

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI 1/2005



Sisälmyösluettelo

LENTOLEHTINEN 1/04	
Polyteknikkokojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti 16. vuosikerta	
Päätoimittaja Ari Katajamäki puh: 050-590 6870 email: ari.katajamaki(at)iki.fi	
Tämän numeron toimituskunta: Ari Katajamäki, Sami Ruotsalainen, Manne Juntunen, Matti Öhman, Mika Viljanmaa, Kirsi Hakkila Avustajat: Raimo Nikkanen /TLK	
Julkaisija: Polyteknikkokojen Ilmailukerho ry PI 69 02151 Espoo email: pik@otax.tky.hut.fi	
Kerhotila Murju Jämeräntäival 7 A 02150 Espoo (09) 468 3196	
Kerhon puheenjohtaja Ari Katajamäki puh: 050-590 6870 email: ari.katajamaki(at)iki.fi	
Painopaikka Oy Edita Ab Helsinki 2004	
Jakelu Johtokunnan sihteeristö	

Pääkirjoitus:	3
Jäsenkysely 2004	4
Lentoralli 2005 - Go East	11
Johtokunta 2005 esittäytyy	12
Sormusten Herran purjelentokelit	14
Orionin Ostoreissu	17
DG Italiasta Suomeen	20
Oripää Camp	24
PIKkujoulut	28
PIK-tutkain	29
PIKaleri	29
Malmi-tutkain	30
Viralliset PIK-henkilöt	31

Kansikuva: DG-505 Alvarinaukiolla, kuva: Matti Öhman
Takakansi: Malmin pyöreä kuva: Ari Katajamäki

Lentolehtinen on Polyteknikkokojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy, kun on ilmestyäkseen, pääsääntöisesti melko säännönmäisesti sen mukaan miten juttuja toimitukseen saapuu tai toimitus niitä jaksaa kirjoittaa. Lehteen tuleva materiaali pyydetään toimittamaan muotoilemattomana esim word-tiedostona osoitteeseen ari.katajamaki(at)iki.fi. Valokuvat toimitus toivoo saavansa jo hyvissä ajoin ennen lehden julkaisua. Kuvat mieluiten sähköisesti TIFF-formaatissa tai alkuperäisinä jpg-kuvina vähintään resoluutiolla 300dpi. Juttujen ja kuvien toimittaminen lehden materiaaliainekokohan jälkeen saattaa johtaa siihen, ettei niitä julkaista ko. numerossa.

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

Hyviä lukuhetkiä sekä turvallisia ja iloisia ilmailukokemuksia toivottaen koko toimituksen puolesta,

Ari Katajamäki
Päätoimittaja

Pääkirjoitus Mistä rahat?

Viime aikojen kalustohankinnat ovat laittaneet kerhon taloudenpidon melkoisen haasteen eteen. Kerho ei ole koskaan ennen ostanut parissa kuukaudessa yli 200.000 euron edestä lentokoneita. Ei ainakaan niin, että varainhankinta olisi samanaikaisesti ollut puhdas nolla.

Molemille hankinnoille löytyy hyviä perusteluja. Toinen kaksikko tulee varmasti tarpeeseen, se piristää purjelentotoimintaa ja tehostaa jatkokoulutusta. Moottorilentopuolella polttoaineen haittavero uhkaa nostaa jo parin vuoden päästä lentobensan hintaa niin, ettei bensamoottorikoneilla lentäminen ole enää taloudellisesti järkevää.

Mutta mistä löytyy rahat tämän melkoisen kalustoinvestoinnin rahoittamiseen. Siinä kysymys, jonka ratkaisemiseen uusi johtokunta joutuu laittamaan kaiken osaamisensa ja vähän ylikin. Kolmen moottorikoneen ja yhden purjekoneen myynnistä saadut rahat eivät riitä yhden purje- ja moottorikoneen ostamiseen. Eivät varsinkaan, kun purjekone on hieno, melkein uusi ja kallisikin - ja moottorikonekin uudisko ja dieselointi vielä lähes tuplaa hinnan. Pelkästään lainaa ottamalla näitä hankintoja ei voida rahoittaa.

Moottorikonekalustossa ei oikein ole enää mitään myytävää. Siellä voidaan lähteä vain siitä, että koneiden käyttöaste paranee. Yksi keino parantaa käyttöastetta on varauskäytännön kehittäminen. Toinen keino on järjestää paljon mielenkiintoisia lentotapahtumia.

Varauskäytännön kehittäminen ei välttämättä tarkoita uusia ja aikaisempia tiukempia määräyksiä ja pykälä. Ihan jokainen voi miettiä ja parantaa omaa varauskäyttötymistään: Jos olen lähdössä puoleksi tunniksi kierrokseen, varaan koneen vain tunniksi tai korkeintaan puoleksitoista. Olen koneella lähtövalmiina heti varauksen alkauksessa. En varaa konetta varmuuden vuoksi ja peruutan varauksen heti kun tiedän, että en lähdekään lentämään. Kaikki hyvin yksinkertaisia toimenpiteitä, joilla saadaan varauskirjaan lisää vapaata aikaa.

Moottorikonekalustossa kolmen koneen myyminen ei ole nostanut käyttöastetta riittävästi. Lentotunnit vähenivät edellisestä vuodesta reilusti.

Toivottavasti uudisko kone ja uusi tietokoneohjattu dieseltäntekniikka kiinnostaa lentäjiä ja nostaa lentomäärät entiselle tasolle ja reilusti ylikin.

Lentokoneiden ostojärjestyksiä määrää sitä, mikä koneista ostetaan käteisläällä ja mikä lainalla, kalustoa pitää käsitellä kokonaisuutena. Eikä purjekonekaluston osalta pitää vielä miettiä miten uuden kaksikon hankinta rahoitetaan. Arviolta 20.000 euroa tarvitaan hankinnan rahoittamiseen. Parasta olisi, jos ratkaisu ja tarvitsisi tehdä vasta kesän jälkeen. Silloin osattaisiin paljon paremmin sanoa mikä koneista voidaan myydä. Mutta siinä tapauksessa tarvitaan joku muu rahanlähde ennen kesää. Heitänkin purjelentäjille haasteen: Keksikää ja toteuttakaa joku hyvä varainhankintakohde. Johtokunta varmasti suostuu kohdentamaan rahat purjelentokalustoon.

Parasta mitä yksittäinen kerholainen voi tässä tilanteessa tehdä, on lentää niin paljon kuin sielu sietää ja lompakko kestää. Kaluston käyttöaste pitää saada nousemaan. Muuten on hyvin pian edessä kaluston harvennusleikkaukset. Eikä sitten voidakaan enää kysyä kerholaisten mielipiteitä, kun rahat on loppu ja kalustoa makaa joutilaana.

Pahinta, mitä kerholainen voi tehdä, on jättää kerho mielestään väriin kalustopäätösten takia ja siirtyä lentämään jonnekin muualle. Toivon, että jokainen kerholainen kokee PIK:n niin paljon omaksi kerhokseen, että haluaa jatkossakin lentää PIK:n koneilla.

Loppujen lopuksi - lentäminen on hauskaa. Parhaimmillaan samanhenkisessä porukassa yhdessä puuhailien erinomaisen mukava harrastus.

Iloista ja turvallista lentovuotta kaikille!

Ari Katajamäki

PS. Joku valopäätoimittaja taisi edellisessä pääkirjoituksessa mainita, että jonkun pitäisi uhratauta johtokuntaan. Taisi osua omaan nilkkaan.

PPS. Lentolehtinen on perinteisesti ollut kerhon opposition äänenkannattaja. Niin nytkin; Lentolehtisen päätoimittajan paikka on avoinna - haluatko tehdä kerhotöitä omaan tahtiin siististi sisällä?

Jäsenkysely 2004

Kysely toteutettiin pika-vaubdilla, kun haluttiin että vastauksia ehdittäisiin saada jobtokunnan tietoon ennen kuin päätöksiä kone-bankinmoista tehtäisiin. Tämä onnistuikin, mutta oliko sillä sitten vaikutusta päätöksiin...

Ongelmat Lentolehtisen painon kanssa aiheuttivat sen, että Lentolehtisen kautta tieto kyselystä meni perille kovin myöhään. Kyselyaikaa piti pidentää kahteen kertaan, eikä aika siltikään ollut riittävän pitkä. Kyselyyn varsinaisen vastausajan jälkeenkin tulleet vastaukset on kuitenkin otettu mukaan tuloksiin.

Toivottavasti kyselystä voidaan tehdä esimerkiksi vuosittainen perinne. Vähän paremmin ajan kanssa suunnitellen ja tällä kertaa saatuja kokemuksia ja palautetta hyödyntäen kysymyksistä saadaan parempia. Kysely on varmasti paras tapa saada käsitys koko kerhon jäsenkunnan mielipiteistä päivän-polttaisiin kerhoasioihin.

Kommenteissa on valtavasti hyviä ideoita ja ehdotuksia toiminnan kehittämiseksi. Siinä on kaikille - ei pelkästään johtokunnalle tai viranhaltijoille - haaste.

Taulukoissa on vastauksien %-määrissä eroteltu kolmeen sarakkeeseen kaikkien vastaajien, moottorilentäjien ja purjelentäjien vastausten jakaumat. %-summa ei ole 100, koska tyhjää vastanneet ovat mukana laskelmassa mutta eivät taulukoissa

Jäsenkyselyyn vastasi 115 kerholaista. Viime vuosina kerhon purjekoneilla on lentänyt noin 60 pilottia ja moottorikoneilla lentäneitä on suunnilleen 70. Vastaajien lupakirjamäärien perusteella voisi päätellä, että suurin osa kerhon koneilla lentäneistä on vastannut kyselyyn. Tämä on tietysti vain tilastollinen harha.

Sekä purje- että moottorilentoa ovat vastaajat lentäneet yhteensä enemmän kuin kerhon koneilla on lennetty samassa ajassa. Eli joku on tainnut käydä jossain muuallakin lentämässä.

IFR-lentaja oli kerholaiset lentäneet parissa vuodessa 2900 tuntia. Tosin vastanneiden joukossa oli kolmikko, joista jokainen oli lentänyt 800 tuntia. Ehkä olisi pitänyt rajata tämä kysymys koskemaan vain kerhon koneilla lennettyjä IFR-lentajia...

Nykyisellä tahdilla menisi 18,2 vuotta saavuttaa vastaajien kokonaistyöntuntimäärä. Kuitenkin vastaajien keskimääräinen jäsensuunnitelma on vain 8,2 vuotta. Siis työtuntien tekeminen on "hie-man" vähentynyt.

Ainajäsen-vastaajien määrä olisi saattanut nousta, jos kysely olisi ollut virallisesti auki vähän pidempään. Tosin epävirallisesti kysely oli auki vielä joulun jälkeinkin...

Tästä eteenpäin kommentit ovat teidän. Vasemmalla palstalla on kyselyn tuloksia, oikealla vastaajien kommentteja.

Ari Katajamäki

0. Taustaa

1. Mitä lupakirjoja ja kelpuuksia sinulla on?	
GPL	73
MGPL	13
PPL	65
Yö-VFR	47
Hinauskelpuutus	17
IFR	8
Lennonopettaja, moottori	4
Lennonopettaja, purje	10
Ultra	2

molemmat, PPL- ja purjelentolupakirja oli 32 vastaajalla

2. Lentokokemus vuosilta 2003-2004 yhteensä	
purjelento ka. 255 h (total 19774 h)	
moottorilento ka. 389 h (total 29387 h)	

3. Lentokokemus vuosilta 2003-2004 yhteensä	
purjelentoa keskimäärin 27 h (total 2025 h)	
moottorilentoa VFR keskimäärin 51h (total 3253 h)	
moottorilentoa IFR ka. 290 h (total 2902 h)	
* kolme henkeä 800 h kukin!	

4. Paljonko olet tehnyt PIK-työtunteja?	
tänä vuonna keskimäärin 35 h (total 4145 h)	
kaikkiaan keskimäärin 643 h (total 75442 h)	

5. Oletko varsinainen jäsen	88
ainajäsen	22

6. Kauanko olet ollut PIK:n jäsen?	
keskiarvo 8,2 vuotta	

1. Lentomaksut ja työtunnit

10. Mikä olisi sopiva lento-oikeusmaksun / lento-oikeustyötuntien taso?

%	kaikki	ppl	gpl
nykyinen	50	48	51
korkeampi	7	5	8
alempi	19	27	15
pitäisi poistaa	15	14	17

11. Pitäisikö lento-oikeuden ehtona olla pakollinen minimimäärä kerhotyötunteja?

kyllä	3	3	0
ei	93	97	97

12. Pitäisikö työtuntijärjestelmää muuttaa arvoittamalla työtunteja eri tavalla työkohteesta riippuen?

kyllä	36	33	40
ei	58	66	56

13. Oletko valmis osallistumaan varainhankintatyöhön, jos sellaisia saataisiin järjestettyä

kyllä	59	59	65
en	25	27	25
*	1	2	1

* olen valmis järjestämään kerholle varainhankintatyötä

2. Moottorilentotoiminta

20/21. Millaista moottorilentämistä nykyisin harrastat / haluaisit harrastaa

	nyt	halu
maisema	78	69
lyhyet matkat	81	80
pitkät matkat	44	77
tarkkuuslentokilp.	0	28
taitolento	3	41
vesilento	2	44
hinaus	17	36
koulutus	3	11

Toiminta-ajatus

Kerhon toiminta-ajatus pitäisi selventää, niin voitaisiin kohdistaa voimavaroja ja saada enemmän aikaa. Ts. onko painopiste koulutustoiminnassa, rakennustoiminnassa, rivijäsenien harrastamisessa, kokoneiden jäsenien harrastuksen tukemisessa (esim. pitääkö olla IFR-kone). Kaikkia osa-alueita tarvitaan jonkin verran, mutta mikä on tärkeintä?

Kerhotyöt

Kerhotyöt pitäisi olla motivoivampaa. Nyt on tekijät kiiven alla, mutta jonkun on kuitenkin hommat (esim. johtis- ja huoltohommat) tehtävä ja väistämättä nämä työt kaatuvat sen pienen ydinporukan niskaan.

Työtuntijärjestelmä joustavammaksi, esim. kuukausitasolla tienattavat edulliset lentotunnit, tyyliin tee nyt, lennä halvalla ensi kuussa -> kannustavampaa!

Omaa lentotoimintaa rajoittava tekijä on työtuntien keräys; mun pitäisi tietää jo tänään, kuinka paljon aion ensi vuonna lentää... Oliko näin tietotekniikan aikakaudella mahdollisuus kehittää työtuntijärjestelmää siten, että tekemänsä työtunnit saisi käyttöönsä jo saman vuoden puolella, esim. tyyliin 1-3 kuukautta niiden teon jälkeen. Tämä voisi aktivoida sellaisia kerholaista, joiden lentely on epäsäännöllistä ja kerhotyötunteja ei kerry tasaisen tappavaan tahtiin.

Talous

Älkää jännittäkö sen taloudellisuuden kanssa. Kerho ei ole osakeyhtiö. Ottakaa lainaa, kyllä lyhennetään ja jossei lyhennetä niin myydään ostettua kone pois.

Mitä tässä on hävitettävää?

Kerhon ilmapäiri on kiristynyt viimeisten vuosien aikana ja tuntuu välillä ettei kyseessä ole kerho vaan voittoa tavoitteleva yritys. Tietenkin varainhankinnan kadotusta on rahavirran kulkua jouduttu tarkastelemaan tarkemmin. Mutta silti en ymmärrä, miksi on täytyntä lähteä pankkimaailmasta tuttuihin pikku maksuihin, kuten 5 euron maksuun johtokunnalle tehdystä koneanomuksesta. Tällaisilla pikkurahoilla tuskin on mitää vaikutusta kerhon talouteen. Lähinnä ne vain ärsyttävät. Lentohintojen nostaminen 10 sentillä varmaan toisi nämä rahat moninkertaisena, eikä "palvelumaksun" tuomaa inhereaktiota esiintyisi.

Laskutus on tehty hyvin epäselväksi kaikkien kertoiinneen ja polttoainevakioineen. Parempi olisi, jos kiinteät lentohinnat päätettäisiin kerran tai pari vuodessa. Ainahan kuitenkin johtokunnalla on oikeus muuttaa lentohintoja kun tarve sitä vaatii.

Ylipäättänsä olen aina ihmetellyt mihin se "ilmainen raha" messutoiminnasta on PENNY koska suoraan sanottuna ei MIK ole purjelentopuolella (koskaan?) ollut mitenkään edullinen verrattuna muihin kerhoihin. Nyt kun rahahanat on kiinni niin on myyty tyyliin 1-3 kuukautta niiden teon jälkeen. Tämä voisi aktivoida sellaisia kerholaista, joiden lentely on epäsäännöllistä ja kerhotyötunteja ei kerry tasaisen tappavaan tahtiin.

22. Mikä moottorilentotouhuissamme mättää nykyisin eniten	
Ei mikään, kaikki on hyvin	5
Maksaa liiaka	20
Aina rikki tai huollossa	8
Koneita liian vähän	23
Kalusto on tylsää	3
En luota koneiden kuntoon	8
Muuta, mitä?	27

23. Pitäsikö odottaa dieselmoottoritietekniikan kypsymistä ennen dieselmotorkoneen hankintaa?	
kaikki ppl	
kyllä	57 59
ei	17 30

24. Pitäsikö kerhon hankkia C172 ja varustaa se dieselmoottorilla?	
kyllä	19 33
ei	48 50

25. Pitäsikö kerhon hankkia Diamond DA40 dieselmoottorilla,	
kyllä	10 17
ei	57 66

26. Kannattaisiko kerhon mielestäsi ostaa Ultrakevyt lentokone?	
kyllä	10 6
ei	63 84

27. Tulisiko mahdollisesti hankittavan moottorikoneen rahoituskustannukset tasoitaa koko moottorikonekaluston kesken vai kohdistaa vain hankittavaan koneeseen?	
kaikkien koneiden	36 42
hankitun koneen	35 42

28. Tulisiko Suhinu mielestäsi olla kerholaisten varattavissa kesäkaudella, tukikohtana Räyskälä?		
kaikki ppl	gpl	
kyllä	63 77 58	
ei	7 8 8	

Varainhankinta

Varainhankintakohteiksi ehdotettiin lähinnä muuttoja, erilaisia hanttihommia, pysäköinninvalvontaa ja liikenteenohjausta, PIK-kustanteiden tekoa, yritysten puuhapäiviä lennätysten kera, sponsoriin hankintaa ja pankkiryöstöä...

Moottorilentotoiminta

Koneissa ei tarvitse olla viimeisen päälle hienoja kelloja kunhan vitaalit järjestelmät toimivat. Koulutustoiminta turvattava konerikonkin sattuessa.

Huolehditaan siitä, että PKT säilyy IFR-kelpoisena, jotta myös I-lentämisen on jatkossa mahdollista!

Hinnat tulisi pitää opiskelijaystävällisellä tasolla. Loppujen lopuksi massat kerhossamme ovat opiskelijoita. Ei tehdä tästä meidän työssäkäyvien hyväntuloisten sisäpiirikerhoa, johon tilanne on ollut ajautumassa jo pitkään. Hinnat nousevat entisestään, jos kalusto vain seisoo ja kurssien osallistujamäärien romahtaminen tulee väistämättä johtamaan pilottikatoon ja... oravanpyörä on valmis.

Jos MIK ei ole suostuvainen toiseen suuntaan tapahtuvaan vuokraustoimintaan, niin voisi koko vuokraustoiminnan lopettaa. PKT:n vuokruksen tarkoituksenahan oli ylikapasiteetin tarjoaminen ulkopuoliselle. Sittemmin kun kalusto on suhteutettu oman kerhon läntäjien mukaan, niin tätä ylikapasiteettia ei enää ole.

Malmilla kannattaisi yhdistää enemmän voimavaroja muiden kerhojen kanssa (eli yhteistä kalustoa, koulutusta, yms)

Huoltoajat pitää minimoida, jotta koneet on maksimaalisesti käytettävissä. Tämä onnistuu kyllä

kerhotyönäkin, jos vain on halua. Kun vuokrataan koneita kerhon käyttöön, niin niiden pitää olla teknisesti kunnossa. Super Cubilla ei paljoa huvittanut lentää kun moottori tärästeli kuin kahvimylly, toisen renkaan avarauskulmat olivat pielessä ja tuulilasi oli tulos- sa syliin hetkenä minä hyvänsä! Muuten kesäkaudeksi kannatan vuokraustoimintaa. Puheet mottikonoiden määrän lisäämisestä voi unohtaa niin pitkäksi aikaa, kun käyttöasteet ovat näin valtavan alhaiset, aikanaan BV lensi parhaana vuotena 950+ tuntia. AO ei pääse edes 400 tuntia, vaikka olisi koko ajankin käytettävissä. Uuden teknologian kone (DA40) voisi olla kerholle todellinen pirstyrusike!

Suhinuun pitäisi hinata enemmän, totti jos se ei hinaa niin kait sillä sitten olisi parempi lentää hubaa... hinauslentäjälle prioriteettivarausoikeus edelliseen iltaan asti?

Varausjärjestelmä pitäisi kehittää siten, että varmuuden vuoksi varaamisesta joutuu maksamaan.

Konehankinnat

Dieselprojekti on harkinnan arvoisen, jos tiedetään varmasti että bensen hinta tulee nousemaan merkittävästi.

Halpa popu voisi nykymääräyksen valossa olla hyvä lisäoske kalustoon. Nykyisin jos TMG on JAR kirjassa kelpuutuksena käy tunnit uusimissa varten ristiin SEP kerpparin kanssa. Kesäksi kone ERFYyn niin pureslntäjätkin saisivat huonon kelin hupikoneen, jolla voi myös kuskaila kaverite ja täydentää koulutuspuolta.

Rakennetaan rahalla Hinu nopeasti valmiiksi, jolloin Suhinu olisi yleiskäytössä ja Hinu hinauus / yleiskäytössä.

3. Purjelentotoiminta

30/31. Millaista purjelentämistä harrastat nyt / haluat harrastaa	
% nyt halu	
matkalentoja	32 74
kilpamatkaa	6 13
lentelyä kaksikolla	33 72
taitolentoa	17 54
pilvilottoa	19 53
opettamista	10 19
maisemien katselu	81 72

32. Mikä purjelentotouhuissamme nykyisin mättää eniten?	
Ei mikään	18
Tyypittäjää/opea vaikea löytää	3
Tiimarajat vaikea saavuttaa	4
Kone aina varattuna	14
Matkalennoille vaadittavien sarkalaskujen valvojaa ei löydy	1
Maastolaskukoulutusta ei saa	3
Muu, mikä?	43

33. Tulisiko kerholla olla 2 kaksipaikkaista purjelentokonetta?	
% kaikki gpl	
kyllä	48 71
ei	17 19

34. Tulisiko mahdollisesti hankittavan kaksipaikkaisen olla uuden sukupolven vai vanhemman uuden sukupolven	
uuden sukupolven	37 57
vanhan sukupolven	22 31

35. Mikä seuraavista olisi mielestäsi sopivin tyyppi toiseksi mahdollisesti hankittavaksi kaksikoksi:	
Grob G103 III	3 6
DG-505	29 43
DG-1000	6 10
Duo Discus	1 1
PW-6	0 0
ASK-21	3 4
Puchatz	3 6
joku muu, mikä?	9 14

Koska kerho pitkälti on opiskelijakerho, tulisi kuitenkin edullista 2-paikkaista kalustoa pitää saatavilla PPL:n hankintaa ja perusharjoittelua varten.

Järkeviä koneita, esim PKT myyntiin ja tilalle uudempi C172. Ei mitään dieselhössöystä.

Ennen uusien lentokoneiden hankkimista pitäisi nykyisten käyttöastetta nostaa - ei kannattane hankkia koneita parkkiin Malmille.

Ainakin yks "halpa" kaksipaikkainen Cessna yms, joka ei ole kiinni koulutuksessa.

Ei hankita kallista koneita. Haluan edullisia lentotunteja vaikka huonommalla kalustolla.

Purjelentotoiminta

Kehuja purjelentäjille hyvästä yhteishengestä ja kerhotunteen ylläpitämisestä Räyskälässä. Purjelento on todella yhteinen harrastus jossa lentäminen on vain osa koko toimintaa.

Muutetaan PIK:n koneiden aamujako tuntia yhä paremmaksi. Tai rakennetaan lentokenttä lähemmäksi sivistystä. Hankitaan vinttuuri. Ja moottoripurjekone.

Tarvitsimme paikan missä purjekoneet huolletaan ja missä on purjekoneiden huoltoarvikkeet. Nyt niitä huolletaan ympäri maakuntaa.

Purjelennonkin hinnoittelu pitäisi perustua tuntihintaan. Tällöin jokainen joutuisi maksamaan oman osuutensa käyttökuluista oikeassa suhteessa omaan käyttöönsä. Könttä/keikkahinnoittelu tekee mahdolliseksi jumiuttaa kone koko päiväksi samaan hintaan vaikka muitakin käyttäjiä olisi. Kiilaaminen on itsestä ja vain oma suoriutus kiinnostaa, kaverin auttaminen ei juuri lainkaan. Jos jokaisesta minuutista joutuisi

maksamaan, ehkä maassa olevat kaveritkin kävisivät paremmin mieleessä. Yhtä keikkaa ei voi hinnoitella oikeudenmukaisesti niin, että 10 minuuttia maksaa samaan verran kuin 5 tuntia!

Johdonmukaista linjaa pursiopettajien koulutukseen. Lajiin koulutus on huomattavasti moottorilentoa enemmän harastus opettajienkin osalta. Loppupuunpalaminen tulee nopeasti ja tärkeämpää tekemistä löytyy helposti täystyöllistetyille opettajalle. Tuoreita voimia vaaditaan että homma pysyy tehokkaana.

Olen valmis järjestämään purjelennon taitolentokursseja, jos kerholla on oma sopiva kaksipaikkainen. Säätiön koneilla en halua kouluttaa koska niiden huolto ja kunto ei ole omassa käsissä.

Purjekonehankinnoista

Kaluston pitäisi palvella lähinnä opiskelijoita joilla ei ole mitään järjettömiä lentotuntimääriä, ts. kaluston ei tarvitsisi soveltua kilpailukäyttöön vaan harrastelulentämiseen.

Hinnat pitäisi pitää mahdollisimman alhaisella tasolla. kyllä opiskelijalle kelpaa hieman vanhempien kalusto, kunhan se on luotettava ja hinta/laatusuhde on kohdallaan.

Vanhoja koneita, Club, FQ, PIK-20, kannattamatonta myydä, sillä niistä saadaan niin vähän suhteessa käytöstä saatavaan hyötyyn.

Jos hinnat nousevat, eikä konekalusto uudistu, niin FS:n myyntiin on aika vaikeata sulattaa. Jos haluttiin vain vähentää kalustoa, niin PIKi olisi varmaankin joutunut pois kalustosta, ei paljon uudempi FS.

Kerhon kaluston olisi ehkä syytä olla peruskoulutus- ja yleiskäyttöön sopivaa. Huippuluokan

36. Jos uuden kaksikon hankinnan osamaksuksi joku purjelentokoneista pitäisi myydä, mikä mielestäsi voitaisiin myydä:

%	kaikki gpl
Grob G103 FQ	10 14
Club ja PIK-20D	12 18
LS-4 FM	10 13
LS-8 FY	21 32

37. Jos kerholla on 2 kaksipaikkaista, ja molemmat päätetään pitää, mistä 1-paikkaista voitaisiin mielestäsi luopua

Club ja PIK-20D	18 28
LS-4 FM	10 15
LS-8 FY	23 33

38. Tulisiko purjekonehankinnan rahoituskustannukset tasoiittaa koko purjekonekaluston kesken vai kohdistaa vain hankittavaan koneeseen?

kaikkien koneiden	42 61
hankitun koneen	23 29

4. Säätömuutoksista

40. Pitäisikö kerhon sääntöjä muuttaa siten, että säännöt täyttäisivät TKY:n vaatimuksen teekkarikerhon jäsenrekisteriin kuulumisesta?

%	kaikki ppl	gpl
kyllä	26	
ei	53	

41. Pitäisikö kerhon sääntöjä muuttaa siten, että jäseniksi voitaisiin hyväksyä myös muita yliopisto-opiskelijoita?

kyllä	36 34 40
ei	43 52 39

42. Pitäisikö kerhon sääntöjä muuttaa siten, että jäseneksi voitaisiin hyväksyä kenet tahansa?

kyllä	5
ei	79

kilpailukalusto on yleensä laajista riippumatta kilpailijan omaa tai sitten sponsoreiden tai tiimin järjestämää. Koska meillä ei ole MM-tason moottoritalentokonetta, tarvitaanko MM-tason purjelentokonetta?

Miksi kysymyksissä 36 ja 37 on niputettu yhteen Club ja PIK-20D? Vaikutelmani on, että Clubi on hyvin kovassa käytössä ja sillä "kaikki" saavat lentää, kun taas kuluneena kesänä PIK-20D on useimmiten ollut hallin perukalla. Kerhoon tarvittaisiin lisää nopeasti kurssin jälkeen lennettäviä koneita, jottei harrastus hiivu kentän laidalla odotteluun, kun käytössä on vain FK. Myöskään pursoripuolella ei ole tarkoituksenmukaista pitää koneita hallissa seisottamista varten.

Hankintojen rahoituksesta

Yleisesti ottaen kunkin koneen hankintakustannukset vain kyseiselle koneelle, mutta vanha kalusto kun on tavallaan jo kuoletettu rahainhankinnalla niin siirtymäajalla tästä syntyvää vääristymää vois tietyistä vähän paikkailaa... eli kerätä myös niiltä rahaa vaikkapa kaluston uusimista varten ja myös aikanaan sitten uusia se kalusto... tai jyvittää lainanhoidosta aiheutuvat kulut myös muulle kalustolle, lainaahan otetaan kerhon yleisen rahatilanteen vuoksi, ei välttämättä jonkun tietyn koneen rahoittamiseksi.

Säätömuutoksesta

Tuntuu mahdolltomalta ajatukelta, että suurella osalla jäseniä ei olisi äänioikeutta kerhossa. Tämä saattaisi vieroittaa jäseniä kerhosta nykyistäkin enemmän. Toisaalta en tiedä, mitä etua kerholle on TKY:n jäsenyydestä.

Koulutuksesta

Rekrytoidaan aktiivisemmin ja pyritään pitämään lentohinnat sellaisella tasolla, että pilottikato to ei iske. Kurssilaiset ovat olleet aina niitä aktiivisimpia varainhankkijoitakin eli heitä meillä ei ole varaa menettää - vrt. pursorikursin 3 oppilasta !!!

Koulutus uusin toiminnan lajeihin pitää harrastuksen mielekkäänä!

Rajoitetaan siihen mitä osataan ja kehitetään koulutus niin toimivaksi että kerhoon saapuvat jäsenet tuntevat olonsa tyytyväisiksi. Jatkokoulutus siten että herrat lentäjät saavat harrastuksesta enemmän irti olisi suotavaa ellei pakollista.

Lupakirjakurssien luennoille voisi vanhakin tulla hiljaiseksi kuunteluoppilaaksi (maksutta) - siinäähän tuo kertauskoulutus hoituisi näppärästi. Jos vain salissa on tilaa tai tilavampi sali on varattavissa.

Teorioihin pitäisi panostaa. Opettajien pitäisi tehdä suunnitelmat siitä mitä puhutaan ja kuka puhuu mitään. Itse huomasin, että paljon jäi hyödyllisiä asioita käymättä läpi ja erittäin moni asia opetettiin todella hassusti. Tällainen meininki aiheuttaa sen, että kaveri kurssilta valmistuttuaan ei oikeasti osaa sen enempiä kuin kurssille tullessaankaan, mutta saa kuitenkin oikeuden lentää. Ikävä ja yleinen ilmiö kerholentämisessä.

Tarkkuuslentokilpailut sopsi mainiosti moottorin avulla lentävän PIK-jäsenen tarpeisiin ja nostaisi kerhon profiilia suomalaisessa ilmailussa.

Vesilentokurssia pyydettiin seitsemässä palautteessa. Purjelentokurssin leiriosuutta

5. Koulutuksesta

PIK:n järjestämien kurssien arvostus (asteikolla 0-5)

50. PPL teoriakurssi	3,5
51. PPL lento-osa	4,2
52. purjelento, teorit	3,7
53. purjelento, lento-osa	4,1

54. Mitä lupakirjoja / kelpuutuksia suunnittelet hankkivasi? (vastaajien lkm)

Moottorilento:	
PPL	15
yö-vfr	20
hinauskelpuutus	13
vesilentokelpuutus	27
IFR	17
moottorilennonopettaja	2

Purjelento:

MGPL	12
GPL	17
pilvilentokelpuutus	27
purjelennonopettaja	8

55. Mitä moottorilennon jatkokoulutusta toivoisit kerhon järjestävän?

Kertauskoulutusta	23
Matkalentokoulutusta	21
Tarkkuuslennon koulutusta	15
Talvilentokoulutusta	25
Vesilentokoulutusta	28
Talitentokoulutusta	24
Mittarilentokoulutusta	16

56. Mitä purjelennon jatkokoulutusta toivoisit kerhon järjestävän?

Pilvilento	39
Talilento	39
Matkalento	41
Vintturikelpuutus	29
Moottoripurjelento	18

pitää valmistella hieman etukäteen, ettei touhu ole haahuiluainakaan parina ekana päivänä. Eli, että opet, koneet yms. ovat valmiina alusta saakka. Ja muutamaksi päiväksi on varattu ohjelmaa myös siinä tapauksessa että on tymää.

Kerhon kurssit ovat hyviä. Mutta kurssin jälkeinen toiminta on ongelma. Yleensä meiltä "valmistuu" kurssilta muutama lentäjä jotka lentävät paljon loppujen lentäessä varsin vähän. Näiden loppujen jatkamisprosentti on valitettavan pieni. Juuri tälle pitäisi tehdä jotain sillä hukkaan heitetty gpl-koulutus vasta kaikkien kannalta turhaa onkin. Niinkin yksinkertainen asia kuin Räyskälän pääseminen voi osoittautua kynnykseksi kun hyvin järjestetyn kurssin jälkeen onkilla omillaan eikä tietoa tai käsitystä välttämättä ole. Tälle tilanteelle kurssin jälkeen on tehtävä jotain.

Jonkinlainen kurssin yhteistoiminnan jatkaminen tai siihen kannustaminen nimenomaan ensimmäisen kesän (tarkein jatkamisen kannalta) aikana voisi olla yksi ratkaisu ja ehkä helpompia järjestää.

Johtokunta

Johtokunnalle terveiset, että tärkeintä että uskallat tehdä päätöksiä. Kaikkia kerholaisia ei voi miellyttää, vastalauseita, vähän äänekkäitäkin, kuuluu aina. Milloinhan kerhon toiminnan saisi järjestyneeksi sellaiselle tasolle, että se olisi edes suunnilleen suhteessa tekijöiden määrään?

Jos johtiksen tavoitteena on toimillaan karkottaa aktiivikerholaisia muualle, siinä on onnistuttu hyvin! Kerhotoiminnasta ja kerhohengestä kun ei enää voi edes puhua :(

Virkoihin

Kiinnostusta virkoihin oli, mutta kaikkia tuntui vaivaavan ajanpuute. Tai sitten oli jo ollut hommissa omasta mielestään riittävän pitkään.

Miksi et käy kokouksissa

Kuukausikokouksissa ei ole erityisiä aiheita (tai niistä ei ole tiedotettu kussussa).

Olen ainsiaisen, päättäköön teekkarit asioista.

Asun hevon persiissä

Tiedotus

Johtokunnan tiedottaminen ollut täysin nolla tänä vuonna. Onko yhden sähköpostin lähettäminen edes kerran kuukaudessa ihan mahdollon tehtävä? Päätöksistä ei ole aina tiedotettu edes asiansaajille!

Pik-jas sähköpostilista on lähes synonyymi spammille, sillä suurin osa viesteistä on joitain CAO: laipat rikki. 50h huolto lähteyty, huolto valmis -viestejä tai riittäviä joka voidaan hoitaa paremmin jossain news-ryhmässä. Jos ei tätä riittävä haluta näyttää ulkopuoliselle niin salasanat käyttöön kuten lentohinnoillekin (jotka ovat tälle keltä mitkä?). Olinkin yllätynyt kun syyskylä oli "ohjeistus" näistä listojen käytöstä ja tuodellakin, listoja oli usea eri. Koska itseä ei moottoripuoli kiinnosta patkakaan niin miksei niitä viestejä voi laittaa johonkin moottoripuolen listalle tai jonnekin muualle foorumiin. Jos joku lähtee sillä CAO: lla lentämään niin varmaan sinne varausjärjestelmän yhteyteen saa nuo samat huoltoviestit joita nyt lähetetään sadoille pikilaisille.

Maatoimintaa

Talkoot murjun remppaamisiksi, yksi ottaa ohjat käsiin ja

6. Maatointiminta

60. Oletko kiinnostunut toimimaan kerhon johtokunnassa tai jossain muussa virassa?	%
En ole kiinnostunut uuraamaan aikaani kerhon hyväksi	10
En, palaute on kuitenkin negatiivista, joten en ole kiinnostunut kuulemaan sitä	5
En tiedä tarpeeksi kerhon asioista	16
Olisin kiinnostunut, jos minua pyydetttäisiin	7
Olen kiinnostunut	12
Muuta, mikä?	32

61. Minkäläinen tiedotus tavoittaa sinut parhaiten?	
Pik-jas -sähköpostilista	87
Weppi	1
Lentolehtinen	2
Nyysit	2
Kotiin lähetetty tiedote	2
Muu, mikä?	1

62. Käytkö kerhon kuukausikokouksissa aktiivisesti?	
Kyllä	15
En	79

63. En käy, koska:	
En ehdi	47
Kokoukset on turhia tai tylsiä	3
Huonoa porukkaa, huono ajan-kohta tai huono paikka	2
Ei mielenkiintoista asiaa	4
En ole kiinnostunut kerhon toiminnasta - riittää, että kalustoa on käytettävissä	3
Muu syy, mikä?	13

64. Harrastatko simulaattorilentämistä?	
Kyllä	32
En	60

suunnittelee mimmonen murjutta tehtäis ja tietysti tekis kustannuslaskelmat. Se ei varmasti olisi ilmaista mutta tuskin kovinkaan kallistakaan. kerholaisia asuu paljon kylässä joten tuskin olisi työvoima pulaa.

Malmille voisi aina välillä järjestää jotain toimintaa (huolto- toiminnalla lisäksi), jossa kerholaiset olisivat tekemisissä keskenään. Jäätyäni pois johtokunnasta, olen huomannut, ettei kerholaisia tule tavattua läheskään yhtä usein kuin ennen, mikä on sääli sinällään.

Kerho tarvitsee pakettiauton. Auton puute rajoittaa nuorempien kisasuunnitelmia ja huoltohommia.

Ohjelmaehdotuksia

Antti Koskinen piti joskus saunaillassa esitelmää matkalehdestä ja tupa oli täysi. Varmaan samankaltaisilla koulutus/kerhomuotoisilla onnistuu. Aiheinahan voisi olla mikä tahansa lentotoiminta: lentorallit, suunnistus, taitolento, pilv lento jne.

Vanhosten Pikiläisten tai muulla kuin pääkaupunkiseudulla asuvien Pikiläisten aktiivointi tapahtumia. Moni on siirynyt opiskelun jälkeen muualle ja voisivat osallistua jollakin tavalla myös myöhemmin toimintaan.

Juoksulenki ennen saunailtaa, lentäjät kun tuoppaantuvat lihoamaan iän myötä!

Erilaiset koulutus tilaisuudet kiinnostaisivat. Jos saadaan joku osaa jostakin puhumaan jostakin aiheesta, niin totta kai sellaista mielellään kuuntelee

Lentoralleja voisi yrittää järjestää. Ehkä myös lyhyempiä ja/tai kotimaassa?

Ihan peruskohteita, kuten esim. Finnairin tekniikka, Ilma-voimien eri paikat, Finavtec/avicomp, lennonohdot (oli hauskaa joskus nähdä miltä mystinen EFES tai Helsingin tutka oikeasti näyttää)...

Muun toiminnan järjestäminen ei pitäisi olla pakollista tyyliin kaksi kertaa vuodessa on pakko suorittaa excu. Enemminkin niin, että jos joku saa idean ja kiinnostusta löytyy, niin sitten lähdetään.

Jos vaikka Turussa joskus käy täisiin.

Simulaattorit

Mahdollisesti MIK:n tyylinen simulaattori voisi lisätä kerholais- ten aktiivisuutta.

Tältä puolelta voisi löytyä synergiaa lentoteekkareiden harkkatoihin.

Mieleni teki vastata ehkä tai miksi. Loppujen lopuksi PIK on lentokerho joka on myös rakentanut koneita. Simuloimintaan ei ainakaan pidä uhrata kerhon vähisiä varoja. Jos kerhon sisällä on aktiivisia simupilottiteja niin kyllä he kehittävät keskenään jotain. Eri asia sitten jos hankitaan sellaisia simuja jotka täyttävät määräyksiä ja niillä harjoittelun voi kirjata mutta ne sitten taas maksavat jo aivan liikaa.

Kerhon jakaminen?

Kerhon jakaminen purje- ja moottorilentokerkoksi olisi varmasti riittainen tapahtuma. Mutta tuota vaihtoehtoa kannattaisi ainakin miun mielestä miettiä ja selvittää. Kiistat (raha-jasioista eivät tule ainakaan vähenemään tulevaisuudessa, ja varainhankinnan huetessa jommallekummalle puolelle motivaatio tehdä mitään laskee. Ja vaikka kyseessä olisi eri

65. Pitäisikö PIKissä kehitellä jotain toimintaa "simupiloteille"?	
& kaikki ppl gpl?	
Kyllä	27 14 36
Ei	37 47 36

66. Mitä muuta toimintaa toivoisit kerhon järjestävän enemmän?	%
excursioita kotimaassa	43
excursioita ulkomaille	29
ohjelmaa saunailtoihin	13
moottorilentoleirejä tai -lentoralleja	28
purjulentoleirejä (muualla kuin Rääskälässä)	35
yhteistoimintaa muiden kerhojen kanssa	40

kerhot, yhteistyötä luonnollisesti jatkettaisiin. Mutta talous & päätöksenteko eriteltynä.

PIK on yhteinen kerhomme ja on sääli seurata jakautumista kahteen leiriin: moottori- ja pursilentäjät. Samalla asiallahan tässä kuitenkin ollaan. Molempia tulisi kehittää mahdollisimman hyödyllisesti, varojen puitteissa. Varat ovat yhteisiä ja kokonaistoiminta tulisi järjestää siten että kustannukset jaetaan kaikkien kesken. Kalustohankinnat tehdään järjestyksin perustein, mistä on kerhotoinnalle eniten hyötyä. On turha

ostaa sellaista kalustoa joka istuisi suurimman osan aikaa hanga- rissa. Osetaan sellaista mille on tarvetta! Ja jälleen kerran, kustannukset jaetaan kaikkien kesken.

Kyselystä

Hyvä kysely! Toivottavasti tuloksia saadaan nopeasti.

No toivottavasti tämä oli tarpeeksi nopeasti.

Kaikki kyselyyn tuleet kommentit löytyvät osoitteesta: www.saunalahti.fi/~arikata/PIK_jasenkysele

Lentoralli 2005 Suuntana Itä-Eurooppa

Vuosittaiselle lentorallille on toivottu jatkoa. Jo viime kesän lentorallin jälkeen oli monta kertaa puhessa, että seuravaks voitaisiin lähteä tutkimaan itäisen Euroopan ilmatiloja. Reitille voisi siis osua esimerkiksi tällaisia maita: Viro- Latvia- Liettua- Puola- Slovakia- Unkari- Itävalta- Tsekki- Saksa- Ruotsi. Tuota idemmäksi ei ehkä vielä ensi kesänä ole tarvetta mennä.

Tässä vaiheessa on oikeastaan tarpeellista ainoastaan saada selville, miten suurelta joukolta löytyy kiinnostusta pitkään lentomatkaan. Löytyykö riittävästi porukkaa viimevuotisen reissun

toistamiseen (eli yksi porukka lentäisi koneen kausi ja toinen yrittäisi saada sen sieltä takaisin) vai tyydytäänkö yhden nelihen- kisen ryhmän seikkailuun? Eli ilmoittakaa kiinnostuksestanne minulle.

Tämänhetkisen kalustotilan- teen perusteella sopivia matkailukoneita on vain yksi - PKT. Mahdollisesti yritetään houkuttaa myös MIKiläisiä mukaan matkalle toisella koneella. Jos PIKiläisiä ei löydy täyttä kahta koneellista, voidaan viimevuotisen tapan- lähtee reissun MIKiläiset ja PIKiläiset yhteisvoimin PKT:llä.

Kotimaan lyhyet

Pitkän Euroopankiertueen lisäksi on toivottu lyhyempiä lentoralle- ja kotimaassa tai lähinaapurihin. Näitä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi siten, että kokeneempi matkalentäjä ottaa järjestäkkeen 1-2 päivän mittaisen matkalenteyn, johon mukaan pääsisi 3 "oppilasta".

Tässä vaiheessa haetaan "tutor- reiki" kokeneita matkalentäjiä, jotka ovat halukkaita järjestämään matkalennon käytännön opetusta muille. Halukkaita voivat ilmoit- tautua esim. minulle.

Ari Katajamäki

Johtokunta 2005 esittäytyy



Johtokunta 2005 viihtyisässä Murjussa: vasemmalta Sirku Huisko, Mika Andersson, Ari Katajamäki, Ari Siltavuori, Tero Knuth, Lassi Huuskonen ja Hanna Immonen

Johtokunta saatiin vihdoin läbes täysimiehitensä kokoon toiselle jatkoajalle venyneessä vaalikokouksessa. Tässä uudet ja vanhat johtokunnan jäsenet esittelevät lyhyesti ja ytimekkäästi itsensä ja tavoitteensa johtokunnassa. Esittelyt satumanvaraisessa kuvaan asettautumisjärjestyksessä. Joukon jatkoksi kaivataan vielä kerbon hupimestaria eli varapuheenjohtajaa, jonka tehtävää Tero nyt boittaa "otona".

Sirku Huisko, sihteeri

Opiskelen TKK:lla vielä viimeisiä kursseja kunnes valmistun mai-sama-arkkitehdiksi. Yritän tehdä ennätystä urakehityksessä ja liityin jäseneksi samassa kokouksessa kun minut valittiin sihteeriksi. Minkäänlaista lupaa lentää en vielä omista, mutta pitkäaikaisena haaveena on PPL, joka alkanee toteutua ensi syksynä. Jonakin päivänä uskaltaudun taivaalle myös ilman moottoria, näin ainakin toivon.

Vaikka kokemukseni PIKiläisenä on lyhyenlääntä, toivon että oppivaisella asenteella ja aikaisemmalla järjestökokemuksellani onnistun hoitamaan tämän kunniaakaan sihteerin tehtävän mahdollisimman ansiokkaasti.

Mika Anderson, rakennus

Olen valmistunut R-osastolta vuonna 2000. PIKiläinen olen ollut vuodesta 2001. Harrastuksena moottorilento, lupakirja on vielä vaiheessa. Aikamassa on kolmas vuosi johtokunnassa rakennuspäällikkönä.

Ari Katajamäki, puheenjohtaja

Syntynyt 60-luvun puolella, johtoksen ikäpresidentti (ainakin kerhoiällä mitattuna). PIKiläinen vuodesta 1988, pursilupa keväältä -89 (ikäni en ollut istunut purjekoneessa ennen ensimmäistä koululentoa) ja mottilupa keväältä 1993 (lennetty kahdessa kuukaudessa). Välillä pidin pari vuotta taukoa lentämisestä ja PIK touhuista. Nyt tuntuu taas löytyvän aikaa harrastaa. Vaunu odottaa jo Räyskälässä, ensi kesänä pitää päästä lentämään purtsikoillakin.

Johtokuntaan lähdin, kun hermo petti. Pakkohan kerholle on johtokunta saada. Lähdin sitten vaikka itse mukaan, jos ei muita löydy. Muutaman vuoden passivistikauden takia alkuvaiheessa täytyy perehtyä kerhon nykytilaan, etenkin talouteen. Tavoitteena on pitää talous kunnossa ja saada kerholaiset entistä aktiivisemmin mukaan toimintaan. Pitkästä kerhohistoriasta on toivottavasti apua toiminnan kehittämisessä. Ainakin muistan jotain vanhoja juttuja, joita voitaisiin ehkä toteuttaa tänäkin vuonna.

Ari Siltavuori, huolto

Tapahtunut tähän mennessä: Syntynyt: Kajaaniassa viime vuosituuhannella, Pursipahvi 1990, PPL 1999. CBV koneenhoitaja 1999 (06-12), PKT koneenhoitaja 2000, 2001, 2002 ja 2003, Huoltopäällikkö 2003, 2004 ja vielä tänäkin vuonna 2005: Mottilentelyä ja pursipahvi voimaan, huoltamista ja putkisaneerauksen rakennuttajana toimimista.

Tavoitteena johtokunnassa valmistaa kerho, operatiivisesti ja strategisesti, vastaanottamaan näköpiirissä olevat yhteiskunnalliset ja ilmailuviranomaisten heittämät "haasteet" sekä sopeuttaa kerho niihin.

Tero Knuth, varapj, tiedotus

Liityin kerhoon syksyllä 2001 aloittaessani opintoni Maanmittausosastolla. Aloin samana syksynä ylläpitämään PikRessiiä, jonka parissa toimin sen kuoppaamisen saakka. Siitä lähtien olen ylläpitänyt nykyistä Lentomaattijärjestelmää. Lisäksi olen toiminut 2 toimikautta COV:n nuorempana koneenhoitajana. Moottorilentolupakirjan suoritin 2002-2003 kullalla ja vuosi tämän jälkeen sain myös GPL-lupakirjan.

Johtokunnassa olen toiminut aiemmin vuoden rahastonhoitajana. Johtokuntaan lähdin mukaan, koska halusin olla kehittämässä kerhon toimintaa. Työttunteja on tähän mennessä kertynyt sen verran, että joutunen kuluvana vuonna anomaan itselleni tonnin pohjia reilun 4 vuoden jäsenyyden jälkeen.

Lassi Huuskonen, koulutus

Olen syntynyt Kuopiossa 2.11.1979, jossa myöskin kouluni käynyt. Otaniemessä aloitin vuonna 2000 lentotekniikan opinnot tähtäimessä. PIKiin liityin 2001 ja ensimmäisen lupakirjani (PPL) lensin vuonna 2002. Nyt minulla on myös pursilupakirja. Moottorikonepuolella tyyppejä on C150, C152, C172, P28A, PIK23. Purjelentokokemukseni ovat rajoittuneet kerhon Acroon ja Säätiön Puchaziin. Muuta lentokokemusta omaan noin 10000 hypyn verran. Hypyt on suoritettu eri kokoisista mäistä niin kotimaassa kuin maailmalla, aina ilman siippiä ja sukset jalassa.

Johtokuntatoiminta alkoi kiinnostaa siirryttyäni asumaan vakituisesti Otaniemeen. Toimin johtokunnan koulutusvastaavana 2004 ja myös tulevana vuonna 2005. Tulevaisuudessa suunnitellen lentävien turvallisesti isompia ja pienempiä lentokoneita niin moottorilla kuin ilmankin. Painoivalla on hoitanut minut maan pinnalle aina, toivottavasti myös tulevaisuudessa.

Hanna Immonen, rahastonhoitaja

Aloitin opiskelun TKK:n sähköosastolla -97 ja samaisena syksynä liityin PIKIn jäseneksi. Opiskelu-aika kului suurelta osin sukeltaen PSK Kuplan riveissä eikä aikaa ja rahaa liiennyt toiseen harrastukseen. Valmistumisen tuoma taloudellisen tilanteen kohennus soi mahdollisuuden lentämisen aloittamiseen ja niinpä löysin tieni Räyskälään viime keväänä. Eli purjelentoa harrastan ja siitä löytyneekin haastetta muutamaksi vuodeksi etäpäin. Äkkiräkastumisen jälkeen joutunen lentämään myös kopteriluvan.

Ja miksikö johtokunnassa? No, tarvitaan sinne joku pitämään purjelentäjienkin puolia.

Rinnetuulussa, termiikissä, aallossa...

Sormusten Herran purjelentokelit

Purjekone varattu. Lentoliput ostettu. Lämääntää marraskuun ilta ja saavun Omaraman kentälle.

Tienhaarassa on hotelli, vähän kauempana alkaa asuntovuunalue. Eteen oikealle jää putkiparkkis. Parkkeeraan autojonon jatkeeksi rakennuksen eteen. Seinässä lukee isolla Southern Soaring. Toimistossa on yrityksen omistaja ja vetäjä Peter Newport, joka antaa kartan ja pari A4:sta luettavaksi. Saan kuulla, että seuraavana aamuna kello kymmenen on sääkatsaus ja sen jälkeen koneiden jako. Taivaalla velloo aaltopilviä.

Pursukurssilta lentokeskuksen omistajaksi

Aikaisemmin Southern Soaring tunnettiin nimellä Alpine Soaring. Tämän perusti vuonna 1994 Doug Hamilton. Peter tuli purjelentokurssille marraskuussa 2005. Alpine Soaring oli myynnissä ja purjelentolupakirjan saatuaan Peter huomasi omistavansa osuuden yrityksestä. Doug Hamilton lähti yrittämään purjekoneiden korkeusennätystä Argentiinaan Steve Fossettin kanssa ja Peter ryhtyi vetämään yritystä.

Uudessa Seelannissa on kaksi kaupallista purjelentoyritystä, kummatkin niistä Omaramassa. Samassa rakennuksessa Southern Soaringin ja epäkaupallisen Omarama Flying Clubin kanssa majoittuu Gavin Willsin yritys edistyneille ja rikkaille purjelentäjille. Tämä tarjoaa erikoiskursseja joka lähtöön. En oillut

kuullut Gavinistä aikaisemmin, mutta Uudessa Seelannissa henkilö on legendan maineessa. Kuulin monia tarinoita hurjista seikkailuista. Jos joku löytää nostoja mahdollisista paikoista, se on Gavin Wills. Hän osaa lukea ilmaa. Itse en kuulunut kumpaankaan Gavinin kohderyhmistä ja valitsin siten Southern Soaringin (<http://www.soaring.co.nz/>).

Sääkatsaus ja koneiden jako

Rakennuksessa on kaikille kolmelle toimijalle yhteinen tila. Täältä löytyy valkoinen taulu tusseineen, penkkejä ja baaritiski. Siellä alkoi sääkatsaus kello kymmenen. Ensin valitetaan edellisen päivän sääennustuksesta ja kuunnellaan lentäjien lentorinnoita edelliseltä päivältä. Yksi lentäjä oli lentänyt pitkän matkan ja toi-

nen nousi 25 000 jalkaan. Olin ilmeisesti tullut oikeaan paikkaan oikeaan aikaan! Aloin uskoa esitteisiin, joissa marraskuu ja joulukuu oli mainittu purjelentämisen kannalta oikeilta vierailuajoilta Uuteen Seelantiin.

Yhteisen palaverin jälkeen Southern Soaringin porukka koontuu jakamaan koneet. Itse halusin lentää tutustumislentoni DG 1000 -koneella. Sain sen ja takapenkille lennonopettajaksi Hugh Turnerin. Hän on alun perin englantilainen, joka on jo monena vuonna opettanut Southern Soaringissa. Tähän purjekoneeseen ei mennä takapuoli tai kädet edellä. vaan astuen penkille kuin portaalle ylempäs ja pujottaudutaan koneeseen kuten kajakkiin.

Southern Soaring sai ensimmäisen oman koneen vierailuni

aikana (ASW 28). Kaikki muut yrityksen koneet olivat liisattuja. Lentämäni DG 1000 oli liisattu purjelentokimpalta. Osa koneista on liisattu sopimuksella, että omistaja saa koneen, jos tulee kentälle. Tämä aiheutti tietysti vielä ylimääräistä ihmettelyä koneiden jaossa.

Omistaja ja vetäjä Peter on entinen BBC:n toimittaja. Hän vannoo purjelennon kaupallistamisen nimeen. Muiden lentäjien kanssa vertailimme eri maiden purjelentäjien määrää. Vertailussa oli mukana Australia, Englanti, Uusi Seelanti ja Suomi. Uudessa Seelannissa on 900 purjelentäjää ja noin 4 miljoonaa asukasta. Parhaimmat prosentit veti Suomi 2000 lentäjällään ja 5 miljoonalla asukkaallaan. Kummastelin, että miksei tästä sormusten herran

purjelennon paratiisimaasta löydy enemmän purjelentäjiä. Kyse on ilmeisesti kuitenkin vain rahasta?

Lentokenttänä on yksi vihreä nurmikkentä. Päivittäin koneita näkyy lähtevän ilmaan häviävän vähän. Kaikilla organisaatioilla oli oma hinauslentäjänsä ja hinauskoneensa. Hinauslentäjällä ei ole kiirettä. Suomalaisesta käytännöstä poiketen purjelentäjän pitää puhua radioon ennen nousua. Maistelen sanoja. Nousen ilmaan DG 1000:lla. Irrotan neuvosta 4500 jalan korkeudessa merenpinnasta eli noin 650 metriä kentän pinnasta. Nurseryksi kutsutaan rinnettä, jonka päälle Omaraman purjekoneet joksinkin aina vedetään. Harvinaisina luonnonilmion aikoina, jolloin Nursery ei toimi, on toisella puolella vaihtoehto.



Omaraman kylä ja lentokenttä

KIRSI HAKKILA



Maapallon toisella puolella lennetään ylösalaisin

KIRSI HAKKILA

Rinnetuulta ja termiikkiä...

Tuulee juuri oikeasta suunnasta, lounaasta. Aaltoa ilmaa. Nurseryn nosto on rinnetuulta. Itse asiassa rinnetuulta, johon on sekoittunut aimo annos termiikkiä. Kebnellä, jossa ei termiikkiä ole, ei ole tällaista rinnetuulta! Tuuli on kovaa ja saan kuulla takapenkiltä: "Pidä nopeus sellaisena, että tunnet meneväsi johonkin!" Arastelen vuorta alla ja vieressä, mutta jotta pääsis ylös, niiden lähelle on mentävä. Rinne ei myöskään ole tasainen vaan siinä on isoja poimuja suorassa kulmassa rinneteeseen. Yritän ottaa selvää luonnon ilmeistä. Minä teen kaikkien kirjojen mukaisesti kahdeksikkoja pois päin rinteestä. Ilmeisesti takapenkillä oleva lennonopettaja Hugh haluaa näyttää ympäröivän kiertämisen vaarat. Parhaimpaan nostoon takapenkiltäinen pyytää kiertämään termiikkikurva. Ylätyntä kuinka vaikeata se onkaan. Horizonttia ei ole. Tyypilliseen tapaan vuorta kohden mentäessä nopeus tuppaa hidastumaan. Nopeuden säilyttämiseen pitää keskittyä.

Luulin DG 1000:ta yhtä luikkaaksi kuin yksipaikkaista, mutta sitä se ei ole. Koneita on helppo ohjata, se tuntuu tottelevan pelkkää ajatusta. Nautin lentämisestä. Korkeus on mittarissa jalkoina, nopeus ja variometri solmuina. Olen laskenut mitä kaikki merkkä Suomessa käytössä olevissa mitoissa, mutta silti niiden tajuaminen kangertelee. Vuori nousee Nurserystä ylöspäin. Huippon kutsumanimi on Horrible. Kaikilla lähimaaston kohdilla on nimet kuten Kebnellä - kotoisaa. Nousen Horriblen yläpuolelle. Vaihdan seuraavaksi vuorijonoon. Meitä on kaksi konetta matkalla tutkailemaan lähivuoria. Meitä seuraa omassa kerhossaan pääpurjelennonopettajana toimiva skotti. Vuorijono nousee ylöspäin. Olemme vuorijonon alimmalla kohdalla ja jono kohoaa hurjasti korkeammalle. Alkaa liito kohti vuorijonon kor-



Rinnetuulta, termiikkä ja mäenlaskua.

KIRSI HAKKILA

keinta kohtaa. Lennän kohti vuorenrintettä, mutta nosto on kuin hissi. Vaikka vuoret ensin näyttivät olevan yläpuolella, ne vähitellen matkan taituessa jäävät alapuolelle. Ilmiömäistä! Vaihdamme taas vuorijonoa. Kuinka paljon vaikutusta onkaan minkä linjan valitsee. Skotlantilainen valitsee huonommin ja putoaa kauas meidän alle. Me menemme edelle etsimään hyvää nostoa.

Jossain välissä joudumme mataliin ja takapenkkiälineen saa jatkaa. Mutkaa mutkaan perään. Nostoa, laskua, virtauksien rytinää ja minä alan voida pahoin. Olen kaksi kertaa tullut huonovoitiseksi purjekoneessa. Tämä on kolmas. Ensimmäinen lento jään tähän. Otan sauvan ja lähdemme kohti kenttää.

... ja aaltoa

Seuraavana päivänä nousen 19 000 jalkaan pahoitellen, ettei koneessa ole happea. On tultava alas. Selviän ilman päänsärkyä ja olen ihmeissani. Opettelen myös pitämään lentokorkeuden purjekoneella. Nousen aaltoon ja lennän sitä pitkin itärannikolle ja takaisin. Omaramasta on merelle noin 100 km. Hieman alle punaisen viivan alla taivallettaessa matka taittuu nopeasti. Aalto ulottuu

asta Uuteen Seelantiin lentämään tullut Craig timanttinousun jälkeen.

Australialaisen ja Skottilaisen lisäksi lentäjiä kanssani oli 16 -vuotias sanavalmis saksatar, Julie, joka oli enemmän kuin innostunut lentämiseen. Kutsuin hänet Räyskälään ensi kesänä katsomaan EM-kisoja. Jos hän tulee paikalle, erotatte hänet muiden joukosta. Peter povasi hänestä tulevaisuuden maailmanmestaria.

Omarama marraskuussa on lämpötilan puolesta kuin kesäkuu Suomessa. Valtitsevat tuulet ovat etelän ja lännen välistä. Sateet jäävät vuorijonon länsipuolelle ja ilma on kuivaa päästessään Omaramaan. Vaikka kaikkialla muualla maassa näytti satavan, Omaramassa ei. Joskus roottoripilvien pyörteet lakaisivat kylän kattoja.

Varalaskupaikoista ei ollut pulaa. Ilmeisesti jokaisella farmarilla oli oma lentokenttensä ja lentokoneensa. Ilmatilaa oli riittävästi kaikille. Vilkkailenteisillä paikoilla kuten korkeimman vuoren Mount Cookin ympäristössä oli oma radiotajuutensa turisti-liikenteen johdosta. Omaramassa oli oma taajuuksensa ja kaikilla yksityisillä kentillä omansa. Lentotilaa oli tietyissä osissa ympäristöä niin korkealle kuin purjekoneella voi kuvitella ikinä pääsevänsä.

DG 1000:n tuntihinta on 145 dollaria eli noin 80 euroa. LS4:n saa 82 dollarilla eli 45€ per tunti. Siellä lentämisen jälkeen PIK:n hinnat tuntuvat halvoilta. Opettajat saivat ilmaisen asunin ja 18-200 dollaria lentotunti eli noin 10€ tunti. Opettajina toimi Hugh'n lisäksi Bo, 70-luvulla Ruostista Uuteen Seelantiin muuttanut siirtolainen, nuori kanadalainen Adam ja Yhdysvalloista Grand Canyoniin tuhansia turisteja lennättänyt Mike. Ainoita "oikeita" uusiseelantilaisia olivat Southern Soaringissa toimistovirkailijan ja hinauslentäjän parikunta.

Koneet huollettiin palkatun koneinsinöörin toimesta. Oli us-

komatonta huomata kuinka vähän lentäjät tiesivät koneista. Minulta kyseltiin maalihalkeamasta, joka ulottui siivekkeen kulmasta koko matkan etureunaan asti. Kuulemma insinööri oli sanonut, ettei siitä ollut haittaa. Mitään tutkimusjälkiä ei löytynyt halkeamasta. Selitän, miten maalia voidaan ottaa halkeamasta pois ja tutkailla, onko lasikuitu katkennut. Helppo juttu. Ilmeisesti oli aivan uutta tietoa. Tuli mieleen, että onpa hyvä, että Suomessa korjataan itse koneet.

Omarama on tienristeyskylä, jossa on 300 asukasta, 3 ravintolaa, 2 huoltoasemaa, 3 matkamuistomyymälää, ruokakauppa, joki, yksi Taru sormusten herrasta -nähtävyys, golf-kenttä, monta hotellia, motellia ja muuta matkataloa. Viidessä päivässä ehdin ruokailla vähintään kerran kaikkiaan kolmessa ravintolassa, tankata auton toiselta huoltoasemalta, ostaa muutaman kerran ruokaa ruokakaupasta, käydä katsomassa kuolleiden armeijan solaa. Yhtenä iltana kävin tutustumassa myös neljällä pyörällä Omaramassa myös itärannikolla olevassa kaupungissa Omaramasta 100 km itään. Siellä näin sekä harvinaisia keltasilmäpingviinejä että Uudessa Seelantiin yleisiä pieniä sinisiä pingviinejä. Nähtävyydet ovat mainioita, kun kukkaro ei kestä koko päivän istumista purjekoneessa.

Omarama yrittää saada purjelennon maailmanmestaruuskisoja vuodeksi 2008. Jos aiot pärjätä niissä kisoissa, käy ehdottomasti harjoittelemassa etukäteen! Yksi vaihtoehto on käydä Uudessa Seelantiin pääsiäisenä 14-16.4.2006., jolloin Wanakassa on joka toinen vuosi järjestettävä ilmailunäytös Warbirds in Wanaka (<http://www.warbirds-overwanaka.com/>). Itse suosittelen kuitenkin marras-joukukuuta. Aivan ensiluokkaiset purjelentosaat!

Kirsi Hakkila

DG-505 ELAN Orionin Ostoreissu



Aktiivisena kouluttajana tunnettu PIK on jo vuosikautia kärsinyt kroonisesta kaksikkopulasta, mikä on ollut pabana pullonkaulana esimerkiksi matkalentokoulutuksessa. Kalustosuunnitelmaa mukailen joltokunta ryhtyi tilannetta korjaamaan ja baeskelemaan toista koulukonetta. Vuolaana ryöpsähdelleen kalustokeskustelun keskellä joltokunta sai tehtyä ilmeisesti useampikin päätöksiä toisen purjekonekaksikon hankinnasta. Viimeisin ja voimaan jäänyt päätös oli ostaa Italiassa myytävänä oleva –99 valmistettu DG-505 ELAN Orion, entinen D-5026, tuleva OH-952.

Koneen haeskua ja kaupanteon värväitiin hoitamaan Laitilan Markus, joka viime aikoina on muutenkin kunnostautunut lentokoneitten myyjänä ja ostajana. Markus hoitikin kaupanteon viimeisen päälle hienosti ja onnistui pitämään myyjän kiinnostuksen yllä kerhon jalkhaillessa kuukausitolkulla asian ympärillä. Viimeisen päätöksen tultua myyjän kanssa sovittiin, että kaupat tehdään, jos tavara vastaa puheita ja Markuksen ollessa estynyt allekirjoittanut saatiin lyhyen suostutun (5 s) jälkeen lähemmän kaupanteokoon.

Matka

Reissukaikataulu oli hieman kii-

reinen; lauantai-iltana lento Milanoon, josta koneen omistaja Andrea Balzi nouti minut Rivolin Torinon viereen. Kentällä Andrean tunnistaminen oli helppoa; suurreissun väkijoukossa erotuu, jos pitää päässään DG:n tintintilästä. Lauantai-illalla pizzalle, minkä jälkeen puoleen yöhön saakka selatettiin yhdessä erinomaisessa järjestyksessä olleita dokumentteja. Itse jatkoin lueskelta vielä aamuyön tunteille. Aamiaisen jälkeen kentälle, koneen tarkastusta, jutustelua, koelento, nimet papereihin, Andrea heitti minut takaisin Milanoon ja lento Suomessa. Pirstavä vuorokauden mittainen virkistysmatka Pohjois-Italiaan, voin suositella kaikille.

Työn laatu ei vastaa totuttua saksalaista - vaan on selvästi parempaa

Paikka

Koneen kotipesä oli Torinin kentistä se pienempi, n. 15 km kesittömän kentän kynnykseltä melkein suoraan ison kentän finaalinjäljellä. Purjelentämistä moien seikka ei juurikaan häirinyt; kentällä istui afshenkilö tornissa ja lentäjille oli sanottu, ettei saa mennä kaupungin puolelle vaan pitää pysyä vuorten puolella kentällä, ellei hommaa selvitystä.

Sekään ei kuulemma ole mikään ongelma; pitää kuulemma vain ajaa selvityspyynnön jälkeen lennonjohdon käskemä tunnistuskaarto. Näkyvyyttä kuulemma ihan hyvin tutkassa näin läheltä. Onnistuiskohan Suomessa Helsinki-Vantaan kanssa?

Kenttä oli oikein viehättävä pikkukenttä; sikäläinen Hyvinkää ehkä, mutta paljon siistimpi, hoidetumpi ja keskemällä kaupunkia. Ai niin, kentän vierestä alkoivat lumihuippuiset Alpit. Kentällä oli kuitenkin melkein 20C lämmintä.

Ihmiset olivat sikäläiseen tapaan hyvin ystävällisiä ja puhe- laiaita, eikä yhteisen kielen puute juuri haitannut. Andrea tosin pu-

hui loistavaa englantia. Minut esiteltiin joka ikiselle vastaantul- jalle. Ympäristöolosuhteet olivat siis aivan kohdallaan

Hallin päädyssä luki isolla "Volo a vela" ("lennä velaksi" varmaankin?) ja kun kirkustin sisään, ensimmäisenä vastassa oli keltainen PIK-20B. On niitä näkö- jään muillakin..

Omistaja

Koneen omistaja Andrea Balzi osoittautui todella mukavaksi kaveriksi. Työskenteli Alstomilla Pendolinojunien varaosamyyni- johtajana ja oli käynyt muutaman kerran kauppatimalla Suomessa- kin. Andreaalla oli itsellään tiimaa vasta pari-kolmesataa tuntia ja koneen hän oli ostanut samoihin aikoihin kun sai lupakirjan. Ottakaa oppia muitkin aloittelijat! Koneen myynti tuli ajankohtaiseksi, kun rupesi tekemään liikaa mieli yksipaikkaista.

Kone

Kone on siis DG-505 ELAN Orion; jatkopaloitua 20 metrin kak- sipaikkainen, ilman jatkopätkiä 17,2 metriä kärkiväliltään. Pitkällä

siivillä rajoitetusti tempukelpoi- nen (silmuikat ja pystärit) ja ilman jatkopätkiä saa sitten lentää nur- rinkurinkin.

Koneyksilö on 200 keikkaa ja 350 tuntia lennettyä, eikä kunnol- taan häpeä uutta juuri mistään kohdasta. Kone on valmistettu Elanin tehtailla Sloveniassa, jote- nen työn laatu ei vastaa totuttua Saksalaista - vaan on selvästi pa- rempaa. Oli ilo tarkastaa konetta, jonka joka yksityiskohdassa näkyi ammattitylpeän viimeistelyn lei- ma. Tarkastin konetta tuntuil- kulla ja kirjasin poikkeamat uuteen koneeseen verrattuna; muutamaa kevyt naarmu pohjassa ainokaisen maastolaskun jäljiltä, kiveniskemä nokkapyörän muutosojassa ja muuta yhtä vakavaa...

Konetta oli käsitelty hyvin huol- lella, huolellisuudessa herrat Kil- peläinen ja Ylipaavalniemi ovat kohdanneet voittajansa.

Kone on siis hyvännäköistä suunnittelua ja huolellisesti tehty. Alkuaan kone on ollut tehtaan omassa käytössä, minkä jälkeen päätynyt herra Balzin omistuk- seen.

PIKin aikaisemmista kaksikois- ta poiketen DG:ssä on sisään- menevä (siis sisäänvedettävä) laskuteline, vesipussi siivissä ja pari vestantankkia pyrstössä. Mak- simi lentoonlähdeomassa ko- neeseen saa 750 kg, mikä vesiä käytettäessä kannattaa ehkä muis- taia maininta hinnoittelulle...

Putki ja muut vermeet

Putki on Cobran tekemä ja oli kunnoltaan täysin uutta vastaava. Edellisen omistajan aikana put- kessa ei esimerkiksi oltu ikinä kävelty kengät jalassa. Nytemmin putken pohjaan on jo ilmestynyt kengänjälkiä ja aisapyöräkin näyt-



Putki kiiltää kuin uusi - vielä.

MIKA VILJANMAA

tää menneen mutkalle, eli kovin on kuluttavaa tämä kerhokäyttö. Kaikki muut maakäsittelyväri- kät olivat kunnoltaan linjassa koneen ja putken kanssa.

Koelento

Kaikenlaisen tarkastuksen ja mul- koilun jälkeen tällädyin ensin etu- sitten takaohjaamoon istus- kelemaan. Hallintavipenäkkeit ovat kummassakin osastossa mukavas- ti käsillä ja tilaa on kiitettävästi. Molemmille penkeille mahtuu ihan ihmisen kokoinen tyyppi oleilemaan ja 46 numeron ken- gätkin sopivat. Kone ei myöskään ole painoista kiipeä.

Takaohjaamossa polkimet ovat kiinteät ja takaukon ulottumaa säädetään penkin korkeutta säätämällä. Näyttää olevan ihan toimiva ratkaisu, sillä itseäni pienemmät ihmiset näyttävät olevan yleensä dimensioitua vähäisiä sekä per- siksista ylös- että alas päin. Niinpä varrellaan vähäiset penkkiä taka- reunaan nostessaan sekä yltävät polkimiin ja sauvaan, että näkevät näkevät koneen reunan yli kauni- ta maisemia.

Etuohjaamo tuntui istuma- asennoltaan ihan samalta kuin useimmat yksipaikkaiset.

Tilattiin sitten hi- naaja paikalle, minä istuin takajakkaralle ja vakuutin Andre- alle, että ellen selviä ihan itse lentoonläh- döstä, koneen täytyy olla niin vaativa, et- temme voi edes har- kitta ostamista. Uskoi ja lupasi pitää näp- pinsä irti kaikista ti- kuista. Ensimmäistä kertaa hämmästys oli suuri siinä vaiheessa

kuin Andrea painoi nokan alas ja istui etupenkille; maassa kone on todella nopea ja näkyvyys eteen erinomainen (samanlainen kuin LS -koneessa silloin kun nokka on painettu maahan). Lento- lähtö tarkastus ja köysi kiinni ja lupakalaa ylös. Nokkapyörä- lä on vain vähän painoa ja kone nouseekin vaakaasuoraan asen- toon heti kun köysi alkaa kiristyä (helppo). Maassa rullatessa ja hinauksessa kone tuntuu hyvin stabiililta ja helpolta ajella.

Toisen kerran hämmästys oli suuri heti ilmaan nousun jäl- keen; takapenkiltä näkee ulos kun kääntää päätä ja kurkkaa reunaan yli. Ihan kuin yksipaik- kaisessa ja ihan eri kuin missään muussa lentämässäni kaksikossa. Koulutuksen kannalta todella miellyttävä ominaisuus. Takaajii siis istu huomattavan edessä, itse asiassa niin edessä, että kom- pensoi jokaisella kymmenellä kilollaan kolme kiloa etuohjaa- jan massaa. Koululenoilla kaksi päällä ei siis tarvita kevyenkään oppilaaan kanssa lisäpainoja, mut- ta yksinlennoilla ne täytyy muistaa (huom. kaikki opettajat ja alipai- noiset henkilöt!!)

Irrotuksen jälkeen ajelin hiljaa

Helppo kehua, kun en ole paremmal- lakaan lentänyt.

ja kovaa ja tein kaikkea mitä pit- källä siivillä saa. Kone on erittäin stabiili, mutta ohjaimet ovat tehokkaita ja tuntuoma on hyvä. DG ei tunnu tekevän oma-aloitteises- ti mitään äkinäistä, mutta py- dettäessä heiluu vikkelästikin ja tuntuuhan tuo liitävän vallon vim- matusti. Acroon verrattuna DG on huomattavan helppo lentää, enkä usko että oppilailta tulee olemaan mitään vaikeuksia siirtyä jo kurs- silla LS-kalustoon. Oikeastaan 505- pillä siivillä tuntuu ihan samal- ta kuin LS8 18-metrinen..

Lentoajat ovat tehokkaita ja helpokäyttöiset evätkä aiheuta juuri minkäänlaista trimmiuuo- tosta. Laskutelineen pyörä on iso- kokoinen ja jousitus hyvä, joten lasku nurmikolle tuntuu hyvinkin pehmeältä. Siiveketohe rullauk- sessa on hyvä, joten siipi on hel- po pitää ylhäällä. Levjarru pitää tehokkaasti.

Konetta on kaikenkaikkiaan helppo kehua, kun en ole parem- mallakaan lentänyt.

Lennon jälkeen kone puret- tiin, mukoiltiin vielä purettuna, lykättiin putkeen, peitteet perään ja kansi kiinni, keuhuttiin toisiam- me, rynnättiin lentokentän pu- biin, raapaistiin nimet paperiin, käiteltiin ie keuhuttiin hieman li- sää, sitten Andrea heitti minut Milanoon, mistä isolla lensikalla takaisin Suomeen.

Kokonaisuutena oikein hauska tapa viettää vuorokausi ulkomaa- sa.

Tätä kirjoittaessa paperisota on jo melko hyvässä vauhdissa ja kolme viikkoa ennen Wappua per- uskurssilaiset alkavat antaa kyttäi kerhon uutuksille.

Mika Viljanmaa



Diisselin Italian-serku Bertha.

MIKA VILJANMAA

DG Italiasta Suomeen Otaniemi-Torino-Otaniemi

Useamman vuoden kerhossa vireillä ollut bankke uuden purjelentokaksikon bankinnasta sai lupaltakin ilmaa siipensä alle, kun Italiasta löytyi kerholle sopiva väbän käytetty DG-505.

Kone oli Torinossa, josta se piti saada siirrettyksi Suomeen. Lisäksi kone oli Saksan rekisterissä, joten sille piti saada järjestettyä Export-katsastus. Helpoimmaksi ratkaisuksi osoittautui koneen käyttäminen paluumatkalla DG:n tehtäillä Bruchsalissa. Hakuporukaksi muodostui pienen hakeamisen jälkeen iskuryhmä Manne Juntunen & Tuomas Nummela ja autoksi Tuomaksen isältä lainaan saatu Ford Mondeo. Auton ja perävaunun kokonaismassaksi muodostuivat 3470kg, eli yhdistelmää saisi vetää pelkällä B-ajokortilla.

Sitten matkaan

Aluperin olimme lähdössä reissuun jo 16.11. Tuo lähtö tyssäsi bussilakoon, joka pysäytti satamat aiotuksi lähtöpäiväksi. Lisäksi oli aikatauluongelmia rahojen siirtämisessä myyjälle riittävän nopeasti. Uusi yritys lähdölle oli sitten perjantai 26.11, jolloin pääsimme liikkeelle. Finnlinesin kanssa saimme mainossopimuksella merkittävät alennukset laivamatkoista Helsinki-Travemünde-Helsinki. Hieno homma, sillä niiden osuus koko hakureissun kuluista oli merkittävä. Kirpeässä pakkasäässä ajoimme satamaan ja laivaan. Seuraavaksi oltiin vuorossa renkaanvaihto, koska Saksassa ei

saa ajaa nastarenkailla. Reissu oli tarkoitus ajaa kesärenkain. Nastarenkaat otettiin mukaan varmuuden vuoksi, mikäli joutuimmekin lumikeleihin.

Sunnuntai-aamuna 28.11 laiva saapui Travemündeen ja edessä oli 1300 kilometriä autoilua Torinon. Sunnuntai osoittautui mainioksi päiväksi pitkään matkaan. Saksassa ei saa ajaa rekoilla moottoreilla sunnuntaisin, joten tyhjiä moottoreita pitkin ekat 1000 km taitui reiluun yhdeksään tuntiin, lyhyine pysähdyksineen.

Sitten näkyviin tulivatkin Alpit muuttaman aaltopilven kera. Ensimmäinen lumihuippuisista Alpeista jäi mieleen eräänä menomatkan hienoista hetkistä. Pieni koukkaus Itävallan puolelta ja sen jälkeen Sveitsiin. Illan hämärttyessä reitti kulki pitkien tunnelleita ja siltoja. GPS näytti parhaimmillaan 1500m korkeutta ja tuon jälkeen tulikin liikennemerkit, joka varoitti 8% alamästä seuraavan 15km matkalla. Sveitsistä päästiin sitten Italian puolelle ja tutustumme hieman aggressiivempaan liikennekäyttäytymiseen. Lopulta pääsimme Torinon, jossa pienten harhailujen jälkeen löysimme myös hotellimme. Uni mailltoi päivän ajomatkan jälkeen.

nekäyttäytymisen. Lopulta pääsimme Torinon, jossa pienten harhailujen jälkeen löysimme myös hotellimme. Uni mailltoi päivän ajomatkan jälkeen.

Torinossa

Maanantaina heti aamusta meillä oli tapaaminen koneen myyjän kanssa. Andrea haki meidät omalla autollaan lentokentälle ja katsoimme koneen läpi. Kone oli juuri siinä kunnossa kuin pitikin, joten lopullinen varmistus kaupasta saatettiin tehdä. Soitto Suomeen ja rahojen siirto Italialaiselle pankkitilille. Kaikki oli sujunut oikein hyvin ja fiilis oli korkealla. Myyjä oli oikein mukava tyyppi, ja sovimme tapaavamme tiistai-iltaan päivällisen merkeissä.

Sitten oli hetki aikaa leikkiä turistia. Torinossa oli hyvin samanaikaiset säät kuin Suomessa syksyllä, kylmää (+4C) ja vettä satoi. Tiistai-aamuna kuulumme Italiassa meneillään olevasta yleislakosta, mutta sen haittavaikutus osoittautui vähäiseksi. Torinon nähtävyyksistä kävimme katsomassa Torinon kääriiliinaa sekä paikallista automuseota. Torinon keskuksella oli isojen rakennustöiden alla odottaen vuoden 2006 talviolympialaisia. Tiistai-iltaan rahojen siirtäminen Italiaan oli varmistunut ja illastimme Andrean kanssa. Lentäjillä on aina hauskaa toisten seurassa, joten tarinoita riitti lentämisestä puolin ja toisin. Andrea kertoi tilanteensa DG:n tilalle uuden purjekoneen, ASW-27:n. Aika kului kuin siivillä ja sovimme näkevämme seuraavana aamuna.

Taas tien päälle

Keskiviikko-aamuna menimme taas lentokentälle. Perävaunun laitettiin lähtövalmiiksi autonperään ja kaikki muut kauppaan kuuluvat tavarat mukaan. Kävimme vielä mutkan Torinon keskustassa ennen lähtöä ja sitten tien päälle. Cobran putki osoittautui erinomaiseksi vedettäväksi, se tuli automme perässä kuin juna. Vakionopeudensäätimen avulla matkavauhti pysyi tasaisena ja vatoauton parillirainen turbodiesel jaksoi hyvin vetää yhdistelmää.

Italian ja Sveitsin rajalla yhdistelmämme kiinnitti huomiota ja käsimerkein meidät ohjattiin kuorma-autojen kaistalle. Kaistanvaihdon jälkeen ajoimme vain rajan läpi, ei mitään kysymyksiä.

Sveitsin maisemat oli hienot, vuoria ihastellessa matka jatkui tunnelleita ja siltoja pitkin. Alppien eteläpuolella säätälä oli sumuinen ja pilviä roikkui hyvinkin matalalla vuorenrinteillä. Reitimme pisimmän tunnelin (St. Gortard, 17km) jälkeen Alppien pohjoispuolella oli aivan kirkas ilma. Vuoristo siis jakaa säätälä. Sveitsin ja Saksan rajasta ajoimme vain läpi, mutta Saksan puolella vastaan tuli ensimmäinen STAU eli ruuhka, tietöyden aiheuttama. Siinä sitten etenimme välillä kävelyvauhtia ja välillä olimme pysähdyksissäkin.

Olimme varanneet yöksi hotellin Karlsruheista. Pykkin kanssa ajoimme hotellin eteen kadulle n. klo 22. Samantien kuului kysymys suomeksi: "Mihis pojat meinaatte



Ostaja ja myyjä. Tuomas Nummela saa avaimet Andrea Balzista

MANNE JUNTUNEN



Valmiina lähtöön kohti Suomea

MANNE JUNTUNEN

Toisen meistä oli pakko kokeilla mitä napista tapahtuu...



Manne luomassa hyviä asiakassuhteita DG:n tehtaalle

TUOMAS NUMMINEN

tuon laitaa?" No, putkelle löytyi tilaa hotellin toisen rakennuksen takapihalta. Itse majoituumme hotellin yläkertaan, jossa oli kattoikkuna. Kattoikkunan vieressä oli painike 'häätäuloskäynti', joka avasi tuon kattoikkunan kaasujousilla auki. Toisen meistä oli pakko kokeilla mitä napista tapahtuu... No, saimme ikkunan lopulta takaisin kiinnikin, vaikkei sitä sisäpuolelta suljettavaksi oltu ajateltukaan.

DG:n tehtaata ja Bruchsal

Seuraavana aamuna ajoimme n. 20km Bruchsalin, DG:n tehtaalle.

Oli ihan jännää, noita DG:n webbisivuja on toki tullut luettua ja ihasteltua lensikoita. Ja nyt näkisimme itse tuon tehtaan!

Koneen otti vastaan tarkastaja Frank Götz. Alunperin ajattelimme seurata katsastusta mukana, mutta ymmärsimme miehen haluavan tarkistaa koneen mieluummin rauhassa. Kysyimme mahdollisuutta tutustua tehtaaseen ja niinpä saimme myyntipäällikkö Volker Halben esittelijäksi. Tehdas on uusi ja siisti rakennus, avarissa halleissa oli eri työvaiheista tekeillä mm. LS8:n siipiä ja run-

koja. Esimerkiksi muosteista juuri pois otettua konetta laminoitiin vahvemmaksi, porattiin siipien päätappien reikiä ym. Itse hieman yllätyin työntekijöiden määrästä, kuvittelin tehdasta pienemmäksi. Tarkastuksen valmistumista odotellessa kävimme syömässä Bruchsalissa ja katseltiin hieman saksalaista pikkukaupunkia. Sitteen takaisin tehtaalle. Koneen tarkastuksessa ei ollut ongelmia. Tehtaan myyntiasistentin kanssa haasteltiin hetki mukavia ja häneltä saimme mukaan kassillisen DG-krääsää.

Matka jatkui pitkän autobahnin. Frankfurtin kohdalla näimme illan pimeydessä hetken ajan kaupungin pilvenpiirtäjiä, jotka ainakin minun silmään näyttivät hienoilta. Moottoritielläkin oli leveyttä neljän kaistan verran yhteen suuntaan. Päädyimme Hannoveriin yöksi, josta oli enää reilut 200 km matkaa lyypekkiiin ja Travemündeen. Tällä etäällä sattui reissumme ainut vahinko: Kesken ajamisen havahduimme epämääräisiin kolahduksiin. Tilanne selvisi heti - perävaunun nokkapyörä oli päässyt valumaan kiinnityksensä alaspäin ja osui tiehen. Pysähdys moottoritien sivuun ja kiinnityksen kiristys. Vauriot jäivät vääntyneeseen nokkapyörän vanteeseen. Harmillista kuitenkin.

Laivaan ja Suomeen

Perjantaina lähdimme sitten rauhassa Hannoverista kohti Lyypekkiä. Siellä pysähdyttiin ja katseltiin saksalaisen markkin hintatasoa.



Onnistuneen reissun jälkeen voi kilistellä!

TARJOLIIA

ja jotainhan tuolta tuli ostettuaakin.

Travemündessä laivaan pääsemisessä olikin sitten säätämistä. Muiden henkilöautojen ajassa sisään laivaan meidät jätettiin ulkopuolelle odottelemaan. Useampi henkilö kävi katsomassa laivan ovelta yhdistelmäamme, huitoi käsillään ja selaili papereitaan. Lopulta luoksemme tuli laustamestari, joka piti itsestään selvänä että meille ei ole tilaa, rekat on muutenkin jo ylibuokattu. Selostus ei tuossa vaiheessa auttanut, vaan meidät ohjattiin takaisin terminaaliin Finnlinesin toimistolle. Laivan lähtöön oli vielä useampi tunti aikaa, joten selvitys jatkui. Toimistolla lähinnä leviteltiin käsiä ja todettiin että ei ole tilaa.

Ainoastaan matkustajaliikenteen asiakaspalvelija halusi saattaa meidät laivaan, rahtipuolen hepuille meidän kohtalo tuntui olevan aivan sama. Lopulta tilanne alkoi selvitä - emme tarvitse rekkapaikkaa, vaan mahdumme henkilöautotunneliin laivan sivustalle. Meidät ohjattiin takaisin laivaan sisälle ja sitten perävaunu työnnettiin käsin perille. Ja tilaa oli vaikka kuinka, henkilöautotunneliin olisi mahtunut ainakin kolme vastaavaa yhdistelmää mitä meillä oli.

Laivaan päästyämme olikin sitten kuohuviinin paikka, reissu alkoi olla voiton puolella. Vaikka autobahnjea ajassa samaistikin itsensä rekkakuskeihin, niin lai-

jotainhan tuolta tuli ostettuaakin.

Matkalla sanottua

- Ai, etkö ole koskaan ennen ajanut Saksassa autolla?

- Minkäs kokoinen kaupunki se Torino oikein onkaan?
- Kai se on jotain Seinäjoen koluokkaa
Matkaoppaan selausta...
- Jaahas, näkyy olevan 1,2 miljoonaa asukasta.

Italiassa käytettyjä sanoja...

- Pronto! Si Si! Perfekto!

Ja Saksassa...

- Alles klar

Oripää Camp

11.-17.7.2004

Turun lentokerbossa on tunnustettu purjelemon jatkokoulutuksen olevan oleellinen osa jo lupa-kirjan saaneiden pilottien motiivointia ja näiden henkilöiden pitämistä kiinni kerhon toiminnassa ja purjelentobarrastuksessa yleensä. Toiminnassa on menty jopa askelta pidemmälle tarjoamalla koulutusta myös muiden kerhojen jäsenille.

Koulutus on järjestetty kesäisin viikon mittaisen leirin muodossa Oripään lentokeskuksessa, joka sijaitsee noin 50 km Turusta koilliseen. Kenttä on Turun lentokerbos purjelentotoiminnan keskus, minkä vuoksi siellä on jo valmiina kaikki purjelentoleirin järjestämiseen tarvittava infrastruktuuri ja palvelut. Viimeisimpänä on muutamia vuosia sitten talkoilla rakennettu uusi kerhorakennus. Purtsitkat hoidetaan Oripäässä ilmaan hinaamalla, joka sopii hienosti Räyskälässä lentämään tottuneelle. Muuta ilmailutoimintaa kentällä harrastavat ainakin varjoliitajat ja Turun lentokerbos sekä muutamat yksityisomistuksessa olevat moottori-koneet.

Oripää Camp 2004

Osallistui Turun Lentokerbos viime kesänä järjestämälle Oripää Camp matkalentoleirille Pik:n LS-8:lla eli FY:llä. Ajankoh-ta oli melko vähäsaaten heinä-

kuun viikko 11.-17.7. Osallistujia oli järjestävän kerhon (muistaak-seni 5 konetta) lisäksi Padasjoen lentokerbosta (2 konetta), Salon seudun ilmailukerbosta (2), Eik-istä (1), Räyskälästä (3) ja minä Pik:stä (1).

Leirin ohjelma oli järjestetty niin, että ensimmäisenä päivänä tutustuttiin kenttään ja tehtiin sarkalaskuharjoituksia. Itse ehdin paikalle vasta toisen päivänä.

Seuraavina kolmena päivänä oli sitten tarkoitus ryhtyä harjoittelemaan matkalentoa helpohkoilla tai vielä helpommilla tehtävillä. Joka päivänä oli siis valittavana kaksi eritasoista tehtävää, joita piti lentämän pääosin kimpassa. Tämä osuus ei kuitenkaan satei-den takia toteutunut ajatellulla tavalla.

Matkalentoa myötätulessa

Ensimmäisenä harjoituspäivänä kaikki ottivat hinauksen ja meitä lähti huimalle (sää huomioon ot-taen) tehtävälle Oripää-VAMPU-LA-LOIMAA (72.5km) kokonaista kaksi konetta. Molemmat, siis FY ja Turun Lentokerbos Pik 20B ajau-tuivat mukavasti tuulen mukana Tuulikki Vampulan kentän päälle, jonne täydellisen tynän ja sade-kuurojen keskellä laskeudimme peräkkäin huiman 20 kilometrin lennon päätteeksi. Loppupäivä kuluikin sitten kentän ja kaluston esittelyssä, sillä jouduimme hälyyttämään omistajan avaamaan kentälle kulun estäneen portin. FY kun oli tarkoitus evakuoida kumipyörillä. Piki haettiin sitten

Oripään hinauskoneella.

Seuraavana päivänä sade va-pautti meidät kokonaan lento-palveluksesta ja aikaa kulutettiin pitämällä oppitunteja. Minä haistelin taukojen aikana kontaktili-maa ja kiinnittelin samalla FY:n putken repsoitavia suojamattoja.

Keskivikkona sää oli jo hieman parempi mahdollistaen hinaukset ja muutaman hetken mittaiset räp-sähdykset. Illansuussa keli parani hieman ja lensimme noin tunnin mittaiset paikallislennot kukin.

Päiväruutiina

Näinä kolmena ensimmäisenä päi-vänä tiima oli siis kerätty yhteensä pari tuntia kolmella lennolla. Päi-väruutiinikin oli jo muodostunut selkeäksi ollen suurinpiirtein seuraava:

Aamula ajelin ensin puolisen tuntia mutkateitä kentälle, sillä en käyttänyt turkulaisen tarjoama majoituspalvelua, vaan kävin joka yö tapamuassa perhettäni ap-pivanhempien kesäpaikalla. Ken-tällä oli noin kello 9 ja marssin suoraan koneelle. Säilytin konetta koko viikon putkessa, sillä koneeseen ei ole olemassa kunnollisia systeemejä jolla sen käyttäisi yöksi kiinni maapalloon. Muutoinkin mielestäni oli mukavampi laittaa kone aamulla kokoon, kuin kuit-vatella sateesta ja kosteudesta märkää konetta ja suojaopeitteita. LS 8:n kokoaminen on niin vai-vatonta puuhaa, että siihen riitti joka aamu mukavasti apumiehiä. Oma avustajakunta minulla ei ollut kuin kahtena ensimmäise-



Journalistimme valmiina lennolle, taustalla Toni Koski Turun lentokerbosta

RAIMO NIKKANEN / ITR

nä päivänä ja muilla piloteilla ei muistaakseni lainkaan. Yksi leirin hienouksista olikin toinen tois-temme auttaminen, joka mah-dollisti mm. sen että lähes kaikki osallistujat myös lensivät joka päivä, eikä erillistä maassa pysy-televää avustajajoukkoa tarvittu kovinkaan paljon. Koneen koko-aminen vei aamusta kuitenkin sen verran aikaa, etten ryhtynyt tankkaamaan vesä koneeseen yhtenäkkään päivänä. Kello 10 pi-dettiin briefing, jossa ihmeteltiin sään muuttumista edellisestä päi-västä ja arvailtiin tulevan päivän kehittymistä. Apuna käytettiin il-mailulaitoksen nettisääpalvelua ja ruotsalaisen termiikkiennusteita.

Briefin jälkeen takaisin koneel-le, kone valmiiksi ja baanan päähän. Puoli kahdenoista tienoissa

söimme läheisestä maatalosta tuodun lounaan ja kummastelim-me yleensä näihin aikoihin ilmesty-viä lentotehtäviä. Iltaöpävällä sitten lentää liioitettiin ja illalla laitettiin koneet ja paikat yökun-toon, purettiin loggerit, ilmoit-tettiin lennot OLC palvelimelle ja käytiin saunassa. Lennot ovat muuten vieläkin kaikkien näh-tävissä OLC sivuilla osoitteessa www2.onlinecontest.org/valitse-malla/SEGELFLUG/SOARING, sit-ten FI ja viimeksi Scoring 2004.

Kilpailua "verenmaku suussa"

Leirin viimeisinä kolmena päi-vänä järjestettiin leikkimielinen nk "verenmaku suussa" kilpailu. Kil-pailun tulostalokannassa käytettiin tasoituskertoimia, jolla mahdollis-tettiin kirjavan kaluston saaminen

samalle viivalle. StrePla -ohjelman mukaan "paras" kerroin (94) oli mukana olleella Grob Astirilla ja huonoin (114) lentämällä LS 8-18:lla.

Ensimmäisen päivän tehtävä oli Oripää-PIIKAJÄVI-FORSSA-ORIPÄÄ (185km). Porukasta oli valittu kaksi puljanvetäjää, joiden tehtävänä oli vetää koko porukka hitaimman koneen vauhtia tehtävän läpi. Ei muita muistikuvia.

Toisena kilpailupäivänä tehtäväksi annettiin Oripää-TUREN-KI-KIICALA-LAAJOKI-ORIPÄÄ (308km). Reitin erikoisuus oli, että Kiikalasta Laajolle lennet-täessä ohitettiin Oripää ja näin ollen sään pettäessä saatiin tehtävää lyhennettyä suunnilleen 50 km. No, sitä saa mitä pyytää. Keli vaikeutui jo etapilla Turengista

kävin poimimassa kentän käännepiirteen, tai ainakin luulin tehneeni niin

Kiikalaa. Edessä oli yli 30 kilometrin aukko. Lennin 18m siivellä ja päätin liittää suoraan aukon läpi koittamaan onnea Kiikalan kentän läheisyydessä. Muu joukko lähti kiertämään aukkoa idän kautta. Ratkaisuni toimi ja noin 1700m aloituskorkeudesta päädyin Kiikalan kentä läheisyyteen 900m korkeudella paljon odotamaani parempaan nostoon. Samaissessa nostossa pääsin nousemaan sallitulle FL65:lle saakka. Ohjasin myös loppuporukan samaan nostoon, jossa he saivat etumatkani kiinni nopeasti. Nostosta kävin poimimassa kentän käännepiirteen, tai ainakin luulin tehneeni niin, vaan itse asiassa teinkin päivän suurimman virheen. Olin nimittäin asettanut loggerissani käännepiirteen HC-matkan vaatimaksi sektoriksi ja hain käännepiirteen melko kaukana kentän takana tuossa sektorissa välttämättä kenttää, jonka päällä oli sadekuuro. Päivän tehtävässä oli kuitenkin määrätty käännepiirteen 500m säteeltään olevat sylinterit, jollaisen sisäpuolella en tullut lainkaan vierailleeksi. Näin ollen suoritustani ei juurikaan arvostettu kilpailussa. Sää lännen ja Oripään suunnalla ei näyttänyt juurikaan paremmalta ja kiuruhdin matkaan, jotta varmistaisin ainakin pääsyn takaisin kentälle. Someron tienoilla löysin viimeiset heikot nostot joissa roikkuen odottelin hieman muita. Aikani odotettua ja korkeuden siitä huolimatta lisääntymättä lähdin 40 km loppuliukuun, jonka ajelin mallillisesti suoraan kentän suuntaan unohtaen Laajoen koukkauksen kokonaan. Jokin aikaa laskuni

jälkeen loputkin koneet alkoivat putoilla kentälle lukuunottamatta yhtä Club Astiria ja Mistral C: tä joiden liuku päättyi noin 7km ennen kenttää peltoon.

Kolmannen ja viimeisen kilpailupäivän sää oli jälleen epävarma, joka näkyi myös tehtävässä, joksi annettiin kaksi kertaa Säkylän Pyhäjärven kierto ORIPÄÄ-EURA-LAAJOKI-ORIPÄÄ-EURA-LAAJOKI-ORIPÄÄ (211km). Epävarmuuksista huolimatta päivästä annetulla alueella kehkeytyi kohtuullinen ja lähes kaikki koneet tekivät kaksi kierrosta. Ainakin yksi kone teki kierrosten välillä välilaskunkin Oripäähän, jossa vaihdettiin pilottia ja jatkettiin lentämistä.

Lauantai iltana järjestettiin bileet ja palkintojen jako, jotka jätin perhesyistä ja seuraavan päivän lentoa ajatellen väliin. Olimme nimittäin sopineet yrittävämmme vielä kerran joukolla HC-matkaa.

HC-matkal

Sunnuntaiin sää näytti taas hieman paremmalta ja saatuaime koneet valmiiksi ryhdyimme arpoamaan päivän tehtävää demokratiain keinoilla, sillä kilpailun johto oli jo kaikonnut paikalta. Demokratia ei osoittautunut kovinkaan toimivaksi, sillä ainoa käännepiirteen, josta pääsimme yksimielisyyteen oli Piikajärvi. Minä halusin jatkaa sieltä Räyskälän taakse itään ja muut halusivat kääntä takaisin Räyskälässä ja ajaa Räyskälän ja Oripään välissä edestakaisin vaaditut kilometrit täyteen. Koska en ollut aivan varma tuollaisen tehtävän kelvollisuudesta HC-tutkin-

toa varten, pysyin kannassani ja ohjelmoin loggerini vielä viime hetkellä ORIPÄÄ-LIESJÄRVI-ORIPÄÄ (304km) reitin.

Lähdimme reitille yhdessä neljän muun pilotin kanssa ja lensimme puljassa Piikajärvelle ja sieltä Huittisiin saakka. Huittisten jälkeen en kuitenkaan maltanut enää odotella hitaampia, varsinkin kun reittimme erosivat 8 astetta. Lento yksin tuntui vahteeksi mukavalta ja sujui hienosti aina Hämeenlinnaan saakka. Hämeenlinnasta Tervakoskelle lentäessäni löysin vain yhden toimivan noston ja Tervakosken jälkeen vajottuani 1000m korkeudelle etsiessäni turhaan seuraavaa nostoa olin jo melko varma, että joudun heittämään pyyhkeen kehään. Toisin kuitenkin kävi ja kymmenisen kilometriä käännepiirteenä länteen löysin noston joka vei minut aina pilven pohjiin asti. Pilvet olivat muodostaneet yhtenäisen lautan joka ulottui Räyskälän ohi aina Forssaan asti. Ohitin Räyskälän koko ajan putoavia pohjia seuraillen ja kävin kääntämässä Liesjärvellä, josta palasin hieman Räyskälän suuntaan pilvilautan alle, sain vielä nostosta kiinni ja jatkoin Forssaan. Forssan kentän päällä pääsin vielä nousemaan 1500m:iin ja aloitin 50 km:n loppuliukuun Oripäähän. Ajelin varovasti 90-100 km/h, ajatusta HC-matkan kuittaamisesta hellien ja saavuini vienolla vastatuulella 300m korkeudella Oripäähän. Hieno lento, vaikei keskinopeudessa 65km/h kehumista olekaan. Ohessa OLC sivuilta otettu karttaploti ja kor-

keusprofiilennostani.

Muista matkaan lähteneistä ainostaan yksi pääsi kääntämään suunnitelman mukaan Räyskälässä. Toiset juutuivat Forssaan, josta pääsivät kuitenkin vähän jälkeeni Oripäähän. Vertailun vuoksi

vielä mainittakoon, että EIK:n LS 8-18 pilottina Tatu Danska lensi samana päivänä lähes 600km. Myös tämä lento on nähtävissä OLC sivuilla.

Kaiken kaikkiaan leiri oli mukava kokemus ja todellinen loikka

Hieno lento, vaikei keskinopeudessa kehumista olekaan.

muuten hitaasti käynnistyneellä matkapurjelentourallani. Voin siis todella suositella sitä muille matkelennoissa alkuunpääsemisen vaikeuteen tukastuneille. Tulokista voi mainita sen verran, että Turun Lentokerholle tuli ainakin kaksi HC-matkasuoritusta ja PIK:lle lentämäni KC-matka. Leikkimielisen kilpailun voitti Kiikalassa ja Räyskälässä Mistral C:llä lentävä Jorma Seppänen.

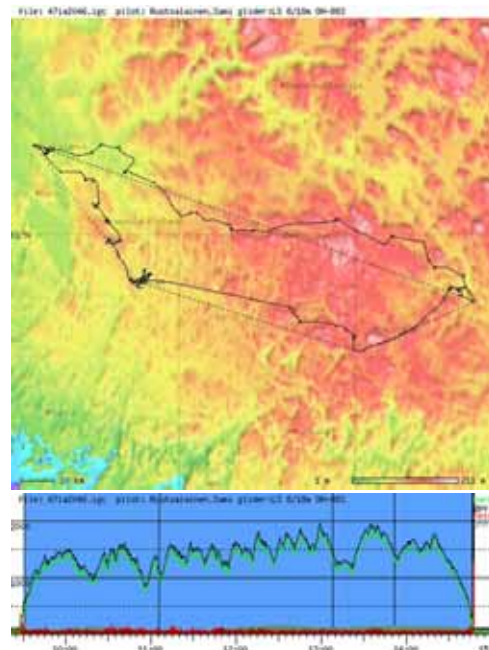
PIK Matkalentoleiri?

Toisaalta kun PIK:iin on nyt saatu suorisuoritusmatkalentokouluutukseen sopiva kaksipaikkainen ja uuden koneen myötä varmasti myös uutta intoa, ehdotankin että käytämme tilaisuuden hyväksemme täysimittaisesti ja järjestämme oman matkalentoleirin ensi kesänä Räyskälässä. Koska kentällä on valmiina oikeastaan jo kaikki tarvittava ja kerholla sopivasti koneita, riittää että sovimme keskenämme viikon jolloin leiri järjestetään ja teemme tarvittavat konevaraukset. Sopiva määrä pilotteja voisi olla vaikka 5-7 ja lisäksi tarvittaisiin kaksi opettajaa, jotka voisivat olla myös kokeneempia matkalentajia. Koneiden varaamisen (ei ehkä edes välttämättä) lisäksi ainoa tarvittava erikoisjärjestely lienee yhteisen briefingin järjestäminen ja päivittäisen tehtävän määrittely.

Kiinnostuneet voisivat ilmoittautua minulle. Katsotaan sitten kevään mittaan miten idea konkretisoituu.

Sami Ruotsalainen

sami.ruotsalainen(at)suunto.com



Samin HC-lennon loggeritallointi löyty karttakuvan ja korkeusprofiilinn kanssa OLC:n sivuilta osoitteesta www2.onlinecontest.org/

PIKin PIKkujoulut vietettiin taas perinteiseen tapaan itsepäisyyspäivän aattona. Paikkakin oli taas perinteinen Rantsu. Ohjelmassa sen sijaan poikettiin perinteistä; ei rienapoikia, ei kuusta, eikä edes Joulupukkia näkynyt. Sentään perinteiset joulukerut oli saatu pöytäan. Niistä juhlavieraat nauttivatkin täysin siemauksin - kuten myös nestemäisistä herkuista.

Pikkujoulujen alkajaisiksi yritettiin saada kerholla johtokunta, eli jatkettiin kesken jäänyttä vaalikokousta. Uusia ehdokkaita ei ollut löydetty, olikohan niitä etsittäkään. Kokous jäi taas tauolle.



Ankara tunnistuskilpailu käynnissä, Tuomo ja Ari arpovat oikeita vastauksia

MATTI ÖHMAN



Pääpalkinnon ensimmäinen luovutus

MATTI ÖHMAN

Ohjelmapuolelle oli ilman perinteiden taakkaa keksitty uutta hauskaa: lentokoneiden tunnistuskilpailu. Lehden Markku oli kerännyt 40 valokuvaa erilaisista lentolaitteista ja monivalintakysymysten perusteella piti arvata, mikä vekotin kuvassa luurasi. Kuvat eivät olleet mitään netistä napattuja, vaan vaivalla ilmailulehdistä ja -kirjoista etsittyjä. Joten kuvat eivät olleet ihan heti jokaiselle tuttuja.

Voittajaksi kisassa selvisi JP, ei ehkä ollenkaan yllättäen. Palkinto oli sikäli laadukas, että siitä riitti jokaiselle, parikin kierrosta.

Loppuillasta kuultiinkin sitten mm. mieskuorolaulua.

Ari Katajamäki

Jenkkilästä Cessnaa dieseliksi

Edellisen johtokunnan päätös hankkia Cessna C172R dieselöljäväiksi sai uudelta johtokunnalta vahvistuksen. Koneelle hankitaan vielä ulkopuolinen tarkastaja ennen kauppojen tekoa. Sitten kone puretaan ja laivataan kontissa Tanskaan dieselöitäväksi.



DG laskeutui Otaniemeen

Kansikuvassa kerhon uusi DG-505 on juuri laskeutunut Alvarin aukiolle 13. joulukuuta. Joukko kerholaisia ehti paikalle ihailemaan konetta tuoreeltaan. Seuraavan kerran koneeseen taitaakin päästä istumaan pursikursisilaiset opettajan kanssa.



Kebne-leiri lähestyy

Kebnen aaltolentoleiri on varma pääsiäisen merkki. Tänä vuonna Kebne eli pääsiäinen on 19.3.-3.4. Jokohan Lekledare on löytynyt ja valmistelut saatu vauhtiin?



Suhinin vuosihuolto

Yhtä varma kevään merkki kuin Kebne on Suhinin vuosihuolto. Tällä kertaa se taitaa tosin jäädä ennätyslyhyeksi, kun sitä ei ole aloitettu vielä kuukausi ennen Kebneä. Tuleekohan kiire?



Arktinen Hysteria

Jos ei jaksu lähteä Paittasjärvelle asti lentämään järven jäältä, voi lähteä Padasjoelle. Järjestäjä kehuu, että käytössä on maailman suurin lentokenttä: pituutta yli 100 kilometriä, leveyttä paikoin alle 10 km. Tapahtuma on tarkoitettu kaikille ilmailijoille. Paikalle voi mennä autolla tai vaikka moottorilentokoneella, myös 100LL:ää on saatavissa. Lisätietoja: www.padasjoenlentokerho.fi/



Excuja Vantaalle

PIK on järjestämässä pari excursiota Helsinki-Vantaan suunnalle: Suomen Ilmailumuseolle ja Finnairin tekniikkaan, mahdollisesti myös lennonjohtoon. Museolle mennään jonakin viikonlopun päivänä, Finnairille arki-ilтана. Päivämäärät eivät ole vielä tätä kirjoittaessa varmistuneet, joten seuraa ilmoittelua PIK-webissä ja pik-jas -postilistalla. Vain nopeimmat mahtuvat mukaan.



PIKalenteri

22.2. klo 18:30	Saunailta lentosimuista	OK 18
10.3. klo 18:30	Vuosikokous	Smökki
19.3. - 3.4.	Kepne?	Kepnellä
19. - 28.3.	Arktinen Hysteria	Padasjoki

Excursiot:

kevällä	Suomen Ilmailumuseo	Vantaa
huhtikuussa	Finnair tekniikka	EFHK
1.-3.7.	Lentonäytös	Lappeenranta

Purjelentokisat Räyskälässä:

5. - 12.6.	vakio- ja 15m -luokan SM-kisat
28.6.-2.7.	EM-kilpailut (harjoitusjakso)
3.-17.7.2005	EM-kilpailut
30.7.-6.8.2005	18m SM-kisat ja Jannen kisat

Malmi-tutkaimessa kerrotaan Malmin lentokentän purku-urban etenemisestä.

Malmin lentokenttää ei ole vielä menetetty!

Huolimatta siitä, että Helsingin kaupungin päätöstä on mediassa virheellisesti pidetty lopullisena niittinä Malmin lentotoiminnalle, ei sitä ole vielä alkuunkaan lopullisesti päätetty.

Yleiskaavasta Malmin lentokentän alueesta tehtyä valitusta ei ole vielä käsitelty.

Korvaavista järjestelyistä ei ole edelleenkaan olemassa mitään suunnitelmia.

Valtion ja Helsingin väliset neuvottelut Malmin kenttää eivät ole vielä edes alkaneet.

Mielenosoituksia Malmin puolesta

Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnan esitys vuokrasopimuksen purkamiseksi sai satoja lentokentän puolustajia kokoontumaan neljään mielenosoituksen joulu-tammikuun aikana. Yhden yksityishenkilön aloitteesta syntyneet mielenosoitukset Hel-

singin kaupungintalon edustalla saivat hyvin median huomion, vaikka paikalla ei ollut enimmäkään kuin paristataa lentokentän puolustajaa. PIKiläisiä oli kuitenkin paikalla joka kerta näkyvä ja kuuluva joukko teekkarilaikkeissaan ja ilman, kiitos teille.

Helsingin kaupunki päätti pyytää valtiota neuvotelemaan

Mielenosoituksista huolimatta Helsingin kaupunginhallitus päätti 17.1. viimeisessä kokouksessaan ennen uuden kaupunginhallituksen valintaa esittää valtiolle neuvottelujen aloittamista Malmin vuokrasopimuksen purkamiseksi. Helsingin mielestä ehdot sopimuksen purkamiselle täyttävät tai ovat sovitavissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö vaatii selvityksiä ennen neuvottelujen aloittamista

LVM esitti heti 18.1., että ennen neuvottelujen aloittamista on tehtävä selvitykset kentän purkamisen vaikutuksista. Ilmailulaitos ja Rajavartiolaitos laativat omat selvityksensä, mutta myös Helsingin kaupungin odotetaan selvittävän

Malmilla toimivilta yrityksiltä kentän tuhoamisesta niille seuraavat vaikutukset ja kustannukset.

Nyt on toiminnan aika!

Nyt kannattaa tehdä oma osansa Malmin puolustamiseksi, kun vielä on jotain tehtävissä:

Lähetä sähköpostia Helsingin kaupunginvaltuutetuille. Kerro miksi sinun mielestäsi Malmin lentokenttä pitäisi säilyttää. (etenkin helsinkiläiset)

Lähetä sähköpostia kansanedustajalle, pyydä välittämään viesti ministerille.

Kerro ystävilleisi ja tuttavillesi perusteluita, miksi Malmin kenttä on koko Suomelle tarpeellinen.

Liity Malmin lentokentän ystäviin. Lähetä jäsenanomukseksi (nimi, postiosoite, kotikunta, puhelinnumero) osoitteeseen info@pelastamalmi.org. Ja ovtahan kaikki jo allekirjoittaneet adressin?

Seuraa tilannetta

Lisätietoja löytyy mm. Malmin lentokentän ystävä ry:n sivuilta www.pelastamalmi.org ja osoitteesta <http://malmi.casaguerra.com>.

Johtokunta	Nimi	Puh.	Sähköposti
Puheenjohtaja	Ari Katajamäki	050-590 6870	ari.katajamaki(ät)iki.fi
Sihteeri	Sirkku Huisko	050-5889515	shuisko(ät)cc.hut.fi
Rahastonhoitaja	Hanna Immonen	0400-650114	hmi(ät)iki.fi
Jäsen (VPI, tiedotus)	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth(ät)hut.fi
Jäsen (Houolto)	Ari Siltavuori	050-63 880	ari.siltavuori(ät)hut.fi
Jäsen (Koulutus)	Lassi Huuskonen	050-354 6261	lhuuskon(ät)cc.hut.fi
Jäsen (Rakennus)	Mika Andersson	09-863 6646	maanders(ät)cc.hut.fi
Viranomaiset	-		
Päätöittäjä	Tero Knuth	0400-138 348	tero.knuth(ät)hut.fi
NT-ylläpitäjä	Olli Jaarinen	040-5065 554	olli.jaarinen(ät)hut.fi
WWW-ylläpito	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen(ät)hut.fi
Rahaviraston laskuttaja	Ere Vakkilainen	041-518 9900	ere(ät)hut.fi
Huoltotoiminnan kansliapäällikkö	Tuomo Jokisalo	050-343 3816	tjokisal(ät)cc.hut.fi
Hinausvastaava	Jari Lyytinen	0400-515 236	jlyytine(ät)cc.hut.fi
Varjopakkaaja	Manne Juntunen	050-412 2472	manne.juntunen(ät)hut.fi
Purjelentovarusteiden hoitaja	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela(ät)cc.hut.fi
Putkimies	Timo Hatamo	040-510 8013	hatamoto(ät)cc.hut.fi
Koneenhoitajat			
PKT Piper Archer	Anselmi Pyy	040-515 4354	jpyy(ät)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Tuomas Tuisku	040-5649 618	ttuisku(ät)cc.hut.fi
CAO Cessna 152	Tuukka Takala	041-545 8877	ttakala(ät)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Mikko Kallas	050-545 6756	mkallas(ät)cc.hut.fi
TOW PIK-23 Suhinu	Kari Lumppio	(09) 451 2838(t)	kari.lumppio(ät)tkk.fi
		(09) 548 1096 (k)	
-nuorempi koneenhoitaja	Enna Peltoniemi	050-359 9441	epeltoni(ät)cc.hut.fi
521 FL PIK-20 D	Mika Mustakangas	03-261 3613 (k)	Mika.Mustakangas(ät)
		03-342 9922 (t)	fy-composites.com
-nuorempi koneenhoitaja	Mirva Mustakangas	0400-449899	mjhakar(ät)saunalahti.fi
650 FK Club Astir	Jukka Juslin	040-5209 879	Jukka.Juslin(ät)hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Taneli Riihonen	050-3481881	taneli.riihonen(ät)hut.fi
735 FQ Twin Astir	Jere Knuutila	050- 585 3949	jere(ät)iki.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Ville Niskanen	040-7039 799	ville.niskanen(ät)hut.fi
787 FM LS-4a	Tuomas Nummela	050-538 6914	tnummela(ät)cc.hut.fi
-nuorempi koneenhoitaja	Jarno Kokkonen	050-410 1713	jskokkon(ät)cc.hut.fi
883 FY LS-8	Sami Ruotsalainen	050-528 8648	sami.ruotsalainen(ät)
			suunto.com
-nuorempi koneenhoitaja	Jari Holopainen	050-329 8743	jpholop2(ät)cc.hut.fi
952 DG-505	Mika Viljanmaa		mika.viljanmaa(ät)metso.com
-nuorempi koneenhoitaja	Kirsi Hakkila	040-533 5063	cirsi(ät)cc.hut.fi
Tilintarkastajat			
	Juha Purje	050-5251180	juha.purje(ät)inspecta.fi
		010 521 6251 (t)	09-759 1331 (k)
	Heikki Rönkä	050-526 8709	heikki.ronka(ät)hut.fi
		09-803 7676 (k)	



Lähetäjä

Polyteknikkojen Ilmailukerho ry

PL69

02151 Espoo

2

