

# *L e n t o l e h t i n e n*



*Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti No 2/99*

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti ja päätön äänenkannattaja.

Lehti ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännötmästi noin kolmen kuukauden välein.

#### **Julkaisija**

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry  
PL 69  
02151 Espoo

#### **Kerhotila Murju**

Jämeräntaival 7 A  
02150 Espoo  
(09)468 3196

#### **Sähköposti**

pik@otax.tky.hut.fi

#### **Kerhonpuheenjohtaja**

Antti Koskiniemi  
(040)581 1591

#### **Tämän lehden taitto**

Antti Keski-Rahkonen  
(050)5679719

#### **Jakelu**

Johtokunnan sihteeristö

#### **Painopaikka**

Libella Oy  
Espoo 1999

## **Pääkirjoitus**

**Antti Koskiniemi**

**K**erholle on hankittu purjekone ensimmäistä kertaa yhdeksään vuoteen. Nyt hankittu LS8 saatiin vähän käytettynä ja pääosa tarvittavista rahoista saatiin Twinin myynnistä syksyllä. Näin on edelleen varaa miettiä jatkoa. Uutuus on tarkoitettu motiivoimaan kerhon purjelentäjiä niin lentämiseen kuin kerhotöidenkin tekemiseen.

Kerhotöistä onkin syytä olla huolissaan. Välillä tuntuu siltä, kuin jotkut ajattelisivat malliin 'mitä minä saan kerholta', eikä oikein ymmärretä että kerhon etu on lopulta kaikkien kerholaisten yhteinen etu, ja jos sen vuoksi kannattaa joskus nähdä vähän vaivaa. Työn tekijöistä on pulaa, ei kerhotöistä. Kaikenlaiset kerhotyöt tuntuvat kasaantuvan muutamien aktiivien harteille. Näille aktiiveille kuuluukin koko kerhon kiitokset siitä, että toiminta ylipäänsä pyörii.

Hinaustoiminta on tärkeää, paitsi taloudellisesti, myös, koska se liittää purjelento- ja moottorilento-harrastajat toisiinsa. Jos PIK-hinaajia ei löydy, niin voi jonakin vuonna käydä niin, että hinauksista alkaa huolehtia Räyskälässä joku muu. Hinuprojektiltakin on pohja pois, jos ei ole hinaajia. Samoin hinauslipun hinta nousisi varmasti, jos Suhinu ei hinaisi. Uusia hinaajia pyritäänkin kouluttamaan kuluvana kesänä sitä mukaa kun tarjokkaita löytyy.

Viime talvena LS4:n pohjasta löytyi vaurio, mutta koneen kirjassa ei ollut mitään merkintää asiasta. Tänä vuonna Kebneleirillä sattui pieni lentovaurio, jossa Acro vaurioitui, mutta ihmiset sentään säilyivät vain henkisillä hiertymillä. Alkukesästä on ollut yhtä sun toista pienempää nurinan aihetta kerhon yhteisen kaluston käytöstä ja hoidosta. Syyllisiä ei haluta etsiä nöyryyttämistä ja rankaisemista varten, vaan varmistua siitä, että toiminta kerhossa on turvallista. Kerhossa kaikkien on voitava luottaa siihen, että sattuneet vahingot ovat tiedossa ja kone varmasti lentokelpoinen ennen lentoa. Lisäksi on syytä pitää mielessä, että kalusto on hankittu suurella vaivalla varainhankintatyötä tekemällä ja jokainen on vastuussa siitä, että yhteinen kalusto pidetään hyvässä kunnossa.

Onneksi jotkut asiat ovat paremmalla tolalle, sillä kurssit ovat pitkällä. Moottori-kurssi lentää ahkerasti ja uusia pursilupakirjoja on jo saatu valmiiksi asti. Onnea vaan kaikille uusille lupakirjoille! Kesän aikana on tiedossa monenlaista kivaa kerholaisille, Viron leiri, lentoralli ja ensimmäiset kisat on jo olleet. Kisoja on vielä jäljellä ja perinteistä Marskin majaa odotellaan vesi kielellä. Hinun rakentamista varten Murjua on jo siivottu ja puutavaraa hankittu.

Lopuksi haluan toivottaa hienoja lentokelejä ja hyviä laskuja kaikille PIKiläisille!

*Kansi: Onska poseeraamassa Bravo-Viktorin keulilla Malmin platalla kesäkuussa 1999.*

*Kuva Antti Keski-Rahkonen*

## Lentolehtinen

No 2/99 27.7.1999

### Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	2
Pikille uusi purtsikka LS8-a/18	4
Polyteknikkojen Aeronauttiklubi	6
Rakennuspäällikön palsta	10
Uusi lentotoiminta-asetus	12
Uudet varuussäännöt	14
Rahaviraston ohjeet kerholaisille	17
Uudet lentohinnat	20
Viralliset PIK-henkilöt	23
PIK-muisti kesä 1999	24

•••

Lehteen tuleva materiaali tulee toimittaa toimitukselle viimeistään PIK-muistissa ilmoitettuna ajankohtana. Kirjoitukset pyydetään toimittamaan sähköpostitse Word -formaattissa **muotoilemattomana** osoitteeseen [lentolehtinen@pik.tky.hut.fi](mailto:lentolehtinen@pik.tky.hut.fi). Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen ko. ajankohtaa.

•••

Lukijoiden mielipiteet kaikesta kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lentolehtisen sivuille.

Kirjoituksissa olevat mielipiteet ja kannanotot eivät kuitenkaan välttämättä vastaa kerhon tai Lentolehtisen kantaa, vaan ne ovat kirjoittajan omia, eikä toimitus voi kantaa vastuuta niiden aiheuttamasta ilosta tai mielipahasta.

•••

Aurinkoisia kesän lentosäitä!

Antti Keski-Rahkonen  
medianeuvos

# PIKille uusi purtsikka LS8-a/18

Antti Koskiniemi

*Syksyllä myydyn Grob Twin III:n tilalle on ostettu käytetty LS8. Vuonna 1996 valmistuneen koneen rekisteritunnus on OH-883 ja sillä on lennetty vain noin sata tuntia. Koneen mukana tulee täydellinen mittarivarustus sekä putki. FY eli Fox-Jenkki saadaan kerhon käyttöön toukokuun vaihteessa.*

## Erikoinen kehityskaari

Rolladen-Schneider tarkoitti aikanaan LS7:n vakioluokkaan kilpailemaan Discuksen, ASW-24:n ja SZD-55:n kanssa, mutta suorituskyky ei aivan vastannut toivottua. Sen sijaan tehtaan 15-m luokan LS6 oli pitkään luokkansa huipulla. Jotakin oli tehtävä, jotta vakioluokassakin pysyttäisiin huipulla. Tehtaan pääsuunnittelija Wolf Lemke mietti aikansa LS6:n koolentoja ja keksi lopulta vertailla modifioitua LS6:tta ja LS7:ää erilaisissa olosuhteissa. Testeissä huomattiin, että lisätyllä siiven asetuskulmalla ja kiinteillä laipoilla varustettu modifioitu LS6 kykeni lentämään hitaammin ja pienemmällä vajoamisnopeudella kuin LS7. Samoin parhaan liitoluvun nopeuksia suuremmilla nopeuksilla modifioitu kone päihitti LS7:n. Näin syntyi LS8, jonka menestys kilpailuissa viime vuosina on ollut huikea. Oikeastaan koneessa siis ei ole mitään uutta, se on vain onnistunut yhdistelmä 'vanhoista' komponenteista.

## Sopivuus kerhokäyttöön

Purjelentokaluston kehittämisestä tehtiin kerhossa suunnitelma syksyllä 1998. Sen mukaan optimaalinen kalusto PIKille olisi 1 koulukone, 1 harjoituskone, 2 matka/kerhokonetta ja 2 uudempaa kilpa/matkakonetta. Lisäksi valittavat uudemmat koneet eivät saisi olla lento-ominaisuuksiltaan liian vaativia eliittikoneita. LS8 sopii tähän suunnitelmaan erittäin hyvin. Sen ohjaimet ovat erittäin harmoniset ja kone on helppo lentää. Kone on kuitenkin hyvin hiljainen, joten varomattoman käsissä luokan koneen nopeus karkaa helposti. Koneen voi arvioida säilyttävän hyvin suosionsa ja arvonsa vuosien saatossa, aivan kuten edeltäjänsä LS4.

Tiimarajaa mietittäessä lento-ominaisuudet eivät vaadi korkeaa tuntirajaa mutta arvokkaan koneen säilyminen kerhokäytössä edellyttää, ettei kerhon uusin ja kaltein kone pitäisi olla se kone jolla ensimmä-

mäiset matkalennot tehdään. Lisäksi totutelu wingleteillä varustetun koneen maakäsittelyyn vie hiukan aikaa. Koneen tiimarajaksi onkin päätetty sama kuin LS7:llä. Koska koneeseen ei vielä ole peitteitä ja siihen on hyvä perävaunu, on päätetty, että konetta pidetään ainakin ensimmäinen kesä kokeeksi putkessa.

### **Hyvä varustus**

LS8 on hankittu kerhoon lähinnä matka- ja kilpailukäyttöä varten ja se on sen mukaan varustettu. Koneen mekaaninen variometri on Bohli. Sähkövariometri ja liukupolikulaskin on kahdella nestekidenäyttöllä varustettu Peschges VP3 (Competition). Radiona on Becker AR 4201. Koneessa on myös keinohorisontti. Perävaununa on Cobra. Ensimmäisenä purjekoneena PI-Kissä varustukseen kuuluu myös Cambridge GPS/loggeri. Koneeseen on asennettu myös hyttysputsarit, mutta kerhokäytössä niille ei voi ennustaa pitkää ikää ja niiden oikea paikka onkin kaapissa suorituslentoja odottamassa.

### **18 metrin kärkiväli**

OH-883 on LS8-a/18 eli siinä on paitsi vakioluokkaa varten wingleteillä varustetuna 15 m kärkiväli, myös siiven jatkopalat joilla kärkiväliä saadaan jatkettua aina 18 metriin saakka. Jatkopalat on tietenkin tarkoitettu lähinnä niille, jotka eivät tai vailla muuten pysy. Jatkopaloista on kuitenkin se seuraus, että koneen maksimi lentopainoa on ainakin toistaiseksi rajoitettu 485 kiloon molemmilla kärjillä, kun pelkällä vakioluokan koneilla se on 525

kg. Kun integraalitankeihin mahtuisi peräti 200 litraa ja tyhjääpainoa on noin 266 kiloa, tarkoittaa tämä, ettei koneeseen voi tankata täysiä vesiä. 18m kärkivälillä koneessa on myös nopeusrajoitus alempana kuin 15m asussa. Tarkista nämä tiedot kuitenkin koneen lentokäsikirjasta ennen lentoa, sillä niihin voi tulla muutoksia. Ensimmäisenä koneena PIKissä LS8 on varustettu myös pryrstötankilla.

### **Mitä seuraavaksi?**

Kerhon purjelentokalusto ikääntyy koko ajan. Kun koneita on kuusi, tarkoittaa se, että jos kolmen vuoden välein vaihdetaan yksi kone uuteen, niin konetta pidetään kerhossa keskimäärin 18 vuotta. Kohtuullisella 200h/vuosi käytöllä se tarkoittaa 3600h. Koska uusien koneiden toimitusajat ovat muutamia vuosia, on ilmeistä, että jonkinlainen ratkaisu seuraavaksi uusittavasta koneesta tulee vielä kuluvan vuoden aikana.

Riittääkö rahat? Vanhat velat alkavat olla maksettu neljän vuoden kuluttua. Kerhon viidestä moottorikoneesta kolmessa on viime vuonna ostettu moottori. PKT:n moottori kävi viime syksynä iskuvauriotarkastuksessa ja sen voidaan odottaa kestävän 'prosentit' loppuun eli vielä 900 tuntia. Moottorihankintoja siis ei ole odotettavissa. Velkojen maksun lisäksi kerhon taloutta lähivuosina rasittavia investointeja ovatkin lähinnä Hinun rakentaminen ja Terrarion vaihtaminen autoon.

# Polyteknikkojen Aeronauttiklubi - Klassinen tapa ilmailla

Hannu Tiitu

*L*hmiskunnan halu jättää maankamara ja katsella asioita lintuperspektiivistä onnistui ensimmäisen kerran kuumailmapallolla. Ensimmäisten kokeilujen jälkeen laji antoi tietä muille tavoille ilmailla ja jäi unohduksiin. Vastaviime vuosikymmeninä kuumailmapalloilu on kokenut renessanssin, nykyisin se on yksi harrasteilmailun muoto. Ilmapallolla lentäminen, jos ilmamassassa kellumista sellaiseksi voi sanoa, poikkeaa totutusta.

Porukka purkaa pikkuhiljaa kamojaan peräkärystä. Pellon laidassa olevien koivujen latvat taipuilevat vielä hieman alkuihlan viimeisistä tuulenpuuskista. Pilotti seisoo hieman sivumalla pää kenossa kohti taivasta. Se väittää vielä näkevänsä äsken lähetetyn luotauspallon, vaikka kaikki muut ovat kadottaneet pisteen taivaalta aikoja sitten. Taitaa juksata.

Tuuli näyttää puhaltavan kaakkoon. Tuulen suuntaan asetettu viivotin kartan päällä näyttää lentoreitin, joka ylittää pitkulaisen metsän. Sen yläpuolelle ei kuulemma aiota lentää, taktiikaksi valitaan

*Lentotapahtuma ei ole sidottu lentokenttiin, vaan pallon levittämisen mahdollistava tasainen alue riittää lähtöpaikaksi. Tuuli vie eikä juurikaan tuo, joten laskupaikka löytyy matkan varrelta, usein pellolta. Seuraavassa on pieni tarina kuumailmapalloglennosta. Sen jälkeen esittyy TKY:n uusi kuumailmapalloglennostamista varten perustettu kerho, Polyteknikkojen Aeronauttiklubi.*

hetken odottelu alempana ennen varsinaiseen lentokorkeuteen nousemista. Tällöin päästään koukkaamaan metsän sivuitse. Autokuskiakin kiinnostaa tuleva lentosuunta.



ta. Se selaa paksua nippua erilaisia tönköksi muovitettuja karttoja ja taittelee niistä sopivat esille.

Taivaalla purjehtii hellepäivän nostattamia pilviä, joista osa näyttää pilotin mielestä huolestuttavan tummilta ja korkeilta. Odottelulle ei enää ole aikaa, joten

sääpalvelu saa varmistavan soiton. Tutkan mukaan tienoolla ei ole ukkospilviä, ja tuulikin on vaimenemassa. Pilotti tekee päätöksen: tänä iltanapäästään lentämään!

Tieto saa miehistöön vipinää. Pallon kori on maannut kyljellään maassa. Itse kuori on vielä valtavassa säkissä sen edessä, vain kiinnitysvaijerit on kaivettu esiin ja kiinnitetty poltintöttöröiden viereen. Kaksi riuskaa miehistön jäsentä tarttuu säkissä oleviin kahvoihin ja rupeaa vetämään sitä pois päin korista. Ohut nailonkangas purkautuu pussista kapeaksi vanaksi. Lasti kevenee sitä mukaa kun matka etenee, ja lopulta vetäjät menevät lähes juoksujalkaa tyhjentyvä säkki välissään.

Pallonkuori levitetään pelolle isoksi pan-nukakuksi ja pilotti käynnistää puhaltimen. Rauha rikkoontuu kun puhallin pärähtää meluisasti käyntiin ja aloittaa pallonkuoren täyttämisen ilmalla. Miehistö oikoo pallonkuorta leveämmäksi samalla kun puhallin täyttää sitä pulleammaksi. Pilotti kiertää maassa laiskan näköisesti oikenevaa palloa ja tarkistaa, että mikään vaijereista ei ole solmussa ja huipussa oleva venttiili tulee kunnolla kiinnitettyksi.

Kaikki on valmista kuuman täytön aloittamiselle. Pilotti kumartuu korin ja polttimen väliin ja sytyttää liekin. Poltinkierukat sylkevät kohisten metrienpituiset lieskat palloon, joka melkein heti rupeaa liikehtimään aloillaan. Muutaman pitemmän polton jälkeen pallo nousee arvokkaan hitaasti pystyyn. Pilotti kehoittaa kohinan keskeltä joutilaita siirtymään korin reunalle painolastiksi.

Pallo seisoo paikallaan ja matkustajat kiipeävät koriin. Päälakea kuumottaa kun pilotti polttaa ilmaa kivitalon korkuisen

jättiläisen sisuksissa. Pallon värikkäät raidat tanssivat väreilevän ilman läpi. Pilotti käskee korin reunalla roikkuvia auttajia päästämään irti, ja pallo nousee välittömästi. Maan pudotessa alta tuuli tarttuu palloon, joka lipuu hitaasti pienen metsäsaarelman yli.

Henki salpautuu lähdön tohinan muuttuessa epätodelliseksi rauhallisuudeksi. Vain pilottiliekkin lepatus rikkoo maanpinnan vaimenevat äänet. Kohisten palloonsyöksyvät lieskat antavat lisää korkeutta. Samaan aikaan maahan jäänyt miehistä on saanut kerättyä kaluston kyytiin ja ilmoittaa radiolla aloittavansa takaa-ajon. Pilotti kertoo mille tielle kannattaa kurvata. Pian alapuolelle ilmestyikin pienoismalli tutun näköisestä menopelistä.

Pallo ottaa lisää korkeutta. Voimakkaampi ilmavirta tarttuu palloon ja hetken ajan kasvoilla tuntuu vieno tuulenvire. Se on merkki siitä, että pallo kulkee kahden erisuuntaisen virtauksen välissä. GPS näyttää, että nopeus tuplaantui hetkessä, mitä on hankala paljain silmin huomata näin korkealta. Maasto alapuolella menettää yksityiskohdat ja ilma käy raikkaan viileäksi.

Pilotti antaa pallon jäähtyä, minkä seurauksena se aloittaa vajoamisen. Pallopyörä pysty akselinsa ympäri samalla kun se menettää korkeutta. Olo on kuin tivolissa. Muutamalla poltolla ilma lämpiää sen verran, että vajoaminen hidastuu. On aika etsiä laskupaikka.



Pilotti osoittaa eteen aukeavaa tummaa peltoa ja kertoo sen olevan sopiva. Pallon sisällä kulkeva rippinaru avaa huipussa olevaa venttiiliä ja päästää ilmaa pois. Ilma-alus alkaakin melkein heti vajota. Pellon reunassa olevat kuuset lähestyvät huoletuttavaa vauhtia, ja kori osuikin muutamaan latvukseen. Pikaotoksen perusteella vuoden käypäsaato näyttää olevan runsas. Koriin tunkevat oksat pysyvät loitolla kaksin käsin työntäen, neulasia tuntuu olevan tiheässä.

Pienen rytinän jälkeen loppuliuku jatkuu kohti tähtäimenä oleva hiekkatietä. Nopeat poltot hidastavat vajoamista ja pallo liukuu metrin korkeudessa pellon päällä. Pari metriä ennen tietä pilotti kiskaisee kaikin voimin rippinarusta ja pudottaa pallon maahan. Kori osuu keskelle tietä. Vauhtia on

tiä on kuitenkin sen verran, että vasta tien reunassa oleva oja pysäyttää matkanteon. Kori putoaa kulmittain ojaan ja kyydissä olevat painautuvat toisiaan vasten. Kun jokainen on löytänyt sekamelskasta parin käsiä ja jalkoja, huomio kiinnittyy veteen joka nousee nopeasti korin pohjalle. Ojan sisältö tunkeutuu rotinkipunoksen aukoihin. Onneksi vedenpaisumus pysähtyy muutaman kymmenen sentin korkeudelle.

Pallonkuori rutistuu kasaan ja kaatuu ilman paetessa sen sisältä. Yksi matkustajista ottaa kruunuköyden päästä kiinni ja juoksee painamaan pallonkuorta alas. Muut kömpivät korista tielle jäseniään venytel-



len, pilotti naureskelee... hyvä lasku. Kuoresta ajetaan haalean tuntuinen ilma ulos. Pian koko jätistä on jäljellä kapea makkara keskellä peltoa. Kiinnitysvaljerit irrotetaan ja kierretään kerälle seuraavaa lentoa varten. Kori nostetaan seisomaan tielle.

Metsänrajasta kuuluu auton ääni. Maamiehistö löysi laskupaikan pienen etsimisen jälkeen, kaikkia pikkuteitä ei kuulemma ollut kartassa. Lisäapu jouduttaa pallon pakkaamista ja kohta kuorta survotaan suureen kuljetussäkkiin. Mahtuukohan se muka tosiaan sinne takaisin? Kuoreen jäänyt ilma pulloottelee säkissä, ja miehistön jäsen hyppää sen päälle painamaan kangasta tiiviimmäksi. Tekisi mieli puhkaista kangas neulalla ja päästää ilma pois.

Kori, säkki ja muut osat nostetaan peräkärriin. Autosta löytyy kaikille janojuomaa. Maamiehistö pyyhkii hikeä ja kulauttaa työn päätteeksi. Ilmaa kevyemmän lentolaitteen roudaaminen on ottanut voimille. Kaikki nousevat autoon ja suunta otetaan kohti laskevaa ilta-aurinkoa.

## **PA tervehtii PIKiä**

TKY:n kerhoissa voi harrastaa mitä tahansa. Tämä sanonta on saanut jälleen lisää sisältöä sen jälkeen, kun vuoden vaihteessa näki päivänvalon Polyteknikkojen Aeronauttiklubi, kuumailmapalloilua harrastava kerho. Klubin toiminnasta kirjoittaminen onnistuu lyhyesti ja ytimekkäästi. Jäsenistöstä harvalla on aikaisempia kokemuksia ilmapallolentämisestä saati harrasteilmailusta yleensä.

Tulevan kesän aikana klubi aloittaa tämän seikan korjaamisen, ja tavoitteena on osallistua lentokauden aikana aktiivisesti pääkaupunkiseudun Suomen mittakaavassa vilkkaaseen ilmapalloomintaan. Klubi tutustuu myös ilmapalloilun urheilulliseen puoleen kesän SM-kisojen merkeissä.

Klubin suunnitelmissa on hankkia maskotiksi RC-pallo, jonka lennättäminen onnistuu vaikka sisätiloissa. Pitemmän tähtäimen tavoitteena on oman pallonhankkiminen, ja työ tämän päämäärän saavuttamiseksi onkin jo aloitettu.

Oletko kiinnostunut ilmapallolentämisestä ja uuden kerhon kehittämisestä? Ota yhteyttä klubiin sähköpostitse osoitteeseen [pa@tky.hut.fi](mailto:pa@tky.hut.fi). Jäseneksi voi liittyä kaikissa klubin kokouksissa.

*Edellinen aukeama: Tiitu laiskottelemassa.*

*Kuva PA*

*Viereinen sivu: Diners-palloylittiPIKin kalustoa Malmilla muutaman metrin korkeudella.*

*Kuva Antti Keski-Rahkonen*

# Rakennuspäällikön palsta

## PIK-15 Hinu

Pasi Koho

Eräässä saunaillassa taannoin oli paikalla joukko vanhoja PIKiläisiä, jotka olivat olleet aktiiveina aikoina jolloin kerhossa rakennettiin lentokoneita. Saunailan aiheena oli tietenkin lentokoneenrakennuksen nykytila PIKissä. Parhaiten minulle jäi mieleen kaksi rivien ja rivien välistä luettua ajatusta. ”Älkää pojat aloitako mistään hienosta ja monimutkaisesta” oli ensimmäinen ja toinen: ”Kukaan ei tue halvalla lentäviä teekkareita, mutta jos tehdään jotain ihan oikeasti niin tilanne on aivan toinen.”

Polyteknikkojen Ilmailukerhon rakennustoiminnan jo vuosia kestänyt apaattisuus-tila on vihdoon kääntymässä kohti vireää ja aktiivista toimintaa. Kauan aikaa pinnan alla kytynyt rakentamiskipinä on saatu herätettyä ja kerhon kokous on päättänyt aloittaa rakennustoiminnan. Lentokerhon aika alkaa siis olla ohitse ja voimme totuttautua taas olemaan ilmailukerho. Paljon on työtä kuitenkin vielä edessä. Kasinotalouden hullut vuodet aiheuttivat kerhollemme enemmänkin kuin pelkän taloudellisen laman. Kerho menetti kokonaisen teekkarisukupolven, joka oppi että kaiken voi maksaa rahalla ja kotiinkuljetus tulee kaupan päälle. Tämä ei tietenkään tarkoita etteikö jokainen noina hulluina vuosina

tehty kerhotyötunti olisi ollut arvokas. Mikään ei ole niin helppoa kuin olla jälkiviisas.

Mietittäessä mitä konetta kerhon kannattaisi alkaa rakentaa olivat mielipiteet pienet mutta innokkaan ryhmän mielissä varsin selvät: puurakenteinen hinauskone, PIK-15 Hinu. Hinun vahvuudet ovatkin selkeät. Hinauskone ”koskettaa” sekä purje- että moottorilentäjiä, puu on materiaalina mukavaa käsitellä ja jokaiselle tuttua. Kaikkihan muistavat koulussa tehneensä puukäsitöitä. Hinu ei vaadi hienoa ja monimutkaista suunnittelua, vaan se on valmis rakennettavaksi. Tässä projektissa pidetään tietoisesti suunnittelutyön määrä minimissä ja keskitytään nimenomaan itse rakentamiseen. Näin saamme rakentamisen heti jokaisen halukkaan ulottuville. Suunnittelutyöhän on aina pienen piirin ahertamista, ja osaamistakin siihen tarvitaan eri tavalla kuin tikun liimaamiseen, aikatauluista nyt puhumattakaan.

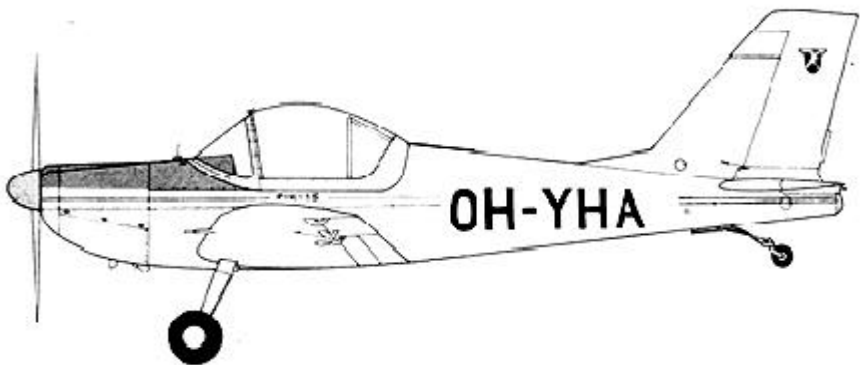
Rakennustoiminnan välitön seuraus teekariolosuhteissa on että ideoita, parannus- ja muutosajatuksia tms. rupeaa singahtelemaan itsekunkin päässä. Tähän luovuu-teen kerhon aikaisempi lentokoneenrakennushistoria, ja ylipäänsä koko insinööri-

tieteiden olemassaolo on pohjautunut. Innokkaimpia siipikaarimateriaalivisionäärejä onkin jo melkein pitänyt sitoa puuhun kiinni ettei homma olisi karannut käsistä heti alkuunsa. On siis oletettavaa että projektin siivellä kerhoon syntyy porukka, jonka käsistä kenties muotoutuu seuraavalla PIK-järjestysnumerolla varustettava luomus.

Tätä kirjoittaessani 17.6. on rakennusprojektin tila seuraava: Tarvittavat työpiirustukset on kopioitu, puutavara on murjussa kuivattuna ja kuorittuna. Tekemistä siis

riittää. Kuluvan kesän aikana valmistellaan murjua rakennustoimintaa varten. Tarpeettomat hyllyt ja muut roinat viedään pois, inventoidaan kerhon työkalut ja täydennetään valikoimaa tarvittaessa sekä rakennetaan yksi työpöytä lisää. Syksyllä kun puut ovat saaneet rauhassa asettua, PIKiläiset palaavat opintojensa ääreen ja uusia pikiläisiä syntyy, aloitetaan rimojen sahaaminen ja siipi- ja runkokaarien teko.

Lisätietoa projektista löytyy osoitteesta <http://www.tky.hut.fi/~pik/info/hinu/>



*PIK-15 Hinu, jonka suunnittelivat Kai Mellén, Ilkka Lounamaa ja Jussi Rinta. Suunnittelu alkoi 1960, prototyyppeä päästiin rakentamaan 1962 ja ensilento oli 29.8.1964.*

# Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n lentotoiminta-asetus

Hyväksytty PIK:n johtokunnan kokouksessa 18.3.1999.  
20.5.1999 lisätty OH-883 vähimmäistuntirajoihin ja viikkovarauksiin  
johtokunnan kokouksen 4.5. päätöksen mukaisesti.

*Tämä lentotoiminta-asetus korvaa edellisen, 1997 hyväksytyyn vastaavan asetuksen. Tämän lentotoiminta-asetuksen laatii PIK:n johtokunta PIK:n lentosääntöjen liitteeksi tarkentamaan kerhon lento-*

*toimintaan liittyviä yksityiskohtia. Olosuhteiden muuttuessa on johtokunta velvollinen tekemään tähän asetukseen tarvittavat korjaukset.*

**Lentotoiminta-asetuksen rikkojaa voi johtokunta rankaista harkintansa mukaan lentosäännöissä määrätyn toimenpitein.**

## **1. Lentokoneiden vakuutukset ja vauriotapaukset**

Pääsääntöisesti kerhon lentokoneissa on vähintään pakolliset vakuutukset. Koneen vakuutusasiakirjoista on tarkistettavissa vakuutusturva ja voimassaoloajat. Kaikista kerhon kalustolle sattuneista vaurioista on viipymättä ilmoitettava johtokunnalle.

Vauriotapauksessa peritään vaurion aiheuttaneelta omavastuuosuus, joka on 1000,-. Johtokunta käsittelee vauriot tapauskohtaisesti ja voi raskauttavien asianhaarojen vallitessa muuttaa omavastuuosuutta. Mikäli vaurio on aiheutettu tahallisesti tai törkeän tuottamuksellisesti, on vaurion aiheuttaja velvollinen maksamaan koko omavastuun.

## **2. Purjelentotoiminta**

### **2.1. Tarkastuslennot**

Sellaisen henkilön, jolla on kerhoon liittyessään lupakirja, tulee suorittaa kerho- ja/ tai kenttätarkastuslento kerhon opettajan kanssa ennen purjelentotoiminnan aloittamista kerhon kalustolla. Kevättarkastuslento tulee lentää kaikkien niiden, joiden kokonaislentotuntimäärä purjekoneilla on alle 200 h. Myös Räyskälän Pysyväismääräysten (RÄPY -98) vaatimukset tulee huomioida.

## 2.2. Koneiden käsittely

Purjelentokoneet säilytetään Räyskälässä purjekonehallissa. Kunakin päivänä lentotoiminnan päätyttyä koneista pestään hyönteiset, koneen kaikki sähkölaitteet kytketään pois päältä, akut kytketään latauslaitteeseen, koneet peitellään siipi- ja kabiinipeittein ja siirretään halliin. Päivän viimeinen pilotti on vastuussa siitä, että nämä toimenpiteet tehdään. Jokainen paikalla oleva kerholainen on velvollinen autamaan ja laiminlyöntitapauksessa yksinkin tekemään nämä toimenpiteet.

## 2.3. Lentojen tärkeysjärjestys

1. Koulu- ja tarkastuslennot
2. Suorituslennot (esimerkiksi HC- tai KC-suoritus)
3. Matkalennot
4. Lennot laskukierroksessa ja paikallis- sekä taitolennot

## 2.4. Määräykset matkalennoista ja koneiden käyttöön oikeuttavat vähimmäislentoajat

Opettaja voi määrätä harkintansa mukaan tässä mainittuja korkeammat kokonaislentoaikavaatimukset tai alentaa vaatimuksia kokemuksen mukaan.

### OH-733 (Acro)

Matkalennoilla tulee päällikkönä olla opettaja tai kokenut matkalentäjä.

### OH-650 (Club Astir)

Ennen matkalentoja 30h kokonaiskokemusta sekä vähintään 20 lentoonlähtöä ko. konetyypillä, opettajan valvomat sarkalaskut ja opettajan hyväksyntä.

### OH-787 (LS4)

Ennen tyypikoulutusta kokonaislentoaika purjekoneella yli 35h

Ennen matkalentoja vähintään 10h ja 15 lentoonlähtöä tällä konetyypillä, opettajan valvomat sarkalaskut ja opettajan hyväksyntä

### OH-521 (PIK 20 TD, 'Turbo Diesel')

Ennen tyypikoulutusta kokonaislentoaika purjekoneella yli 50h

Ennen matkalentoja vähintään 10h ja 15 lentoonlähtöä tällä konetyypillä, opettajan valvomat sarkalaskut ja opettajan hyväksyntä

### OH-820 (LS7) ja OH-883 (LS8)

Ennen tyypikoulutusta kokonaislentoaika purjekoneella yli 75h ja opettaja on harkintansa mukaan antanut koulutusta kierteiden oikaisussa

Ennen matkalentoja vähintään 10h ja 15 lentoonlähtöä tällä konetyypillä, opettajan valvomat sarkalaskut ja opettajan hyväksyntä

## **2.5. Purjelennon opettajat**

Koulutusluvassa on lueteltu kerhon purjelennonopettajat. Tarkasta vallitseva tilanne oheisesta liitteestä, koulutusvastaavalta, koulutusluvasta tai kesämuistiosta.

Tyypikoulutusta antavat opettajien lisäksi myös:

Ari Vahtera, Juha Purje, Lasse Lautanala, Markus Laitila, Timo Minkkinen, Juuso Kilpeläinen ja Antti Koskiniemi.

## **3. Moottorilentotoiminta**

### **3.1. Tarkastuslennot, koululennot**

Tarkastuslennoista ja koululennoista määrätään erikseen PIKIn lentosäännöissä.

### **3.2. Lentojen tärkeysjärjestys**

1. Koulu- ja tarkastuslennot
2. Hinauslennot (OH-TOW, Räyskälä)
3. Matkalennot
4. Lennot laskukierroksessa ja paikallisennot

### **3.3. Moottorikoneiden varaukset**

Moottorikoneiden varauksia koskien on voimassa, mitä PIKIn johtokunnan 18.03.1999 hyväksymissä varaussäännöissä määrätään.

## **3.4. Laskutus**

Kerho laskuttaa lentäjää koneen lentopäiväkirjaan merkityn lentoajan mukaan. Lentajat (ilma-aika) pyöristetään lähimpään 5 minuuttiin. Minimilaskutuksesta määrätään erikseen PIKIn lentosäännöissä.

## **3.5. Koneiden käyttöön oikeuttavat vähimmäislentoajat**

Moottorikoneilla saa lentää, kun koulutuskyseiseen konetyyppiin on saatu. Tyypikoulutusta antavat lennonopettajat ja Ilmailulaitoksen hyväksymät tyypikouluttajat oman harkintansa mukaisesti.

## **3.6. Moottorilennon opettajat**

Koulutusluvassa on lueteltu kerhon moottorilennonopettajat. Tarkasta vallitseva tilanne oheisesta liitteestä, koulutusvastaavalta, koulutusluvasta tai kesämuistiosta.

## **3.7. Vakuutuksen seisonta-aika**

Moottorikoneiden ollessa seisonnassa vähintään 30 vrk saa kerho vakuutusyhtiöltä palautusta vakuutusmaksusta. Koneen oltua lentämättä eli seisonnassa 25 vrk tai enemmän, on kone maadoitettu, kunnes 30 vrk täyttyy. Pilotti on velvollinen tarkastamaan tilanteen lentopäiväkirjasta ennen lentoa. Lentäminen on sallittu ainoastaan pakottavista syistä - mieti, voisitko suorittaa lentosi jollain muulla koneella.

# PIK:n lentokoneiden varaussäännöt

## 1. Purjelentokoneiden varaussäännöt

### 1.1. Päivittaiset lentovuorot

1.1.1. Päivittäisistä lentovuoroista sovi-  
taan kyseisen päivän aamuna klo 8.30 len-  
topaikalla, Räyskälässä purjekonehallilla.

-Vuorot jakaa paikalla oleva lennonopet-  
taja tai tämän puuttuessa purjelentovuosi-  
taan vanhin kerholainen.

-Vuoroja jaettaessa huomioidaan suunni-  
tellun lennon tarkoitus ja edelliset lennot.

1.1.2. Aamujaon jälkeen saapuneilla len-  
täjillä ei ole oikeutta ottaa konetta aamuja-  
ossa olleilta. Poikkeuksena tästä on koulu-  
tustoiminta.

1.1.3. Aamujaossa vapaaksi jääneet ko-  
neet jaetaan lentäjille saapumisjärjestyk-  
sessä.

### 1.2. Koneenvaraus ennakkoon ns. viik- kovaraus

1.2.1. Purjekoneiden ennakkovarauksista  
päättää johtokunta.

1.2.2. Varattavissa ovat FK, FL, FS ja FY.  
Korkeintaan kaksi konetta saa olla yhtä  
aikaa varattuna.

1.2.3. Varaukset on anottava 30.4. men-  
nessä. Koko lentokauden varausviikot an-  
netaan kerholaisille tiedoksi 15.5. men-  
nessä.

1.2.4. Varauksen voi perua tai sen voi  
siirtää toiselle kerholaiselle.

1.2.5. Kukin kerholainen voi varata purje-  
koneen korkeintaan kahdeksi viikoksi.  
Ensimmäisen viikon varausmaksu on 200  
mk ja toisen viikon maksu 350 mk.

-Yli 200 kerhotyötuntia tehneellä jäsenel-  
lä on lisäksi oikeus yhteen maksuttomaan  
varausviikkoon lentokaudella.

1.2.6. Varaus on voimassa maanantaista  
perjantaihin.

1.2.7. Mikäli varaaja ei ole paikalla klo  
8.30, kone on vapaasti jaettavissa muiden  
mukana.

## 2. Moottorikoneiden varaussäännöt

### 2.1. Lentokoneiden varaussäännöt kos- kevat koko kerhon kalustoa.

2.1.1. Moottorikoneiden varaukset tehdään  
PIKRES-varausohjelmaa käyttäen.

2.1.2. OHCBV:n varauksia hoitaa Onni  
Viljamaa

2.1.3. OHTOW on varattavissa PIKRES-  
varausohjelmaa käyttäen vain Räyskälän  
purjelentokauden ulkopuolella.

### 2.2 Varausten kestot

2.2.1. Yhdellä jäsenellä saa olla varauksia  
voimassa enintään kahdeksan (8) vuoro-  
kautta.

**2.2.2.** Viikonloppuvuorokausia, joiksi katsotaan lauantait ja sunnuntait, saa yhdellä jäsenellä olla varattuna samanaikaisesti enintään 2 kappaletta.

**2.2.3.** Kaikki muut varaukset on anottava johtokunnalta.

**2.2.4.** Kentälle on saavuttava viimeistään 30 minuutin kuluessa varauksen alkamisesta, tai muutoin muilla jäsenillä on oikeus koneeseen.

**2.2.5.**

**-1.5. - 30.9. välinen aika:** Minimilaskutusaika yli kahdeksan (8) tunnin varauksissa on kaksi (2) tuntia/varausvuorokausi. Varausvuorokaudeksi luetaan kaikki yli kahdeksan (8) tunnin varaukset.

**-1.10. - 30.4. välinen aika:** Minimilaskutusaika yli kolmen (3) vuorokauden varauksissa on kaksi (2) tuntia/varausvuorokausi.

Jos koneella on lennetty varauksen aikana vähemmän, on kerholla oikeus laskuttaa minimilaskutusajan mukaan.

**2.2.6.** Jos kone ei varauksen päättyessä palaa Malmille sään tai teknisen syyn takia, on varauksentekijä velvollinen ilmoittamaan asiasta koneen seuraavalle varajalle, tai jollekin muulle henkilölle, joka välittää tiedon eteenpäin.

-sään ollessa syynä on pilotti velvollinen omalla toiminnallaan ja kustannuksellaan järjestämään koneen ensitilassa takaisin Malmille.

## **2.3 Varausten peruutukset**

**2.3.1.** Enintään kahdeksan (8) tunnin varauksen voi perua samana päivänä.

**2.3.2.** Yli kahdeksan (8) tunnin varaus tulee perua yhtä monta päivää aikaisemmin kuin on varauksen kesto. Esimerkiksi viikon varaus viikkoa aiemmin ja päivän varaus 24 tuntia ennen varauksen alkua.

-tämä sääntö koskee myös varauksen muuttamista

**2.3.3.** Koneella ei ole pakko lentää, vaikka sen on varannutkin, jos lentoa ei voida suorittaa turvallisesti tai määräysten mukaisesti. Älä ota turhia riskejä!

## **2.4. Varaussääntöjen noudattaminen**

Rangaistuksena varaussääntöjen rikkomisesta voi seurata lentokielto johtokunnan harkinnan mukaan. Lentokieltoon asetetun jäsenen kaikki varaukset purkautuvat.

## **3. Koneanomukset**

Kerhon johtokunta voi myöntää anomuksesta moottori- ja purjelentokoneita kilpailuihin ja leireille sekä moottorikoneita ajaksi, joka ylittää varaussäännöissä mainitun enimmäiskeston. Mikäli anomuksissa on selkeitä päällekkäisyyksiä käytetään myöntämisperusteenakerhoyötuntejajoko

-anomusta edeltävältä työkaudelta tai -keskiarvona kaikilta kerhovuosilta



# Rahaviraston ohjeet kerholaisille

## Lentolaskutus

Lennot laskutetaan pääsääntöisesti kuukauden väliajoin. Kuukausi ja lasku-tahtiin on tarkoitus päästä kiinni toukokuussa.

Myöhästyneistä laskuista peritään normaali 11% viivästyskorko ja muistutuslaskusta lisäksi 30 mk. Mikäli muistutuslaskun jälkeenkään jäsen ei ole maksanut laskuaan, voidaan lasku laittaa perintään ja perinnästä aiheutuvat ylimääräiset kustannukset maksaa ko. jäsen itse. Mikäli jäsen jättää toistuvasti lentolaskun maksamatta ajallaan, voi johtokunta tämän seurauksena määrätä väliaikaisen tai lopullisenkin lentokiellon.

Maksaessasi rahaa joko lentolaskun seurauksena tai mieluiten ennakoon kerhon tilille, käytä aina omaa PIK-viitettäsi. Ilman viitettä maksetut maksut päätyvät ihmetyksen jälkeen joko oikealle tilille tai sitten rahaviraston virkistyskassaan. Oma unohtunutta viitettä voi tiedustella joko rahastonhoitajalta tai sihteeriltä.

## Laskutuskäytäntö

Lennoista laskutetaan päällikköä hänen omien työtuntiensä mukaan pl. koululennot, jotka laskutetaan oppilaalta tämän työtuntien mukaan.

Kerho siirtää ylimääräiset laskeutumis-, navigaatio- tai pysäköintimaksut päällikön maksettavaksi. Kaikissa kerhon koneissa on kausikortit kotimaan lentoasemille EFHK:ta lukuunottamatta.

Koneen päällikön tulee pyrkiä maksamaan laskeutumis- tai muut maksut paikan päällä käteisellä. Näin vältetään turhaa rahaliikennettä kerhon tilien ja kirjanpidon kautta.

## Ulkomailla lentämässä?

Ulkomaanmaksuihin liittyvät kulut peritään myös edelleen lentäjältä. **HUOM!** Pilotin velvollisuus on ilmoittaa välittömästi matkan päätyttyä rahavirastoon aiheuttamansa kulut, jotta kerholle aikanaan saapuvan laskun oikeellisuus voidaan tarkistaa. Jokaisen pidemmän ulkomaan reisin jäljiltä tulee toimittaa rahavirastolle erittely kerholle aiheutetuista kulungeista. Lisäksi pilotin itsensä kannattaa säilyttää kuitit maksetuista kenttä-, navigointi, yms-maksuista, jollei niitä toimita rahavirastoon.

## Purjelennon kalustomaksut

Purjelentotoiminnassa laskutetaan kalenterivuoden 10 ensimmäisestä lennosta keikkamaksu. Lisänä on uusi LS-lisä, joka koskee kaikkia LS-kalustolla lentäviä ja peritään yo. tavalla.

## Lentopäiväkirja

Tee selkeät merkinnät koneen lentopäiväkirjaan. Lähtö- ja laskuaika merkitään minuutin tarkkuudella, mutta kokonaislentoaika pyöristetään lähimpään viiteen minuuttiin.

**Merkitse aina “Huomautuksia”-sarakeeseen viitenumerosi. Tämä koskee myös purjekoneiden päiväkirjamerkintöjä ja koululentoja!** Merkitse myös moottorin käyntimittarin lukema jokaisen lennon jälkeen.

### Kerhon maksamat lennot

Kerho koelennot ja OH-TOW:n huoltoihin liittyvät siirtolennot hinaustoiminnassa.

Koelennon maksimipituus on 20 minuuttia, yli menevän osan maksaa koneen päällikkö. Erityisestä syystä sallitaan pitempien koululento, mutta syy on merkittävä lentopäiväkirjaan. Muussa tapauksessa ylimenevä osa laskutetaan pilotilta. Pursikoineilla koelento hinataan 1000 metriin.

Mikäli jokin muu lento halutaan kerhon maksettavaksi, tulee asia hyväksyttävä etukäteen johtokunnassa.

### Vakuutuspalautukset

Asiassa toimitaan lentosääntöjen mukaisesti, eli mikäli kone on seisonut 25 vrk tai enemmän, on se maadoitettu, kunnes 30 vrk on täynnä. Mikäli jäsen haluaa edellä mainitusta huolimatta lähteä lentämään, tulee lennosta laskutettavan määrän olla vähintään saman suuruinen kuin saamatta jäänyt palautus (n. 1.000 mk).

## Varainhankintaporkkana

Loistava ja selkeästi messutoimintaa auttanut varainhankintaporkkana poistetaan uuden hinnaston tieltä rahaviraston tempuvalikoimasta.

### Käteishyvitykset (tavaroiden/palveluiden ostaminen käteisellä kerholle)

Käteishyvityksellä tarkoitetaan niiden kulujen korvausta, joita jäsenelle on aiheutunut tarvikkeiden ostosta kerhon käyttöön. Pyydä/vaadi kuitti, josta käy ilmi myyjäyrityksen nimi, tuote, määrä, hinta ja päivämäärä. (Jos kerran maksat laskun omilla rahoillasi, älä pyydä kuittia PIKin nimelle vaan omallesi!) Liitä kuitti nitoen käteishyvityslomakkeeseen, johon tulee laittaa eritelty selostus mihin tarkoitukseen ko. tuotteet/palvelut on käytetty. Laita lomakkeeseen myös merkintä, haluatko hyvityksen lentotilillesi (muista viitenumerosi!) vai pankkitilillesi. Käteishyvityslomaketta löytyy Murjusta rahaviraston vanhan lötterön alta.

Nykyisen käytännön mukaan korvataan automaattisesti vain sellaiset tarvikkeet/palvelut, jotka liittyvät välittömästi kerhon ilma-alusten tai muun kaluston käyttöön ja huoltoon sekä kerhon järjestämien kurssien toimintaan. Matkalentoa harrastavat pilotit voivat itse hankkia PKT:hen Suomen, Ruotsin, Tanskan ja Viron karttoja sikäli kuin koneessa ei jo ole riittävän uutta vastaavaa karttaa. Jokaisesta huolto- toimintaan liittyvästä, yli 500 markan hankinnasta täytyy pyytää lupa huoltotoimen johtajalta. Muista kuin huoltotoimintaan liittyvistä yli 500 markan hankinnoista tulee pyytää lupa rahastonhoitajalta.

Koneiden hoitajilla on oikeus hankkia välttämättömiä varaosia hoitamiinsa koneisiin. Yli 1.000 mk:n hankinnat tai ulkomailta tilattavat osat koordinoi huoltotoimen johtaja.

Elintarvikkeita ja virvokkeita kerholle ostaa ainoastaan varapuheenjohtaja tai hänen siihen joka kerta erikseen valtuuttama henkilö.

**Holtiton ostelu päättyy siihen, että ostelija omistaa itse ostamansa hilavitkuttimen.**

### **Autonkäyttösäännöt**

PIK ry:llä saattaa jatkossakin olla käytössään Hiace-merkinen pakettiauto eli terraario. Käytössä on kolme maksuluokkaa:

**PIK maksaa.** Kerhon tavarankuljetus, kerhoasioiden hoito, koneiden ja muun kaluston kuolto.

**0,75 mk/km.** Lentotoiminnassa käytettäessä oman auton asemasta. Näitä ovat lähinnä Otaniemi-Malmi-Otaniemi tai Otaniemi-Räyskälä-Otaniemi -kuljetukset.

**2,00 mk/km yksityiskäytössä.**

Vahinkotapauksissa peritään omavastuuosuus (1.000 mk tai johtokunnan harkinnan mukaan enemmän tai vähemmän asi-anhaaroista riippuen) aina kuljettajalta. Minimilaskutus on 50 mk per ajokerta. Älä pysäköi autoa Jämeräntaipaleen varrelle ilman pysäköintikiekkoa tai pitämäksi ajaksi! Parkkisakot ohjataan kyllä parkkeeraajalle, kerho ei niitä ota kontolleen.

Oman auton käytöstä kerhoajoon voi hakea johtokunnalta km-korvausta. Aiheellisissa tapauksissa korvataan 50p/km. Esimerkiksi viikonloppukeikasta Räyskälään lentämään ja siinä ohessa huoltamaan ei juuri kannata vaivautua anomaan.

### **Korjauspyynnöt laskutukseen/hyvityksiin**

Jos lentolaskussa on virheitä, lähetä korjauspyyntö laskuttajalle. Jos korjauspyyntösi koskee hyvitystä, lähetä korjauspyyntö rahastonhoitajalle. Lähetä pyyntösi joko kirjeitse tai sähköpostin välityksellä — kirjanpitolaki, samoin kuin kerhon sisäinen tarkastus, edellyttää kirjallista dokumenttia siitä, mihin tehdyt korjaukset perustuvat. Älä kuitenkaan jätä laskua kokonaan maksamatta, vaan maksa se muilta osin.

### **Työtunnit**

Työtunnit on merkittävä kahden kalenterikuukauden sisällä työn suoritusajankohdasta.

Tehdyt työtunnit tulee merkitä selkeästi ja siitä tulee käydä ilmi päivämäärä, tehty työ riittävän tarkasti eriteltynä (esim. CBV 50 h:n huolto). Jokainen työ tulee merkitä erikseen päiväkohtaisesti; samoin samana päivänä tehdyt eri työt tulee merkitä erikseen.

Järjen käyttö on sallittua siinä, mikä on kerhotyötä ja mikä ainoastaan ajanvietettä. Esimerkiksi vauhtiraitojen maalailu sadepäivän hupina purtsikoiden renkaisiin ei hyödyttäne kerhoa patkääkään.

Jos merkinnät eivät ole selkeät ja yksiselitteiset, ne voidaan jättää ottamatta huomioon.

Matka-ajasta messuille saa 1/2 työtuntia. Messupomo merkitsee tämän ja muut messutyötunnit.

Kun jäsenen kokonaistyötuntimäärä ylittää 1000 h, jäsen saa tuleville työtuntikausille 100 h "pohjille" tekemällä johtokunnalle osoitetun anomuksen.

**Terveisin Hillovirasto**

### **Rahaviraston yhteystiedot:**

Rahastonhoitaja Marko Koski  
Marko.Koski@hut.fi  
0400-773894, 09-4683220

Laskuttaja Samu Tuparinne  
stuparin@cc.hut.fi  
040-5041550

## **Uudet lentohinnat 1.6.1999 ja niiden taustaa**

**Marko Koski, Rahastonhoitaja**

*Kerhon lentohinnoittelua muutetaan 1.6. alkaen ja samalla muuttuu myös koko työtuntisysteemi. Tavoitteena on aikaansaada tasapuolisempi hinnasto, joka kannustaa kaikkia lentämään tukemalla kaikkia tasapuolisemmin työtuntien mukaan.*

### **Taustaa**

Kerhon 'kauniin käyrän' hinnoittelupolitiikka on ilmeisesti ajanut kerhosta ulos ne, jotka haluaisivat lentää vähemmällä työllä. Tämänhetkinen (v.98) lentäjäkaarti koostuu käytännössä kerholaisista, joilla on työtunteja yli 200h. Ohessa taulukko, joka kertoo kunkin koneen painotetun tuntiannon ja vastaavan työtuntimäärän:

Oheisissa markkamäärissä on mukana kaikki kulut jyvitettyinä lentotuntien mukaan sekä moottorien kulumisesta aiheutuva 50mk / h (paitsi CSX:llä noin 25 mk/h) Jakauman painottuminen tuntiasteikon alueelle 200 - 300h kertoo, että on taloudellisessa mielessä kerholle nykyisellään aivan yhdentekevää, mikä 0-tuntihinta on, saati missä kohtaa käyrä kaartaa alas jyrkimmin.

Kerho elää edelleen aikaa ennen messujen verotusta, jolloin varainhankinnan näennäisen helposti tuottama 0,5Mmk voitiin käyttää uusiin koneisiin ja lentohintojen rajattomaan tukemiseen. Nykyinen noin 150 kmk:n vuotuinen messujen yms varainhankinnan tuotto kuuluu nykyisiin jo pelkän toiminnan ylläpitämiseen, eli siis jäsenten lentelyn tukemiseen. Rakennustoimintaan ja uusiin moottoreihin jäävä raha on velkarahaa.

### **Tulevaisuudesta**

Toimintaa tulisi joskus miettiä muullakin tavalla kuin 'jos vaikka tästä vuodesta selvittäis'-mentaliteetilla. Niinpä olenkin käyttänyt muutaman vuoden ajanjaksoa ja seurannut kerhon rahatilannetta vuoden 2002 lopussa, jos nykyistä vauhtia jatketaisiin.

Nyt on siis hankittu uudet moottorit velkarahalla kolmeen koneeseen, velkaa on tällä hetkellä ~270000mk ja sitä maksetaan vuoteen 2002 saakka. Hankintoja tehdään seuraavasti, jos halutaan säilyttää edes jonkinlainen kalusto:

2000: CSX:n moottorin peruskorjaus (~40.000 mk), Hinu-projekti (30.000 mk)

2001: Hinu-projekti (85.000 mk)

2002: Hinun loput kulut (150.000 mk), PKT:n moottori (100.000 mk), yhden purttikan vaihto (240.000 mk)

Jos ei myydä koneita, ei muuteta hintoja, oletetaan lentotuntimäärien pysyvän samoina ja messujen tuottavan vuodessa noin 150.000 mk.

**Tällöin on velkaa vuoden 2002 lopussa 630.000 mk.**

Vaihtoehtoiksi jää työtuntisysteemin muuttaminen radikaalisti, jotta se samanaikaisesti kannustaisi kaikkia tekemään työtä omien mahdollisuuksien rajoissa ja lentämään, tai kaluston perusteellinen lahtaminen. Mielestäni jälkimmäisestäkään ei ole iloa, sillä jollei em. systeemiä ensin muuteta, tuottaa toiminta nykyisessä kuosissaan tappiota vaikka kerholla olisi rivissä 4 mopoa Malmin platalla.

### **Lentäjien keskimääräinen työtuntimäärä painotettuna lentotunneilla**

	<i>CSX</i>	<i>CBV</i>	<i>COV</i>	<i>PKT</i>
<b><i>Työtunnit</i></b>	227 h	204 h	208 h	232 h
<b><i>Vastaava hinta</i></b>	261 mk	209 mk	348 mk	371 mk
<b><i>Kulut / h</i></b>	276 mk	313 mk	941 mk	539 mk
<b><i>Kulut / h keskimäärin vuosina 1995-1998</i></b>	432 mk	297 mk	584 mk	496 mk

*Vastaava hinta kertoo nykyisen hinnaston mukaisen hinnan ko. työtunneilla, kulu/h kertoo vuonna 98 toteutuneet kulut jyvitettyinä lentotuntia kohden ja viimeinen rivi samojen kulujen keskiarvon vuosille 95-98.*

## Uusi työtuntijärjestelmä Vuonna 1999

1.6. alkaen saatetaan voimaan uusi hinnoittelu, jossa moottorikoneille on ole-massa konetta kohden aina vain kaksi tun-tihintaa; tuettu ja tukematon.

Jokaista tehtyä täyttä 5 työtuntia kohden saa oikeuden yhteen tuettuun tuntiin. Kun tuetut tunnit loppuvat, lennetään tukemat- tomalla hinnalla. Kesäkuun alussa kaikilla on käytettävissä täysi määrä työtunteja riip- pumatta siitä, paljonko keväällä on lento- tunteja kertynyt.

### Lentotuntihinnat

	Tuettu	Tukematon
<i>CBV</i>	240	340
<i>COV</i>	385	485
<i>CSX</i>	250	350
<i>PKT</i>	415	515
<i>TOW</i>	295	395

**Vuonna 2000** toimii sama hinnasto, mutta sen lisäksi tulee jokaisen olla tehnyt ker- hotyötä 30 tuntia vuoden 1999 aikana saa- dakseen lento-oikeuden. Jollei tunteja ole, asia korjaantuu 1500 markan hinnalla. Li- säksi sama **velvoite koskee myös 1000 tunnin pohjia, jotka saa siis voimaan ainoastaan tekemällä tuon 30 h kerho- työtä.**

Kyseisiä 30 tuntia ei lasketa mukaan tun- teihin, joista saa edullisia lentotunteja.

## Purjelento

Purjelennon hinnoissa pysytellään vanhois- sa hinnoissa – ainoana uudistuksena on kaikille LS-n lentokoneilla, mitä niitä nyt sitten kesällä onkaan, lentäville tuleva 50 mk keikkamaksu koskien 10 ensimmäistä keikkaa kaudessa.

Nyt muuten kannattaisi myös purjelentäji- en vaivautua kerhotöihin, sillä keskimää- räinen purjelentäjä teki vuonna 1997 ker- hotöitä huikeat 44 tuntia – yli 150 tunnin sankareita ei yli viittä joukossa ollut, jos tarkastellaan ainoastaan purjelentoa har- rastavia. Ja on aivan turha valittaa, ettei kerhotyö kannata – huomaattekos muuten jotain ristiriitaa sanoissa 'kerhotyö' ja 'kan- nata' ... Purjelentäjät päättävät kerhotöi- hin osallistumisaktiivisuudellaan sen, kuin- ka usein kerhoon ostetaan 300-400 tuhatta markkaa maksava purjekone. Jollei tehdä töitä, niin ei sitten uusita koneitakaan.

## Lopuksi

Rahavirastossa sorvaillaan uutta laskutus- systeemiä, jolla uudet hinnat hoidetaan ja se toivottavasti saadaan toimintaan siten, ettei laskujen putoaminen (sähkö)posti- laattikkoon hidastu.

Toivottavasti uusi hinnoittelu saa aikaan edes jonkinlaista parannusta kerhon lento- tilastoihin ja taloudelliseen tilaan.

# Viralliset PIK-henkilöt 1999

<b>Johtokunta</b>	<b>Nimi</b>	<b>Koti</b>	<b>GSM</b>	<b>Sähköposti</b>
Puheenjohtaja	Antti Koskiniemi	347 2961	(040) 581 1591	antti.koskiniemi@hut.fi
Varapuheenjohtaja	Jyrki Vikla	801 1443		vikla@iki.fi
Sihteeri	Manu Skyttä		(050) 537 6171	manu.skytta@hut.fi
Rahastonhoitaja	Marko Koski	468 3220	(0400) 773 894	marko.koski@hut.fi
Koulutusvastaava	Riku Aho		(050) 595 6719	riku.aho@nokia.com
Rakennuspäällikkö	Pasi Koho		(0500) 959 447	pkoho@cc.hut.fi
Huoltopäällikkö	Harri Kuisma		(040) 734 8692	hkuisma@cc.hut.fi
Messuministeri	Niklas Lybäck		(040) 500 7333	niklas.lyback@ntc.nokia.com
<b>Viranomaiset</b>	<b>Nimi</b>	<b>Koti</b>	<b>GSM</b>	<b>Sähköposti</b>
Autonhoitaja	Timo Hatamvo		(040) 510 8013	timo.hatamo@hut.fi
Baltian maiden valiokunnan pj.	Kari Kemppe	510 2628	(040) 515 0326	kari.kemppi@lmf.ericsson.se
Hinausvuoroguru	Pasi Koho		(0500) 959 447	pkoho@cc.hut.fi
Meedianeuvo	Antti Keski- Rahkonen	682 2296	(050) 567 9719	antti.keski-rahkonen@iki.fi
Messuministeriön kansliapäällikkö	Säde Korpinen	801 5148	(040) 729 5389	skorpine@cc.hut.fi
Paviljonki-Boss	Vesa Nuotio	809 1163		vn@lola.vaisala.com
Purjelennon kalustovastaava	Antti Koskiniemi	347 2961	(040) 581 1591	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjekoneiden huoltopomo	Jere Knuuttila	803 4286		jere@iki.fi
Rahaviraston laskuttaja	Samu Tuparinne	389 4501	(040) 504 1550	samu.tuparinne@hut.fi
<b>Koneenhoitajat</b>	<b>Nimi</b>	<b>Koti</b>	<b>GSM</b>	<b>Sähköposti</b>
CBV Cessna 150	Ari Siltavuori	466 993	(050) 638 80	ari.siltavuori@hut.fi
COV Cessna 172	Ville Hämäläinen	468 2221	(050) 328 5325	ville.hamalainen@hut.fi
CSX Cessna 140	Säde Korpinen	801 5148	(040) 729 5389	skorpine@cc.hut.fi
PKT Piper Archer	Jan Salonen	685 4832	(040) 564 2458	jjsalonen@cc.hut.fi
TOW Suhinu	Jari Lyytinen		(0400) 515 236	jlyytine@cc.hut.fi
521 FL PIK-20TD	Mika Mustakangas	(03) 261 3613		mika.mustakangas@fy.sci.fi
650 FK Club Astir	Samu Tuparinne	389 4501	(040) 504 1550	samu.tuparinne@hut.fi
733 FQ Twin Astir	Hannu Erkomaa	287 107	(0500) 612 362	erkomaa@cc.hut.fi
787 FMLS4-a	Juuso Kilpeläinen	753 5824		juuso.kilpelainen@fcaa.fi
820 FS LS7	Markus Laitila	286 103	(040) 515 3410	markus.laitila@valmet.com
<b>Tilintarkastajat</b>	<b>Nimi</b>	<b>Koti</b>	<b>GSM</b>	<b>Sähköposti</b>
	Juha Purje	759 1331	(050) 525 1180	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	803 7676	(050) 526 8709	heikki.ronka@hut.fi

Korjaukset ja lisäykset: [sihteeri@pik.otax.tky.fi](mailto:sihteeri@pik.otax.tky.fi)

**Lähtettäjä:**

**PIK  
PL 69  
02151 ESPOO**

**2**

---

## **PIK-muisti kesä 1999**

16. ja 17.8. Messu syyskauden avajaiset, Messukeskus/  
ballroom (Niklas Lybäck)
- 18.-22.8. Zukowski excu, Moskova (Mikko Uusitalo,  
Markku Lehti)
- Syyskuussa: Messuja, uusia jäseniä ja Sikajuhlat