

LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO RY:N TIEDOTUSLEHTI



1/2006



Iloista yhdessäoloa!

Palaaminen kerhoaktiiviksi vuosien oikeastaan vuosikymmenien jälkeen on jo nyt ollut minulle antoisa kokemus. Erityisen ilahduttavaa on nähdä naisten olevan aktiivisesti mukana PIK:n toiminnassa.

PIK -kuten kymmenet tuhannet muutkin yhdistykset maassamme kasvaa tai kaatuu jäsentensä vapaaehtoisen työn varassa. Suomessa yhdistystoiminnalla on vankat perinteet jotka kumpuavat kulttuurimme yhteisöllisistä piirteistä. Suomalainen kulttuuri on viime vuosikymmenet ollut käymistilassa työelämässä tapahtuvien muutosten vuoksi. Nämä muutokset heijastuvat myös yhdistystoimintaan. Näennäiseen tehokkuuteen pyrkiminen mittarina lyhyen tähtäimen taloudellinen tulos on ja kaikille tuttua työelämästä. Yhdistystoiminnassa täytyy muistaa, että kyse on paljosta muusta.

Yhdistyksenkin toiminnan on hyvä olla tehokasta. Tehokkuutta vain mitataan aivan eri käsitteillä kuin neljännesvuoden tuloksella. Yhdistyksessä tehtyjen ratkaisujen vaikutus näkyy vasta paljon pidemmällä aikavälillä. Nopeimmillaan muutamassa vuodessa, onnistuneiden ratkaisujen kohdalla kuitenkin vasta vuosikymmenien myötä.

Yhdistys eroaa myös käyttövoimaltaan yrityksestä. Kun yritykset tänä päivänä voivat pitkälti muokata toimintaansa rahalla mitaten, ei sellainen toimi yhdistyksissä. Vaikka PIKissä tekemästään kerhotyöstä saa työtuntien kautta alennusta lentomak suihin, ei se riitä kannustimeksi tekemään mitään sellaista, mistä ei saa mitään muuta nautintoa. Messutöiden loppaaminen taitaa olla esimerkkinä tästä.

Onneksi yhdistyksillä on käytettävänä voimavara, joka on kaikkea maailman rahaa tehokkaampi. Ihminen on sosiaalinen eläin ja kaipaa toisten seuraa. Mitää parempaa ei voi ihmiselle tarjota kuin mukavan ja kehittävän sosiaalisen ympäristön. Sen kanssa ei raha voi kilpailla. Jääkiekossakin olemme nähneet, että paras joukkue, minkä rahalla saa ei välttämättä ole kauden päätyttyä paras joukkue.

Yhdistys voi pitää huolta jäsentensä viihtyvyydestä. Huolehtia siitä, että kerholaiset kokevat saavansa yhdistystoiminnasta jotain heitä tyydyttävää. Tässä olemme me kaikki avainasemassa. Tapa, jolla me osallistumme yhdistyksemme toimintaan vaikuttaa myös siihen, miten toiset kerholaiset tämän toiminnan kokevat. Iloinen mieli ja positiivinen asenne ovat tarttuvia. Niitä kannattaa levittää! Toki aina on huonoja hetkiä ja ikäviä päiviä. Ellei positiivista mieltä oikein riitä, voi harkita, voisiko asian hoitaa toisen kerran. Ellei voi, niin sitten on hyvä koettaa olla levittämättä masen nusta. Voihan lopulta sitten käydä niinkin, että iloinen seura piristää!

Petteri Pavas

Sisälmysluettelo

Pääkirjoitus	2
Lentoralli 2005	3
<i>Tuukka Takala</i>	
Vuoden 2004 incidentit	6
<i>Erkki Soinne</i>	
Langan varassa	8
<i>Petteri Pavas</i>	
Ilmailudieselit	11
<i>Petteri Pavas</i>	
<i>Mikko Suokas</i>	
Lentopaikkakisat	12
<i>Ari Katajamäki</i>	
<i>Petteri Pavas</i>	
Jäsenkysely vuodelle 2006	13
<i>Ari Katajamäki</i>	
Purjelentoon voi jäädä koukkuun	14
<i>Antti Kemppainen</i>	
Alfaoskari tutuksi ja paljon muutakin	16
<i>Liisa Ahonen</i>	
Lentämään, mutta kuinka?	17
PIKkujoulut glögi loppui kesken!	18
<i>Petteri Pavas</i>	
Johtokunta 2006	20
PIK tutkain	22
PIKkalenteri	22
Viralliset henkilöt 2006	23

Lentolehtinen on Polyteknikkojen Ilmailukerho ry:n tiedotuslehti, joka ilmestyy silloin tällöin, säännöllisesti ehkä tänä vuonna, tai sitten ei. Säännöttömästi seuraavana tai joltain sinnepäin, tulevaisuutta on vaikeaa ennustaa.

Lehteen tulevasta materiaalista kannattaa sopia päätoimittajan kanssa, nykyaikista hihasta, lähettää sähköposti tms. Materiaalin voi toimittaa päätoimittajalle sähköisessä muodossa. Teksti esimerkiksi RTF-tiedostona. Kuvat sähköisinä JPEG- tai TIFF-muodossa tai laadukkaina vedoksina. Kaiken materiaalin täytyy olla perillä sovittuun toimituspäivään mennessä, muuten sen pääsystä lehteen ei ole takuita. Numeron 2/2006 aineiston viimeinen toimituspäivä on 29. huhtikuuta 2006.

Lukijoiden mielipiteet kerhomme toiminnasta ja muustakin ovat tervetulleita toimitukseen ja mikäli mielipiteen ilmaisija haluaa, niitä koetaan jopa julkaista. Lahjonta, kiristys ja uhkailu voivat vaikuttaa julkaisemiseen - estämällä sen. Toimitus kantaa vastuun julkaistusta aineistosta - kohtuuden rajoissa - ja pahoittelee mahdollista tahatonta mielipahan aiheutumista lukijoille.

Hauskoja, valaisevia ja opettavia lukuhetkiä toivottaa,

**Petteri Pavas
Päätoimittaja**

Polyteknikkojen ilmailukerhon ry:n tiedotuslehti

17. vuosikerta

Päätoimittaja:

Petteri Pavas

puh: 040-508 9265

sposti: petteri.pavas(at)kolumbus.fi

Tämän numeron avustajat:

Liisa Ahonen, Ari Katajamäki, Antti Kemppainen, Erkki Soinne, Mikko Suokas ja Tuukka Takala

Julkaisija:

Polyteknikkojen ilmailukerho ry

PL 69

02151 Espoo

sposti: pik(at)otax.tky.hut.fi

Kerhotila Murju

Jämeräntaival 7 A

02150 Espoo

09-468 3196

Kerhon puheenjohtaja:

Ari Katajamäki

puh: 050-590 6870

sposti: ari.katajamaki(at)iki.fi

Kansikuva:

Pekka Värmälä huoltaa Alfaoskaria

kuvaaja Petteri Pavas

Takakansi:

Koita katsella

kuvaaja Petteri Pavas

Lentoralli 2005-Kilotangolla liki Kreikkaan

Tuukka Takala

Alkukesällä 2005 PIK Lomalennot rupesi jälleen kerran valmistelemaan kerhon Piperin järjestämistä Välimeren rannalle valohoitoon. Tavoitteeksi asetettiin tällä kertaa ei yhtään vähempää kuin Kreikan saaret, olihan uskollinen OH PKT jo Italiassa ja Etelä Ranskassa käynyt. Len tohenkilökunnan rekrytointi alkoi lupaa vasti, mutta kesän muuttuessa syksyyn huomattiin, että lentoaikarajoitukset olivatkin karsineet innokkaan matka porukan kolmen uskaliaan aviaattorin ytimeen.

Alkuperäinen suunnitelma oli lentää jo edellisvuoden lentorallista tuttuun tapaan PKT ensin yhdellä miehistöllä Kreikan saaristoon Santorinille, ah... ja sitten sieltä toisella miehistöllä takaisin. Miehistö olisi siis vaihtunut matkan puolipis teessä ja siirtolennot Suomeen olisi tehty kaupallisten operaattoreiden palveluita hyödyntäen. Näin oltaisiin saatu tasattua kustannuksia ja lentoaikaa isommalle joukolle lentäjiä. Lentäjäkadon vuoksi tätä suunnitelmaa viilattiin kesän loppua kohden niin, että toisen miehistön oli tarkoitus lentää PKT Saksaan. Sieltä se olisi lennetty ensimmäisellä miehistöllä Kreikkaan ja takaisin Suomeen. Toisen miehistön lentäjien työnantajat eivät kuitenkaan olleet suopeita tällekkään vaihtoehdolle, ja loppujen lopuksi vain kolme lentäjää kykeni sitoutumaan ajallisesti ja taloudellisesti lomalle lähtemiseen. Lopullinen matkaporukka oli: Mikko "Mitarit Miki" Rieppala, Pekka "Petomaani" Puhakka ja Tuukka "Valkonaama" Takala. Lopulliseksi matkasuunnitelmaksi jäi lentää niin kauas kuin aikaa on ja Piperilla

TUUKKA TAKALA



Helsinki jää taakse

pääsee.

Lähtöpäivän aamun koittaessa saavuimme kukonlaulun aikaan Malmille ja ryhdyimme pakkaamaan konetta täyteen tarpeellisia matkatavaroita. Koska henkilökuormaa oli vain kolme henkeä, matkatavaraa saattoi ilman hankaluuksia pai norajojen kanssa ottaa mukaan lähes niin paljon kuin jaksoi kantaa. Kamat pakattuamme, kone tankattuna ja lentoonlähtöbriefingit suoritettuna asetui me kukin paikoillem me ensimmäistä legiä Helsinki EFHF Liepaja EVLA varten, Mikko ohjaimissa. Ensimmäinen yritys lähtöön tyssäsi kuitenkin jo koekäyttöpaikalle jossa huomasimme jarrujen ja laturin olevan toimintakelvottomia. Niinpä jouduimme apeina rullaamaan takaisin asematasolle. Alkoi jo näyttää siltä, että lentorallille tulee delay ta reilummin, mutta mekaanikon suosiollisella avustuksella kone saatiin kuin saatiinkin lentokelpoiseksi muutamassa tunnissa. Puolenpäivän jälkeen Piperin pyörät irtosivat kiitotien 18 asfaltista lentoralli oli alkanut! Puhkaistessamme Tallinnan kentän yllä läpi alkusyksyisen lentovikeroksen kirkkaaseen auringonpaisteeseen jäivät kaikki maalliset murheet taakse maanpinnalle.

TIMO PUHAKKA



Mikko Rieppala, Pekka Puhakka ja Tuukka Takala

Mikko luotsasi Kilotangon lähes kolme tuntisella legillä suoraan Latvian rannikolla sijaitsevaan Liepajaan. Suurin osa matkasta taittui kirkkaassa auringonpaisteessa pilvien yläpuolella. Liepajan pienellä mutta edullisella kentällä suoritettiin vain tekninen väilasku tankkausta ja pilotinvaihtoa varten. Seuraava legi olikin sitten yhtä harmaa ja sateinen kuin edellinen oli ollut kirkas ja aurinkoinen. Puolentoista tunnin VFR lento Liepajasta Liettuan Kaunasiin EYKA oli pakko suorittaa pilvien alla yhä sakenevassa sateessa. Illan koittaessa Kilotangon pyörät vingahivat Kaunasin kiitotiehen ja ensimmäinen lentopäivä oli päättynyt, saldona 4 h 00 lentoaikaa ja noin 500 meripeninkulmaa.

Etsittyämme aikamme viiksekkään taksi kuskini avustuksella majoitusta löysimme sopivan ja kohtuullisen edullisen hotellin. Sen erityisenä etuna oli sijainti kasinon päällä. Loppuilta kului Kaunasin vanhassa kaupungissa herkullista pihviä nauttien. Illan lopuksi päädyimme vielä kasinon puolelle, tarkoitus oli voittaa bensarahat seuraavalle päivälle. Toisin kuitenkin kävi, illan päätteksi käteen jäi vain yksi poletti. Sille löysimme arvokkaan käytötarkoituksen PKT:n etulämpövivun ylöspidikkeenä.

Seuraavan päivän valjetessa olo oli toisilla parempi kuin toisilla, kenelläkään se ei kuitenkaan ollut erityisen hyvä. Matala pilvikatto ja harmaa sää heijastelivat lentäjien olotilaa. Ennen pitkää ilmeni, että syytä allekirjoittaneen huonoon olotilaan ei ollutkaan liettualainen olut vaan mitä ilmeisimmin edellisillan pihvi. Sen vaikutuksesta jouduin suorittamaan päivän aikana toistakymmentä multimedialuuhelua Norjaan liettualaisella pos



Reittisuunnittelua

liinipuhelimella. Kellon viisarit olivat jo ylittäneet puolenpäivän, kun allekirjoittaneen olotila alkoi mahdollistaa siirtymisen taksilla Kaunasin lentoasemalle.

Kentälle saavuttuamme minä jatkoin WC tilojen tarkempaa tutkiskelua sillä aikaa kun muu miehistö taisteli ATS järjestelmän kanssa saadakseen läpi IFR lentosuunnitelman Varsovaan EPWW. Ongelmaksi oli muodostua Archerin suorituskyky. Ainoat käytettävissä olevat IFR reitit Liettuasta Puolaan kulkivat lentopinnan FL120 yläpuolella. Usean tunnin lennonvalmistelun ja lukuisten Flight plan rejectien jälkeen saimme vihdoin suoran puhelinyhteyden Eurocont roliin Brysseliin ja kas kummaa, plaani meni kuin menikin läpi. Ei muuta kuin kenttäpäivystäjän Ladalla PKT:lle ja ukot lentokoneeseen. Itse sijoituin edelleen huonovointisena matkustamon puolelle ja otin täyden tehon irti Archerin raitisilmaventtiileistä. Kahden tunnin lennon aikana ei oksennuspusseja onneksi enää tarvittu.

Kolmas reissupäivä alkoi huomattavasti valoisammassa merkeissä kuin edellinen. Puolan valtakunnassa vallitsi CAVOK ja ilma oli lämmin. Tämän seurauksena lentovuoro siirtyi VFR lentomiehistölle. Mikko siirtyi takapenkille hoitamaan inflight briefingiä eli kannettavaa tietokonetta ja ehkä turhankin kannettavaa printteriä. Seuraavalla reittiosuudella Varsova Pardubice LKPD, Tsekin ta savallassa saimme tuta ettei CAVOK tosiaan tarkoita automaattisesti loistavaa lentokeliä, vaan pelkästään näkyvyyttä joka voi olla vain 10 km.

Reitillä kävimme mielenkiintoista yhteydenpitoa puolalaisten lennonjohtoelimien kanssa, jotka alinomaan tarjosivat meille IFR reittipisteitä ja eriskummallisia

“oikoreittejä” käytettäväksi. Ilmeisesti VFR lennon käsite oli jäänyt hämäräksi Puolanmaan lennonjohtajille jossain vaiheessa koulutusta.

Ennen pitkää selvisimme kuitenkin Tsekin puolelle laskeutuen Pardubicen soti laskentalle parin tunnin lennon jälkeen. Lentoaikaa oli tähän mennessä kertynyt 8 h 40 ja matkaa liki tuhat meripeninkulmaa.

Pardubicestä jatkoimme sitten lento-

kenttövirikailijoiden yllättäminä tsekki läisellä VFR tyyliillä eli valvomattomassa ilmatilassa kohti reissun ensimmäistä korpikenttää, Polickaa, LKPA. Tsekissä lähes joka kylällä on oma ruohokiitotien sä. Tsekkiläisten korpikenttien ruohokiitotiet ovat kaiken lisäksi vielä kotimaisiin mitta suhteisiin nähden valtavia: pisimmät yli kilometrin pitkiä ja kaikki lähes poikkeuksetta monta sataa metriä leveitä! Polickan laskukierrokseen saavuttuamme jouduimme kertamaan tsekinkielen taitojamme kun radiosta rupesi räätisemään aikaisemmin tuntematonta radiofraseologiaa.

TUUKKA TAKALA



Tulossa laskuun

Vastausta englanninkielisiin ilmoituksiimme ei kuulunut. Perusosalla niskat pyörivät, kun radioaalloilta rupesi kuu lumaan “finale, finale...”. Kierros oli kuitenkin autio kuten kenttäkin. Lähetykset olivat kuuluneet naapurikentältä, joka käytti samaa radiojaksoa. Seurasi jälleen pilotinvaihto ja takaisin kiitotien kynnykselle, jota joutuinkin hetken pelolta etsimään. Kynnyksen löydyttyä kiitotie näytti aukeavan joka suuntaan. Lentoon lähtösuuntakin oli katsottava kompassista. Lentoonlähtö laskulineet paukkuen taivaalle Piperin kaasujousitelineitä ei ole suunniteltu epätasaisille kiitoteille ja nokka kohti Benesovia.

Leudon syysillan hämärtyessä saavutti me vilkkaalle Benesovin LKBE kentälle ruohokiitoteillä varustettu sekini. Hetken aikaa pseudo AFIS miehen kanssa radiojaksolla neuvoteltuamme pääsimme laskuun. Koneen työnsimme halliin parkkiin ja suuntasimme autokyydillä kohti Prahaa erään ultralentäjän seurassa.

Prahassa meille oli järjestynyt suku laissuhteiden kautta ilmainen majoitus näppärästi metrolinjan varrelta. Seuraava päivä kului sitten harvinaisen siistiä ja kaunista Prahaa turistina kierrellen ja lepopäivää viettäen. Suoritimme myös lentotavoitteen pohdiskelua ja päätimme jatkaa yhä kohti etelää niin pitkälle kuin aikaa riittää. Seuraavan aamun valjetessa hyppäsimme paikallisjunaan ja matkasimme Prahasta Benesoviin. Tämä



Kilotango FL 110:llä

noin 50 km matka maksoi peräti euron. Benesovissa tutustuimme tarkemmin lentokenttään ja paikalliseen lentokouluun nimeltään F Air. Koelensimme kaksimoottorilennonharjoittelulaitetta ja perehdyimme koulun uudenkarheaan lentokalustoon. Istutuamme hetken kiiltävän Archer III:n ohjaamossa PKT alkoi valitettavasti tuntua varsin ikäiseltään. Pystyimme hyvin kuvittelemaan, miltä PIKiläisistä tuntui parikymmentä vuotta sitten kun he ensi kertaa istuivat PKT:n ohjaamoon...

Kaiken kaikkiaan lentokoulu ja Benesov kenttänä tekivät meihin hyvän vaikutuksen. Totesimme kaikki yksissä tuumin, että Tsekki on mukava ja halpa ilmailu maa.

Benesovin kentällä toimii lentokoulun laitteiden lisäksi monenmoisia koneita, aina taitolento Zlinistä purjelentäjiin. Siellä on tietenkin myös kuten jokaisella pikkukentällä entisen rautaesiripun silmäpuolen oma Antonov AN 2. Mieleen painui erityisesti purjelentäjänsankari, joka myötätuulesta ikään kuin hetken mielijohteesta kiskaisi koneensa suoraan silmukkaan, siitä perukselle ja laskuun. Olihan siinä terassilla lounastaessa katsettavaa...

Benesovista jatkoimme matkaa korpi kenttiä hypellen ja siinä samalla lento paikkakisan pisteitä keräillen Brnon LKTB kentälle pakollisia rajamuodollisuuksia varten. EU:n ansiosta tullitar kastuksia ei tarvinnut matkan aikana suorittaa muuta kuin Kroatiassa. Koska mikään kulkemistamme maista ei kuitenkaan vielä kuulu Schengen alueeseen jouduimme rajamuodollisuuksien vuoksi käyttämään kalliita tullikenttiä maista poistuttaessa ja niihin saavuttaessa. Brnosta suoraan lentopinnalle 55 ja nokka kohti Budapestia LHBP. Ilma oli tyyni ja sää pilvetön. Kone trimattuna ja autopiotti päällä tutkavalvonnassa puolentoista tunnin lennolla ehti mukavasti nauttia virvokkeita ja eväsvoileipiä.

Auringon laskiessa saavuimme Budapestin

tyllylle, josta saimme selvityksen laskuun matkan ehdottomasti suurimmalle vaikkakaan ei kalleimmalle Ferihegyn lentokentälle. Laskun jälkeen seurasi monimutkainen rullaus selvitys General Aviation apronille. Tämän noudattaminen vaatii tiivistä miehistöyhteistyötä perämiehen tehtävänä oli lukea rullauskarttaa. Etäisyydet olivat niin pitkiä, että rullausaika kertyi yli vartin verran.

Lopulta PKT pääsi ruutuun arvoiseensa seuraan Cessna 340:n ja Piper Malibun väliin. Ferihegyn GA toimiston virkailijat olivat erittäin ammattitaitoisia ja palvelu alttiita. He soittivat läpi kaupungin majoitus etsiessään meille yösjajaa. Halpa majoitus löytyikin kaupallisille lentäjille tarkoitetusta nk. "Pyjama Pepen Panziosista". Vastaanottotiskillä urheilta PIK lentäjiltä meinasi mennä sormi suuhun operaattorin nimeä kysyessä. Terävä heitto pelasti kuitenkin tilanteen majatalon väki muistelee varmaan vieläkin eriskummallisen PIK Airin lentohenkilökuntaa... Budapestin yö oli lämmin ja kostea.

Kauan etsittyämme löysimme Kallio tyylisen kanta asiakaskapakan, jossa ilta kului värikkäästi. Illan päätteeksi oli tulla sanaharkkaa tonihalme tyylisen taksikuskien kanssa väsyneiden lentäjien kuljettamisen kustannuksesta. Onneksi tilanteesta selvitettiin sukkellilla neuvotte lutoaidoilla. Aamun valjetessa totesimme olevamme jälleen lepopäivän tarpeessa. Niinpä suuntasimme kohti Budapestin kuuluisia kylpylöitä. Loppupäivä kului Szechenyin kylpylän altaissa maleksien ja rentoutuen suosittelemme!

Uuden päivän koittaessa matka jatkui kohti etelää, Slovenian Mariborin LJMB

Slovenia on muuten varsin edullinen ja kaunis ilmailu maa kautta EU:n rajojen ulkopuolelle Kroatian Zagrebiin LDZA. Vaikka etelän houkutus oli valtava, oli Zagrebissa todettava että matkan käännepeiste oli saavutettu. Alustavan lennon suunnittelun mukaan Zagrebista Albanian kautta Kreikkaan olisi ollut lentoaikaa enää nelisen tuntia. Välimeri oli tässä vaiheessa jo PKT:n toimintasäteen sisällä. Mieleemme tuli jo lentää PKT jollekin Kreikan syrjäiselle saarelle odottamaan noutajaansa...

Kroatian kuuluisa rannikko ja Kreikan saaristo jäivät kuitenkin tällä kertaa kokematta, joten tavoitetta on tulevillekin lentorei leille! Käännepeisteessä Zagrebissa lentoaikaa oli kertynyt yhteensä 15 h 25 ja matkaa kutakuinkin 1700 mpk. Paluumatkan päätimme suorittaa mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti. Pysähdysten määrä minimoitiin laskeutumis maksujen ja ajan säästämiseksi.

Itä ja Keski Euroopan yllä vallitsi koko matkan ajan voimakas korkeapaine joka takasi VMC:n koko matkan ajan lukuun ottamatta ensimmäistä kahta lentopäivää Baltiassa. Paluumatka jatkui seuraavana päivänä suoraan Slovakian Bratislavaan LZIB. Etäisyydet Keski Euroopassa ovat pieniä, ja lento Zagrebista Unkarin halki Bratislavaan kesti alle kaksi tuntia. Bratislavasta jatkoimme parin slovakialaisen lentopaikkapistekentän kautta Slovakian pohjoisrajalla olevalle, vuorien ympäröimälle Zilinan LZZI kentälle. Matkan varrella teimme läpilaskun erälle kentälle. Ollessamme nousussa pois päin lennontiedottaja tivasi laskeutumis maksun laskutusosoitetta radiojaksolla. Tähän lentäjä vastasi: papa india kilo, papa lima six niner, zero two one five one echo sierra papa oscar oscar, finland. Toimii se näinkin!

Slovakiasta Puolaan Krakovan kentälle LPKK legi olikin haastava. Siihen kuului yömittarilento yli 5000 jalkaa korkean vuoriston yli Puolaan. Tätä varten saatiin selvitys lentopinnalle FL110 mikä myös saavutettiin.

Loppumatka Krakovasta Helsinkiin suoritettiin seuraavana päivänä kahdella kolmituntisella legillä: Krakova Kaunas Helsinki. Näin sitten yhdeksän päivän, 25 lentotunnin ja liki kolmentuhannen meripeninkulman jälkeen PKT palasi kotikentälleen. Matkalla käytiin kaiken kaikkiaan kahdeksassa maassa, 19 lento paikalla ja päästiin melkein Adrianmerelle asti. Reissu oli aivan mahtava, ainakin allekirjoittaneelle paras ilmailukokemus sitten ensimmäisen yksinlennon. Niin kuin Pekka asian ilmaisi: "Rahat meni mutta kyllä reissu kannatti!" Minne mennään tänä vuonna?

TUUKKA TAKALA



Pekka ja Mikko lähtövalmiina

Vuoden 2004 incidentit

Erkki Soinne

Vuoden 2004 lento-kaudelta on raportoitu kerhon käytössä olleelle kalustolle tässä kerrotut incidentit. Käytetään luokitteluun tavanomaista asteikkoa:

eranto	kuvaus
10000	kuolemantapaus
1000	pysyvä vammautuminen
100	parantuva vamma, koneen täystuho
10	vakava vaurio, korjattava korjaamossa
1	vähäinen vaurio, korjattava vissa itse
0	läheltä piti, mutta ei vaurioita

Tilastot osoittavat vuoden 2004 olleen vertailussa turvallinen.

Palstanpitäjä on kuluneen lentokauden jälkeen muuttanut maasta toiseen ja saanut työntantajakseen Lentoturvallisuushallinnon teknillisen toimiston.

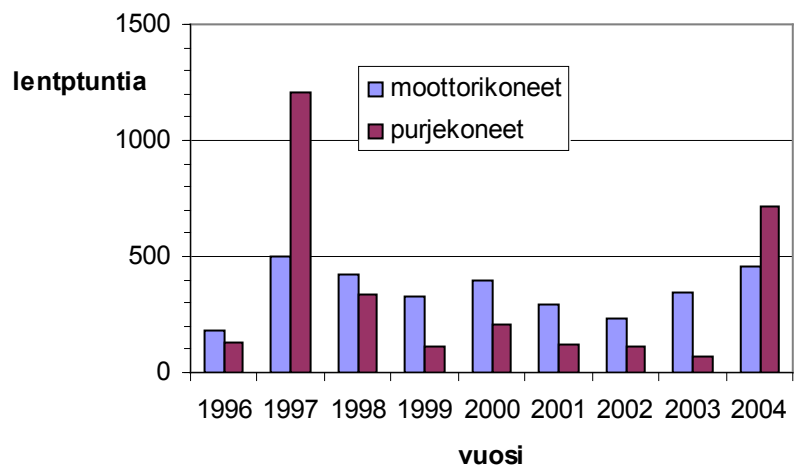
Nyt pitäisi ottaa kantaa siihen onko tällainen työpaikka mahdollisesti este riippumattomalle incidenttien keruulle ja jäsenistön luottamukselle.

Ja tästä riippumatta uudistan lähes jokavuotisen vetoomukseni uuden palstanpitäjän löytämiseksi. Näin saataisiin uusia ideoita ja näkemystä toimintaan.

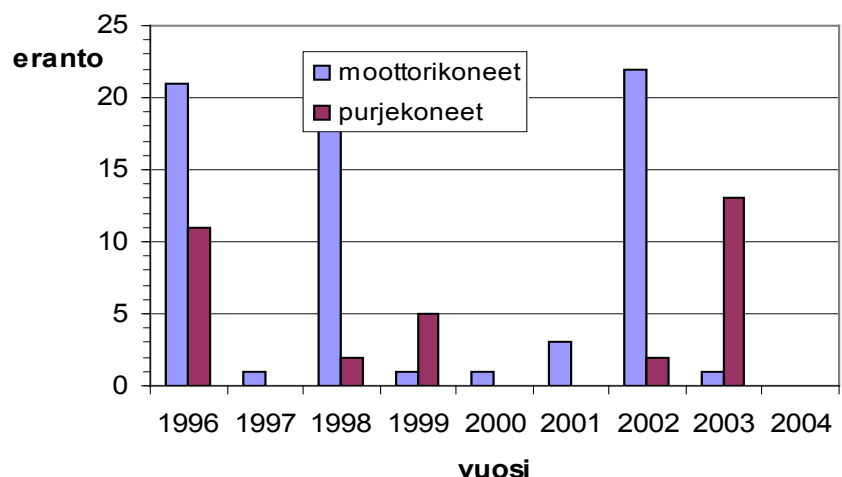
Kerhon käytössä olevilla koneilla lennettiin seuraavat määrät:

Koneyksilö ja konetyyppi	lentotunteja vuonna 2004
CAO Cessna 152 II	314
PKT PA28 181 Piper Archer II	236
TOW PIK 23 Suhinu	155
Vuokrakalusto	159
FK G 102 Club Astir	94
FL PIK 20 D	51
FM LS 4a	183
FQ G 103A Twin II Acro	240
FY LS 8	123

Incidenttien keskimääräinen väli aika



Vahingot



kone: PKT

eranto: 0

Tapahtuman kulku: OH PKT:ssä oli havaittu polttoaineen vuotavan ohjaamon polttoaineensuodattimen sakkakupin tiivisteen kautta. Tiiviste vaihdettiin eikä maakäytössä vuotoa enää tapahtunut. Lähdin kokeilemaan ilmeneekö vuotoa edelleen lennolla. Lentoonlähdössä

noin 700ft korkeudella havaitsin polttoaineen painemittarin lukeman olevan lähes minimissä, samalla kierrokset putoivat noin 2000:een. Tarkistettuani että sähköinen polttoainepumppu oli päällä vaihdoin käytössä olevaa polttoainetankkia ja oikaisin koneen vaakalentoon.

Kaartaessani takaisin kenttäaluetta kohti polttoaineen painelukema sekä moottorin kierrosluku palasivat normaaleiksi ja suoritin laskun ongelmitta. Maassa huomasin sakkakupin vuodon uusiutuneen.

Parannuksia: Sakkakupia asennettaessa on syytä olla erityisen huolellinen. Jos esimerkiksi kupin kiristysruuvi jää liian

löysälle saattaa tiivisteen ohitse päästä vuotamaan polttoainetta, myös kovakourainen käyttö vesibensoja otettaessa

saattaa muuttaa kupin asentoa siten että sen tiivistys pettää. Sakkakupin irrotessa polttoaineen syöttö moottorille lakkaa.

koneet: FM ja TOW

eranto: 0

Hinaajan kuvaus:

Olin hinaamassa purjekonetta Räyskälän kiitotieltä 30R kiitotieltä katsoen etuoikealla olevaan nostoon. Nostoon saavutimme tein siinä laajahkoa termiikkikaarta vasemmalle n. 1,5 kierrosta, kunnes saavutimme irroituskorkeuden 500 m QFE. Loivensin kaartoa ja noston voimistuessa siirryin katsomaan peilistä irroitako purjekone. Purjekone irroitti odotetusti, jolloin vähensin tehoa ja

lähdin kaartamaan oikealle alas sulkiensa samalla kidukset, tarkoituksena liittyä välittömästi oikeaan myötätuuleen kiitotielle 30. Samassa havaitsin nokan katveesta esiin ilmastuvan etuoikealla alapuolella vastaan tulevan purjekoneen FM. Purjekone oli sivusuunnassa noin 40 metrin päässä noin 20 metriä alempana, lentämässä suorassa vaakalennossa juuri aikomani lentoradan poikki. Tein väistöliikkeen vasemmalle keskeyttäen

liu'un aloituksen. Purjekoneen mentyä ohijatkoin aiottuun suuntaan. Väistöliikkeen ansiosta sivu ja korkeussuuntaiset etäisyydet säilyivät suunnilleen alkuperäisinä, mutta väistöliikkeessä sivulle heilahtanut hinausköyden pää oli irroitaneen purjekoneen lentäjän mukaan mennyt sivusuunnassa noin 20 metrin päästä FM:n ohi. FM:n ohjaaja ei ollut havainnut köyttä.

FM:n ohjaajan kuvaus:

Vähän alle 500 metrin korkeudessa termiikissä pyöriessäni näin hinausyhdistelmän tekevän loivaa vasemanpuoleista kaartoa itsestäni katsottuna alapuolella ja sopivan etäällä. Oma kaartoni oli myös vasemanpuoleinen ja kohtuullisen jyrkkä. Pyörittäessäni termiikissä noin kaksi kierrosta huomasin saman hinausyhdistelmän tulevan lähes suoraan edestäpäin risteävällä lentoradalla omaan termiikkikaartooni nähden.

Kiristin vetoa / kaarron tiukkautta, jotta hinausyhdistelmä sivuuttaisi itseni etuoikealta yläpuolelta, eikä risteävää lentorataa pääsisi syntymään. Hinausyhdistelmän ollessa melko lähellä etuoikealla yläpuolellani hinauksessa ollut purjekone irroitti hinausköyden, jolloin hinauskone lähti syöksyyn oikealla siivellen alas, eli suoraan ohjaamaani konetta kohti. Sivuttaessani hinauskoneen välimatkaa sivusuunnassa koneidemme välillä oli ehkä yhden purjekoneen siipien kärkivä

lin verran, mahdollisesti vähemmän. Korkeussuunnassa välimatkaa ei ollut käytännössä ollenkaan. Hinauskoneen ääni kuului selvästi ja erittäin voimakkaana ohjaamooni. Ollessamme suurin piirtein vierekkäin näin lisäksi hinauskoneen heilahtavan nopeasti vasemmalle siivellen ja ylöspäin. Tilanne oli ohijatuotettuamme toisemme lähietäisyydeltä, jonka jälkeen jatkoin lentoa normaalina paikallislentona.

Hinaajan kommentti:

Omalta osaltani puutteellinen ilmatilan tarkkailu ja liiallinen keskittyminen nostoon keskittämiseen luulin ilmatilan olevan vapaa. Juuri ratkaisevilla hetkillä huomion kiinnittyminen mittareihin tai hinattavaan, ennen kuin vastaan tuleva purjekone katosi nokan alle. Purjekoneen osalta huonosti valittu lentoreitti

hinausyhdistelmää vastaan. Tapahtumasta keskusteltiin asianosaisten pilottien kesken maassa heidän palattuaan lennoiltaan. Hinattavan purjekoneen ohjaaja oli havainnut lähestyvän FM:n jo edellisen kierroksen aikana, ja nähnyt myös sen tulevan vastaan ennen irroitustaan. Nostoa etsiskelemässä ollut FM:n ohjaaja oli myös nähnyt hinausyhdis

telmän, mutta ei kertomansa mukaan ollut ymmärtänyt sen tekevän termiikkikaarta samassa nostossa lentävien koneiden tulee ajaa samaa ympyrää samaan suuntaan yhteentörmäysten välttämiseksi. Hän oli olettanut hinauslentäjän näkevän myös hänet.

FM:n ohjaajan kommentti:

Hinausyhdistelmän päällikkö ei mahdollisesti havainnut ohjaamaani lentokone

ta. Oletin virheellisesti hänen tietävän sijaintini. Hinattavan koneen irroitus tapahtui pahimmassa paikassa. Oma ter

miikkikaartoni oli nostoa hakevaa, jonka seurauksena sijaintini vaihteli hivenen ja koneen havaitseminen saattoi vaikeutua.

Palstan pitäjän kommentti:

On luonnollista, että ohjaajien näkemykset tapahtuman kulusta ovat hieman erilaiset. Siksi on hyvä, että he kertasivat tapahtuman lennon jälkeen ja pyrkivät ottamaan siitä oppia. Kerhon hinauskouluttaja totesi hinauskoneiden menettelyn kaartaa heti irro

tuksen jälkeen oikealle periytyvän ajalta, jolloin hinauskoneiden moottoritohot ja sallitut nopeusalueet olivat nykyistä pienempiä. Tästä syystä oli tarpeen kaartaa eri suuntaan irrotuksen jälkeen, ettei köysi tulisi purjekoneen tielle. Nykyään tarvittava porrastus syntyy jo nopeuserosta, työntämisestä ja laippojen käytöstä.

Kaarrosta tapahtuneesta irrotuksesta ei hinauskonetta kannata nopeasti kallistaa vastakkaiseen suuntaan, koska sillä suunnalla mahdollisesti olevat koneet ovat katveessa. Asiaan kannattaisi kiinnittää huomiota hinauslentäjien koulutuksessa.

Langan varassa

Petteri Pavas

PETTERI PAVAS



Jälleen yksi hinaus suoritettu. Langan pää laskeutuu varjon varassa.

Ilmailuharrastuksen elvyttäminen vuosen taun jälkeen alkoi minulla viime vuoden elokuussa tutustumalla kuinka koneita kiskotaan ilmaan vintturilla. Saavuini kauniina elokuisena lauantaina Räyskälään. Ilmailutoiminta oli siellä jo vilkkaassa käynnissä. Tuntumatta kentän tapoja sain pyyhkiä katsellani kenttää jonkin aikaa, ennen kuin löysin tuttuja koneita.

Päästyäni koneiden luo en ollut varma, tapahtuuko mitään vai ei. Vintturin olin kuvitellut suurinpiirtein vanhaksi Vanaja kuorma autoksi, jonka takarungon päällä on kela. Sellaista en kuitenkaan missään nähnyt. Muutoinkin näytti kuin mitään ei vielä tapahtuisi. Koetin tiirailla kiito radan päähän, josko siellä jotain näkyisi, mutta mitään ei sielläkään näyttänyt olevan.

Sitten kuitenkin tuotiin lankaa koneen eteen ja kohta ensimmäinen kone lähti. Siipi ylös, hinauslanka kiristyi ja sitten liikkeelle. Siipimies ehti juosta muu tämän askeleen mukana kun kone jo karkasi. Lyhyen maakiidon jälkeen se nousi äänettömästi jyrkässä kulmassa korkeuksiin. Vierestä vintturilähtöä ensi kertaa seuraava hämmästyy nopeudesta, hiljaisuudesta ja lähtökulmasta joilla kone sujahtaa ilmaan. Lentokonehinaukseen tottuneelle koko touhun äänettömyys tuntuu oudolta.

Vintturihinauksessa on muutamia merkittäviä eroja lentokonehinaukseen nähden. Ensinnäkin hinauslangan kiinnityspiste on toinen kuin lentokonehinauksessa. Vintturihinauskytkin on lähellä koneen massakeskipistettä, tyypillisesti

pääpyörän kuilussa. Tämän syynä on se, että toisin kuin lentokonehinauksessa koneen ja vinttauslangan välinen kulma vaihtelee eri vaiheissa hinausta. Tällöin koneen hallittavuuden kannalta on tärkeää saada vetävän voiman vaikutuspiste mahdollisimman lähelle koneen massa ja aerodynaamista keskipistettä. Hinauslankana käytetään tavallisesti kella olevaa viiden millimetrin vahvuista teräsvaijeria, joka on 1000–1500 metriä pitkä. Kun yli kolmesataahevosvoimainen diesel alkaa pyörittää kela, kiihdyttää se pian raskaankin purjekoneen nousunopeuteen. Ilmassa nopeuden kasvettua riittävän suureksi alkaa voimakas veto ylöspäin ja kone nousee suunnilleen

PETTERI PAVAS



Langan päät jarruvarjoineen siirretään peräkärriin.

40 asteen kulmassa kohti korkeuksia. Laikipisteen jälkeen kone työnnetään vaakalentoan ja irroitetaan hinauslanka. Ellei hinauslankaa irroteta ohjaamosta käsin vinttauksen lakipisteessä irtoa kiinnityslenkki automaattisesti hinauskytkimestä. Selänpään lentokentältä toimivan Kouvolan Seudun Ilmailuyhdistyksen kaksi kelainen Jütte Dieselwinde vintturi on saksalaisvalmisteinen ja rakennettu kuorma auton alustalle tehdastyönä. Auton omaa moottoria käytetään vain siirtajoihin. Varsinaisena vinttausmoottorina laivalla on 315 hv Deutz V8 dieselmoottori, minkä voi kytkeä yhteen kelaan kerrallaan. Hinauspaikalle viedään kerralla aina kaksi lankaa ja hinaustoiminta on hieman nopeampaa kuin yhdellä langalla.

Selänpäässä vintturilähtö on tavallinen lähtömuoto. Näin on myös monissa Euroopan maissa, kuten Saksassa ja Britannianssa. Näistä jälkimmäisessä 70 lentoonlähdistä tapahtuu vintturilla. Lentoonlähtö on aina vaarallinen tilanne. Vintturihinauksessa vaarat ovat hieman toisenlaisia kuin lentokonelähdössä. Kuitenkin samoin kuin aina lentoonlähdössä, on vintturihinauksessa olijalla syytä olla koko ajan suunnitelma siitä, mitä tekee mikäli vaikeuksia ilmenee.

Normaali lentoonlähtö vintturilla tapahtuu neljässä vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa lentoasento on normaali, kone kerää vauhtia ja nousee ilmaan. Toisessa vaiheessa tavallisesti noin 50 metrin korkeudessa vedetään kone rauhallisesti nousukulmaan. Nousuvaiheelle on tyypillistä jyrkkä nousukulma, nelisenkymmentä astetta. Viimeisessä vaiheessa nokkaa lasketaan rauhallisesti niin, että kone



Langat tuodaan lähtöpaikalle. DG ensimmäisenä vuorossa lähtemään.

asettuu normaaliin vaakalentoon. Lopuksi vintturilanka irrotetaan tai se irtoaa automaattisesti.

Sailplane & Glidingin numerossa Dec 2005 Jan 2006 Patrick Naegeli ja Hugh Browning analysoivat vintturilähdöissä Britanniassa tapahtuneet onnettomuudet kahdeksantoista vuoden ajalta. Kirjoittajat painottavat, että vaikka onnettomuuksia sattuu keskimäärin vain kerran 14 000 lähdöstä on kyse vakavasta asiasta. Vintturilähdössä tapahtuvat onnettomuudet johtivat kuolemaan useammin kuin minkään muun tyyppin purjelento onnettomuudet. Tarkastelun aikana kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin 25 oli vintturilähdössä tapahtuneita. Kaikista onnettomuuksista vintturilähdöissä tapahtuneet muodostivat noin 15.

Kirjoittajat jakavat tapahtuneet onnettomuudet kuuteen ryhmään:
 maakiidon aikana
 siirryttäessä nousukulmaan
 alle 100 jalan korkeudessa tapahtuneet
 yli 100 jalan korkeudessa tapahtuneet ilman että konetta saadaan hallintaan
 yli 100 jalan korkeudessa niin, että kone saatu hallintaan
 muut
 Miltei kaikki onnettomuudet olisi kirjoittajien mukaan vältetty, mikäli lentoonlähtö olisi valmisteltu ja lennetty oikein.

British Gliding Association on käynnistänyt tiedotuskampanjan vintturihinaukseen liittyvistä riskeistä ja niiden välttämiseksi. Siihen liittyy lehtinen, jossa on oheinen taulukko. Taulukossa on lueteltu mahdolliset vaaratilanteet nousun eri vaiheissa ja niihin varautuminen.

Valmius nopeaan toimintaan on aivan erityisen kriittistä vintturihinauksen ensimmäisten sekuntien aikana. Sailplane & Gliding lehden Feb Mar 2006 numerossa Don Puttock kertoo

lähemmin siitä miksi näin on. Vintturihinauskytkin sijaitsee tavallisesti massakeskipisteen tuntumassa. Se ei kuitenkaan voi sijaita tarkalleen massakeskipisteessä, vaan se on aina siitä sivussa. Tästä aiheutuu vääntöä massakeskipi-

teen ympäri.

Tunnettua on, että hinauksen alussa ylhäällä oleva pyrstö pyrkii painumaan alas hinauksen alkaessa. Tähän osataan yleensä varautua.

Vähemmän tunnettua on, että hinauksen alussa voi ilmetä myös koneen kiertymistä pystyakselin ympäri. Tämä johtuu hinauskytimen sijainnista hieman sivuun massakeskipisteestä. Tämä koneen kiertyminen pyrkii painamaan vastakkaisen puolen siipeä kohti maata.

Ennen kuin ohjaimet alkavat vaikuttaa ainoastaan voima, joka hidastaa tätä kiertymistä on laskutelineen kitka kiitorataa vasten. Mikäli kitka on alhainen märän, mutaisen alustan, liukkaan jään tms. syyn vuoksi on syytä olla erityisen tarkkaavainen.

Konetta ei saa päästää kallistumaan lentoonlähdössä niin paljon, että siipi ottaisi maahan. Lentoonlähtö sivuluisissa johtaa todennäköisesti siihen, että kone alkaa tehdä kärrynpyörää.

Don Puttock kehottaa pitämään lentoonlähdössä kättä hinauskytimellä ja irrotamaan heti, ellei kone pysy vakaana.

lennon vaihe	vaara	välttämäinen
maakiito	siipi ottaa kiinni maahan ja kone tekee kärrynpyöriä tai pyörähtää muutoin	- aloita lähtö aina käsi irrotuskytkimellä - ellet saa pidettyä siipiä vaakatasossa irrota välittömästi
siirtyminen nousukulmaan	sakkaus/syöksykierre nousukulmaan siirtymisen aikana	- vältä ilmaan nousua liian jyrkässä kulmassa - odota että nopeutta ja kiihtyvyyttä on riittävästi ennen kuin alat vetää konetta nousuun - varmista että muutos vaakalennosta 40 asteen nousukulmaan tapahtuu hallitusti, progressiivisesti ja kestää noin kuusi sekuntia
	sakkaus tai kova lasku hinauksen keskeydyttyä alle 30 metrin korkeudesta	- mikäli hinaus keskeytyy laske nokka välittömästi sopivaan vaakalentoasentoon. Reaktioajan minimointi on ensiarvoisen tärkeää - Älä käytä lentojarruja ennen kuin kone varmasti on oikeassa lentoasennossa ja kulkee riittävällä nopeudella - (Lennonopettajille: harjoituksen hinauksen keskeytymistä alle 15 m korkeudesta ja alle 100 km/t nopeudesta saa suorittaa vain opettaja esimerkkinä)
Nousuvaihe	sakkaus, kierre tai kova lasku hinauksen keskeytymisen jälkeen	- ohjaa kone vaakalentoon, älä käännä tai käytä lentojarruja ennen kuin olet saavuttanut oikean lähestymisnopeuden - laskeudu etusektoriin mikäli se on turvallista
	Hinauksen keskeytymisen jälkeen saatu kone hallintaan, mutta sen jälkeen on tapahtunut sakkaus, jääminen lyhyeksi, meno pitkäksi tai törmäys	- suunnittele vaihtoehdot laskukierrokset ennen lentoonlähtöä

British Gliding Associationin taulukko vintturilähdöstä (courtesy of BGA)



Acro nousee lyhyen nousukiidon jälkeen ilmaan vintturin vetämänä.

Ilmailu- dieselit

**Petteri Pavas
Mikko Suokas**

Dieselmoottori lentokoneessa voi tuntua aivan uudelta idealta, joka on pääsemässä kunnolla vauhtiin alkaneen vuosituhanen myötä. Uusi ajatus ei kuitekaan ole. Dieselmoottorista lentokoneen voima lähteenä on miltei yhtä vanha juttu kuin ovat lentokone ja dieselmoottorikin. Rudolf Diesel sai keksimänsä dieselmoottorin toimimaan vuonna 1897. Muutama vuosi myöhemmin tämä keksintö levisi ympäri maailman. Dieselmoottorien käyttö voima lähteenä laivoissa ja sukellusveneissä alkoi jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Samoihin aikoihin aloitti toinen saksalainen tohtori, Dieselin ikätoveri Hugo Junkers dieselmoottorin kehittämisen sopivaksi lentokoneisiin.

Ensimmäisen maailmansodan aikana Junkers valmisti kolme kokeellista lentokonedieselmoottoria. Suunnitteilla oli peräti 1000 hv moottori. Saksan häviö sodassa hidasti kehitystyötä, mutta ei pysäyttänyt sitä. Vuoden 1926 Berliinin kansainvälisessä ilmailunäyttelyssä Junkers esitteli 830 hv FO 3 rivimoottorinsa jossa oli viisi sylinteriä pystyssä. Moottori oli nestejäähdytteinen ja kaksitahtinen. Samalla toimintaperiaattella toimivaksi kehiteltiin sylintereitä pienentämällä kuusisylinterinen FO 4. Tämä moottori lensi ensilentonsa vuonna 1929 vieden Junkers F 24 koneen Dessauista Kölniin. FO 4 oli Lufthansan käytössä voima lähteenä nimillä Jumo 4 ja Jumo 204 1930-luvun alkupuolella.

Rakennepiirteiltään samanlainen, mutta edeltäjänsä pienempi Jumo 205 korvasi tämän moottorin vuosikymmenen puolesta välissä sen korvasi Jumo 205. Moottori tuotti vapaastihengittävänä 880 hv. Pakokaasuahtimella varustettuna sen nimi oli Jumo 207. Mallimerkinnältään näiden välissä ollut Jumo 206 oli kooltaan ja 1200 hv teholtaan näitä hieman suurempi ja käytössä sotilaskoneissa.

Junkers FO 3:n esittely sai vauhtia lentokonedieselien kehitykseen ympäri maailmaa. Yhdysvalloissa alettiin kiivaasti kehittää dieselmoottoria. Kehitystyö tehtiin nelitahtisten, ilmajäähdytteisten tähtimoottorien pohjalta. Tällä tavoin syntyi hyvin erilainen diesel kuin Junkersin moottorit, eikä niistä saanut yhtä suuria tehoja.

Junkers Jumo 205 moottoria valmistettiin ennen Toista maailmansotaa tuhansia kappaleita. Tämä moottorityyppi on kiinnostava toimintaperiaatteeltaan, sillä

kaksitahtisuuden ohella erikoisuutena on kaksi mäntää kussakin sylinterissä. Se on tietyllä tavoin nelitahtisen bensabokserin vastakohta. Sylinterinpäitä ei ole, vaan palotilaksi muodostuu ylhäältä ja alhaalta pystysuunnassa liikkuvien mäntien väliin jäävä tila. Moottorissa on kaksi kampi akselia ja kaasujen vaihto tapahtuu niin, että sylinterin alaosassa ovat tulokanavat ja yläosassa pakokanavat. Venttiilejä ei ole, männät peittävät kanavat liikkuesaan kohti sylinterin keskiosaa.

Ensimmäisenä Yhdysvalloissa moottorinsa sai valmiiksi Packard. Heidän ilmajähdytteinen, yhdeksänsylinterinen, 225 hv tuottava Packard DR 980 moottorinsa asennettiin yhteen Stinson Detroiteriin. Tällä koneella lennettiin vuonna 1929 Detroitista Langley Fieldiin. Seuraavana vuonna Packardin lentokonemoottori suunnittelija kuoli lento onnettomuudessa ja lentokonedieselein kehitystyö ja valmistus lopuivat yhtiössä. Näitä Packardin dieselaitteita käytettiin kuitenkin vielä muutaman vuoden ajan lentokoneissa menestyksekkäästi. Yhdellä sellaisella tehtiin moottorilentokoneiden toiminta aikaennätys, 84 tuntia 32 minuuttia. Raskas kaupallinen ja sotilaslentoliikenne on jo vuosikymmeniä nojannut suihku ja suihkuturbiinimoottoreiden käyttöön. Bensiinikäyttöinen mäntämoottori on jäänyt lähinnä harrastelmailloille. Koska moottoritekniikassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia polttoaineen suhteen viiteenkymmeneen vuoteen on näissä käytettävä Avgas 100LL erikoisuus, jota maailman suuret öljy yhtiöt eivät enää haluaisi valmistaa. Tämä heijastuu polttoaineen hintaan. Niinpä viime vuosina on yleisilmailuun piirissä kasvanut kiinnostus siirtyä moottoreihin, jotka voivat käyttää Jet A 1:stä, samaa polttoainetta kuin suihkukoneet.

Tilanne on luonut mahdollisuuksia uusille valmistajille, ja markkinoiden uusjakoa vanhojen kesken. Toistaiseksi suurimmat valmistajat, yhdysvaltalaiset Tektron Lycoming ja Teledyne Continental, ovat pitäneet vanhoissa, bensiinillä toimivissa voimalaitteissaan.

Yksi uusi valmistaja on saksalainen Thielert Aircraft Engines. Lentokoneet ovattalle yritykselle uusi aluevaltaus. Aiemmin he ovat optimoineet Formula 1 moottoreita ja osallistuneet autonmoottorien kehitystyöhön.

Heidän ensimmäinen tuotteensa, Centurion 1.7 on välijähdytetty, turboahdettu, nestejähdytteinen nelitahtidiesel. Tämä moottori pohjautuu erääseen Mercedesin autonmoottoriin. Centurion on vain nelisen kiloa painavampi kuin Continental O 360. Moottoriin liittyy oleellisena osana alennusvaihteisto ja vakiokierros potkuri. Centurion 1.7 on moottorina Diamond DA 40 TDI:ssä. PP

PETTERI PAVAS



Kerhon uudessa nelipaikkaisessa on Centurion 1.7 dieselmoottori.

Lennokkidieselit

Lennokkidieseleillä ei oikeastaan ole "oikean" dieselmoottorin kanssa muuta yhteistä kuin puristuslämmön avulla tapahtuva sytytys. Polttoaineen syöttö tapahtuu niissä imuilman mukana kuten ottomoottoreissakin.

Niiden polttoaine on hyvin eksoottinen seos. Se sisältää ainakin dietyylieetteriä, petroolia ja risiiniöljyä. Usein myös 1-2 isopropyylinitraattia, heksyylnitraattia tms. Eetteriä tarvitaan, jotta moottorin puristuslämpö riittäisi sytytykseen. Petrooli on pääasiallinen polttoaine ja risiiniöljy voitelee liikkuvat osat. Nitraatteja käytetään parantamaan polttoaineen puristuskykyä.

Lenkokin dieselmoottorissa on sylinterinkannen tilalla ns. vastamäntä, jota siirretään ruuvien avulla. Näin säädetään moottorin puristussuhdetta, mikä onnistuu jopa moottorin käydessä. Käynnistyksessä usein lisätään puristusta ja moottorin lämmettyä sitä hieman vähennetään.

Ensimmäiset kaupalliset lenkokin moottorit valmistettiin 1930-luvulla. Ne olivat bensiinikäyttöisiä. Sytytykseen tarvittavia sähkölaitteita ei voi pienentää samassa suhteessa kuin mekaanisia osia. Näin lennokkimoottorien alkuaikoina sytytysjärjestelmä puola, katkoja, kondensaattori ja virtalähde painoi saman verran kuin itse moottorikin.

Alettiin etsiä vaihtoehtoisia tapoja sytyttää polttoaine sylinterissä. Sveitsiläiset hienomekaanikot rakensivat ensimmäisen pienoisdieselin vuoden 1940 tienoilla. Samoihin aikoihin amerikkalaiset rakensivat ensimmäiset hehkutulppamoottorinsa.

Dieselmoottori oli Euroopassa tavallinen 1970-luvulle asti. Sitten hehkutulppa

moottori miltei syrjäytti sen. Amerikassa hehkutulppamoottori on ollut keksimiestään saakka vallitseva.

Oman moottori innostukseni syttyessä olivat dieselmoottorit jo häviämässä lennokkikauppojen hyllyiltä. Ensimmäiset moottorini olivatkin hehkutulppamoottoreita. Sittemmin olen ostellut dieselaitteita.

Yksi moottoreistani on italialainen Super Tigre G20/15. Sitä on saanut myös hehkutulppaversioksi. Versionvaihto onnistuu sylinteriputken, männän ja kannen vaihdolla. Aikoinaan moni pienibudjettinen osti ensin dieselversion ja sitten hehkutulppaversioksi sylinteriputken, männän ja sylinterinkannen. Tällä tavoin moottorinsa sai kätevästi muutettua tarpeen mukaan dieselistä hehkuksi ja takaisin. Oma yksilöni on valmistettu 1960-luvulla.

Toinen kuvan moottori on tšekkiläinen MVVS 2,5 DFR, joka on hieman Super Tigrea tehokkaampi. Sille luvataan 0,6 hv teho 24000 rpm käyntinopeudella. Tämä moottori on edelleen valmistuksessa.

MS

MIKKO SUOKAS



Super Tigre ja MVVS

Lentopaikkakisat

Ari Katajamäki Petteri Pavas

TUUKKA TAKALA



Lentopaikkakisan voittajat samassa kuvassa. Edessä vasemmalla PIKIn osuuden voittanut Tuukka Takala ja MIKIn voittanut Pekka Puhakka.

Lentopaikkakisa 2005

MIKiläiset voittivat PIKiläiset kaikilla mittareilla tarkasteluna.

Kokonaispisteet:

MIK: 481,5

PIK: 387,5

Kisaan osallistui:

MIK: 36

PIK: 28

Vierailtuja lentokenttiä:

MIK: 79

PIK: 71

PIKIn jäsentenvälisessä kisassa Itä Euroopan kiertueelle osallistuneet Tuukka Takala ja Mikko Riepula veivät ylivoimaisesti kärkipaikat. Keski Suomen kiertueen kaverukset Ari Katajamäki ja Miika Kaukovalta kävivät tiukan taiston kolmannesta sijasta, mikä meni sitten Arille Wredebyn mitalla.

Purjelentosarja kärsi osanottajapulasta. Näin kävi niin, että jokainen osanottaja sai palkinnon. Kaksikko Sami Ruotsalainen ja Tuomas Nummela olivat tasa pisteissä, joten kisan voittaja jouduttiin ratkaisemaan OLC kisan kilometrien perusteella. Ensi vuonna lieneekin parempi hoitaa koko kisa OLC kisaan ilmoitettujen lentojen perusteella. Toivottavasti osallistujia löytyy sitten vähän enemmän. AK

Pekka Puhakka

Malmin Ilmailukerhon Lentopaikkakisan

voittanut Pekka Puhakka on sattumoisin myös PIKIn jäsen. Hän on valmis fyysikko yliopistolta ja opiskelee nyt radiotekniikkaa TKK:ssa. Vakituinen työpaikka säätökalaboratoriossa on antanut mahdollisuudet laajamittaiseen lentämiseen ja niinpä hän kiinnostui lentopaikkakisasta kun viime vuonna tuli vielä kerhojen välisen kilpailun haaste MIK:lle.

Viime kesän kisailuun innosti myös tuore PPL lupakirja, Pekka sai sen syksyllä 2004 kun parhaat lentosäätöolivat jo loppuneet. Lentopaikkakisa vei hänet mukaan myös Lentorallille, josta toisaalla tässä lehdessä. Kotimaan kohteista Pekka mieleen jäivät erityisesti korpikentät, niitä hän kiersi paljon. Niiden puuhakas ilmapiiri ja touhukas toiminta etenkin viikonloppuina jäivät mieleen. Räyskälässä Pekka oli ollut aiemmin purjekoneen kyydissä, mutta sinne tulo itse lentäen moottorikoneella oli aivan erityinen kokemus, siinä oli todellista yleisilmailun fiilistä. Korpikenttien joukossa tuli Pekalle myös ensimmäinen ruohokenttä kokemus. Käynti Wredebyn kentällä Kyntälaaksossa juhannuksen aatonaattona missä kartanon isäntä itse tuli piippua poltellen ystävällisesti esittelemään maat ja kartanon sai Pekka pohtimaan, kuinka mukavaa olisikaan viettää Juhannus ilmailulla. Muillakin kentillä, erityisesti Piikajärvellä ja Oripäessä, esiteltiin Pekalle lentopaikka. Innokkaat ilmailuker-

holaiset olivat aktiivisia.

Ilmailu samoin kuin Pekan toinen pääharrastus, rautatiet, ovat olleet Pekan kiinnostuksen kohteina aivan pienestä pojasta lähtien. Lapsuus ja nuoruusvuosien varrella Pekka rakenteli liikennekojen pienoismalleja, luki ilmailukirjoja, katseli ilmailuelokuvia ja lomamatkoilla vieraili matkustajakoneen ohjaamossa silloin se vielä oli mahdollista. Rautatieharrastukseen kuuluivat nuorempina pienoismallit, nykyisin museotyö Haapamäellä. Lapsuutensa Pekka vietti Korsossa, aivan radan tuntumassa ja Helsinki Vanhaan laskukierrosten vieressä... PP

Tuukka Takala

Tuukka on N-kurssin lentotekniikan opiskelija. Lentokoneista ja avaruusaluksista Tuukka on ollut kiinnostunut pienestä pitäen. Lukiossa ollessaan hän mietti opiskeluvaihtoehtoja valtiotieteiden ja lentotekniikan välillä, ja vaikka historia on aina kiinnostanut, hän päätyi jälkimmäiseen.

Tuolloin Tuukka oli vielä Sveitsissä, missä hän kirjoitti kansainvälisen ylioppilastutkinnon. Otaniemen ohella Tuukka pääsi myös Lontooseen opiskelemaan lento tekniikkaa, mutta päätti tulla Suomeen. Valinta osoittautui aivan oikeaksi! hän sanoi.

Lupakirjan Tuukka sai vuonna 2004. Lentopaikkakisan hän aloitti keväällä kotimaan kohteista. Hän kävi huhtikuussa Suhinulla lähistön korpikentillä. Mieleen jäivät auringonpaiste, kirkas sää ja raikkaat ilmat. Kauemmas Keski Suomeen ja ulkomaille hän matkasi Kilotangolla muiden PIKiläisten kanssa.

Kyselin Tuukalta minkälaisia kerhoon ko-
neet ovat hänen mielestään lentää.

Alfaoskar on koulukone ja lennettävyydeltäänkin hyvin tyypillisesti sellainen, helppo ja ennakoitava. Alfaoskarissa on hyvät laitteet, sillä on helppo suunnistaa. Sillä myös mahtuu hyvin pienillekin kentille. Toisaalta siinä on vain kaksi paikkaa. Se on herkkä termiinkin riepottelulle ja epätasaisella kelillä hankala trimmata. Sitä joutuu välillä vahtimaan, jotta se menisi minne pitää.

Suhinu on matkakoneena yllättävän hyvä, suunnistuslaitteisto siinä on kuitenkin olematon. Käytännössä sillä lentäminen tapahtuu kartan ja kompassin avulla.

VOR:n toiminta siinä on viime aikoina ollut satunnaista. Aito VFR kone!

Ehdottomasti mukavin matkakone näistä oli Tuukan mielestä Kilotango. Sillä voi lentää mukavasti korkeillakin pinnoilla. Archer kulkee vakaasti ja vauhdikkaasti selkeästi matkakone.

Viestinä lukijoille Tuukka kehotti osallistumaan seuraavalle pitkälle reissulle. Sillä tavoin sijoittuu Lentopaikkakisassakin terävimpään kärkeen. PP

Jäsenkysely vuodelle 2006

Ari Katajamäki

Kiitokset jälleen aktiivisesta osallistumisesta jäsenkyselyyn. Paljon saatiin tietoa kerholaisten mielipiteistä ja toiveista.

Lisäksi vapaat tekstivastaukset tarjosivat runsaasti hyviä ehdotuksia.

Jäsenkyselyyn vastasi tällä kertaa 88 PI Kiläistä. Vuosi sitten vastaajien määrä oli 110. Vastausaktiivisuus siis laski jonkin verran. Kyselyyn ilmoitettujen lentotuntien perusteella laskien vaikutti siltä, että mittei kaikki kerhon koneilla lentäneet olivat vastanneet. Ilmoitukset olivat kuitenkin hieman epätarkkoja, joten aivan kaikki eivät ole vastanneet.

Mielenkiintoista on huomata, että moot-

torilentäjät lensivät VFR lentoja muilla kuin PIK:n koneilla lähes yhtä paljon kuin PIK:n kalustolla. Vastanneet lensivät tuhat tuntia PIK:n koneilla ja 934 ilman.

Purjelentäjien suhteen tilanne oli toinen. Vastanneet lensivät muulla kuin PIK:n kalustolla vain 251 tuntia. Siitäkin yksi pilotti lensi puolet.

Jäsenyysvuosina laskien kerholaisten keski ikä on säilynyt edelleen suunnilleen kahdeksan vuoden tasolla, mediaanin ollessa viisi vuotta. Voidaan siis edelleen sanoa, että kerhon jäsenistö vaihtuu kahdeksassa vuodessa.

Enemmistön mielestä työtuntijärjestelmä voitaisiin lopettaa, jos se alentaisi lento hintoja. On varmaan syytä tutkia, miten esimerkiksi moottorikonehuollot saataisiin tehtyä ilman työtuntihyvityksiä, ja mitkä olisivat sen kustannukset.

On tietysti myös mietittävä tarkkaan, mitä muita seurauksia lopettamisella olisi löytyisikö enää mihinkään hommaan tekijää.

Tyypikelpuutukset ovat mielenkiintoisia. Esimerkiksi Cessna 172:n tyypit löytyvät useammalta kuin Piper 28A:n. Eikä kerholla edes ole sataseitenkakkosta! Suhinu tyyppejä voisi aika moni käydä lentämässä.

Kaksipaikkaisen moottorikoneen suhteen annettuista vaihtoehdoista voiton vei koulukone. Joku moitti kysymyksen asettelua yksipuoliseksi, mutta ei kuitenkaan esittänyt parempia vaihtoehtoja. Diesel koneissa voiton vei niukasti Diamond DA 40 ennen Cessna 172tdi:tä. Päätös asiasta onkin sittemmin tehty juuri Diamondin hyväksi toim. huom. . Purjelennon aamujaon myöhentäminen sai kannattajikseen reilun enemmistön vastaajista. Eikä kukaan halunnut aikaitaa sitä. Tässä asiassa täytyy kuitenkin ottaa vielä huomioon muut hallin käyttäjät. Toivottavasti PIK:n aamujaon ajan kohdan myöhentäminen ei kohtaa heidän parissaan kovin ankaraa vastarintaa. Hinaussopimuksen puute ei ollut haitannut suurimman osan lentämistä, joidenkin mielestä oli jopa vaan parempi olla ilman sopimusta.

Jäsenyyskysymyksessä on kyselyn perusteella tapahtunut iso muutos. Nyt selvä enemmistö kannattaa jäsenyyden avaamista muille yliopisto opiskelijoille. Selkeä enemmistö on kuitenkin edelleen sitä mieltä, että jäsenyyttä ei pidä avata kaikille.

Moottorilennon kelpuutuksille näyttäisi olevan kysyntää. IFR teorioita järjestetty Malmilla kerhojen yhteistyönä. Vesilento koulutusta voitaisiin ehkä yrittää järjestää samalla tavalla. Hinauskoulutusta pyritään järjestämään PIKiläisillä voimilla. Myös purjelennon jatkokoulutukselle riittää kysyntää.

Tekstivastauksia tuli kaikkiaan yli 20 sivua. Johtokunta on lukenut kaikki vastaukset ja pyrkii ottamaan niitä huomioon parhaan kykynsä mukaan. Paljon on kuitenkin kiinni siitä, miten hyvin kerholaisten joukosta löytyy aktiivisuutta asioiden toteuttamiseen.

TUUKKA TAKALA



Lentopaikkakisa 2006

Moottorilentosarjan haastekilpailu laajenee. Finnairin lentokerho on ilmoittanut haluavansa mukaan kisaan. Myös Mäntsälän Ilmailukerho haluaa mukaan. Eli kisa laajenee tänä vuonna neljän kerhon väliseksi ja myös ultrakevytlentäjät pääsevät matkalentokisan makuun.

Mikäli sama tahti jatkuu, on kilpailu parin vuoden päästä valtakunnallinen....

Finnairin lentokerho on luvannut tarjota kisassa eniten lentopaikka pisteitä keränneelle pilotille jonkun ilmailullisen palkinnon. Palkinnosta ei ole vielä varmuutta, mutta alustavien tietojen perusteella voi sanoa, että se on todella hyvä!

Siispä tällä kaudella kisataan paitsi kerhon sisäisestä ja kerhojen välisestä voitosta, myös koko kisan henkilökohtaisesta voitosta.

Purjelentosarjan kisakin järjestetään. Tällä kertaa palkinnot sidotaan kuitenkin osallistujamäärään. Tämä tarkoittaa sitä, että ellei kisaan saada riittävästi osallistujia, ei palkintojakaan jaeta. Kisaa käydään OLC kisan ilmoitusten perusteella. Eli nyt kannattaa jokaisen lähettää loggeritiedostonsa OLC:n sivuille, palkinnoksi saattaa saada nipun ilmaisia hinauksia seuraavana kesänä. AK

Purjelentoon voi jäädä koukkuun...

Antti Kempainen

ARI KATAJAMÄKI



Lennolta tulossa, ilmeet kertovat kaiken!

Syksyisenä lauantaamupäivänä ajelin kohti Räyskälän lentokenttää. Pieni perhosten parvi oli ajautunut vatsaani, vaikka lentokoneiden kyydissä olin istunut useaan otteeseen aikaisemminkin. Nyt oli hivenen tavallisesta poikkeavaa ilmaa oloa tiedossa, joten kevyt innostuneisuus oli siihen nähden hyväksyttävää. Räyskälään johtavan tien viimeiset pätkät ovat oikein hauskoja ajaa, kapea tie, paljon mutkia, joten keskittymällä rallipolkuun sain pidettyä ajatukseni kurissa. Mutta vain hetkeksi aikaa sillä pian kenttä aukeni silmiäni edessä. Auto parkkiin kahvilan tuntumaan ja jalkaisin eteenpäin.

Ilmassa tuntui jatkuvasti olevan vähintään viisi konetta. Ensimmäinen puolisko tutustumiskurssin oppilaista oli taamman kiitotien vieressä katsomassa, kun Suhinu kiskoi taukoamatta kahta kaksipaikkaista purjekonetta taivaalle. En ollut aivan varma, kumpaan osaan tutustumiskurssia oikein kuuluin, joten lähdin varovasti seikkailemaan kohti hinausaluetta. Kenttäalueella piti olla tarkkaavainen, koska muiden luokse päästäkseni minun piti ylittää viereinen kiitorata, joka oli käytössä moottorikoneiden sekä lähtö- että laskualustana.

Sää kentällä vaikutti yllättävän inhimilliseltä. Tarkenemistä helpottivat kyllä päälleni pukemat kaksi villapuseroa, pitkät kalsarit, villasukat ja pipo. Nämä olin kylmyyden pelossa laittanut ylleni. Aurinko paistoi, eikä tuulikaan tuntunut

kylmältä, joten oman vuoron odottelu ei ollut ainakaan sään vuoksi tuskaista. Odotellessa oli mukavaa seurata kerhon koneiden kaartelua taivaalla. Välillä niiden nopeus kasvoi äkillisesti, sitten seurasi yksi tai useampi silmukka. Jännitykseni kasvoi entisestään, kun aloin tajuta, että ehkä myös minun lennollani harrastettaisiin kevyttä taitolentoa. Pian edelläni ei ollut enää kuin kaksi henkilöä.

ARI KATAJAMÄKI



Tutustumiskurssilaisia DG-505:n ääressä

Meni noin kymmenen minuuttia ja sitten puin jo hätävarjoa niskaan.

“Missäs tässä on se varavarjo?” kysyin kokeneemmilta kerholaisilta. Vastauksena oli kevyt naurahdus, ja toteamus, että varjoja on vain yksi kappale. Se on oikeastaan ihan järkevää, varjonhan tulisi olla se vihonviimeinen keino pelastaa itsensä, mikäli lentokone menee epäkuuntoon kesken lennon. Tilastojen perusteella maahansyöksyt ovat äärimmäisen harvinaisia, mutta pahimpaan varautuminen ei ole lainkaan hölmöä. Saatuani varjon tukevasti selkääni, minulle osoitettiin, minkä vekottimen luokse piti mennä. Tunnistin jo kaukaa, että kyseessä oli kerhon laivaston uusin tulokas, vuosi sitten euroopasta haettu DG 505. Olin varsin tyytyväinen, että ensimmäinen purjelentoni tapahtui juuri tuolla koneella.

Kuomu edestä auki, kyytiin istumaan ja sitten laittamaan vöitä kiinni. Ensimmäinen huomioni oli, että vyöthän laitetaan todella tiukalle. Pään kääntäminen kokonaan taakse oli vaikeaa. Ohjaamo oli varsin ahtaan tuntuinen, sauva hädintuskin liikkui ääriasentoihinsa haarojen välissä. Kaikkia ohjainlaitteita kuitenkin pystyi helposti käyttämään ja polkimetkin säätivät sopivalle etäisyydelle. Aivan kuin olisi suihkuhävittäjässä istunut.

“En ole sitten lähdessä pois tästä laitteesta, jos ei olla tehty sitä ennen yhtä silmukkaa”, ilmoitin päättäväisesti.

Takana istunut lennonopettaja Vili nau rahti että katsotaan, olisiko se mahdol lista.

Seuraavaksi alettiin käydä läpi lentoon lähtötarkastusta. Kuomu kiinni, mittarit ja ohjaimet toimivat. Pieni huoli käväisi jälleen mielessä, kun käytiin läpi kuinka kuomu aukeaa ja miten kyydistä hypä tään pois mikäli jokin menee pieleen. Vili rauhoitti minua toteamalla, että ideana ei tälläkään lennolla ollut hypätä kesken

kone nousi. Mittareista tarvitsi katsoen tarkastaa vain nopeus ja korkeus. Ter miikin huomasi audiovariometristä ja koneen luistamisen kuomuun liimatusta villalangasta.

“Haluatko kokeilla pysyä hinun peräs sä?” Vili kysyi.

Vähän epävarmasti otin sauvan käteeni, ja heti kun Vili irroitti otteensa, tuntui että koko purjekone alkaa kaatua. Noin sekunnin kuluttua Vilin käsi oli taas tiu

sontti tuli takaisin näkyviin, mutta väärin päin. Nopeus kasvoi, ja kone alkoi taas olla pikkuhiljaa oikein päin.

“Toinen perään!” huusin takapenkille. Pienen naurahduksen säestämänä jat koimme toiselle kierrokselle. G mittari kohosi silmukan aikana neloseen saakka. Silmukoiden jälkeen muutettiin vielä no peus korkeudeksi, ja sitten leijailtiin kai kessa rauhassa lähes aloituskorkeudella, aivan kuin mitään ei olisi tehtykään. Sun nuntaimopoiilusta Hornettiin ja takaisin kahdessakymmenessä sekunnissa. Sitten aloin harjoitella. Vili antoi ohjai met minulle ja koetin alkuun lentää suo raan. Miten ihmeessä lentäminen saattoi olla näin vaikeaa? Sauvan liikkeiden ei tarvinnut olla isoja, poljinta piti antaa sitäkin enemmän. Juuri kun koko ohjaa misessa ei tuntunut olevan enää mitään tolkkua, käski Vili irroittaa otteen ohjai mista, tein työtä käskettyinä ja kone alkoi lentää taas suoraan. Hivenen masentavaa todeta että mekaaninen laite toimii it sekseen paremmin, mutta yrittänyttä ei laiteta. Pikkuhiljaa ohjaamisen logiikka alkoi löytyä ja ohjausliikkeiden suuruudet alkoivat hahmottua. Kaartaminen tuntui huomattavasti helpommalta ja loogisem malta kuin viivaa pitkin lentäminen. Huomion kiinnittäminen ylimääräisen luiston ehkäisemiseen vei lähes kaiken tarkkaavaisuuteni. Sen lisäksi piti huo lehtia korkeuden säilyttämisestä ja varoa ilmatilan muuta liikennettä. Ei olekaan ihme, että suunnistaminen tai laskukier ros eivät kuulu ensimmäisten lentojen aiheisiin, taitolennosta tai pilvilennosta puhumattakaan.

15 minuuttia kului hyvin nopeasti, Vili otti ohjaimet haltuun ja aloitti laskukier roksen. Loppuosalla sain vielä hyvän esi tyksen siitä, miksi puhtaat kaarrot ovat tärkeitä purjelentoa ajatellen. Vili laittoi koneen sivuluisuun. Nopeus ei tuntunut kasvavan juuri yhtään, mutta korkeus las ki sitäkin enemmän, kun. Jälleen kerran tuntu vauhdista tuli vasta loppumetreillä, juuri ennen maakosketusta.

Heti pysähdyttämme ympärillä oli 2 3 kerholaista, jotka työnsivät koneen ta kaisin lähtöpaikkaan. Hymy oli leveä kun nousin pois kyydistä, vaikka itsetunto olikin saanut kolhun. Lentäminen ei ollut sujunut aivan samalla tavalla kuin Microsoftin Flight simulatorissa. Kotiin lähtiessä tunsin helpotusta, kun huoma sin että auton ohjaaminen sentään meni edelleen niin kuin sen pitääkin, ilman ylimääräisiä heilahduksia ylös, alas taikka sivulle. Kaikesta huolimatta, tätä herkkua oli saatava lisää!

PETTERI PAVAS



Suurin osa pursikurssista tutuksi tulleessa S 2 - luentosalissa

pois. Hinauskone rullasi eteemme ja vajjeri kiinnitettiin. Siivet nostettiin vaa katasoon yhdistelmä nytkähti liikkeelle. Huomasin, että pulssini oli vähintäänkin tuplaantunut.

Olin joskus aikaisemmin nähnyt, kuin ka purjekone hinataan ilmaan vintturin avulla. Siitä oli jäänyt mielikuva, että hinaus on nopea ja räväkkä tapahtuma, jossa kone on ilmassa jo parinkymmenen metrin matkan jälkeen. Yhdistelmähina uksessa kiihtyvyys ei kuitenkaan päättä huimaa. Kiitotietä kului pitkät patkät ennenkuin siipi alkoi kantaa.

Noin sadan kilometrin tuntivauhdissa oma koneemme nousi ilmaan, vaikka hi nauskone pysyi vielä radalla. Nyt nopeus alkoi tuntua. Parin metrin korkeudessa lentäen vauhti tuntui jo oikeasti kovalta. Pienet puuskat heilauttelivat konetta hetkittäin, mutta isoja heilahteluja ei ta pahtunut.

Lopulta edessä oleva hinauskonekin pääsi irti maasta ja loiva nousu alkoi.

Huomioni kiinnittyi piipitykseen, joka tuli audiovariometristä. Yhtäjaksoinen piippaus tarkoitti, että kone vajosi alas päin ja katkonainen ääni tarkoitti että

kasti sauvan ympärillä ja koneen heilahta minen tasoittui.

“Kyllä se siitä sujuu muutaman lennon päästä”, Vilin ääni kuului takaa.

Olin aivan ymmälläni, onko tämä oikeasti näin vaikeaa.

Lopulta oltiin viidessäsadassa metrissä, ja Vili napsautti hinausvajjerin irti. Pieni nykiminen tasoittui heti ja aloimme “kel lua” ilmassa, kuului ainoastaan virtauksen suhina ja audiovariometrin piippaus.

“Jos meinataan tehdä se silmukka, on se parempi tehdä täällä korkealla”, kuului ääni takaa.

Se kuullosti hyvältä suunnitelmalta. Ensin pari tiukkaa kaartoa, joilla tar kistettiin ettei alla ole ketään. Sitten kone oikaistiin vaakalentoon ja sauvaa työnnettiin reippaasti alas. En ehtinyt juurikaan katsoa nopeusmittaria, tunsin vain kuinka paineenvaihtelu alkoi rutista korvissa. Sitten tuntui kuin istuin olisi imaissut minut sisäänsä. Posket venyivät korvia kohden ja hengittäminen muuttui vaikeammaksi. Horisontti katosi näkyvis tä ja näkyi ainoastaan sininen taivas. Voi veljet miltä se tuntui! Samalla Vili selitti takana, mitä seuraavaksi tapahtuu. Hori

Alfaoskari tutuksi ja paljon muutakin

Liisa Ahonen

Vanhempieni ilmeet heijastivat enemmän kauhistusta kuin myötään nostusta, kun viime syksynä yllättäen totesin ilmoittautuneeni yksityis lentäjän lupakirjakurssille. Ystäväni sitävastoin alkoivat riemastuneina suunnitella maailmanympärimatkaa lentämälläni jumbojetillä tai vä hintään Mathias Rustin esimerkin mukaista ”sankarilaskua” Moskovan Punaiselle torille.

Viikon kuluttua uutisesta isäni tent tasi lounaalla lentoturvallisuusmäärä yksiä ja näkölentosaantöjä en ollut sellaisista ennen kuullutkaan. Äiti yritti houkutellessa jonkin sopivamman harrastuksen kuten pitsinnypläyksen pariin. Kaverit puolestaan kyselivät kärsimättöminä että joko lupakirja on taskussa. Valitettavasti Ray Banit ja pilottitakki tekevät vain puoli lentäjää, se toinen puoli on aikamoisen aherruksen takana.

Lokakuun alun ensimmäisillä lento koneen yleistuntemuksen oppitun neilla sähköosaston luentosalia kan soitti kymmenen wanna be pilottia. Suuri osa huokaili halunneensa lentää pienestä pitäen. Jokunen harkitsee jopa ammattimaista ilmailu uraa. Itse lähdin mukaan kuin pystymetsästä reväistynä, mutta ilmailualan perus tuntemattomuus ei ole koitunut ylit sepääsemättömäksi ongelmaksi.

Kurssille meitä ajoivat vauhdin ja jän nityksen lisäksi lähes rajattomat mah dollisuudet kehittymiseen. Niin, ja tietysti huumeidierimäisellä tehok kuudella toteutettu rekrytointikam panja addiktoivine esittelylentoineen. Tuoreiden kurssilaisten puheissa on sen jälkeen välähdellyt niin yölen toa, vesilentoa ja taitolentoa kuin ulkomaanmatkailuakin. Ensin pitäisi tietysti selvittää kurssista. Niin, ja sii tä Ilmailulaitoksen tenttivuoresta, joka pelottavuudessaan vetää vertoja moottorin sammumiselle lennon ai kana. Erona näillä on vain se se, että kurssilla opetetaan selviämään jäl kimmäisestä, mutta Ilmailulaitos on arvaamaton.

Armotta alkanut pänttäys vaatii ihmeitä takapuolen kestävyys sä, mikä taisi yllättää muutaman kurssilaisen sillä muutamia viikkoja myöhemmin meitä oli jäljellä enää

kahdeksan. Luku pienehen entisestäään vuoden vaihteessa, kun kurssimme priimus totesi aikansa toistaiseksi riittämättömäksi.

Me jäljelle jääneet, joista PIK histo riallisesti valtaosa on naisia, alamme pikku hiljaa päästä voiton puolelle teoriaurakassamme. Oppitunteja on takana enemmän kuin insinöörillä laskupäätä riittää, kokeita samoin. Viimeksi mainittuja on kertynyt kunnioitettava lukumäärä jo senkin takia, että koealueesta on useamman kin kerran ensimmäisellä yrityksellä tarttunut päähän vähemmän kuin vaadittu 75 .

Ryhmä elää alituissa muuttoliik keessä sopivien luentotilojen perässä. Sähkö ja rakennusosastot koluttu amme olemme tänä vuonna ottaneet tavaksi viettää tiistai ja perjantai iltamme TKK:n pääkirjaston luento salissa. Aikataulut sovitaan yhdessä kurssilaisten ja opettajien kesken reippaan kurssiväapelimme koordi noimana.

Vaikka se luokkahuoneen hämärissä joskus meinaa unohtua, niin lentä määnhän tässä opetellaan! Vapauden tunnetta tavoitellaan kovaa ja korke alla, auringon välkähdellessä valkeissa

siivissä. Tai no, edes pilvien roikku essa minimikorkeudessa ja puuskien heitellessä konetta niin, että pieni kiepsahdus vatsanpohjassa ja vasta al kajan innolla ohjaimia puristavat koh meiset näpit saavat lähes epäilemään homman nautinnollisuutta. Uljaana aluksenamme toimii itseäni lähes tuplasti vanhempi mopo Cessna, joka tottelee nimeä OH CAO.

Yli puolet kurssilaisista tavoittelee lupakirjaa ensi kesään mennessä, jotta kesällä voisi lähteä vaikkapa reissaa maan. Muutamalle ahkerimmalle len to oppilaalle on tiimaakin kertynyt jo parisenkymmentä tuntia eli lähes puolet vaaditusta. Itselläni oli myös kunnianhimoisia suunnitelmia repäis tessäni käytännön lentotunnit käyn tiin neljän tunnin tiimalla vuoden ensimmäisellä viikolla. Sittemmin sää, koneen huolto ja opettajan ansio työkiireet palauttivat kirjaimellisesti maan pinnalle. Parempia kelejä lienee kuitenkin luvassa keväämmällä, joten eiköhän tästä vielä ilmaan päästä. Seuraavaksi olisikin sitten vuorossa laskeutumisen opettelu.

PETTERI PAVAS



PPL-kurssia Malmilla: Liisa Ahonen, Hajni Zigmund, Sanna Karttunen, Sirkku Huisko ja Tommi Lehtonen. Alfaoskarin kapiinissa Jyrki Vikla

Lentämään, mutta kuinka?

Oletko aina halunnut lentäjäksi? Tai tuliko juuri mieleesi, että voisi olla kivaa seilailla taivaan sinessä.

Oli syysi mikä tahansa, Polyteknikojen ilmailukerhossa sinulla on mahdollisuus harrastaa ilmailua myös hankkimalla lentolupakirja. Vaikeinta on valita, ryhtyäkö purje tai moottorilentäjäksi. Ellei osaa päättää on parempi hankkia molemmat lupakirjat! Kerhossa on mahdollisuudet siibenkin.

Moottorilentokurssi PPL(A)

Kurssin tavoitteena on saada käteen "mottipahvi". Lupakirjan kirjainyhdistelmä "PPL" tulee sanoista Private Pilot's Licence. Suluissa oleva A kirjain on lyhenne sanasta "Airplane" lentokone. Vastaavassa kelpuutuksessa lentää helikopteria on kirjain "H".

Kurssin tavoitteena on antaa oppilaalle niin perusteellinen ilmailun tieto ja lentotaito että hän kykenee suoriutumaan turvallisesti niistä lentotehtävistä, mihin hänellä on lupa.

Koulutus jakautuu kahteen osaan: teoria koulutukseen ja lentokoulutukseen. Näistä ensimmäiseen teoriakoulutukseen kuuluu 140 oppituntia seuraavista aiheista:

- ilmailun säädökset
- lentokoneen yleistuntemus
- suoritusarvot ja lennon suunnittelu
- ihmisen suorituskyky ja rajoitukset
- sääoppi
- lentosuunnistus
- lentotoiminta
- lennon teoria
- radiopuhelinliikenne
- perusmittarilennon teoria

Lentokoulutukseen kuuluu 45 lento tuntia. Lentäminen aloitetaan yleensä samaan aikaan teorioiden suorituksen kanssa. Lentokoulutusta varten on oltava lennonopettaja ja oppilaskortti. Oppilaskortin saamiseen tarvitaan kerhon jäsenyys, oppilasilmoitus ja ilmailulääkärin todistus sopivuudesta yksityisen lentäjäksi.

Moottorilentokurssin kustannuksiin vaikuttaa kerhossa tehtyjen työtuntien määrä. Tavallisesti kokonaiskustannukset ovat välillä 3900 - 6000 €.

Purjelentokurssi GPL

Tämä on kurssi, jonka tavoitteena on saada käteen "pursipahvi". Purjelentäjän lupakirjan kirjainyhdistelmä GPL tulee sanoista Glider Pilot's Licence eli samma på engelska.

Samalla tavoin kuin moottorilentokurssi myös purjelentokurssi jakautuu teoriakoulutukseen ja lentokoulutukseen. Teoriakoulutus annetaan PIKissä tavallisesti talven aikana. Se sisältää 44 luentotuntia seuraavista aiheista:

- aerodynamiikka
- mittarioppi
- ohjausoppi
- purjekoneen hoito ja käyttö
- ilmailumääräykset
- sääoppi
- lentosuunnistus
- ilmailufysiologia
- radipuhelinliikenne

Lentokoulutus järjestetään kurssimuotoisesti

PETTERI PAVAS



Kevättalven päivä loppullaan itäisellä Uudellamaalla.

toisesti Räyskälässä tai pitkin kesää viikonloppuisin opettajan kanssa. Te hokkaimmin ja varmimmin lupakirjan saaminen tapahtuu osallistumalla kevään intensiivikurssiin. Purjelentolupakirjan kustannuksiin vaikuttavat samalla tavoin kuin moottorilentokurssin kanssa kerhossa tehty työtunnit. Tyypillisesti kustannukset ovat suunnilleen 1100 - 1600 €.

PETTERI PAVAS



Tulossa laskuun Hyvinkään lentokentän, EFHV kiitoradalle 04.

PIKkujoulut - glögi loppui kesken!

Petteri Pavas

PETTERI PAVAS



Liisa Ahonen ja Hajni Zigmund

Saavuini paikalle Rantasaunaan dokumentoimaan tapahtumaa reilusti myöhässä. Siinä vaiheessa ylimääräinen kokous oli jo pidetty. Mikä kriittisempää, sain heti ovella ystävällisen vihjeen pitää kiirettä, sillä kinkku oli loppumassa. Aivan kasvisruokavaliolle josta toki pidän en sentään joutunut, vaan ehdin saada maistiaisen kinkkuakin. No, vaikka olisin jäänyt ilman, en olisi siitä kohtuudella voinut valittaa, sillä saapumisen ohella ilmoittautumisenikin oli jäänyt niin myöhään, että se ei enää onnistunut. Pöytäseurueeltani kuulin aiemmin tapahtunutta. Ensin oli nautittu puuro. Sen

jälkeen ylimääräinen kokous oli pidetty seitsemässä minuutissa. Uusia koneita hoitajia ei ollut saatu, mutta kylläkin kaksi jäsenasiaa hoidettua. Kuulemani mukaan yksi uusi jäsen oli hyväksytty. Hän oli sattunut kävelemään Rantsun ohi ja jäänyt suustaan kiinni ulkona oleviin pikiläisiin. Hän oli kysellyt toiminnasta ja päätelty menosta, että hauskaa on ja liittynyt siltä istumalta. Toinen jäsenasia oli Anselmi Pyyntä hyväksyminen ainajäseneksi. Vaikka oli alkulta lausuttu pöydässäni julki huolia glögin riittävydestä. Viralliset vakuuttelut juoman runsaudesta eivät

rauhottaneet seuralaisiani.

Outona, vaikkakaan en uutena pikiläisenä päätin hieman satunnaisotannalla haastatella paikalla olijoita ja udella, mikä oli heidät PIK:n pariin tuonut.

Aloitin vieressäni istuvista Liisa Ahoselta ja Hajnalka Zigmundista. Liisa oli syksyllä kyllästynyt istumaan fysiikan luennolla ja lähtenyt salista pois. Salin ulkopuolella hän oli nähnyt purjekoneen ja ihmetellyt että mikäs häveli tuo on. Sitä oli hänelle sitten esitelty Pekka Kauppinen sillä tuloksella että Liisa on nyt paitsi ahkera PPL kurssilainen myös kerhon uusi rahastonhoitaja.

Hajnalka on halunnut pienestä pitäen lentää ja tutkia. Nyt hän on saanut molemmat yhdistettyä täällä TKK:lla opiskellessaan Kemian osastolla ja liittyttyään PIK:iin viime keväänä. Hänkin on PPL kurssilainen ja lisäksi uusi johtokunnan koulutusvastava.

Toisella puolella pöytää istuivat Samuli Sievänen ja Matthias Rösiger. Samuli on ollut aina ilmailusta kiinnostunut ja muun muassa rakentanut lennokkeja. Hänen setänsä on ilmavoimissa ja hän harkitsee sinne pyrkimistä. Nyt hän on GPL kurssilla.

Matthiaskin on ollut jo kouluajoista pitäen lentämisestä kiinnostunut. Aikaisin hänellä ei kuitenkaan ollut siihen mahdollisuuksia. Nyt Suomessa ollessaan vakituudessa työssä opiskelujen ohella hän on voinut aloittaa lentämisen. PIK:in hän löysi miltei sattumalla nettihaualla ja on nyt PPL kurssilla lentovaiheessa.

Vaeltelin hieman huoneessa ja tapasin Anselmi Pyyntä. Hänet oli juuri hyväksytty ainajäseneksi, kun hän tällä kertaa oli maksanut maksun ennen kokousta! Vanha hyvä kriteeri ainajäsenyyden puolesta, se, että on jo maksanut siitä, ja haluaa rahat takaisin, ellei hyväksytty, oli

jäänyt häneltä huomaamatta ensimmäi-
sellä kerralla.

Anselmi on pitkän linjan ilmailija, hän sai PPL:n suoritettuaan varusmiespalveluk-
sen Ilmavoimissa. Hän oli aluksi muiden
Ilmavoimissa luvan saaneiden tapaan
Malmin lentokerhon jäsen, mutta huo-
masi sittemmin, että PIKin kalusto oli
paljon kiinnostavampaa, "kirjavampaa".
Anselmi lensi myös muutama vuosi sitten
GPL:n.

Tässä vaiheessa pöydästäni alkoi kuulua
pettynyttä voihkintaa: Glögi on loppu!?!
Hetken oli vielä toivoa. Sitten sekini
loppui, tutkimusmatka juottopisteelle
vahvasti todeksi pahimmat epäilykset:
glögi oli todellakin loppu. Syvä pettymys
katteettomaksi jääneisiin lupauksiin
valtasi mielet. Tehtäväksi jäi vain kirjata
virallinen glögin kuolinaika: 22.15.

Jatkoin haastattelukierrokseni ja tapasin
vanhan kurssikaverini Jukka Kalkasmaan
ajalta jolloin ensimmäistä kertaa suoritin
pursiteoria. Jukka kertoi kurssin jääneen
tuolloin häneltäkin hieman kesken, mut-
ta sitten vietettyään vuoden 1984 kesän
helikopterikyydissä hän seuraavan vuo-
den aikana saattoi homman loppuun ja
muutama vuosi sitten siitä hankki moot-
toripahvinkin lentäen sen 30 päivässä.
Sittemmin lennot vähenivät isäksi tulon
myötä 1990 luvun alussa, mutta nyt hän
on jälleen tulossa takaisin ilmaan.
Pöytään päätyi myös Liisan kerhoo-
n kutellut Pekka Kauppinen. Hän kuuluu
pienestä pitäen lentämisestä kiinnostu-
neiden joukkoon. Hän on vuoden aikana
saanut PPL:n ja ehtinyt lentää viitisen
tuntia kurssin jälkeen. Toistaiseksi erityi-
sesti mieleenjäädyn tilanne oli 20 solmun
puuskissa lentäminen.

Pasi "Original" Väisänen kertoi nuorille
ja hieman vanhemmallekin pursuriksi

PETTERI PAVAS



Muuta juotavaa riitti, vaikka glögi loppuikin

PETTERI PAVAS



Takahuoneessa tunnelma eli aivan omaa elämäänsä

laisille Kebnelle menosta hinauksessa.
Ensimmäinen kerta oli ollut aivan ongel-
maton sään ollessa mainio. Viides kerta,
matka Clubilla Kebnelle, oli kuitenkin
jotain aivan toista.

Lähtöä odoteltiin ensin Malmilla vajaa
viikko. Lopulta matkaan päästiin. Kier-
reltiin kaikki pääkaupungin harjoitus
alueet, paitsi Nikkilän yläalue, sillä niin
korkealle ei päässyt ja palattiin takaisin
Malmille.

Toisella yrityksellä päästiin jonnekin
Pohjanmaalle, paikkaan, joka olisi voi-
nut olla Peräseinäjoki, mikäli siellä olisi
lentokenttä. Siellä aikaa kulutettiin sään
paranemista odotellessa. Sää sitten para-
nikin ja lentoon päätettiin lähteä.
Startista mieleenjäädyn seikka ei lopulta
ollutkaan siipimiehen puuttumisen on-
gelma. Odotellessa oli nimittäin kentän
pintaan satanut kymmenisen senttiä

lunta. Lumi oli ihan nätisti pinnassa aina
siihen saakka kun hinauskoneen tuuletta
ja sitä alkoi pölyyttää joka puolelle!
Startti tapahtui, ja näkyvyys purjeko-
neesta hinauskoneeseen päin putosi vä-
littömästi kahdeksaankymmeneen sent-
tiin. No, siitäkin näki köyden kulman.
Kulman vaihteluiden mukaan ohjaten ja
tiukasti ja tiukasti mielessä pitäen, että
baana on 30 metriä leveä onnistui startti.
Opetuksena tästä Pasi halusi välittää
kuulijoilleen seuraavaa: "Älkää lähtekö
siirtohinaukseen, älkääkään ainakaan mis-
sään tapauksessa alle 100 tunnin lentoko-
kemuksella."

Juttelin myös Mika "Vili" Viljanmaan
kanssa. Hänelle lentäminen on ollut into-
himo kaiken aikuisiän, mutta ammatik-
seen hän ei ole sitä halunnut. Hän aloitti
TKK:lla opiskelemalla ensi pari vuotta,
sitten liittyi PIKiin, eikä opiskellut pariin
vuoteen mitään. Hän oli myös ilmake-
uushommissa työksensä 300 000 valotusta
tuli tehtyä siinä. Moottorilupakirja hä-
nellä on myös ollut, mutta ei ole uusinut
sitä enää.

Ohi käveli Katja Soikkeli. Hänelle ilmailu
tuli jo perheen kautta tutuksi. Hänen äi-
tinsä ja isänsä lensivät Räyskälässä, kaikki
kaverit lensivät Räyskälässä. Lopulta
hän itsekin lensi Räyskälässä lupakirjan
17 vuotiaana. Katjan mieskin lentää. Nyt
heillä on Malmilla yritys jolla on lentoko-
neita ja sotalaivoja.

Ilta kääntyi yöksi ja tuli valomerkki.
Alkoi olla aika lähteä muihin kiireisiin.
Siinä vielä lopuksi kuitenkin ihmettelin
pöytäseurueelleni, miksi kerhon hom-
miin ei oikein tahdo löytyä halukkaita?
Yksi arvio oli, että "vanhat ei jaks-
ja nuoret ei vielä uskalla". Onko näin, ja
oli miten oli, mitä tehdä? Siitä voisi keskus-
tella vaikkapa tässä lehtisessäkin.

Johtokunta 2006



Rahastonhoitaja

Liisa Ahonen

Rahastonhoitaja maksaa laskuja, huolehtii kirjanpidosta ja talouteen liittyvistä sopimuksista ja tarjouksista, tekee tilinpäätöksen ja vastaa rahaviraston toiminnasta. PIKin kokoisessa kerhossa on paljon tilitapahtumia ja käsiteltävät rahsummat ovat suuria kerhomittakaavassa. Liisa on N kurssin Rakennusosastolainen pääaineenaan liikennesuunnittelu. PIKiin hän liittyi syksyllä 2005. Hän suorittaa parhaillaan moottorilupakirjakursseja. Hän on kiinnostunut matkailusta. Myös purjelentolupakirjan suorittaminen muutaman vuoden kuluksi on hänellä harkinnassa.



Puheenjohtaja

Ari Katajamäki

Puheenjohtaja pitää huolen siitä, että kaikki kerhon asiat tulevat käsitellyiksi johtokunnassa. Hän myös vastaa toiminnan yleissuunnittelusta ja valvoo tarpeen mukaan muiden johtokunnan jäsenten toimia. Puheenjohtaja valvoo myös kerhon toiminnan lainmukaisuutta ja huolehtii kaikkien kerholaisten ja heidän harrastemuotojensa tasapuolisesta kohtelusta. Ari on maanmittari vuosimallia 1986. Hän työskentelee paikkatieto ohjelmistojen parissa. Hän on ollut alalla vuodesta 1990 lähtien.

PIKiin Ari liittyi vuonna 1988 ja suoritti purjelentokurssin seuraavana keväänä. Vuonna 1993 hän suoritti moottorilentolupakirjan. Ari oli vuonna 1992 kerhossa sihteerinä ja myöhemmin pari vuotta Lentolehtisen päätoimittajana. Välillä hän piti taukoa työstä ja perhekiireiden vuoksi. Hän oli puheenjohtajana myös viime vuonna.



Sihteeri

Sirkku Huisko

Sihteeri huolehtii kerhon hallinnosta ja arkistoinnista, hoitaa kerhon postit, ylläpitää jäsenrekisteriä ja kirjottaa kousten pöytäkirjat. Sihteeri auttaa myös osaltaan tiedottajaa. Hienot, houkuttelevat tapahtumaesitteet, kuten mainokset moottorilento ja purjelentokursseille, ovat Sirkun käsialaa.

Sirkku on piakkoin valmistuva maisemaarkkitehti arkkitehtiosastolta joka on opiskellut myös Vuoriosastolla materiaali ja kallioteknikkaa. Opintojen ohella hän on töissä Arkkitehtiosastolla tutkimusapulaisena.

PIKiin hän liittyi syksyllä 2004 oli sihteerinä viime vuonnakin, suorittaa parhaillaan PPL kurssia. Tulevaisuudessa hän aikoo suorittaa myös purjelentolupakirjan "on tullut luvattua näin niin monelle".



Jäsen - vpj, tiedotus

Tero Knuth

Varapuheenjohtajan tehtävä on toimia puheenjohtajan sijaisena. Tämän lisäksi Tero on hoitanut tiedotustoimintaa ja osallistunut aktiivisesti kerhon www palveluiden kehittämiseen.

Tero valmistui DI:ksi maanmittausosastolta kuluvan vuoden tammikuussa. PIKIn jäseneksi Tero liittyi heti opis kelemään tultuaan syksyllä 2001. Hän on toiminut kerhossa useissa eri tehtävissä. Heti aluksi hän vastasi silloisesta PIKRES varausjärjestelmästä. Erilaiset tietojenkäsittelyyn liittyvät tehtävät ovat olleet osa hänen kerhotöitään aina sen jälkeen. Lisäksi hän on toiminut rahastonhoitajana ja nuorempana koneenhoitajana.

Moottorilentäjän lupakirjan Tero suoritti vuonna 2003 ja purjelentäjän lupakirjan seuraavana vuonna. Hänen lentoharrastuksena on keskittynyt tähän saakka lähinnä moottorilentämiseen, mutta tulevan kesän suunnitelmissa on aktivoida purjelentämistäkin.

1990. Sitten harrastuksessa oli hiljaiseloa, kunnes hän aloitti vuonna 1998 PPL kurssin ja suoritti moottorilupakirjan vuonna 1999. PPL kurssin aikana hän aloitti CBV:n koneenhoitajana ja oli siinä tehtävässä vajaan vuoden. PKT:n koneenhoitajana Ari toimi 2000-2003. Huolto päällikkönä hänellä on nyt menossa neljäs vuosi.



Jäsen - koulutus

Hajnalka Zigmund

Koulutusvastaavana Hajni huolehtii PPL kurssiin liittyvistä käytännön järjestelyistä, opettajien ja opetustilojen hankkimisesta. Sen lisäksi hän ylläpitää kerhon AIP kansiota ja on pitää yhteyttä kerhon koulutuspäällikköön.

Hajni opiskelee Kemian osastolla aikoen erikoistua tekniseen biokemiaan. Hän on aina halunnut tutkijaksi ja lentäjäksi. Opintojen ohella hän tekee töitä IBM:n rahoitusosastolla.

PIKIn jäsen Hajni on ollut kevästä 2005. Nyt hän on PPL kurssilla, ja on muun ohella kurssiväepeli. Purjelentolupakirjan suorittaminen jossain vaiheessa kiinnostaa myös häntä.



Jäsen - rakennus

Mika Andersson

Kerhon rakennustoiminnasta vastaavalla Johtokunnan jäsenellä on vastuullaan kerhon rakennusprojektien etenemisestä huolehtiminen. Viime vuodet työn alla on ollut Hinun rakentaminen. Kerho teki vuonna 1999 päätöksen rakentaa Suhinun korvaavaksi hinauskoneeksi Hinu.

Mika on vuonna 2000 valmistunut rakennuspuolen DI. Ennen TKK:lle tuloa hän hankki kokemusta puutöistä muutaman vuoden ajan. Opiskellessa hänellä heräsi kiinnostus tietotekniikkaan. Työkseen hän suunnittelee nyt ohjelmistoja.

PIKiin Mika liittyi vuonna 2001. Kerhossa hän on jo useamman vuoden ajan hoitanut rakennusprojektiin liittyviä tehtäviä. Mika seuraa ilmailua harrastuksenaan keskittyen tekniikan kehittymiseen. Mika on muutamaa tuntia vaille suorittanut PPL lupakirjan vaatimukset.



Jäsen - huolto

Ari Siltavuori

Huoltotoiminnasta vastaava huoltopäällikkö hoitaa huoltotöiden tekijöille edellytykset huoltojen suorittamiseen, mm. tilaa varaosat.

Ari on N kurssin Lentotekniikan opiskelija. Hän on töissä aerodynamiikan laboratoriossa. Siellä hän työskentelee ballistiikan parissa ja vastaa Windows tuesta. PIKIn jäsen Ari on ollut vuodesta 1989. Pursilupakirjan hän lensi PIKissä vuonna

Heidin kuva seuraavassa numerossa

Jäsen -hupitoiminta

Heidi Hynnen

Hupitoiminnasta vastaava johtokunnan jäsen huolehtii saunailtojen, PIKjoulun, Mälkiän majan ja Vuosijuhlien käytännön järjestelyistä.

Heidi on kolmannen vuosikurssin TuTan opiskelija. Pääaineena hänellä on kansainvälinen liiketoiminta ja sivuaineena lentotekniikka.

PIKIn jäsen Heidi on ollut vuoden verran. Hän toimi hupivastaavana myös viime vuonna. Heidi on aikeissa hankkia moottorilentäjän lupakirjan heti kun aika ja rahat antavat myöten.

PIK-tutkain

Onska 70-vuotta

Yli 300:lle kerholaiselle moottorilentämi sen jo opettanut Onni "Onska" Viljamaa täytti viime marraskuussa 70 vuotta. Len tolehti onnittelee!

Palkittuja

Ansoistaan vuonna 2005 palkittiin ker hon vuosikokouksessa 8.3.2006 seuraavat kerholaiset:

Puolihinauspokuri

PKT:n koneenhoitajille kerhon lippulai van hoitamisesta liki 17 vuoden ajan.

Pulja

Tuukka Takalalle moottorikonehuolto jen ja kerhotoiminnan kehittämisestä.

Tintti

Sami Ruotsalaiselle purjelennon matka lentämisen aktivoinnista ja harrastami sesta.

Kullitettu potta siivousvälineillä

Pekka Olkinuoralle hienosti alkaneesta Murjun ehostamisesta.

Kurssit suosittuja

Viime syksynä aloitti purjelentokurssin 17 oppilasta ja moottorilentokurssin 9 oppi lasta. Innostusta lentämisen oppimiseen kerhossa siis on. Moottorilupakirjakurssi laisista yksi on yksilentovaiheessa. Purjelentokurssi on saamassa teoriaosuu den loppuun. Kevään lento osuudelle Räyskäläänkin on innokkaita tulijoita. Heistä näyttäisi riittävän täytettä kah teenkin kaksikkoon, kunhan vain opetta jat löytyisivät.

Kerho on ostanut lentokoneen

Kerhon Johtokunta on solminut sopi muksen joka johtaa Diamond DA 40 TDI merkkisen koneen, rekisterinume roltaan OH FDA, siirtymiseen kerhon omistukseen. Ennen omistajan vaihdosta koneen valmistaja vaihtaa siihen moot torin. Koneen arvellaan tulevan kerhon käyttöön huhtikuun aikana.

Koneen hankinta sai aikaan paljon kes kustelua kerhon foorumilla. Epäilystä ei ollut niinkään koneen ajanmukaisuudesta tai suorituskyvystä. Huolta kannettiin siitä, kuinka kone saadaan maksamaan itsensä eli lähinnä siitä, onko kerholaisilla varaa lentää sillä.

Etuna konella ovat alhaiset käyttökus tannukset lentotuntia kohden, haittana suuret pääomakustannukset. Mikäli kone lentää paljon maksaa se itsensä, joten ko netta kokeilemaan ja lentämään!

Räyskälän kämppä

Jukka Juslinin johdolla Räyskälän kämp pä on siivottu, patjat, tynnyt, päiväpeitot uusittu ja verhot pesty. Kaapin oveen on kiinnitetty selkeät käyttöohjeet. Toiveena on, että kämppä pysyy jatkossa yhtä siis tinä kuin se on ollut siivouksen jälkeen. Räyskälään yöpymään menijän on syytä muistaa:

ottaa mukaan aluslakana, tynnyliina ja makuupussi nukkumista varten
viellä tuomansa ruuat myös pois

Murju

Murjuun on tekeillä muutoksia kuluvan vuoden aikana. Murjun isäntä, palkittu Pekka Olkinuora, on tarttunut toimeen ja jälkeä syntyy.

Seuraavia ajatuksia Murjuun liittyen on tuotu esille:

Hinu: rakentaminen ollut hidasta, sen tapahtuminen tai tapahtumatomuus saa tetaan siirtää pois Murjusta.

Lahjoituksena saadut lentosimulaattorit pystytetään ehkä Murjuun.

Murjun isolle puolelle on suunniteltu luokkahuonetta koulutustarkoituksiin.

Kuitenkin Murjuun pyritään jättämään kelmollinen askartelutila lennokkiharras tusta varten.

Edellä mainitut ovat suuren linjan muu toksia ja toistaiseksi vasta ehdotuksia.

Niiden toteutumista odotellessa Murjun yleisilmettä, viihtyisyyttä ja käytettävyyttä pyritään parantamaan nykyisestään.

Tässä asiassa päästään eteenpäin jä nicksenloikin kun jäsenet POISTAVAT MURJUSTA SINNE KUULUMATTO MAT henkilökohtaiset tavaransa.

Murjun isäntä ottaa vastaan kerholaisten Murjun kehittämistä koskevia unelmia, toiveita, murheita ja haaveita.

Simulaattorit

PIK on saanut Patrialta kaksi käytöstä poistettua lentosimulaattoria. Kiitos Pat ria! Ne on ajateltu sijoittaa Murjuun. Näi tä simulaattoreita on käytetty aiemmin PPL koulutukseen. Mikäli ne saadaan täyteen käyttökuntoon ja viranomaisen hyväksyy ne uudelleen koulutuskäyttöön niin niillä voidaan lentää jopa viisi tuntia PPL kurssista. Tätä täyteen käyttökun toon saattamista aikaansaamaan tarvitaan tekijä s.o. joku fyysinen henkilö, lihaa ja verta , kiinnostuneet ottakaa yhteys ker hon johtokuntaan!

25.3.2006

Kerhon 75 vuotisjuhla

31.3.2006 HUOMAA!

Tähän mennessä on palautettava FDA ennakkotuntisopimukset.

31.3. - 2.4. 2006

Lentoleiri Himoksella ? . Osallistujat ottakaa yhteys Juhani Mäkiseen.

7.4. - 23.4. 2006

Lentoleiri primus inter pares Kebnellä ? . Osallistujat ottakaa yhteys Tuomas Nummelaan.

15.4.2006 HUOMAA!

Tähän mennessä on tehtävä kesän purje konevaraukset johtokunnalle.

24.4. - 7.5. 2006 (alustava ajankohta)

Purjelentokurssin lento osuus Räyskä lässä.

25.4. 2006

Saunailta. Paikkana Ossin Linna.

23.5. 2006

Saunailta. Paikkana Gorsu.

PIKalenteri

Viralliset PIK-henkilöt 2006

Johtokunta

Puheenjohtaja	Ari Katajamäki	ari.katajamäki(at)iki.fi	050 5906870
Sihteeri	Sirkku Huisko	sirkku.huisko(at)tkk.fi	050 5889515
Rahastonhoitaja	Liisa Ahonen	liisa.ahonen(at)hut.fi	044 3001358
Jäsen vpj, tiedotus	Tero Knuth	tero.knuth(at)hut.fi	0400 138348
Jäsen huolto	Ari Siltavuori	ari.siltavuori(at)hut.fi	050 63880
Jäsen rakennus	Mika Andersson	maanders(at)cc.hut.fi	050 5729073
Jäsen koulutus	Hajnalka Zigmund	hzigmund(at)cc.hut.fi	041 4594817
Jäsen hupitoiminta	Heidi Hynynen	hhynynen(at)cc.hut.fi	

Viranomaiset

Päätoimittaja	Petteri Pavas	petteri.pavas(at)kolumbus.fi	040 5089265
Tietotek. vastaava	Samuli Sievänen	ssievänen(at)cc.hut.fi	040 7397684
Rahavir. apulainen	Sanna Karttunen	shkarttu(at)cc.hut.fi	040 5120387
Laskuttaja	Antti Leino	aleino(at)iki.fi	050 3325181
Huoltot. koul.pääl.	Tuukka Takala	ttakala(at)cc.hut.fi	041 5458877
Hinausvastaava	Jari Lyytinen	jlyytine(at)cc.hut.fi	0400 515236
Varjopakkaaja	Manne Juntunen	manne.juntunen(at)hut.fi	050 4122472
Purjel.varust. hoitaja	Tuomas Nummela	tnummela(at)cc.hut.fi	050 3045015
Putkimies	Petteri Pavas	petteri.pavas(at)kolumbus.fi	040 5089265
Murjun isäntä	Pekka Olkinuora	polkinuo(at)cc.hut.fi	050 4111696
Räyskälän isäntä	Jukka Juslin		

Koneiden hoitajat

PKT Piper Archer			
Tyypipäällikkö	Anselmi Pyy	jpyy(at)cc.hut.fi	040 5154354
Pääkoneenhoitaja	Antti Leinonen	akleinin(at)cc.hut.fi	050 3514652
Apul.koneenhoitajat	Tuomas Tuisku	ttuisku(at)cc.hut.fi	040 5649618
	Antti Maja	amaja(at)cc.hut.fi	044 295 9100

CAO Cessna 152

Tyypipäällikkö	Tuukka Takala	ttakala(at)cc.hut.fi	041 5458877
Pääkoneenhoitaja	Erkka Rouhe	erouhe(at)cc.hut.fi	050 439 5899
Apul.koneenhoitajat	Hajnalka Zigmund	hzigmund(at)cc.hut.fi	041 4594817
	Tommi Lehtonen	tommi.lehtonen(at)hut.fi	050 5114386
	Pekka Värmälä	pekkav(at)pcuf.fi	040 5255125

TOW PIK 23 Suhinu

Tyypipäällikkö	Kari Lumppio	kari.lumppio(at)tkk.fi	09 4512838 t , 09 5481096 k
Pääkoneenhoitaja	Tuomo Jokisalo	tjokisalo(at)cc.hut.fi	050 3433816
Apul.koneenhoitajat	Toivo Hukkanen	toivo.hukkanen(at)hut.fi	040 7190052
	Petteri Pavas	petteri.pavas(at)kolumbus.fi	040 5089265

650 FK club Astir

Vanh. koneenhoitaja	Valitsematta		
Nuor. koneenhoitaja	Heikki Ollilainen	heikki.ollilainen(at)hut.fi	050 3734494

733 FQ Twin Astir

Vanh. koneenhoitaja	Valitsematta		
Nuor. koneenhoitaja	Ida Lehmuskoski	ilehmusk(at)cc.hut.fi	040 5255095

787 FM LS 4a

Vanh. koneenhoitaja	Tuomas Nummela	tnummela(at)cc.hut.fi	050 3045015
Nuor. koneenhoitaja	Jarno Kokkonen	jskokkon(at)cc.hut.fi	050 4101713

883 FY LS 8

Vanh. koneenhoitaja	Santtu Naukkarinen	santtu.naukkarinen(at)hut.fi	050 4839713
Nuor. koneenhoitaja	Hanna Naukkarinen	himmonen(at)cc.hut.fi	0400 650114

952 DG 505 Orion

Vanh. koneenhoitaja	Mika Viljanmaa	mika.viljanmaa at metso.com	
Nuor. koneenhoitaja	Pekka Vainonen	pvainone(at)cc.hut.fi	050 3615062

Tilintarkastajat

Juha Purje	juha.purje(at)inspecta.fi	010 5216251 (t)	09 7591331 (k)	050 5251180
Heikki Rönkä	heikki.ronka(at)hut.fi		09 8037676 (k)	040 7013767
Jukka Kalkasmaa	varalla	Juha Lahdenperä	varalla	

2



Lähetäjä:

Polyteknikkojen ilmailukerho ry

PL 69

02151 Espoo