun kuukausikokouksen jälkeen pidettiin keskustelutilaisuus, jossa pohdittiin kuinka saada messut hoidettua kunnialla, eli minkälaista keppi-porkkana -systeemiä tulisi kehittää messuaktiivisuuden lisäämiseksi. Nykyisellään liian pieni porukka hoitaa suurimman osan messuvuoroista. Alustukseksi johtokunta oli valmistellut kolmea ehdotusta, jonka pohjalta keskustelua käytiin. Varsin painavia kommentteja esitettiin suuntaan ja toiseen ja keskustelu äityikin välillä hyvin tiukaksi. Asiasta epäilemättä tullaan keskustelemaan lisää.

MS

Viisumivapaus Viron ja Suomen välillä astuu voimaan toukokuun alussa 1997. Tämä helpottaa huomattavasti ilmailumatkailua etelänaapuriiin, joskin myös muitakin matkustustapoja. Baltian maiden lentoleiri, joka järjestettäneen jälleen kesäkuun alussa mahdollisesti Räyskälän SM-kisojen aikaan, voi siis myös ensi kertaa nauttia viisumivapaasta matkailusta.

MS

Verovapaat ostokset voi maaliskuun alusta lähtien suorittaa myös Maarianhaminassa. Ahvenanmaa muuttuu siis suomalaisten omaksi veroparatiisiksi. Tullisäädösten mukaan Ahvenanmaa on tämän jälkeen EU:n ulkopuolista aluetta eli ei muuta kuin verovapaat viinakset EFMA:sta, kun kausikortti pätee sielläkin.

MS

Kisakoneet on anottava 15.4 mennessä, minkä jälkeen johtokunta käsittelee siihen asti saapuneet anomukset. Ennen tätä päivämäärää johtokunta ei kisakoneanomuksia käsittele. Tämän

päivämäärän jälkeen tulevat anomukset käsitellään saapumisjärjestyksessä eikä niillä voi vaikuttaa jo tehtyihin päätkösiin.

Sihteeri

Saunailtoihin on tarkoitus kutsua tänä vuonna mahdollisimman usein esitelmäsihteerit.

Tammikuun lopulla PIK-saunailan aiheena oli ajankohtaan sopiva suksilentäminen. Antero Maanselkä -niminen erittäin kokenut suksipilotti tarinoi mielenkiintoisesti lentämisestä sukset jalassa. Ja Antsulla oli sana hallussa. Runsaslukuinen PIK-yleisö kommentoi esitystä asiantuntevasti. Kerhon isäntä hoiti tarjoilun mallikkaasti ja voileivät maistuivat. Saunomisen jälkeen katsottiin vielä Punainen Sika -elokuva, joka kertoo urheasta lentäjäpössusta.

Maaliskuun saunaillassa on vieraana Medi-Helin lentävää henkilökuntaa, asiasta enemmän toisaalla tässä lehdykässä.

KR

PIK tehostaa tänä vuonna varainhankintaansa. Uusia tulonlähteitä etsitään aktiivisesti. Kaikki hyvät ideat on syytä saattaa johtokunnan tietoisuuteen. Myös mainokset ovat tervetulleita. Hyvänä aloituksena muutama kerholainen kävi katselemassa psykologityttöjä heidän bileissään ja hoiti narikkapalvelut siinä sivussa. Aloite tuli Tero L:ltä.

KR

Perinteinen purjelennon Pakkasparlamentti pidettiin helmikuun alussa Tampereella. Teemana oli kilpapurjelento. Paikalla oli useamman hengen PIK-edustus. Juuso kävi pokkaamassa KC:n matka- ja korkeustimangeilla.

SH / KR

Valmet on kertonut halunsa luopua Suhinin muottien säilyttäjän roolista ja tarjonnut niitä PIKille. Muotit ovat tällä hetkellä fyysisesti Etelä-Pohjanmaalla pahoin vaurioituneen OH-TUGin korjauksen jäljiltä. Kerho on tehnyt Valmetille oman alustavan tarjouksensa. Asia on toistaiseksi kesken.

KR

Lentolehtinen kävi vakoilemassa Malmilla mosakoneiden lentomäärät alkaneelta vuodelta ja tarkasti tämänhetkisen vahvuuden. Rivo on lentänyt jo ilahduttavat 100 tuntia ja tahti kiihtyneenä lähiaikoina. Kone on juuri tullut huollosta ja siinä on tiimaa jäljellä 47h+prosentit. COV on liihottanut parikymmentä tuntia ja vielä saa lentää 33h+prosentit. Kilon tankoa on lennätetty suurinpiirtein saman verran kuin COV:ta ja jäljellä on 30h+pros. Jäätelönvärinen hinauskoneemme on saanut uudet päätelineen lakerit monien värikkäiden vaiheiden jälkeen ja on päässyt pois vuosihuollosta juuri ennen tämän lämpykän julkaisua (tai sitten ei...) Vuodet vaihtuvat ja CSX jaksaa sairastaa. Alussahan riideltiin koko maailman kanssa kuin Väyryset, mitä koneelle tehdään ja mitä ei. Sit riideltiin kuka saa ajaa kenenkin etuja, sit riideltiin byrokratian takia: kuka saa tehdä ja mitä. Tällä hetkellä ei enää riidellä kenenkään kanssa, vaan Johtis on hakenut Pöyhkölältä lupaa siirtää konevanhus experimental-rekkariin. Saattanan hyvä homma, jos onnistuu! Ei aja enää oppilaat katollaan niin kuin tapana on ollut. Ja mitkä säästöt huoltokustannuksissa! Päätös tulee samaan aikaan kun lehtinen menee painoon, joten puskaradiot auki asian tiimoilta.

TH

Kerhon ilmoitustauluja on uudistettu Kone- ja pääosastolla. Koneosaston taulua pidetään PIK:n pääilmoitustauluna, jossa on eniten infoa. Vaikka sähköiset viestimet ovat arkipäivää, ei tavalliset ilmoitustaulutkaan poistu kokonaan käytöstä.

KR

Kerho on vuokrannut Malmilta sähkötolpan no 8, joka sijaitsee kuppilarakennuksen välittömässä tuntumassa. Toistaiseksi paikalla on pidetty COV:a.

KR

Kebneleiri on taas tulossa ja valmistelutkin ovat jo varsin pitkällä. Leirihän pidetään perinteiseen tapaan pääsiäisen molemmin puolin eli 22.3. - 6.4. Tätä lehteä kirjoitettaessa molemmille viikolle oli ilmoittautunut 11 henkilöä, lisäksi 6 partasetää ovat tulossa pitkälle Kebneviikonlopulle. Päästäänkö tällä kertaa taas uusiin ennätyslukemiin? Palaavatko PIK-hemmot tälläkin kertaa kaikki taskut ja reput täynnä timangeja? Seuraava kebnokokous on puoli tuntia ennen kerhon vuosikokousta eli 12.3.1997 klo 18:00 smökissä. Lisätietoja saat Timpalta (Timo.Minkkinen@hut.fi).

SH

Suhinu on saatu vuosihuollosta lähes valmiiksi ennätysajassa. Onhan Kebneen aikaa vielä parisen viikkoa! Suurkiitokset työnsankareille Tero H:lle ja muille TOWin parissa ahkeroineille!

KR

Kerho sai lahjoituksena Finnairilta 2 DC 9-koneen siipipeitteet. Ko. materiaalista on tarkoitus tehdä siipi- ym peitteet kaikkiin kerhon moottorikoneisiin. Myös purtsikoiden peitteet tarkistetaan. PIK onkin perustanut Malmille peitteiden tuotantolaitoksen. Peiteprojektin aluksi tehtiin PKT:n siipi-, peräsin- ja kabiinipeitteet Mirva H:n ja Säde K:n toimesta. Kiitoksia tytöille! Työ jatkuu...

Kaikki peitteet tullaan jatkossa säilyttämään Malmilla yhdessä ja samassa paikassa. Peitteiden tekeminen on ihan hauskaa ja lisäksi tosi hyödyllistä. Koneet eivät nimittäin tykkää palella talvella ulkona!

Halukkaat ompelijat voivat ilmoittautua Kimmo Rantaselle (puh. 466871, sähköposti: Kimmo.Rantanen@hut.fi).

KR

Punaisen Sian jo perinteinen Suksilentoleiri pidettiin Hauholla 7-9.2. Ensimmäisenä päivänä pilvet olivat matalalla, mutta toisena päivänä paikalle saapui kymmenkunta suksikonetta. Paikalla oli mm. C195-, Maule- ja Auster-koneita. Pyöräkoneitakin kävi leirillä muutamia. Illalla oli ohjelmassa saunomista ja esitelmää. Pikiläisiä oli paikalla muutamia, mm. leirin bensapossu oli kerhomme jäsen.

KR

Tänä keväänä on tarkoitus synnyttää PIKiläinen salibandyjoukkue, jota voi kansankielisesti tituleerata myös sählyporukaksi. Kevään aikana on päästy pelaamaan vasta kaksi kertaa, mutta jatkoa seuraa. Siedettävän pelin aikaansaamiseen vaadittavan porukan saaminen hallille on osoittautunut odotettua hankalammaksi, tai ainakin työläämmäksi kuin alussa saattoi arvatakkaan, joten sportista kiinnostuneiden kannattaa kysellä lisää maililla thurskai@cc.hut.fi tai vanhanaikaisesti 6931856. Vakiovuoroakin kaavaillaan ja parhaimmat ehdokkaat ovatten maanantai, keskiviikko ja torstai iltapäivät: ilkeät firmat ja muut sählyporukat ovat varanneet kaikki iltavuorot ja viikonlopuiksi on jätetty vain lepakkovuoroja. Hallivaihtoehtoja ovatten Otahalli ja Arena Center. Kyseisellä orkesterilla mennään syksyllä edustamaan PIKiä Otaniemen sählysarjaan rinta kaarella ja ehdottomina ennekkosuosikkeina. Mikään ei voi mennä vikaan. Eli jos haluat päästä Urheiluruutuun - etsi mailasi, kenkäsi ja taistelumielesi!

TH

Murjuun on saatu TV, kun Tuomo J. lahjoitti vanhan telkkunsa kerholle. Kuva on hieman vihertävä, mutta se ei paljoa haittaa. On kuulema helposti korjattavissa. Tarkoitus on hankkia Murjuun myös videot ja edustava valikoima ilmailu- ja muita videofilmejä.

KR

TKY täyttää tänä vuonna 125 vuotta. Tähän liittyen järjestetään valtakunnallinen Tempaus lokakuussa, johon myös PIK osallistuu 3 eri paikkakunnalla (Espoo, Turku, Hämeenlinna). Asiaan palataan myöhemmin.

Pik-puheenjohtaja edustaa ahkerasti, esimerkkinä lainaus TKY:n edustajiston pöytäkirjasta: *"Tässä välissä puheenjohtajan hämmensi yleisön määrän kasvaminen kun PIK:n puheenjohtaja saapui paikalle. Esittäytymisensä päätteeksi hän sai edustajistolta aplodit."*

SH

Shellin ilmailuosaston päällikkö vaihtui 1.3 alkaen, kun nykyinen pomo jäi eläkkeelle. Yhtiö järjesti tämän vuoksi cocktail-tilaisuuden, johon oli kutsuttu kerhomme edustajien lisäksi lukuisa joukko muitakin maamme ilmailun eturivin henkilöitä.

Toimituksen saamien tietojen mukaan tilaisuus oli sujunut iloisissa merkeissä.

SH

**** STOP PRESS! ****

Aivan juuri ennen Lentolehtisen ilmestymistä toimitus sai tietää että kerhon tekemä anomus CSX:n muuttamisesta experimental-koneeksi on hyväksytty Ilmailulaitoksessa! Kone katsastetaan lähiaikoina, jonka jälkeen koneen pitäisi alkaa näkymään taivaalla. Koneen vaiheisiin palataan myöhemmin...

SH/KR

Lentopaikkakisa järjestetään myös tänä vuonna!

Lentolehtisen toimitus sai johtokunnalta irti tiedon että lentopaikkakisa/käännepestekisa järjestetään myös tänä vuonna! Kisa tulee olemaan hyvinkin samanlainen kuin viime vuonna, kisan sääntöjä tullaan ehkä viilaamaan hieman. Yksityiskohdat olivat lehteä kirjoitettaessa kuitenkin vaiheessa, tiedotusta aiheesta seurannee piakkoin ilmoitustauluilla ja muissa PIKmedioissa.

SH

Räyskälä-Säätiön ASK-23/OH-695:n kerhojen välillä kiertävä huoltovastuu on tullut nyt ensimmäistä kertaa PIKille. Koneelle etsitään par'aikaa koneenhoitajaa.

SH