



LENTOLEHTINEN

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry: tiedotuslehti n:o 3/2001

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti. Lehti ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännöttömästi noin kolmen kuukauden välein.

Julkaisija

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry
Pl 69
02151 Espoo

Sähköposti

pik@otax.tky.hut.fi

Kerhon puheenjohtaja

Marko Koski
(0400) 773 894

Päätoimittaja

Manu Skyttä
(050) 537 6171

Tämän numeron toimitus

Manu Skyttä
Heikki Rönkä

Painopaikka

Oy Edita Ab
Helsinki 2001

Jakelu

Johtokunnan sihteeristö

Kerhotila Murju

Jämeräntaival 7 A
02150 Espoo
(09) 468 3196

Sisälmysluettelo

Alku vai loppu?	3
Kerhokyselyn kertomaa	4
Vaalikokouksen satoa	8
Rakentaen taivaalle	10
Lentotouhua Malesialaisittain	11
Räkänä taivaalle!	13
Terassipäivystäjä	15
PIK-Tutkain	17
Vialliset PIK-henkilöt	19
PIK-häppeninkejä	20

Kansi

Jälleen talvi saa. Ja CSX – sukset jalkaansa nimittäin.

Kuva Kirsi Hakkila

Lehteen tuleva materiaali pyydetään toimittamaan muotoilemattomana RTF-formaatissa osoitteeseen lentolehtinen@pik.tky.hut.fi. Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen lehden julkaisua. Kuvat mieluiten sähköisesti TIFF-formaatissa vähintään resoluutiolla 300dpi. Juttujen ja kuvien toimittaminen julkaisuajankohdan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.

Lukijoiden mielipiteet kaikesta kerhotoimintaan ja ilmailuun liittyvästä ovat tervetulleita Lentolehtisen toimitukseen. Mielipiteiden julkaiseminen riippuu toimitukseen saapuneiden lahjusten määrästä. Kirjoituksissa esiintyvät mielipiteet eivät välttämättä vastaa kerhon tai Lentolehtisen toimituksen virallista kantaa, vaan ne ovat kirjoittajien omia. Toimitus pakenee kaikkea vastuuta, eikä tunne huonoa omaatuntoa kirjoitusten aiheuttamasta mielipahasta. Sen sijaan toimitus tekee kaikkensa saadaksen kunnian kirjoitusten tuottamasta mielihyvystä. Hienoa, jos jaksat lukea lehden näin tarkasti – toimitus on ylpeä sinusta!

PIKkujoulun odotusta ja turvallista talvilentämistä toivottaen!

Manu Skyttä
Meedioneuvos

Alku vai loppu?

Kuten kuukausikokouksessa on voinut kuulla ja sähköpostipastalta saattanut lukea, on kerhon ja Suomen Messujen yhteistyö saapunut päätökseensä. Tämä nyt ei varmaan tullut yllätyksenä kenellekään. Yhteistyön aikana Suomen Messut ovat kasvaneet ”harrastelijaporukasta” melkoiseksi yritykseksi ja me taas ollaan edelleen sitä ”harrastelijaporukkaa”, jonka pääharrastelusuuntana on taas jotain ihan muuta kuin pysäköinninvalvonta. Harmi sinänsä, että yhteistyö on nyt päättynyt – yhtä helpolla ei raha irtoa mistään muualta.

Muiden puolesta on tietysti hankala puhua, mutta itsellä ainakin on olo välillä ollut kuin maanpelturilla Malmille tai Räyskälään mennessä. Aina ei oikein tiedä, että uskaltaako sitä naamaansa enää näyttää, kun ei taaskaan tullut viikonloppuna mentyä messuille. Vaalikokouksen jälkeen pitää aina tallettaa uuden messuministeriön kansliapäällikön nimi kännykän luettelon kohtaan Ä niin kuin ”Älä vastaa!”. No ei nyt ehkä ihan näin, muttei varmasti kovin kaukanakaan totuudesta. Lentäminen tuntui lähinnä synniltä, jos edellisellä viikolla joku taas allekirjoitti pikjas –viestinsä ”nimim. 2000 tuntia messuilla”.

Yhden ajanjakson loppu on kuitenkin toisen alku. Hieman kärjistetysti kerhon pitkän historian voi jakaa kahteen eri aika-kauteen. Alussa oli se PIK, josta me kaikki olemme kerholaisina ylpeitä. Aina 70luvun puoliväliin saakka uusia PIK-numerolla suunniteltuja lentokoneita tuli keskimäärin noin joka toinen vuosi. Viimeiset 30 vuotta ovatkin sitten olleet kovin hiljaisia sillä saralla. Sinä aikana on lähinnä toimittu pysäköinnin valvojina. Muut ovat ehkä olleet kateellisia PIK:n ikiomasta Sammosta, mutta eipä itse ilmailun saralla ole mitään kovin merkittävää tapahtunut. Uusien lentokoneiden suunnittelu on jo myös tainnut karata PIK:n resurssien ulottumattomiin. Olisiko nyt Lentokerhoaikakauden aika?

Nyt voidaankin toivottavasti keskittyä olennaiseen, eli lentämiseen. Lentäminen jatkuu kerhossa varmasti. Se on kaiken lisäksi pirun hauskaa puuhaa – haus Kempaa kuin messuilla seisominen. Toivottavasti jatkossa lentorallit, lentoleirit ja leikki-mieliset ja vakavammatkin kilpailut sekä muu yhteinen hauskanpito lentämisen merkeissä kiinnostaa entistä enemmän. Messuilla jäävät työtuntiresurssit voikin nyt käyttää uuden varain-

hankinnan keksimisen lisäksi miettimiseen, miten kurssin käyneet uudet lupakirjan omistajat saadaan pysymään kerhossa ja lentämään mahdollisimman paljon.

Messuministerin kirjoitettua messujen loppumisesta sähköpostipastalle olivat hätäisimmät kuoppaamassa koko kerhoa puolen vuoden sisällä ilmailun historiaan. Joku realismin taju olisi kyllä hyvä olla olemassa. Teekkarikielelle väännettynä: Suomessa on x kappaletta ilmailukerhoja, joista x1 on toiminut ilman säännöllistä liiketoimintaa. Eiköhän se yksikin sopeudu jatkossa muiden tavoilta. Lentohinnat on jo kaikeksi onneksi hilattu järkevälle tasolle. Vanha pikiläinen sananlasku sanoo: ”Sen minkä kurssilaiset messuilla tienaa, sen partasedät pöristävät taivaalle.”. Eipä ole tainnut onnistua enää pariin vuoteen. Vaikka en partasetä olekaan, niin itsekin muistan ne ajat, kun KiloTangoa lennettiin 200 markkaa tunti.

Toivottavasti messujen loppuminen osataan kääntää kerhon eduksi. Mielestäni se tarjoaa kaikesta huolimatta enemmän mahdollisuuksia kuin mitä niiden päättyminen vei mennessään.

Kerhokyselyn kertomaa

Keväällä kerhon jäsenille lähetettiin sähköpostitse kysely maaliskuun lopussa koskien kerhon toimintaa. Vastauksia saatiin varsin mukavasti ja vastanneiden kesken arvottiin jopa ilmaista tiimaa sekä hinauslippuja toukokuun kuukausikouksessa.

Kerhon toimintaan tunnuttin olevan melko tyytyväisiä ja useita parannusehdotuksia esitettiin. Samalla kuitenkin moni antoi ymmärtää odottavansa kerholta vain sitä, että kalustoa on käytössä ja mielellään halvalla.

Yleisenä huomiona kerrottiin

prosenttilukuihin se, ettei kannata yrittää muodostaa jokaisen kysymyksen vastaajajoukosta yhteenlaskemalla 100% lukemaa, sillä monet vastasivat useissa kohdissa moneen kohtaan, joten tällaisissa kohdissa on yksinkertaisesti laskettu kunkin kohdan saama 'äänimäärä' suhteutettuna vastaajien kokonaismäärään.

Kerhotoiminta

Yleisessä osiossa tiedusteltiin lähinnä vastaajan taustaa ja motiiveja. Yli puolet ilmoitti PIKiin liittymisen syyksi mielenkiinnon lentämiseen, mutta vain 11%:lla oli aiempaa kokemusta ilmailusta jossain muussa organisaa-

tiossa. Lupakirjoja tuntui vastaajilla olevan varsin edustavasti, sillä kyselyyn vastanneista 63% omistaa PPL-pahvin ja 54%:lla on pursoripahvi. 28%:lla vastanneista on molemmat pahvit ja 11%:lla ei ole lainkaan lupakirjaa, ainakaan vielä.

Lentokokemus jakaantui myös melkoisen tasaisesti. Sekä purjeettä moottorilentäjistä noin kolmannes kuului luokkaan alle 50h, toinen kolmannes luokkaan yli 150h ja loput siihen välille. Parin viime vuoden lentokokemus on 38%:lla yli 50 tuntia, 22% 10-50h ja 25% oli lentänyt alle 10 tuntia viimeisen parin vuoden aikana.



Kuva Jyrki Laitila

80% vastanneista sanoi kerhon vastanneen asettamia odotuksia ja 5%:n mielestä kerho ei enää viimeaikoina ole vastannut odotuksia. Vastaajat olivat olleet mm. yllättyneitä aktiivisten ihmisten vähäisestä määrästä ja rakennustoiminnan vähydestä. Sisäisen torailun määrää ja kohderyhmän epäselvyyttä päiviteltiin myös.

Kerhon odotettiin järjestävän lähinnä mahdollisuuksia lentämiseen niin perus- kuin jatkokoulutuksen kautta sekä erilaisia muita sosiaalisia tapahtumia, joissa ilmailu on esillä, kuten excursioita, lentoleirejä, yms.

Ajatukset ja toivomukset omasta kehittymisestä ilmailijana olivat suorastaan yllättävän monipuolisia ja jopa varsin pitkällemeneviä. Tavoitteita löytyi erilaisten kelpuutusten ja lupakirjojen lentämisistä aina uusiin konetyyppeihin ja taitolentoon. Kysymykseen harkituista uusista lupakirjoista löytyi vastauksia aina GPL:stä ATPL-pahviin ja monimoottorikelpuutukseen. Prosentuaalisesti yleisimmät olivat PPL (13%), GPL (11%) ja vesilentokelpuus (9%). Vastaavat havainnot tehtiin myös purje- ja moottorilentoa käsittelevissä kohdissa, kun kyseltiin toivottua jatkokoulutusta.

70% vastanneista oli halukkaita tekemään kerhotöitä ja loput olivat valmiita hoitamaan asian rahalla, tosin monet jälkimmäisistä olivat sinänsä valmiita tekemään kerhotöitä, mutta heillä ei siihen ole mahdollisuutta esimerkiksi työ- tai perhekiireiden vuoksi. Kerhotöiden tarjontaan oltiin tyytyväisiä, mutta toiveita paremmasta tiedotuksesta var-

sinkin moottori- ja purjekonehuoltojen kohdalla tuli esille. Myös rakennusprojektin tiedotuksesta oltiin oltu pihalla.

Kerhon toimintaan jossakin virassa oli innostuneita 26% verran, näistäkin valtaosa oli kiinnostuneita toimimaan lähinnä huolloissa yms, mutta ei johtokunnassa. Takavasemmalle vetäytyneiden tekosyyt vaihtelivat ajan puutteesta kuviteltuun liian vähäiseen tietämykseen ja arvostuksen puutteeseen.

Liikuttava yksimielisyys vallitsi siitä, että pik- ja -sähköpostilista on paras tiedotuskanava. Lisäksi www ja kotiin lähetetty paperitiedotus kuten Lentolehtinen saivat hyväksyvää muminää.

Kokeilumielessä kyselyyn laitettu kysymys simulaattorilentämisestä jakoi vastaajat tasan kahtia; toinen puoli harrastaa ilmailua kuvaruudun ääressä ja olisi kiinnostunut, jos kerho järjestäisi toimintaa. Toinen puolisko taas ei harrasta simulaattorilentämistä ja kaikki eivät edes nähneet tätä kerholle olennaiseksi toiminnaksi.

Vastauksista lähestulkoon universaaliin kysymykseen 'Miten PIK voisi olla paremmin juuri sinun kerhosi' tulikin sitten varsin kattavasti. Monet olivat jokseenkin tyytyväisiä nykyiseen kun taas toiset haikailivat jäsenistön sukupuoli- ja ikäjakauksen muuttamista sekä lisää ahkeria kerhotyöläisiä. Eräs vastaaja halusi PIK:iin saksalaisista Akafliegeristä tuttua periaatetta, että ainoastaan töitä tehneet saavat lentää. Toivoipa joku jopa pakkettiautoakin riesakseen...

Rahaa kerholle?

Varainhankintaa koskettelevien kysymysten vastaukset olivatkin sitten jo hieman masentavampaa luettavaa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Johtuen nykyisten varainhankintakeinojen 'lievästä' yksipuolisuudesta jäivät kysymyksetkin varsin messupai-nteisiksi ja vastaukset täydensivät asiaa vastaajien ilmaisessa yksi- ja kaksitavuisilla sanoilla itseään ja mielipiteitään asiasta.

Yli puolet ilmoitti tekevänsä vuodessa alle 10h messutyötä ja 38% totesi 10-30 tunnin riittävän. Suurin osa kuitenkin tuntui olevan perillä messujen rahallista merkityksestä kerhon taloudelle. Perusasenne tuntui yleisesti olevan se, ettei messutyö yksinkertaisesti nappaa korkeasti koulutettua teekkaria tai DI:tä, vaikka tunteja kerrottaisiin melkoisilla kertoimilla. Messujen ajalla ja viikonpäivällä ei tuntunut olevan kauheasti merkitystä osallistumisaktiivisuu-teen.

Uusia ideoita varainhankintaan ei tullut juurikaan. Kerholle kaivattiin sponsoreita, mainostuloja ja ilmailuun liittyviä varainhankintamuotoja. Messuille kaivattiin sen sijaan lisää taukoja, vähemmän työtä, sähköautoja ja lämmitettyjä parkkihalleja...

Purjelento

Purjelentoa käsitelleen osion suurinta antia olivat useat hyvät ehdotukset toiminnan kehittämistä sekä toivomukset kerhon järjestämästä koulutuksesta. Mielenkiintoista oli myös saada vahvistusta epäilylle siitä, että jäsenistön kiinnostus purjelennossa jakautuu varsin laajalle alalle. Karvan verran alle 20%

vastanneiden äänistä sai kukin seuraavista purjelennon muodoista: maisemien katselu ja paikallislennot, matkalennot, taitolento, pilvilento ja kavereiden kanssa kaksikolla lentely.

Kerhon kalustoon oltiin pääpiirteissään tyytyväisiä. Suurin epäkohta tuntui olevan kaksikkojen määrä, sillä peräti 67% pelkän pursipahvin omistajista (39% kaikista pursipiloteista) nosti tässä kohdassa tassunsa pystyyn. LS-7:n vaihtoa uudempaan raaseeriin toivottiin suunnilleen yhtä paljon kuin sitä, että kaluston tasoa laskettaisiin enemmän aloittelija-/harjoituskalustoon. Myös koneiden varusteet, tai ilmeisimmin niiden puute, innostivat kirjoittamaan.

Ongelmiksi toiminnassa koettiin opettajien ja tyypittäjien vähäisyys tai niiden vähien löytyminen juuri silloin kuin tarvetta olisi. Tiimarajoja arvosteltiin myös liian korkeiksi ja aamujakoa aikaiseksi. Kerhohengen haihtumista ja ihmisten keskittymistä pelkäästiin omiin tavoitteisiin valiteltiin sekä erityisesti uusien, juuri lupakirjan saaneiden, vaikeuksia päästä sisälle porukkaan. Hyviä ehdotuksia näihin olivat esimerkiksi aloittelijan opas, harjoituskoneiden hankkiminen ja kevättarkkaripäivät.

Jatkokoulutusta menisi kyselyn mukaan kaupaksi vaikka minkä sorttista; toivottuja olivat pilvi-, taitolento- ja matkalentokurssit -kaikki noin 25%:sti vastaajien suosiossa. Vintturikurssia kaipaili 10% vastaajista ja moottoripurjehtijaa haluaisi päästä kokeilemaan noin 11%.

Rakennustoiminta

Rakennustoiminnasta kiinnostuneiksi itsensä leimasi 40% vastaajista ja vielä 15% lisää mumisi olevansa periaatteessa kiinnostuneita. Suorastaan melkoisen paljon siis - varsinkin kun muistetaan tämän hetkinen aktiivisten rakennusihmisten määrä.

Syyt tähän eroavaisuuteen alkoi- vatkin sitten seuraavista vastauksista löytyä, kun kyseltiin rakennustoiminnan ongelmia. Anne-



Tilintarkastajakin osallistui kerhokyselyyn Kuva: ks. edellinen sivu

tuista vaihtoehdoista suurimmiksi ongelmiksi miellettiin tiedotuksen puute ja tavoitteiden selkiyttämättömyys. Melkein samaan vastausprosenttiin ylsivät tosin muutkin tarjotut ongelma- kandidaatit: koulutuksen ja opas- tuksen puute sekä työtilan ja - kalujen riittämättömyys ja materiaalien heikko tarjonta. Vapaa- muotoisista vastauksista asia selkiytyi enemmän. Ongelmana tuntuu olevan se, että jokainen haluaisi rakentaa itsensä näköi-

sen koneen tai muun laitteen sekä se, että valitun Hinu-projektin koko on varsin merkittävä. Kaivattiin pienempiä projekteja, jotka paremmin vastaisivat myös alan teollisuuden realiteetteja. Yleensäkin sitoutuminen projekteihin puuttuu ja ihmisten vaihtuvuus riveissä on melkoinen.

Kun kyseltiin millaisista töistä Hinu-projektissa ihmiset olisivat kiinnostuneita, saatiin lopputulokseksi se, että useimmat asettavat omat rajansa yksittäisiin puosiin ja laiteasennuksiin. Valmius vastuunottamiseen suuremmista osakokonaisuuksista on harvassa.

Moottorilento

Moottorilentoa koskettelevat kysymykset osoittautuivat hieman heikoiksi, sillä vastauksista saatu palaute ei ollut läheskään yhtä hyvää ja laajaa kuin purjelennosta saatu. Esimerkiksi yksinkertainen parannusehdotuksia kysyvä kohta jäi uupumaan ja niinpä niitä ei ihan kauheasti tarjottukaan.

Jatkokoulutuksen toivomuslista kuitenkin venähti melkoisen pitkäksi ja monipuoliseksi. Kaivatuimpia jatkokoulutuksen muotoja olivat vesilento-, kerta- us-, talvilento-, matkalento- ja taitolentokoulutus. Kaipaisipa jopa 12 vastaajaa IFR-koulutus- takin jossain vaiheessa tulevai- suudessa.

Vastaukset siitä, millaista lentä- mistä kerhon moottorikoneilla halutaan harrastaa tuottivat tulokseksi karkean jaon neljään, kun vastauksia painotettiin an- netuilla tärkeysjärjestyksillä. Neljännes maisemienkatselua lähiseuduilla, puolet joko pitkiä

tai lyhyempiä matkalentoja ja viimeinen neljännes sitten sillisalaattina kaikkea loppua hinauslentämisestä koululentojen kautta avaruuslentämiseen. Taitolentoa halusi varsin harvasta vaikka koulutusta aiheesta kaivattiinkin.

Yleisinä huomiona valiteltiin koneiden rapistuvaa kuntoa ja tökkiviä huoltoja, mutta toisaalta kiinnostuneita huoltajakin tuntui olevan muutamia.

Koulutus

Yhteenvetona koulutuksesta voisi sanoa, että siihen oltiin melko tyytyväisiä. Jotkut asiat olivat jääneet teoriakursseilla heikoille, mutta tulleet sitten opittua hyvin käytännön toiminnassa. Erityisiä mainintoja kurssien sisällöstä olivat moottorilennon kohdalla toiveet ulkomaille lentämisen opettamisesta jo kurssilla. Purjelennon peruskurssiin tunnuttiin olevan pääpiirteissään myös tyytyväisiä.

Hyvänä toimintana pidettiin järjestettyjä talvilento- ja tarkkariivikonloppuja. Erityisesti jot-

kut olisivat kaivanneet pientä patistusta esimerkiksi kerhon suunnalta 'uralla' edistymiseen, kuten matkalentämiseen - niin pursi- kuin moottorilennossa.

Hupitoiminta

Kerhon huvitustoimintaa karotoitettiin kyselyn viimeisillä kysymyksillä ja uusia ideoita sekä toiveita tulikin hyvin. Vastaajista 70% ilmaisi osallistuvansa mielellään saunailtoihin, jos siellä olisi mielenkiintoisia puhujia tai ohjelmaa. Aiheideoita tuli pitkä lista ja aiheet vaihtelivat muisteloista väittelytilaisuuksiin...

Marskin Majan saunailta oli jäänyt hämärän peittoon noin 25% kaikista vastaajista. Tilaisuuden tuntevien keskuudessa osallistumisintoa jarrutti se, että tilaisuudessa vain syödään ja saunotaan.

Hyviä excursiokohde-ehdotuksia olivat esimerkiksi purjelentäjille suunnattu tutustuminen Malmin kenttään, Helsinki-Vantaan lentoasema ja Patria Finavitec.

Lupakirjattomille jäsenille tuntui löytyvän toimintaa ihan mukavasti, jos vain rohkeus antaa periksi osallistua. Lisäksi kuu-kausikokoukset jakoivat vastaajien tunteja, mutta ylivoimaisesti suosituin syy kokouksen 'passaamiseen' oli mielenkiintoisen asian puute.

Loppumutinaa

Kyselyn läpikälymien osoitautui johtikselle yhtäaikaan yllättävän suuritöiseksi ja antoisaksi. Ideoita ja ajatuksia tuntuu löytyvän ja kerhoon ollaan melko tyytyväisiä. Toimintaa vaan tunnutaan kaivattavan vielä lisää, joten jokaisella on myös mahdollisuus osallistua mielenkiintoisen ohjelman järjestämiseen.

Kerhon kotisivuille ilmaantuu aikanaan myös tarkemmat vastausten yhteenvedot kysymyksittäin ja joissakin osa-alueissa myös lisätietoa asiasta.

Kiitokset vielä kaikille vastaajille hyvästä palautteesta!

Marko Koski

Perinteinen

PIKJoulu

vietetään jälleen perinteisesti

keksiviikkona 5.12.01 klo 1900 alkaen

perinteisessä paikassa Rantasauunalla

Luvassa mm pitkien perinteiden mukaisesti:

- Levoton Pukki levottomine juttuineen
 - Lahjoja lahjattomille
- Huippujännittävän Lentopaikkakisan™ palkintojenjako
 - Puuroa, kinkkua, piparia
 - Muutakin hyvää putua
- Herkullisen rapeaa glögiä ja muutakin maistuvaa juomaa
- Käsitämättömän hyvää seuraa (eli muitakin kuin pikiläisiä = avecit)
 - Myöhemmin illalla örinää aamuun saakka



Vaalikokouksen satoa

Spektaakkelin omainen vaalikokous on jälleen takana. Tosin vain osittain...

Oma kerhokokemukseni ei riitä arvioimaan, onko näin käynyt aikaisemminkin, mutta nyt viimeistään – johtokunta jäi valitsematta. Sääntöjen mukaista edustusta ei saatu kokoon, joten kokous siirtyi tauolle odottelemaan ehdokkaita huoltopäällikön ja varainhankintapäällikön tehtäviin. Kokous jatkuu jälleen PIKkujoulujen alla, eli 5.12. Rantsussa alkaen kello 18.30. Koska johtokuntaa ei valittu, ei

myöskään tilintarkastajia voitu valita.

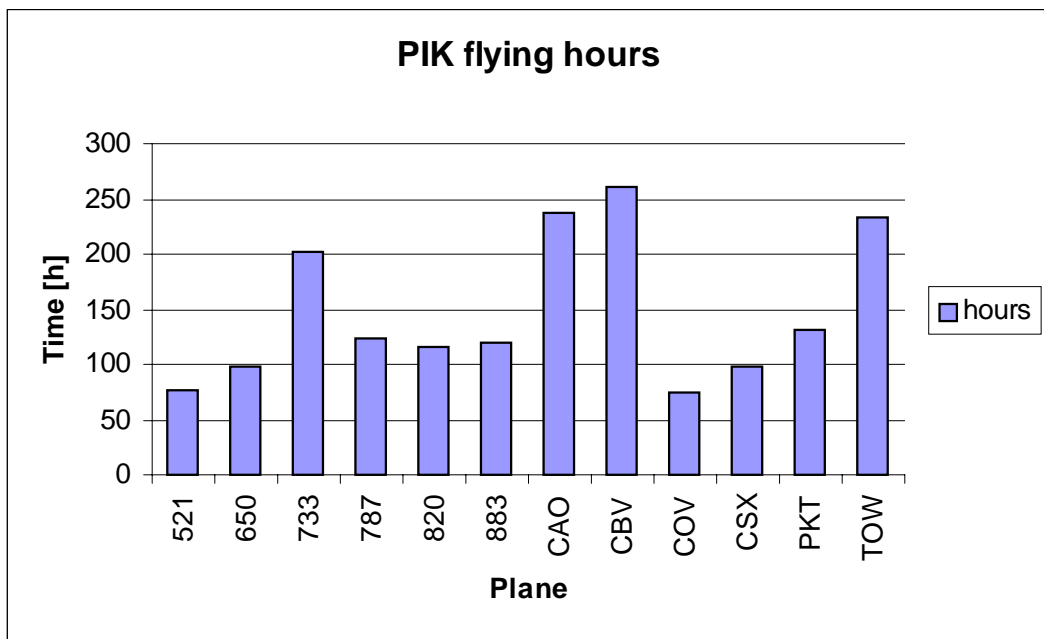
Vaalikokouksessa tehtiin myös muutoksia kerhon organisaatioon muiden virallisten hemmujen kuin johtokuntalaisten ja koneenhoitajien osalta.

Viimeaikaisten tietoteknisten ongelmien innoittamina kerhoon valittiin uusi NT-ylläpitäjä, jonka kontolle tulee Murjun ja Malmin tietokoneiden elvyttäminen. Muina uusina tehtävinä voidaan mainita myös EFRY-isäntä, jonka tehtäviin kuuluu

muun muassa Räyskälän kämppän saattaminen elinkelpoiseen tilaan. Perinteisten koneenhoitajien lisäksi valittiin kullekin koneelle myös kisälli, joka ”opettelee” toimintaa vanhemman opastuksella. Seuraavalla sivulla on lueteltu vaalikokouksessa tehtäviinsä jo valitut hemmot. Onnea valituille!

Toivottavasti johtokunta saadaan kasaan ennen lentokauden 2002 alkua. Innokkaat, vastuuntuntoiset PIK-kansalaiset. Nyt on aika ilmoittautua!

Manu Skyttä



Lehdynkän tietoisukuplääjyksessä esittelemme heinäkuun loppuun mennessä kertyneet lentotunnit

Taulukko Antti Leino

Viranomaiset vuodelle 2002

Päätoimittaja	Heikki Rönkä
NT-ylläpitäjä	Tero Knuth
Tiedottaja	Avoim
Rahaviraston laskuttaja	Antti Leino
Varainhankintaministeriön kansliapäällikkö	Avoim
Rakennuspäällikön kisälli	Avoim
Hinausvastaava	Jari Lyytinen
Paviljonkivas taava	Juha Lahdenperä
EFRY-is äntä	Jari Holopainen
Pursikoulutusvastaava	Kimmo Nyysönen
Jatkokoulutuskoordinaattori	Samu Tuparinne
Purjelentovarusteiden hoitaja	Antti Koskiniemi
Putkimies	Timo Haramo

Koneenhoitajat vuodelle 2002

PKT	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Ari Siltavuori Casoar von Walzel
COV	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Markus Laitila Tero Knuth
CSX	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Säde Korpinen Jukka Kalkasmaa
CBV	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Kimmo Wjuga Antti Leino
CAO	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Tuomo Jokisalo Pekka Saari
733	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Antti Koskiniemi Jari Holopainen
650	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Eero Rinne Mika Pruikkonen
787	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Kirsi Hakkila Manne Juntunen
883	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Juuso Kilpeläinen Tuomas Nummela
521	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Mika Mustakangas
820	Vanhempi koneenhoitaja Nuorempi koneenhoitaja	Timo Minkkinen Avoim

Rakentaen taivaalle!

Rakenteluiltoja pidettiin kevätlukukauden aikana keskiviikkoisin alkaen kello 18. Niistä ilmoiteltiin myös muutama kerran kerhon jäsenpostituslistalla. Osanottajamäärä ei ollut kovin suuri, mutta toisaalta tilanahtaudesta johtuen 4-5 kersholaista enempää ei kerralla mahdu tehokkaasti työskentelemään. Ahkerimpia rakentajia ovat olleet Tuomo Linnanto, Nuutti Kankare ja Juha Volotinen. Myös Seppo Sipilä on lohkaissut kiireiltään aikaa muutamaaan rakenteluiltaan ja tehnyt korkeusperäsimiin vääntönokan kaaret. Tuomo on rakentanut Hinun runkokaaria, Nuutti siipikaaria ja Juha peräsin- ja vakaajakaaria, onpa hän aloittanut sivuperäsimen kokoonpanon. Peräsinten ja vakaajien kokoonpanoa voisi aloitella, mutta metalliosien teettäminen ei ollutkaan aivan niin yksinkertaista kuin kuviteltiin. Tiedossamme on, että eräs keskisuomalainen rakentajaporukka on teettänyt omansa eräässä metallialan yrityksessä ja oikein CNC-koneella, mutta kaikesta päätellen ohjelmat on onnistuttu hukkaamaan, mikä merkitsee suunnilleen samaa kuin jigien särkeminen sen jälkeen, kun niitä itse ei enää tarvitse. Toivottavasti olen kuitenkin väärässä noiden ohjelmien suhteen.

Siipisalkojigi, jolla tietävästi on tehty kaikkien Hinujen siipisalat, on toimitettu pois KRT-labran lattialta jaloista pyörimästä. Uusi sijoituspaikka on Nurmijärven Lepsämässä, Seppo Tammisen lentsikkaverstaassa. Sepolla on

rakennuslupa omaan Hinuun, joten hänen kanssaan kannattaa jatkossa tehdä yhteistyötä.

Jämi Fly Inissä oli tarkoitus käydä ja siellä käytiinkin, joskin paljon suppeammalla porukalla kuin oli alkuperäinen ajatus. Itse suuntasin yhdessä Matti Löksyn kanssa Sierra Exrein nokan kohti Jämiä kesäkuun lopussa ja vietin yhden helteisen viikonlopun katsellen erilaisia lentimälaitteita maassa ja ilmassa. Erityistä mielenkiintoa herätti Experimental- ja ultrakevytoimikunnan (EUT) dieselmoottorihanke. Volkswagen Golfin 1,9-litrainen turbodieselmoottori on jo ostettu, ja se oli käyntikunnossa näytteillä. Käyntiäni ilman äänenvaimenninta, pelkän turbon vaimentamana, oli yllättävän miellyttävä eikä ollenkaan häiritsevää. Millaisen lisän alennusvaihte ja potkuri antavat, jää kuultavaksi. Alennusvaihte toteutetaan hammashihnalla, jonka luulisi olevan varsin äänetön ratkaisu, ja potkurin pyörimisnopeuskin tulee olemaan hieman suoravetoisia nykymoottoreita alhaisempi. Moottori aiotaan asentaa Cessna 150:een (OH-CBU). Projektin valvojaksi on lupautunut tamperelainen dipl.ins. Jukka Taimio, joka on kokenut experimental-rakentaja. Mm. PIK-18 Sytky – projektin valmistuminen tapahtui hänen johdolla.

Liettuan ekskursio toteutettiin heinäkuun lopussa. Vierailukohteita olivat Termikas ja Sportine Aviacija, molemmat Pociunaisa lähellä Kaunasta. Termikaksella selvisi mm. että he eivät itse tee

puutöitä, vaan teettävät ne alihankintoina. Tiedustelin mahdollisuutta teettää ainakin Hinun metalliosat siellä. Eivät tyrmänneet ajatusta, mutta kehottivat kuitenkin selvittämään, että käytettävä materiaali täyttää suomalaisen ilmailuviranomaisen vaatimukset. Mikäli haluaa saada jonkinlaisen kuvan heidän työnsä jäljestä, kannattaa käydä katsomassa Nummelan Hinua. Se on vastikään ollut Termikaksella peruskorjattavana ja on kuin uusi. Sportine Aviacijalla taas näimme purjekoneita, jotka eivät viimeistelyltään mitenkään häviä saksalaisille koneille, ja myös materiaalit ovat länsimaisia: lujitteet ja hartsit ostetaan Saksasta, kerroslevyrakenteiden täyteenä käytettävä kovavahto-levy Ruotsista ja siipisalkojen paarremateriaali (hiilikuitutankoa) Amerikasta. Syksyn kulussa käynnistetään taas rakennusillat ja aktivoidaan asiasta kiinnostuneita mukaan. Kersholaisten tietojen ja miksei taitojenkin kartuttamiseen olisi lähikuukausina hyvä tilaisuus Experimental-rakentajapäivillä, joiden ensimmäinen, yleinen osa pidetään Räyskälässä 13.-14.10.01. Varsinaisen tietopuolisen annin lisäksi tällaisiin koulutustilaisuuksiin osallistuminen on tärkeää suhdeveroston luomiseksi. Rakennustoimintaan osallistujan olisi nimittäin hyvä tuntee muita, kokeneempia rakentajia voidakseen tarvittaessa kysyä neuvoja tai jopa apua, sillä kaikkea ei kannata eikä ole hyvä tehdä yksin.

Mikko Suokas

Lentokokemuksia Malesiasta

Pääsin kolmen viimeksi kuluneen vuoden aikana harrastamaan mottorilentelyä Malesiassa paikallisessa lentokerhossa. Se oli todellakin lentokerho, sillä paikalliseen tyyliin palkkamekaanikot hoitivat kaikki sel-laiset tehtävät joissa olisi saattanut tulla likaa kynsien alle. Royal Selangor Flying Clubissa oli aluksi neljä ja vuosi sitten sattuneen kaputin jälkeen kolme C172:ta, mikä oli lähes koko Kuala Lumpurin pienkonelavasto. Koneiden kunto oli vakio, keho. Ne olivat ruosteessa ja muitakin vikoja oli milloin missäkin. Moottoriongelmia ei kuitenkaan sattunut. Lentäminen maksoi noin 450 FIM/h. Se on paikalliseen hintatasoon kallista, sillä keskipalkka on noin 1500 FIM/kk ja bensa maksaa noin 2 markkaa litra.

Lentäminen oli kuitenkin antoisaa, olivathan sellaiset matkakohteet kuin Tiomanin saari koralleineen tai vaikkapa useille suomalaisillekin tutut Penang, Langkawi ja Pangkor vain lyhyen lennon päässä. Mutta ensin alkuun...

Pahvi kouraan eli byråkratia?

Malesia on ICAO:n jäsenmaa, joten marssin rinta rottingilla ilmailuviranomaisen luo konvertoimaan suomalaisen lupakirjani malesialaiseksi. Se kuitenkin edellyttää lääkärintarkastusta ja ilmailumääräysten tenttiä. Siis paikalliseen ilmailulääkäriin. Siellä keuhkoista otettiin kuva jollain antiikkisella neutronipommituskoneella, mutta muuten tarkastus oli meikäläisen version

kaltainen. Sinänsä hehkeät hoitajat tosin eivät olleet tainneet aikaisemmin tutkia länkkäri-miesten anatomiaa, sen verran paljon heillä oli juttua keskenään kun luulivat minun labrakokeiden jälkeen poistuneen kuulo-ettäisyydeltä. Tentti oli myös normaalin oloinen, perustuen brittiläisiin ilmailumääräyksiin.

Kartatko?

Käytössä olleet kartat oli tehty Britanniassa 80-luvun alussa, joten niissä oli kaupunkeja joita ei koskaan rakennettu. Toisaalta uudemmat rakennetut kaupungit niistä puuttuivat. Maasto on vuoristoista, paikallisten öljypalmuviljelmien halkomaa sademetsää. Suunnistaminen on siten hankalaa, vaikka eranto onkin 0 ja ilma tyyntä aina paitsi paikallisesti ukkosmyrskyissä, jotka voivatkin sitten olla aika vaikuttavia. Lisäksi koneiden radiosuunnistuslaitteet olivat poikkeuksetta kosteuden rikkomia. Se ei sinänsä haitannut, koska kukaan ei tiennyt mahdollisten majakoiden sijaintia tai taajuuksia. Ostin siis GPS:n.

Matkalennosta pitää aina tehdä plaani ilmatilasta riippumatta ja VFR-reittejä pitää noudattaa. Pakollisia ilmoittautumispaikkoja on noin 15 minuutin välein, joten puhumista riittää. Muuten ilmailumääräyksiä ja tervettä järkeä halveksitaan sumeilematta lentosäiden ja koneiden kunnan osalta.

Koululennolle

Ennen yksin lentämistä oli käytävä koululennolla, joka nou-

datteli tuttuja kaavoja. Harjoitusalueella tosin opettaja ehdotti syöksykierteen oikaisuharjoitusta. Jaa-hah... C172:lla ei tietääkseni saa tehdä kierteitä eikä ilmatilan rajoittama aloituskorkeus 2000 FT MSL myöskään tuntunut oikein korkealta, varsinkaan vuorten välisessä laakossa... No, tuli kuitenkin todettua, että C172 muljahtaa kierteeseen ja ainakin näillä kerroilla se myös oikeni. Oikaisukorkeutta en muistanut edes katsoa, sen verran nenän edessä pyörivä laakso kyllä pelotti.

Matkalennolle

Yksi mielenkiintoinen matkalentokohde on pieni Tiomanin saari niemimaan toisella puolella. Mielenkiintoiseksi saaren tekevät sekä hienot sukellusvedet että itse lentokenttä. Pien- ja STOL-koneille soveltuvan kentän rata alkaa loivasta vuorenuuresta, joten finaali tehdään lyhyenä, jyrkkänä ja mutkallisena ihan aitoon Kai Takin tyyliin. Vielä paremmaksi tämän kentän tekee se, että toisin kuin Kai Takissa, kiitorata ei pääty mereen. Rata loppuu toisen vuoren pystysuoraan seinämään, joten kone myös pysähtyy varmasti. Radan sivustalla ovat toisella puolella korkeat palmut ennen meren rantaviivaa ja toisella vuori. Kentän tiimaraja on 150h, mutta ensimmäinen vierailu aina opettajan kanssa. Lisäksi mukaan tuli turistiksi kerhon mekaanikko.

Matka Kuala Lumpurista niemimaan yli meni aamun kirk-

kaassa säässä mukavasti. Sitten 70 NM meren ylitys ja hurjaan loppuliukuun rundimittari punaisen viivan kohdalla. Yleensä saarille lentäessä tein kunniakierroksen saaren ympäri vuorenrinteitä koluten, mutta nyt opettajalla oli kiireellinen tarve löytää pasikuikka, siksi siis vauhdikas alkulähestyminen.

Lähempänä katsoin karttaa ja koetin paikallistaa kenttää vuorten välistä kapealta ranta-kaistaleelta palmujen takaa. No, ehkä se sieltä löytyy. Myötätuuli rannan suuntaisesti 1000 FT meren päällä, oikealle perusosalle 1000 FT ensin meren päällä ja sitten alta nousevan vuorenjuuren yläpuolella, vuorensienän jyrkkää osaa kohti lentäen. Täydet laipat perusosalla ja ennen vuoren seinämää tiukka finaaliKaarto 1000 FT MSL (noin 150 FT GND tai

120 FT PALMUN LATVAT), ohhoh, vaatiipa paljon tehoa täysillä laipoilla. Sitten laskevan maaston päällä lyhyt vieläkin vähän vuoren seinää mukaileva finaali kohti kynnyksellä olevia palmun latvoja. Latvojen kohdalla loppukin kaasuu kiinni ja tumps, olimme sapuneet Tiomanille STOL-tyyliin.

Paluumatkalle lähdetessä nousu siis tehtiin vastakkaisen suuntaan kuin laskeutuminen. Koneen takana ja kiitoradan oikealla puolella oli vuorensienä ja vasemmalla kapea palmumetsikkö ennen rantaviivaa. Edessä oli korkeita palmuja kasvava nouseva vuorenjuuri, joka jonkin matkan päässä muuttui jyrkäksi seinämäksi. No kerrankin pääsee toden tuntuisesti harjoittelemaan lyhyen kentän lentoa lähtöä. Kunnon reunaesteet lisäsivät motivaatiota hy-

vään suorituksen ja todistivat ettei ollut turha vaiva oppia mikä on Vx. 200 FT korkeudella vasen kaarto palmurivistön yli merelle ennen kiitotien jatkeella olevaa vuorta. Ja sitten vaan kahvat kaakossa kohti matkakorkeutta ja rannikkoa.

Alkuiltapäivällä ovat ukkoset alkaneet kasautua tiiviimmiksi jonoiksi, joten pääsemme harjoittelemaan niiden välisissä kuiluissa mutkittelu. Ennen Kuala Lumpuria vielä matalahkot kotivuoret, joiden päällä roikkuu sadepilvikatto. Vuorijonossa on yksi matalampi kohta, joka ei vielä ole pilven sisällä. Siitä luikahdamme läpi Klangjoen laaksoon, missä KL sijaitsee ja laskeudumme KL:n sotilaskentälle, jolta myös harvaluokuiset pienkoneet operoivat.

Heikki Hartikainen



Cessnat näyttävät Kuala Lumpurissa täsmälleen yhtä tylsiltä kuin Suomessakin

Kuva Heikki Hartikainen

Räkänä taivaalle!

Ennen kurssia olin pikkuisen värisssyt Puchaczin ottamisesta vintturikurssille ja kironnut kaikki "läskit" ihmiset, jotka eivät mahdu opettajan kanssa Acroniin. Voisivat ryhtyä hyvän asian puolesta laihdutuskuurille! Ei tuntunut turvalliselta olla kierreherkällä koneella nokka kohti taivasta. Mutta kurssin edetessä huomasin vintturihinauksen olevan turvallista ja enemmän haittasivat Puchaczin toimimattomat jarrut. Vaikka kuinka lasi kentän alkuun, kone rullasi pitkän matkaa kiitotietä. Voi tietysti olla, että koneen työntömatka oli strateginen askel kohti Acronikäytön nostoa.

Kukaan ei oikein halunnut taivaalle ensimmäisenä. Vähiten tekosyitä keksi Rantasen Kimmo, joka astui loppujen lopuksi koneeseen ensimmäisenä. Me muut katselimme suut auki, kun vintturi kiihdytti koneen parissa sekunnissa nollassa sataan ja taivaalle nousu alkoi noin 45 asteen kulmassa. Ensimmäisillä lennoilla maassa olijat heiluivat kameroineen kentän laidalla putket pitkällä ja hengitystä pidättäen.

Ensimmäisessä vintturihinauksessa oli uskomatonta viiletää pelkkää taivasta silmien edessä. Jos sattui kuikuilemaan sivulle, pystyi näkemään puita vinossa. Seuraavalla lennolla ohjasin konetta itse, enkä osannut vetää tarpeeksi, mutta jo seuraavalla lennolla vedin liikaa! Hämmästyttävän sinut vintturihinauksen kanssa oli seitsemän lento-ohdön jälkeen, jonka jälkeen pääsi

yksinlennolle. Epäily, ihmetys ja käsittämättömyys muuttui vikkkelästi tutuksi ja turvalliseksi lento-ohdöksi. Yhä harvemmaksi kävi joukko, joka poukkoili silmät irti päästä kentän puoivälissä kamerat kourassa.

Vintturihinauksen lisäksi näimme vauhtia ja vaaratilanteita paikallisen kerhon pitäessä omaa maaliinlaskukisaansa. Kaikki laskut eivät olleet kovin suunniteltuja, ja laskun jälkeenkin koneen suunta saattoi muuttua kohti yleisöä! Pääsimme myös yhden moottorin sammumisen todistajiksi. Kyseisellä koneella laskeutuminen kuitenkin sujui mainiosti kentälle.

Sunnuntaina lähestyi kurssin pakkotilanneharjoituksen vuoro, mutta niistä tuli ihan oikeita pakkotilanteita. Vintturin lanka katkesi päivän aikana yhteensä viitisen kertaa. Alkoi itse asiassa tuntua ihan normaalilta, että lanka katkeilee. Opimme myös

metsästämään vintturin lankaa metsästä ja näimme, miten tehdään huonoja ja hyviä solmuja. Solmuilla ei ole mitään tekemistä merimiessolmujen kanssa, kun kyseessä on neljän millin rautalanka.

Hyvinkään kerhorakennukseen tutustuimme limsan hakureisuilla ja toiset kuorsauksen kaikatessa kehosta. Kerhorakennuksessa myytiin limsan lisäksi syötävää. Sieltä löytyi myös Blannikkiin rakennettu purjekonelentosimulaattori. Kannatan samanlaisen rakentamista PIK:ssäkin. Ohjelma tosin voisi olla asteen uudempi.

Ruokamme Hyvinkäällä koostui pääasiassa "Himapizzoista". Hieman hämmennystä loi kännnykällä tehty pitsatilaus vähän huonoa suomea puhuvalle vastapuolelle: "Kuusi perhepitsaa siitä listan keskeltä." Pitsat tulivat nopeasti lentokentälle ja maistuiivat mainioille. Lisäravint-



toa tuli haettava metsästä. Puolukoita poimiessa tuli mieluusti mentyä hieman pidemmälle metsään, koska kaiken maailman ääliöt kuseskelivat metsään!

Hyvinkäällä oli muutama asia erityisen hyvin vintturin ja purjelentosimulaattorin lisäksi. Hyvinkäällä on kiitotien vieressä penkki, josta löytyy kenttäpöytäkirja. Tähän pöytäkirjaan merkitään kaikki purjelennot kentältä. Samoin kirjanpidon yhteydessä oli lappu ilmatilan varauksista. Vähän sääliitti viikonlopun max.

korkeus, joka oli vähän yli 1000 metriä. En tiedä kenttäkirjanpidon tarpeellisuudesta sinällään, mutta se ja penkin läsnäolo lisäsi ihmisten kanssakäymistä. Räyskälässä ei voi harkita kenttäkirjanpitoa, mutta penkki voisi olla poikaa?

Vaikka lekobensan myyminen lopetetaan, purjelentäminen ei lopu: Vintturi käy polttoöljyllä. Purjelentäminen ei lopu, vaikka kaupunki haluaa lopettaa metelin taivaalla: Vintturi pitää yhtä kovaa ääntä kuin lumiaura ka-

dulla tai traktori pellolla. Uskon, että vintturi on tulevaisuuden väline. Muistiin jäivät Mikko Suokkaan sanat, että olisi voinut harkita vintturin rakentamista hinun sijaan, jos päätös rakentamisesta olisi tehty nyt.

Kaikki kurssilla olleet saavuttivat vintturihinauskelpuutuksen.

Otan oikeuden kiittää vintturikursseilla olevien puolesta opettajaa Mikko Suokasta! Kerhomme tarvitsee kaltaisasiasi.

Kirsi Hakki

Vintturihinaus tuntui:

- ◆ Hurjalta ensimmäisillä kerroilla
- ◆ Turvallisemmalta kuin lekohinaus
 - ◆ Halvalta (~40mk/veto)
 - ◆ Ympäristöystävälliseltä
 - ◆ Noston löytäminen vaikeaa
- ◆ Vintturia voisi kehittää paremmaksi?
 - ◆ Hiljaista (mikroautorata vieressä piti kovempaa meteliä)
- ◆ Vinttaus ei lopu lekobensan lopettamiseen (käy polttoöljyllä)
 - ◆ Suosittelen kaikille!
- ◆ Ensi kesänä Räyskälän kisojen ajaksi karkuun johonkin vintturikentälle?

Lisää kuvia löytyy <http://www.tky.hut.fi/~pik/gallery/vintturikurssi.html>



Terassikelit ohi, tuskailee päivystäjä

Kesä on taas auttamattomasti ohi ja terassipäivystäjäkkin on joutunut siirtämään päivystyspaikkansa sisätiloihin. Kivahan Räyskälän terassilla olisi kautta ollut jatkaa, mutta kun vilu alkaa jo pukata paka-raan. Täytyy kuitenkin myöntää että mennyt kesä on ollut harvinaislaatuinen hyvä terassikesä, melkein haikeana täytyy sitä muistella. Ja taivaassa istumiseenkin kesä oli aikalailta mainio, ainakin parempi kuin edellinen, mihin tosin ei kovin kummia tarvita ☺

Kamalaa hirveetä, kerho menee minuutissa konkurssiin, myydään kaikki koneet heti itse ja

juodaan kaikki niistä saatavat rahat ennen kuin ulosottomies tulee ja ottaa lentsikat ja pistää johtuksen jäsenet velkavankeuteen. Ja pahinta tässä ulosottomiehen tapauksessa että ei saada itse edes kunnan kännejä! Näin suunnilleen meni keskustelu kerhon sähköpostilistalla kun siellä julkaistiin tieto siitä että messut loppuu. Kukaan ei kuitenkaan vaivautunut pohtimaan mitä messutoiminta kerholle on tehnyt viimeisten 10-15 vuoden aikana: se on tehnyt kerhon toiminnasta pakkotahtista messujen rytmittämää oravanpyörässä juoksemista joka on pakottanut kerhon jatkuvaan kasvuun ja samalla tehnyt tästä ison möhkö-pallon ilman selkeätä, ainakaan ilmailullista, päämäärää, ainoana

tarkoituksenaan saada messuvelvoitteet hoidettua, pääasiassa haalimalla kymmeniä ja taas kymmeniä uusia jäseniä joka vuosi – uusia jäseniä joista ehkä vain kymmenesosa on jäänyt kerhon toimintaan, mutta mitäs siitä, useimmat silti tekivät osansa loppumattomasta messunakista. Mutta mitäs nyt? Nyt meillä on mahdollisuus alkaa kehittää kerhoa ilmailu-kerhona vapaana messuikeestä! Messut vaan helpotti päätöksen tekemistä, he kun tekivät sen meidän puolestamme! Nyt meillä on mahdollisuus alkaa rakentaa kerhoa sellaiseksi kuin varsinainen toiminta eli ilmailu kerholta edellyttäisi! Kerhon uusi tulevaisuus on ovelta, aletaan siis rakentamaan kerhosta meille kai-



Moottorikonekomitean pääjäsen suunnittelee kerhon kalustopolitiikkaa rahastogorillan katsellessa autuaan tietämättömänä vieressä, peläten pahinta?

Kuva Jari Lyytinen

kille uutta ilmailukerhoa. Kun toiminta saadaan kuntoon, raha-asiat kyllä järjestyvät – varsinkin kun messuilta ei niin kamalasti sitä rahaa enää viime vuosina ole tullut! Nyt meillä on tilaisuutemme, ei hukata sitä!

Terassipäivystäjä on saanut vihiä siitä että kerhoon on perustettu purjelentokalustoa pohtineen komitean jatkoksi toinen komitea laatimaan suunnitelmaa moottorilentokonekaluston kehittämiseksi. Kuulostaa hyvältä, pitkäntähtäimen suunnitelma kalustoasioihin olisikin poikaa. Ja toivomuksena komitealle että se pitkä tähtäin olisi syytä tässä tapauksessa olla jotain muuta kuin kerhossa vallalla oleva käsitys pitkästä tähtäimestä, joka on yleisesti ollut puolen vuoden tienoilla. Terassipäivystäjä on antanut itselleen kertoa myös että komitean perustaminen on herättänyt närää myös johtokunnassa kun kaikilta sen jäseniltä ei henkilökohtaisesti ollut kysytty komitean kokoonpanosta, on siis noussut niinkutsutusti lanttu takaraivoon kun on koettu että joku on astunut pikkuvarpaalle. Mutta tiedoksi johtokunnan herkkähipiäisille: ei ole tarkoitus että pöhkö- eikun siis johtokunta itse tekee kaiken vaan että asiat tulee tehdyksi. Ja perinteisesti johtokunta ei tässä kerhossa ole edustanut sitä suurinta ja laaja-alaisinta näkemyksellisyyttä, joten ehkä ihan hyväkin että komitea on valittu valmistuneella diktatuurilla ja että siihen on esittetty hieman pitempiäaikaisempaa kerhokokemusta ja nimenomaan sitä laajempaa kerhonäkemyksellisyyttäkin. Mutta

se mikä terassipäivystäjää ihmetytti tai oikeastaan hymyilyttikin, oli erään johtokunnan jäsenen kommentti ettei hän juuri mitään moottorikoneista ymmärrä eikä se puoli juuri kiinnostakaan joten ei hänellä mitään sanottavaa asiaan ole mutta olisi hän silti halunnut olla valitsemassa komitean jäseniä. Mutta ihmetystä herättää että tällaisen näkemyksen esittäjä oli alkuvuodesta hyvin voimakkaita ja painokkaita mielipiteitä esittämässä lentokonekaupoista ja nimenomaan moottorilentokonesellaisista. Jos käsiteltävästä asiasta ei mitään ymmärrä eikä se kiinnostakaan, olisiko siinä tapauksessa syytä pitää mölyt mahassa tai vaihtoehtoisesti etsiä sitä tietoa ja nimenomaan tietoa, eikä harrastaa vain mielipiteidenvaihtoa, se kun yleensä jää sellaiseksi että mielipiteet eivät oikeasti vaihdu kuin toisella keskustelun osapuolella. Ja eikös johtokunnan tulisi edustaa koko kerhoa eikä vain omaa harrastuslajia, joten jos johtokuntaan haluaa niin olisi siinä tapauksessa syytä hankkia sitä mielenkiintoa ja ymmärrystä tai jos sitä mielenkiintoa ei ole, olisiko syytä etsiä itselleen joku toinen virka kerhossa.

Terassipäivystäjä totesi suuresti tyytyväisenä että Räyskälässä tänä vuonna PIK:n järjestettäväksi osuneet Sikajuhlat olivat suurenmenestys vaikka potentiaalia katastrofiin olikin kuulemma ollut ilmassa. Varsinkin jatkot piknuotiolla olivat ikimuistoiset, ainakin niille jotka eivät niihin osallistuneet. Mielenkiintoista jatkoilla oli myös seurata erään

kerholaisen lennonopettajan ja kerhotoimintaa enemmänkin nähneen jäsenen yhteisloa metsän jäniksille, tai oikeastaan hirville, seuraa tehden, sillä ujoimmat ja siveellisimmät jänikset varmaan aika pikaisesti olivat siirtyneet muualle harrastamaan omaa hauskaansa ☺

Ja lopuksi varoituksen sana: kaikissa PIK- ja muissakin kodin ulkopuolella pidettävissä tilaisuuksissa pitää tästä lähtien varoa laulamista. Kaikesta musiikin julkisesta esittämisestä, vaikka sitä esittäisi itsekkin, on maksettava maksua jollekin riistopuutiikki Teostolle, ja kaikki mikä tapahtuu kodin ulkopuolella on julkista. Niinpä siis esimerkiksi pik-joulussa tulee joulupukki jatkossa kutsua paikalle jollain muulla tavoin kuin perinteisellä Joulupukkilaululla, sillä muuten voi Teoston vakooja nostaa syytteen ja kerho ajautuu ennenaikaiseen konkurssiin luvattomasta musiikin esittämisestä johtuvista korvauksista! Tämä asettaa huimat vaatimukset myös tilaisuuden järjestäjälle myös siinä vaiheessa kun ohrapirtelöä on nautittu jo toinenkin tuopillinen, että pystyy estämään kaikkia niitä oluen sisältämiä laulatuomeita pulppuamasta ulos. Jatkossa varapuheenjohtajan onkin varmaan värvättävä tilaisuuksiin erityinen laulupälliisi heittämään ulos kaikki laulamista harkitsevatkin, silloin ainakaan kerho ei ole vastuussa tuosta rikoksista hirveimmästä!

Terassipäivystäjä

PIK-tutkain

Vuonna 2002 siirrytään lentotaskuissakin euron käyttöön. Samalla ovat tarkentuneet myös lentohinnat purjelennon ja moottorilennon osalta. Moottorikoneiden hinnat euroina ovat vuoden alusta alkaen seuraavan kaltaiset:

	I	II	III
CBV	65	48	36
CAO	65	48	36
CSX	62	45	33
TOW	70	53	41
PKT	93	76	64
COV	89	72	60

Taulukossa luokka I tarkoittaa lento-oikeutensa lunastaneita (20 euroa tai 20 työtuntia). Luokka II tarkoittaa edellisen lisäksi 20-119 työtuntia tehneitä ja luokka III 120 työtuntia tai enemmän tehneitä. Kuten ennenkin, viittä työtuntia vastaan saa lentää yhden em. luokan tunneista. Tai jotain tämän kaltaista. Lukekaa nettisivuilta tarkemmat ohjeet...

Manu Skyttä

Niin, ne purjelentohinnat euroina...

Tunnit	KL1	KL2	KL3
0	180	324	448
25	135	270	392
50	90	216	336
75	45	162	280
100	0	108	224
125	0	54	168
150	0	0	112
175	0	0	56
200	0	0	0

Tässä taulukossa puolestaan KL1 sisältää FQ:n ja FK:n. KL2 näiden lisäksi FL:n ja FM:n. KL3 pitää sisällään koko purjelentokaluston. Hinauslippujen hintoja ensi kesälle ei ole vielä päätetty.

Manu Skyttä

Muistutettakoon vielä tonnin pohjat omaavia, että ensi vuonna "eläke" tarkoittaa sadan työtunnin sijaan 50 työtuntia.

Manu Skyttä

Perinteiset Räyskälän lentokauden päättäjäiset, eli tuttavallisemmin sikajuhlat järjestettiin tänä vuonna PIK:n toimesta. Juhlat saivat suuren suosion ja niitä voidaankin yleisömäärän puolesta pitää vuoden merkittävimpänä harrasteilmailutapatumana. Vai mihin muuhun kesän tapahtumaan saatte raahattua 200 purjelentäjää, wanaabeetä, hinauslentäjää, jne. Ansio niille kenelle se kuuluu, eli toimituksen puolesta asiaan vaikuttaneille kiitokset ja onnittelet onnistuneista juhlista. Myös jatkot PIK:n notskin läheisyydessä olivat kuuleman mukaan mielin painuvat.

Manu Skyttä

Aina joskus kuulee puhuttavan siitä, onko mielekästä huoltaa koneita itse vai pitäisikö huollot ostaa ulkopuolelta. Tämä tietysti

koskee lähinnä kerhon moottorikoneita. Nyt asiasta on jopa tehty tilastollista tutkimusta. PIK:ssä tehdään 1,5 tuntia huoltotyötä lentotuntia kohti. Ei sinänsä paljon, jos ajattelee, että matkustajakoneissa vastaava arvo luokkaa 14. Ajattelemisen aiheita kuitenkin herättää se, että naapurikerhossa Malmilla "ammattireiska" tekee yhtä lentotuntia kohti 9 minuuttia huoltotyötä...

Manu Skyttä

Tuleville IFR-piloteille tiedoksi, että Pilot Factorylla alkaa 24.11.2001 JAR-FCL:n mukainen mittarilentokurssi. Teoriaosuuden hinta on 28 000 mk. Lento-osuus mukaan luettuna hinnaksi muodostuu yksimoottorikoneilla 89 500 mk ja monimoottorisilla 124 800 mk. Kursiesitteitä löytyy esim. Murjusta.

Manu Skyttä

Mittarilennosta purjelentokoneilla, eli pilvilennosta kiinnostuneet voivat ilmoittaa halukkuutensa Mika Viljanmaalle.

Manu Skyttä

PPL- ja GPL-kurssit ovat jo täydessä vauhdissa. Molemmilla kurssilla kurssiväapelit ovat aikaansaaneet hienot nettisivut. Kummallakin kurssilla on kymmenkunta oppilasta. Syysnäytely on jälleen tehnyt tehtävänsä.

Manu Skyttä

Oheistoimintaa on kerhossa taas tulossa pitkän talven varalle. Marraskuun 6. lauma pikiläisiä lähtee ekskursiolle Patria Finavitecin moottoriyksikköön Nokian Linnavuoreen. Samalla reissulla tutustutaan myös Ilmavoimien Lentotekniikkalaitokseen eli entiseen Lentovarikkoon.

Manu Skyttä

Kuten moni tietääkin on kerholla olemassa pitkän tähtäimen suunnitelma koskien purjelentokalustoa. Nyt vastaava komitea on perustettu pohtimaan kerhon moottorikonekaluston kehitystä pidemmällä aikavälillä.

Manu Skyttä

Ensi vuonna on vaikea keksiä syytä olla liittymättä Suomen Ilmailuliiton, eli tuttavallisemmin SIL:n jäseneksi (jos et ole jo...). Ensi vuoden alusta alkaen SIL:n jäsenmaksuun sisältyy Ilmailu-lehden lisäksi henkilökohtainen tapaturmavakuutus, joka on tarkoitettu nimenomaan lentäjille. Allekirjoittanut on joskus pyytänyt Pohjolalta tarjousta moisesta vakuutuksesta ja hinta oli karvan alle 2500 mk vuodessa. SIL:n jäsenmaksu (siis Ilmailun ja vakuutuksen sisältäen) on noin 10 prosenttia tästä.

Manu Skyttä

Monelle Ilmailu-lehden Kuppilatiimakiilari on jo vanha tuttavuus. Kuppilatiimakiilarin mukaan Malmin kuppilassa arvuuteltiin tässä taannoin Suomen suurinta ilmailukerhoa. Vastausta haettiin lopulta SIL:stä – mistäpä muualta. Arvauksissa myös PIK oli saanut kannatusta, kuten noin tuhannen hengen kerhon kuuluikin. Mutta eipä päässyt PIK edes

Useimmat kuulivatkin asiasta jo viime kesänä, mutta lienee syytä jättää mieliin hautumaan myös talven ajaksi. Kerhon pursikkakikko, eli FQ on lihonut edellisestä punnituksesta yli kymmenen kiloa. Tämä on siis pois pilottien yhteenlasketusta massasta. Eli olkaapas keväällä tarkkana niiden painojen kanssa. Kaikkihan katsovat muutenkin säännöllisesti punnitustodistusta, vai kuinka?

Manu Skyttä

Suomen Urheiluilmailuopisto järjestää jälleen ensi keväänä moottorilennon opettajakurssin. Jos tiimat ja intoa riittää, niin katseleka yksityiskohtia Urheiluilmailuopiston nettisivuilta.

Manu Skyttä

Jotta jatkossakin voisitte katsella Lentolehden juttujen lomassa hienoja, enemmän tai vähemmän lentoaiheisiä kuvia, niin lähetelkääpä mestariotoksianne Lentolehden toimitukseen sähköpostilla tai ihan perinteisesti. Julkaisupalkkiot eivät päätä huimaa, mutta suunnatonta mainetta ja kunniaa on luvassa. Eli nimi luvataan julkaista ☺

Manu Skyttä



Vintturikurssimetsässä sataa taivaasta kummallisia härveleitä, joissa on kurssilaisilla ihmettelemistä

mitalisijoille. Miksi? Nokun PIK:n jäsenistä on SIL:n jäseniä reilu sata. Jos siis sisäistitte edellisen viestin, niin ensi vuonna tilanteen pitäisi olla PIK:n kannalta toinen. Saattaa olla PIK:n edustajalla entistä enemmän kavereita SIL:n vuosikokouksessa...

Manu Skyttä

Viralliset PIK-henkilöt 2001

Johtokunta

	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Marko Koski	0400-773894	marko.koski@hut.fi
Varapuheenjohtaja	Mikko Saukoski	040-5715706	mikko.saukoski@hut.fi
Sihtööri	Antti Tikkanen	040-7256929	avtikkan@cc.hut.fi
Rahastonhoitaja	Manne Juntunen	040-5751498	manne.juntunen@hut.fi
Koulutuspäällikkö	Heikki Kunttu	050-3006068	hkunttu@cc.hut.fi
Huoltopäällikkö	Jari Lyytinen	0400-515236	jlyytine@cc.hut.fi
Rakennuspäällikkö	Mikko Suokas	019-450131	mtsuokas@cc.hut.fi
Messuministeri	Jaakko Sotkasiira	040-5318324	jsotkasi@cc.hut.fi

Viranomaiset

	Nimi	Puh.	Sähköposti
BMSVKPJ	Kari Kemppi	040-5150326	kari.kemppi@satama.com
Hinausvuoroguru	Pasi Koho	0500-959447	pkoho@cc.hut.fi
Meedianeuvo	Manu Skyttä	050-5376171	manu.skytta@finnair.com
Messuministeriön kansliapäällikkö	Sonja Saastamoinen	050-5592317	sonja.saastamoinen@helsinginenergia.fi
Paviljonki-Boss	Juha Lahdenperä	050-5203456	juha.lahdenpera@ncc.fi
Päädiplomaatti	Hannu Erkomaa	0500-612362	erkomaa@iki.fi
Laskuttaja	Heikki Kunttu	050-3006068	hkunttu@cc.hut.fi
Purjelennon huoltopomo	Juusoo Kilpeläinen	040-7414865	juuso.kilpelainen@fcaa.fi
Purjelennon kalustovastaava	Antti Koskiniemi	040-5811591	antti.koskiniemi@hut.fi
Purjelennon koulutusvastaava	Kimmo Nyysönen	050-5216184	kimmo.nyysonen@nokia.com

Koneenhoitajat

	Nimi	Puh.	Sähköposti
CAO Cessna 152	Tuomo Jokisalo	050-3433816	tjokisal@cc.hut.fi
CBV Cessna 150	Jukka Honkanen	0400-988697	jmhonka3@cc.hut.fi
COV Cessna 172	Kimmo Wjuga	050-4756718	kimmo.wjuga@hut.fi
CSX Cessna 140	Säde Korpinen	040-7295389	skorpine@cc.hut.fi
PKT Piper Archer	Ari Siltavuori	050-63880	ari.siltavuori@hut.fi
TOW PIK-23	Sinä?		
521 FL PIK-20D	Mika Mustakangas	040-5217907	mika.mustakangas@
650 FK Club Astir	Kimmo Killström	040-5861782	kkillsstr@cc.hut.fi
733 FQ Twin Astir	Antti Koskiniemi	040-5811591	antti.koskiniemi@hut.fi
787 FM LS4-a	Manu Skyttä	050-5376171	manu.skytta@finnair.com
820 FS LS7	Markus Laitila	040-5751204	markus.laitila@valmet.com
883 FY LS8-18	Juusoo Kilpeläinen	040-7414865	juuso.kilpelainen@fcaa.fi

Tilintarkastajat

	Nimi	Puh.	Sähköposti
	Juha Purje	050-5251180	juha.purje@inspecta.fi
	Heikki Rönkä	050-5268709	heikki.ronka@hut.fi

Lähtettäjä

PIK
PL 69
02151 Espoo

2

Vastaanottaja

PIK-muisti syksy 2001

Marraskuu

21.11. Vaalikokous Smökki
Valtaa hamuaville oiva tilaisuus

Joulukuu

5.12. Perinteikäs PIKkujoulu Rantsu
Pukki ja kaikki!

12.12 Kuukausikokous Smökki
Vuoden viimeinen – kuten myös
vanhan johtiksenkin...

18.12 alkaen Purjelennon MM-kisat Mafikeng, Etelä-Afrikka
Netistä seuraaminen on oivaa korvi-
kettä raskaalle toimistotyölle