

# LENTOLEHTINEN

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHON TIEDOTUSLEHTI 1/96



# LENTOLEHTINEN

Numero 1/96 1.3.96

## Tässä numerossa:

- [Pääkirjoitus: Lähiaikojen näkymiä](#)
- [Lähikuvassa - Simo Tauriainen](#)
- [Hinauskone PIK-27 "a7"](#)
- [Lisää kalustohämmennystä š](#)
- [Kyldyridoimindaa](#)
- [PIK-tutkain](#)
- [Viralliset PIK-henkilöt](#)
- [Johtokunta 1996 esittelee itsensä](#)
- [Kuulumisia Räyskälästä](#)
- [PIKalenteri](#)
- [Moottorikoneiden seisokit -95](#)
- [Jäsenrekisterin ja sähköpostilistan käyttöohjeita](#)
- [CSX-tutkain](#)
- [PIK-muisti](#)

# Lähiaikojen näkymiä

Vaikka valon määrä päivä päivältä lisääntyy, tuntuu siltä, ettei kevät ole vielä alkanut ainakaan PIK-kalenterin mukaan tai sitten PIK-taivaalle vain on kertynyt synkkiä pilviä.

Kerhon talous on edelleen tiukoilla. Viime vuoden taloudellinen tulos on nollassa jo ennen poistoja eli tällä menolla kalustoa ei uusita (koskaan). Tämäkään vuosi ei tulle suuremmin poikkeamaan edellisestä, jollei ihmeitä tapahdu, eli paineita lentohintojen nostamiselle on olemassa. Lentokaluston myyminen lentämisen halpana pitämiseksi ei välttämättä ole kovin hyvä ratkaisu, pidemmällä aikavälillä moisella strategialla kun loppuu myytävä.

Kerhon auto alkaa olla kohtuullisen iäkäs. Terraariollehan tehtiin taannoin sydämenvaihto-operaatio, mutta kaikenlaiset pikku komplikaatiot vaivaavat vielä. Talouden salliessa on Terraario tarkoitus päästääkin nautiskelemaan eläkepäiviä ja hankkia sille seuraaja.

Kerhon koulutuksen toinen vetojuhta Onskan ohella, Bravo Victor on jälleen astumassa palvelukseen Terraarion kaltaisen sydämen nuorennuksen kokeneena. Pitkällisten kiemuroiden jälkeen tämän vuoden alussa johtokunta totesi, nopeimmaksi ja halvimmaksi ratkaisuksi tilata koneen moottoriin uudet sylinterit tykötärpeineen. Pytyt tilattiin, sekä saapuivat maahan jokin aika sitten ja niiden asentaminen on aloitettu.

Kerhon vanha lady, Sierra Ekseri, asetettiin koulutuskäyttöön korvaamaan puuttuvaa BV:a. Juuri kun Bravo Victorin piti valmistua hyökkäsi lumivalli salakavalasti yksinlennolla olleen kurssilaisen kimppuun.

Lyhyen ottelun tuloksena oli nopea selätys. Rytäkässä särkyi potkuri ja nokkapeltiä rypistyi. Muista vaurioista ei tätä kirjoitettaessa ole tietoa. Kustannuksia käpähksestä kuitenkin aiheutuu ja aikaa tuhraantuu, kuinka paljon jää nähtäväksi.

Acron suurremontti edistyy ja kone on entistä ehompana käytössä Kebnellä. Projekti kaipaa kuitenkin innokasta työvoimaa, ottakaapas yhteyttä Tannerin Vesaan. Messuministeriökin kaipaa jatkuvasti työvoimaa.

Johtokuntaa on rutiinien ohella työllistänyt toiminnan ja talouden suunnittelu. Näyttää siltä, että joutunemme jatkamaan edellisen valtiovarainministerimme mukaan nimetyllä Iiron leikkurilinjalla. Meillä, toisin kuin valtiolla, tosin tämä leikkurisysteemi ei aiheuta kenenkään työttömäksi jäämistä, pikemminkin päinvastoin. Kerhon menoissa on kaksi kuluerää, jotka ovat huomattavan suuria. Moottorikoneiden yhteiset kulut, hallimaksut, öljyt yms., ovat luokkaa 25 prosenttia kaikista moottorilentotoiminnan kuluista. Tämä nostaa lentotunnin hintaa kerholle aivan tarpeettomasti ja lääke tähän on kuten Simo totesi viime lentolehtisessä yksinkertainen eli lentäkää enemmän!

*Timo Minkkinen*

# Johtokunta armon vuonna 1996

*Koska vuosi on kaikkien suureksi yllätykseksi jo ehtinyt vaihtua on kerho perinteisesti saanut lähes täydellisesti uusiutuneen pöhsiis johtokunnan. Tarkemmin tarkasteltaessa havaitsevat välkyimmät tosin suureksi hämmästykseksen että johtiksesta löytyy kuitenkin muutamia vanhojakin tuttuja, mutta antakaamme heidän itse kertoa tarinansa:*



## **Puheenjohtaja Timo Minkkinen**

Leko-DI jo kesästä 95. Harrastanut purjelentoa niin pitkään, ettei oikein itsekään muista. Ollut johtiksessa kaksi kautta koulutuspäällikkönä. Jannen kisoissa muutaman kerran. Ollut useamman kerran mukana germaaniteekkareiden nurflügeldoppelsitzersegelflugzeug-päivillä. PIK-aktiivisuuden ollessa vähemmällä, toiminut Euroavian kansainvälisessä hallituksessa. Yhdessä Lentolehtisen toimituksen osan kanssa legendaarisen PIKloset purjelentokilpailun isä. Tätä nykyä töissä Aeromystiikan laboratoriossa tutkijana, jossa ihmettelee erilaisten kaasujen virtauksia tietyn tyyppisten hoikahkojen kappaleiden ympärillä ja sisällä.

## **Varapuheenjohtaja Marja Savola**

Marja sai kahden koulutuspäällikkövuoden jälkeen ylennyksen varapuheenjohtajaksi - kyllä PIKJ:ssakin voi siis päästä etenemään uralla. Lentotekniikan opintojen hidasteeksi Marja aloitti moottorilentoharrastuksen vuonna 1993 suorittamalla A2:n ja seuraavana vuonna johdetun kelpuutuksen. Muiden harrastusten, kuten laskettelu, laskettelumatkailu ja purjelautailu, lomassa Marja on luvannut isännöidä saunailtoihin herkullista murkinaa, josta esimakua saimme jo helmikuun kuukausikokouksessa... ja toivottaa kaikki kulinaristit, sekä kerholaiset, tervetulleeksi sitä nauttimaan.



## **Sihteeri Mikko Pietilä**

Mikko kertoo terveisensä sihteerin viran puolesta toisaalla tässä lehdessä. Lentoharrastuksen tasosta kertoo hieno sijoittuminen neljänneksi PIK-Openissa viime keväänä - muita lentoja ei päiväkirjassa tänä lentokautena toistaiseksi olekaan. Jos jotakuta kiinnostavat täysin mielenkiinnottoman miehen, jolle ei koskaan tapahdu mitään, henkilökohtaiset ominaisuudet, löytyvät täysin epäolennaiset faktat osoitteesta <http://www.hut.fi/~mpietil1>.



## **Rahastonhoitaja Mika Gerlander**

Järjestöjyrien aika rahavirastossa jatkuu... Sen lisäksi että Mika pyörittää kerhon taloutta jo toista vuotta (tänä vuonna kirjanpitäjän asemesta rahastogorillana), kuluttaa Mika ylijäävää aikaansa bisneselämän järjestökuvioissa. Ilmailuelämässä aktiivitoiminnassa pursukurssilla 1980-luvun lopulla, sen jälkeen on hankinnassa ollut A2.



## **Koulutuspäällikkö Tuomo Jalovaara**

Koulutuspäällikkö Tuomo J kuuluu sarjaan pik-järjestöjyriä, takana kun on vuosi puheenjohtajana, varapuheenjohtajana ja koulutuspäällikkönä. Monipuolista lentotaustaa (pursipahvi, motti- ja temppulentäjä) täydentää muu harrastusmaailma kuten ultimate (ei kuitenkaan lentsikka sellaista (edit. huom.)) ja koripulloa siis -palloa. Edustavampia kuvia löytyy vuosikertomuksista PIK-historian varrelta...



## **Rakennuspäällikkö Tero Hurskainen**

Karjalan poikii, syntynyt ja asunut lähes Pietarin itäpuolella (eli Lieksassa). Tätänykyä pohtii konelafkalla ajoneuvo- ja moottoriteknikan ihmeitä, jotka tosin ovat yrittäneet viime vuosina huomattavassa määrin haitata pik-elämää, sillä onnellisten lupakirjanhaltijoiden joukkoon Tero pääsi useiden värikkäiden vaiheiden jälkeen loppukesästä -94. Mutta koska pahvit ovat ravitsevia, on tällä hetkellä työn alla lisäksi pursi- ja yöpahvi. PIKissä ura on edennyt CBV:n koneenhoitajuuden kautta rakennuspäällikön ja Suhinun hoitajan toimiin. Lähivuosina ilmailuharrastuksella on vaara laajentua experimental rakentelun puolelle.

## **Huoltopäällikkö Timo Lindqvist**

Timo oli PIK-Openissa toinen ja opetteli viime kesänä purjelentämäänkin. Mauttomien webbisivujen rustailun sijaan mies on käyttänyt aikaansa hyödyllisemmin huoltamalla kerhon koneita. Matalan profiilin omia polkujaan kulkeva hard core -mies, jonka tarkempi esittely löytyy viime vuoden ensimmäisestä Lentolehtisestä.



## **Messuministeri Ville Hakanen**

Uusi messuministeri, kuvailee itsensä seuraavasti: "Kyllähän jossain Pikin purjelentomainoksessa luki että lentäminen on vekkuli ja kiva harrastus joka vie kaiken ajan ja rahan. Mutta kun luulin että juttu ajasta ja rahasta oli vain vitsi. Tähän on kuitenkin tultu ja pääasiassa on ollut hauskaa, joten muulla ei liene niin väliä. Pituutta ja painoa on sopivasti. Luonne on pinnallista juppikulttuuria inhoava masokisti ja Keirseyn luokittelun mukaan INTJ."

# Simo Tauriainen -puheenjohtajan pallilta sairaalan kautta sivariin

*Mitä on olla puheenjohtaja PIKissä, ja minkälaiset filikset siitä jää? Tämän halusi tähtireportterinne selvittää viime vuoden puheenjohtajalta, jota purjelentäjät ennen saattoivat jopa pitää "rasittavana moottorilentäjänä", mutta joka sittemmin osoittautui "tosi OK-jätkäksi". Puheenjohtajan mystinen sairaus kiinnosti myös, sekä se, mikä saa metsästävän diplomi-insinöörin valitsemaan siviilipalveluksen.*

Simon urakka PIKin puheenjohtajana on onnellisesti takana. Mies selvisi kaudesta hengissä, vaikka alkuvuodesta PIK-kansan korviin kantautuikin huhu, jonka mukaan entinen puhis makaisi henkiiheverissä sairaalassa, malarian kynsissä. Kerrankin juoru oli lähes totta, mutta tauti oli keuhkokuume. Kuume huiteli 40 asteessa kuuden vuorokauden ajan, ja kymmenen päivää Simo oli kiinnitettynä tiputusletkuihin. Tauti oli sitkeä. Vasta neljäs, kaikkein tehokkain, antibioottilaji tehoi. Loppuaikana sitä tungettiin Simon sanojen mukaan 2,5 litraa päivässä suoraan suoneen. "Ei ainakaan tarvinnut juoda." Noin rankka sairastaminen veisi isommankin miehen heikkoon kuntoon, ja toipuminen kesti kolme viikkoa. Sairauden syynä ei ollut ainakaan pelkästään yletön stressaaminen puheenjohtajana, vaan Simo yritti kumota tilastollista viisautta, jonka mukaan naimisissa oleva mies voi paremmin kuin sinkku. Keuhkokuume oli nimittäin häämatkan tuliaisista. Muuten matka oli ollut loistava. Kotimatalla Keniasta nähtiin, miten hyödyllistä on omistaa lentäviä ystäviä. Pariskunta tuli Munukan Peten kyydillä kotiin, ja sai koneessa shampanjatarjoilun häämatkahuhun levittyä miehistön keskuuteen.

## Vastuunkanto vie aikaa

Nyt kun puheenjohtajuus on takana, on Simolla keventynyt olo; vapaa-aikaa on huomattavasti enemmän kuin ennen. Toisaalta tuntuu, kuten varmasti lähes kaikista muistakin vastuun kantajista, että paljon jäi vielä tekemättä. Rutiiniasioiden hoitamiseen meni Simon kertoman mukaan niin paljon aikaa, ettei ehtinyt ideoimaan, saati toteuttamaan ideoita. "Jos olisi aloittanut uuden kauden, olisi homma ollut niin hyvin hanskassa, että olisi pystynyt enemmän delegeoimaan tehtäviä, ja keskittyä itse kehittämiseen." Samalla Simo ymmärtää huomauttaa, että voihan asioita rivijäsenenäkin tehdä. Toteuttamattomista, kaivelemaan jääneistä asioista sankarimme mainitsee kerhon englanninkielisten WWW-sivujen kehittämisen. "Täytyisi tehdä aktiivinen kampanja sivujen linkittämiseksi mahdollisimman moniin ilmailuaiheisiin WWW-sivuihin." Kaikki ideat eivät kuitenkaan jääneet toteuttamatta. Viime vuonna uutena asiana johtokunta sai aikaan toimintakäsikirjan kunkin jäsenen tehtävistä.

Suurimmaksi miinukseksi menneessä postissaan Simo mainitsee työmäärän ja sen, että kaikki oli tehtävä NYT. Hän jopa pelkäsi menettävänsä jatkorahoituksen tutkimukseensa, koska työ pakostakin kärsi kerhon viedessä aikaa. Pelko osoittautui onneksi turhaksi. Työ ei ollut ainoa joka jäi vähemmälle huomiolle, sillä olohuoneesta kuuluu tompera: "Vaimo jäi vähälle huomiolle", johon melko tuore aviomies toteaa, että "ehdittiin sentään naimisiin viime vuonna". Simon mielestä parasta puheenjohtajana olossa oli se, että tutustui ihmisiin. Hän kertoo olevansa vähän epäsosiaalinen luonteeltaan, ja tekee yleensä asiat yksin. Uudestaan hän ei kuitenkaan tältä istumalta hommaan ryhtyisi. "Mä olin DI joka johti teekkarilaumaa, puheenjohtajan pitäisi myös olla tekkari", Simo pohtii, "DI on liian tylsä". Simon mielestä kerhomme johtamiseen suhtaudutaan usein vähän liian vakavasti. "Vaikka isot rahat kuvioissa pyörivätkin, on PIK silti opiskelijajyhdistys."



**Tämän lähemmäksi armeijaa Simo ei aio joutua.**

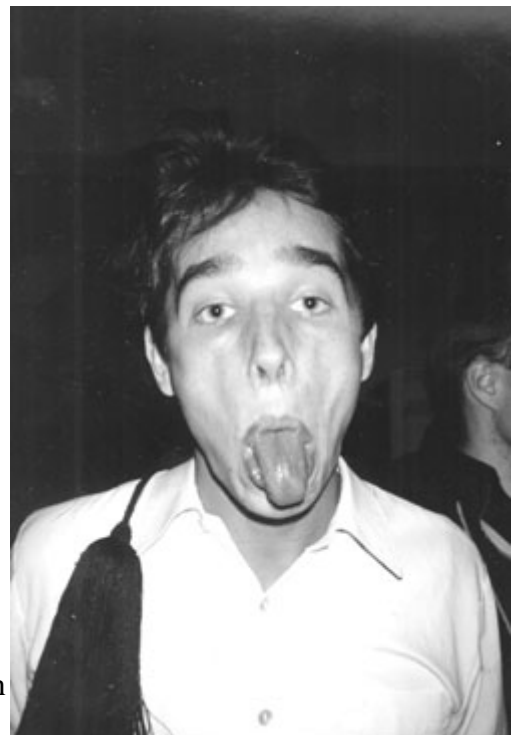
### **Sittenkin sivariin**

Uutta johtokuntaa valittaessa Simolla olikin hyvä tekosyy kieltäytyä toisesta kaudesta. Ikää oli sen verran, että valtiolla oli viimeinen mahdollisuus yrittää tehdä pojasta mies. Kansa jäi odottamaan harmaisiin pukeutunutta alokas Tauriaista, mutta sitä Simosta ei ikinä tullutkaan. Palvelus muuttui viime tipassa siviilipalvelukseksi, ja antoi oivan tilaisuuden aloittaa PIKissäkin hedelmällinen keskustelu siitä, kuka itse asiassa onkaan sankari; sotilas, vai vuosien perinteitä, arvomaailmaa ja ehkä työnantajienkin toiveita vastoin tekevä siviilipalvelusmies. Simon antamat perustelut eivät liity itse sodankäyntiin, vaan lähinnä henkilökohtaisiin intresseihin. Hän kertoo, että on monen vuoden ajan tottunut jatkuvasti kehittämään itseään ja haluavansa olla työssään hyödyksi. Aktiivisesta mahdollisten palvelupaikkojen kartoittamisesta huolimatta Simosta tuntui, etteivät puolustusvoimat kykenisi tarjoamaan hänelle tehtävää, joka sekä kehittäisi häntä, että kykenisi hyödyntämään hänen ammattitaitoaan. Nyt palvelupaikkana on Ympäristötietokeskus, joka saa vuodeksi halpaa, mutta korkeasti koulutettua, motivoitunutta työvoimaa. Simon työnkuvaan kuuluu sateliiteista ja lentsikoista otettujen tutkakuvien tulkitseminen luonnonvarojen kartoittamista ja saasteiden etsimistä varten. Etukäteistunnelmat maaliskuussa alkavasta vuoden urakasta olivat hyvät: "Kiva mennä paikkaan, jossa minut otetaan avosylin vastaan. Hommassa on sen verran uutta opittavaa että se on haastavaa, ja saan käyttää osaamistani hyödyksi." Tunnelma ei kuitenkaan ollut pelkästään positiivinen; Simon mielessä pyöri huoli siitä, miten joittenkin negatiiviset asenteet sivareita kohtaan tulisivat heijastumaan heidän suhtautumisessaan häneen.

### **Kerhossa toimimisesta hyötyä työelämäänkin**

Vuosi sitten Simo oli kolmatta kertaa ehdolla puheenjohtajaksi. Ajatus ei siis ollut aivan uusi. Kerran hän hävisi Myöhäsen Hessulle äänestyksessä, ja kerran kieltäytyi kunniaa. Viime vuonna töissä oli iso projekti takana ja puheenjohtajuuten oli aikaa, Simo kertoo. Kerhon johtamisessa Simolla oli sanojensa mukaan sama hyödyn tavoittelu kuin muutenkin: oppia asioita. Hän sanoo olevansa yleensä suorittaja, nyt sai nähdä johtoporrasta. Eniten hommasta hyötyy itse; todennäköisesti tulevaisuudessa tulee toimimaan mm projektien johdossa, ja kokemus hallinnosta ei silloin ole ollenkaan pahitteeksi. Vallan takia Simo ei kuitenkaan ainakaan tunnusta halunneensa kerhon keulakuvaksi, sillä hän kertoo ettei puheenjohtajalla ole sisäistä valtaa pätäkääkään; ei ole työkaluja vallan toteuttamiseen. "PIKiläiset ovat niin itsepäisiä." Ulospäin PIKillä voisi oikeastaan olla aika paljonkin valtaa ilmailupiireissä, esimerkiksi Ilmailulaitosta kohtaan, Simo pohdiskelee.

Viime vuoden johtokunta saa Simolta kiitokset; "Oli hyvä tiimi. Porukka puhalsi yhteen hiileen. Aikaisempina vuosina on ollut johtokuntia, jotka eivät aina ole olleet yhteistyökykyisiä, ja ilmapiiri oli jonkun verran kiristynyt." Eniten PIK hyötyikin Simon omien sanojen mukaan hänen puheenjohtajana olostaan siinä, ettei



tällä ollut vihamiehiä etukäteen. Simo epäilee olevansa sen verran neutraali, ettei yleensä herätä antipatioita. Hän siis toimi kerhossa jonkinlaisena ilmanpuhdistajana. Mukavana puheenjohtajana olossa on omat huonotkin puolensa. "Usein paskanakit jäävät käteen kun ei malta nakittaa, koska puheenjohtajahan on se, joka viime kädessä vastaa siitä, että hommat hoidettu", Simo harmittelee.

Diplomaattisena miehenä Simo muistaa ylistää PIKiä kerhona: "Kyllä me ollaan niin hieno kerho", ja lupaa vaikuttaa PIKissä ainakin niin kauan kun itse pysyy pääkaupunkiseudulla, eli vähintään väitöskirjan tekoon kuluvat kolme vuotta. Tyytyväisyyten on syytäkin; hän kertoo, että toimiminen kerhossa on mahdollistanut sen, että hän on nyt työssään, joka kaiken lisäksi on lähellä Simon unelmaa. "Kerhossa toimiminen oli välttämätön edellytys sille." Taloudellista hyötyäkin Simo on kerhon kautta saanut siten, että kerhossa oloitetut radiotekniikan, suunnistuksen ja radiosuunnistuksen teoriaopetukset ovat poikineet myös rahakkaita keikkoja kaupallisena teoriaopettajana. Ilman kerhoa sekään ei olisi ollut mahdollista. Ainoa puute kerhossamme, minkä Simo mainitsee on se, että naiivi idealismi on kadonnut. "Ei löydy halua toteuttaa asioita, esimerkiksi koneitten rakentamista. Pitkään aikaan ei ole kerhoon tullut taivaanrannanmaalareita, jotka haluavat toteuttaa kaiken itse."

### **Isoisän esimerkki innoittajana**

Simolle lentäminen on ollut unelma lapsesta saakka. Isoisä oli lentäjä ja diplomi-insinööri, ja hänen tarinansa sai pienen pojan pään pyörälle. Haaveena oli "lentää korkeammalle kuin muut", muttei ammattilentäjäksi kuitenkaan. Joka tapauksessa Simo lentää nyt perämiehenä koulun kaukokartoituslentokonetta, jolla luonnonvaroja ja ympäristön tilaa kartoitetaan. Toinen innoittava tekijä olivat Joppe Karhusen kirjat suomalaisista lentäjistä, jotka kuulemma ovat jokaisen pikkupojan suosikkilukemistoa (!?) Simon ilmailu-ura alkoi lennokkien ja pienoismallien rakentelulla, mutta lentämään Simo pääsi vasta saapuessaan pitkätukkaisena (!) pienenä teekkarifuksina Otaniemeen. Kurssille hän meni syksyllä -86, ja A2-lupakirja oli taskussa jouluna -87. Pursiluvan hän suoritti Markku Roschierin kahden viikonlopun pikakurssilla, jota Simo kehui erinomaiseksi. Lisäksi Simolta löytyy hinauslentäjä- ja monimoottorikelpuutus, ansiolentäjän lupakirja, sekä teoriaopetuslupa. Lisäksi pinossa on venäläinen helikopterilupa, ja 55 kopterilla lennettyä tuntia. Ansiokeikkoja löytyy peräti yksi, rahtikeikka.

Haastattelijaa alkaa pelottaa; voiko lentointo olla vielä tallella kun on kokenut noin paljon? Nälkä kuitenkin kasvaa syödessä. Lentämisen autuus todella vastasi pienen pojan unelmaa. "Se on ehdottomasti kivaa!", kuuluu ihan oikeasti innostunut ääni. "Kaikenlaista on tullut kokeiltua, suihkareita myöten", Simo kertoo. Seuraavana, vielä jäljellä olevana etappina Simolla olisi avaruudessa lentäminen, mikäli se vain olisi mahdollista. Haastattelijaa epäilyttää moinen rohkeus, mutta Simo vakuuttaa: "Tietysti menisin, olenhan sentään avaruusinsinööri." Helpommin toteutettavana haaveena Simolla on taitolennon oppiminen kunnolla. "Se olisi hienoa!" Kaikkein parasta lentämisessä sankarimme mielestä on se, että siinä on pisimmälle vietyä tekniikkaa ja osaamista yhdistettynä. "Se lämmittää insinöörin sydäntä." "Lentäessä myös hallitsee kolme ulottuvuutta ja siinä on liikkumisen vapaus. Uuden oppiminen ja kokeminen, eteenpäin pääseminen ovat parhaita lentämisen tarjoamia elämyksiä", Simo hehkuttaa. Elämyksiä ovat myös olleet voimakkaasti mieleenpainuneet Venäjän lentoreissut. "Jokainen reissu on ollut suuri kokemus. Siellä pääsee tekemään sellaisia juttuja mitä länsimaissa ei voisi tehdä, kuten mm suihkarilla, hävittäjällä, ja rahtikoneella lento. Kun on kärsivällinen ja saa venäläisiin vauhtia, niin voi lentää melkein millä vaan."

Ihailtavaa nähdä noin suurta intoa vielä rankan johtisvuoden jälkeenkin. Ottakaahan muut oppia. Hyvää rivipikiläisyyttä sinulle Simo!

*Marjukka Suila*



# Kuulumisia Räyskälästä

*Räyskälä-Säätiön ja Ilmailuopiston toiminnot erotetaan. Mitä tämä käytännössä tarkoittaa, on vielä hämärän peitossa. Epäilyksiä on kuitenkin ilmassa, tässä niistä muutamia.*

**V**iime vuoden puolella Räyskälä-Säätiö piti tiedotustilaisuuden kerhoille. Tilaisuudessa kerrottiin, että säätiön ja Ilmailuopiston toiminnot erotetaan. Opiston toimintaa eli ilmailun eri lajien opettajien koulutusta jatketaan sitä varten perustettavassa Urheiluilmailuopisto-osakeyhtiössä. Säätiön osaksi jää kentän toiminnan ylläpitäminen ja muusta koulutuksesta vastaaminen.

Jakoon liittyy myös merkittäviä taloudellisia näkökohtia. Suurimpana näistä on urheiluilmailuopiston nauttima valtionapu, noin 800 kilomarkkaa. Aiemmin tämä on tullut säätiö-opistolle, kun taas eron jälkeen tuki menee osakeyhtiölle. Toki urheiluilmailuopisto-säätiö on hoitanut niitä tehtäviä, joita Opisto Oy nyt alkaa hoitamaan, eli säätiön kulupuoli tulee siltä osin pienenemään.

Säätiön toiminnanjohtaja siirtyy osakeyhtiön toimitusjohtajaksi. Myös säätiön sihteeri siirtyy Opisto Oy:n palkoille. Osakeyhtiöön tulee lisäksi Ilmailuliitosta rehtori ja uutena työntekijänä opistoon palkataan kurssisihteeri. Tällä miehityksellä lähes koko valtionapu palanee jo pelkkiin henkilökunnan aiheuttamiin kustannuksiin. Kun opisto tulee olemaan Räyskälässä Säätiön hyyryläinen eli joutuu maksamaan säätiölle korvausta sen hallitsemien tilojen yms. käytöstä, niin mahtaa siinä (ope)kurssien hinnat nousta. Ihmettelenpä vain, että miksi uudessa organisaatiossa niihin tehtäviin, joihin aiemmin riitti noin kahden henkilön työpanos tarvitaankin nyt neljän täysipäiväinen työ?

Kaikenkaikkiaan Räyskälään tulee hilloa kutakuinkin yhtä paljon kuin aiemminkin, mutta sitä pitäisi levittää useamman leivän päälle. Vaarana on, että Säätiö joutuu tiukille ylläpitäessään kenttää ja ennenmuuta sen inhastruktuuria eli rakennuksia. Voi siis olla, että jossain vaiheessa, jos syöjät haluavat yhtä makoisia leipiä kuin ennenkin, karttuais käsi käy kansan kukkarolla. Erotusleikkauksen puuhamiesten taholta pyhästi kyllä vannottiin ja vakuutettiin, että kustannukset säilyy samoina ja palvelut paranee. Saas nähdä.

Säätiön järjestämän tiedotuskokouksen jälkeen tunnelmat olivat melko sekavat läsnä olleiden ja ennenmuuta läsnäolemattomien parissa. Korhosen Hannu kutsui koolle palaverin, jossa kaikki (ainakin suuremmat) Räyskälässä operoivat kerhot olivat edustettuina. Tässä kokouksessa tunnelmat olivat edelleen sekavat, koska vielä ei ollut täyttä tietoa siitä, mitä tuleman pitää. Kokouksen pääasiaksi nousivat pohdinnat siitä minkälaiseksi ja millä tavalla rahoitetuksi tulevaisuuden toiminta Räyskälässä muodostuu. Todettiin, että monessakin asiassa on reilusti kehittämisen varaa ja että kehittämisen on tapahduttava paljolti kerhojen ja muiden kentän käyttäjien omasta toimesta. Eri osa-alueita pohtimaan asetettiin useita pienempiä työryhmiä. Näiden ryhmien etsittyä viisasten kiveä ja löydettyään sen kengästänsä, pidettiin toinen kokous, jossa asiat jo alkoivat selkiytyä jonkin verran. Vastaisuudessa ajatuksena on saattaa Räyskäläänkin toimimaan jonkinasteinen "demokraattinen" systeemi eli kentänkäyttäjien vaikutusmahdollisuuksia kentän asioihin on tarkoitus parantaa ja lisätä. Säätiö kun kuitenkin olemme me kaikki kerhojemme välityksellä. Asia on kuitenkin siinä määrin kesken, ettei tässä kannata mennä sanomaan tämän enempää, se kun kuitenkin tulkittaisiin lupaukseksi. Palataan asiaan sitten, kun siitä on tarkempaa tietoa.

*Timo Minkkinen*

# Hinauslentokone PIK-27 "a7"

*Aki Suokas suunnitelee uutta hinauskonetta jolle myönnettiin 22.2.1996 kuukausikouksessa PIK-sarjanumero 27. Seuraavassa pienen pieni esittely koneesta.*

Uusi experimental-luokan yksipaikkainen hinauskone pyritään tekemään mahdollisimman yksinkertaiseksi ja halvaksi itse rakentaa. Kone suunnitellaan yksinomaan hinaustoimintaa varten ja filosofiana on tehdä lentokone joka pärjää hinauskyylyltään PIK-15 Hinulle mutta olisi huomattavasti kevyempi. Rakenteissa ja järjestelmissä pyritään helppoon valmistettavuuteen ja huollettavuuteen. Alustavat yleismitat ja suoritusarvot on esitetty ohessa. Lukijan kannattaa huomioida tyhjämassa joka on siis 270 kg. Moottoriksi kaavaillaan nelisyylinteristä Rotax 914. Tähän tyyppihyväksytyyn nelitahtimoottoriin kiinnitettäisiin 2-lapainen 190x113cm kiintopotkuri. Järjestelmien suunnitellaan toimivan lämpötila-alueella -15° ... +35°C. Starttiturvallisuuden parantamiseksi korkeusvakaajaa suurennetaan. Käyttöäksi rangan osalta kaavaillaan 3000 tuntia ja Rotaxin peruskorjausväli on 1000 tuntia.

Alasiipi valmistetaan muovikomposiitista ja koko jättöreunan mittaisten siivekkeiden käyttö on tyvessä. Lentojarrut tulevat alustavasti rungon sivuille. Kuvasta voidaan nähdä yhtäläisyyksiä Hinuun.

Lahden Ilmailukerho ry alkaa rakentaa konetta. Ensilennon ajankohtakin on jo sovittu. Akin mukaan se on "tiistaina".

JA

## Yleismitat

|                           |                                   |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Pituus                    | 5,5 m                             |
| Kärkiväli                 | 9,0 m                             |
| Siiven pinta-ala          | 9,0 m <sup>2</sup>                |
| Siipiprofiili             | LS(1)-0417 (jättöreuna katkaistu) |
| Korkeusvakaaja            | 2,24 m <sup>2</sup>               |
| Korkeusvakaajan kärkiväli | 2,84 m                            |
| Sivuvakaaja               | 0,99 m <sup>2</sup>               |
| Tyhjämassa                | 270 kg                            |
| Suurin lentomassa         | 470 kg                            |
| V <sub>NE</sub>           | 270 km/h                          |
| V <sub>A</sub>            | 198 km/h                          |

|                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| $V_C$               | 200 km/h                            |
| $V_S$               | 81 km/h                             |
| kuormitusmonikerrat | +6 g ... -2 g                       |
| polttoainetilavuus  | 85 l                                |
| painopistealue      | 20 %... 41 % mac                    |
| moottori            | Rotax 914                           |
| potkuri             | 2-lapainen 190x113 cm kiintopotkuri |

### Alustavia suorituskykyarvioita

|                                 |                                    |     |     |     |
|---------------------------------|------------------------------------|-----|-----|-----|
| vaakalentonopeus (SL ISA)       |                                    |     |     |     |
| vääntö                          | 100%                               | 75% | 65% | 55% |
| nopeus (km/h)                   | 144                                | 172 | 179 | 169 |
| toimintamatka (55% vääntö)      | 980 km                             |     |     |     |
| lento-ohjelmointi               | 75 m / 166 m                       |     |     |     |
| laskukiito                      | 97 m / 425 m                       |     |     |     |
| syöksykulma $V_{NE}$ jarru auki | 29,2 (ilman pot- kurin jarrutusta) |     |     |     |

|  |                       |
|--|-----------------------|
| <b>kohamisnopeus (SL ISA)</b>                |                       |
| yksin 460 kg                                 | 7,94 m/s 122 km/h     |
| <b>hinaustilanne</b>                         |                       |
| 520 kg 2-paikkainen                          | 2,23 m/s              |
| 305 kg 1-paikkainen                          | 3,29 m/s              |
| <b>lähtökiihtyvyys 0 nopeudella (SL ISA)</b> |                       |
| 520 kg 2-paikkainen                          | 2,40 m/s <sup>2</sup> |
| 305 kg 1-paikkainen                          | 3,14 m/s <sup>2</sup> |

## Lisää kalustohämmennystä

Lentolehtiseen on viimeaikoina kirjoitettu paljon moottorilentokalustosta, lähinnä konekannan koosta ja eri koneiden tarpeellisuudesta. Tässä yksi näkemys lisää asiasta.

Konekanta viisi konetta on ehdottomasti liikaa viimevuotisilla lentomäärillä. Sopiva määrä olisi kolme toimivaa omaa lennintä. Taloudelliset perustelut ovat varmasti kaikkien tiedossa, joten ei siitä sen enempää.

Kaiken toimivan kerhotoiminnan takana tulisi olla toimiva koulutus. Kerholla on yksi koulukone ilman luotettavaa moottoria ja toinen vanha Cessna, joka on useimmille lupakirjan ja jopa tyypit omaaville piloteille turhan vaativa lentolaite. Kuinka moni voi tulla laskuun täälläpäin maailmaa harvinaisuudeksi luokiteltavalla konevanhuksella kevein ilmein 10 kt sivutuudessa, kun pyörä tulee tapaamaan kuivan asfalttipinnan? Sanotaan että suksilentäminen on mukavaa, mutta missä ovat suksilentäjät tai -kelit? Kebnellä kerran keväässä pilottimäärällä, joka voidaan laskea ilman varpaita.

Minkä merkkinen moottori on lähes kaikissa koneissa, jotka ovat joutuneet pakkolaskuun tai onnettomuuteen kaasuttimen jäätyksen vuoksi? Continental. Syy on imusarjan rakenteessa, joka ei sovellu läheskään niin hyvin lentämiseen kylmässä, kuin Lycomingin sovellus aiheesta. Toinen ongelma Continentaleissa on krooniseksi luokiteltava venttilivarsien karstoittuminen, joka johtaa venttiilin kantamiseen, joka taas johtaa sylinterin irroittamiseen, joka taas johtaa....

Kerho tarvitsee siis yhden toimivan koulukoneen. Sellainen olisi Lycoming-moottorinen (niin ne kaikki on) Cessna 152 ja mielummin vahvempirakenteinen versio, jota voisi jopa vähän kiepsauttaa. C152 on myös hiukan tilavampi kuin vanha mopo ja muutenkin (hiukan) enemmän lentokoneen tuntuinen.

Kaksi omaa nelipaikkaista on liikaa. Tuntihinta kerholla pysyy pilvipohjissa. OV on synkkä peli verrattu KT:oon. Kerho tarvitsee koneen, joka on oikeasti nelipaikkainen ja jossa on IFR-varustus. IFR-koneella taataan lentäjälle mahdollisuus kehittää itseään. Kesällä on tarvetta toiselle nelipaikkaiselle noin kolmen kuukauden ajan, jolloin kone voidaan vuokrata. Halukkaita (yksityisiä) koneenomistajia löytyy varmasti.

Pienemmällä kalustomäärällä Suhinukin lentäisi reilusti enemmän Malmilla, koska hyvää kannattaa aina odottaa, vaikka syksyyn asti.

Toimiva C172 on helppo myydä, niistähän on pulaa. BV on ihan asiallisessa kunnossa päällepäin ja jos nokalla on myyntihetkellä jotain toimivaa, pääsisi siitäkin varmasti helpohkosti eroon. SX:n turvallisuuden kannalta olisi hyvä löytää kerhon läheltä olevista tahoista kimppa tai koneeseen syvästi rakastunut pilotti, joka järjestäisi vanhalle rouvalle rattoisat eläkepäivät. C152:sen hankintahinta on törkeä, mutta asiallisella käytöllä koneen arvo säilyy ja onhan pikku Lycoming edullisempi kuin paljon huonompi Continental.

Jokaiselle on varmasti tullut aiempien kirjoitusten ja käytännön kokemusten kautta selväksi se, miten pienempi konekanta vaikuttaisi huoltotoiminnan ripeyteen. Eli tiivistettynä: Jos koneita on vähän ne tulevat huollettua ajallaan, koska ei pääse lentämään edes sillä viidennellä hätävarakoneella, jos sitä ei ole.

Pienempi konekanta lisäisi talvilentämistä, koska koko kalusto voitaisiin pitää lämpimässä hallissa. Nyt tilanne on se, että ehjät koneet ovat ulkona syväjäässä ja rikkinäiset sisällä odottamassa auttavaa kättä.

PS. Olin unohtaa että Venäjän ilmavoimilla on paljon hauskaa kalustoa. Muuten - olisi mukava kiertää kesäistä Suomea hyvin liitävällä kaksikolla.

*A.Viljamaa*

# Kerhon koneiden käytettävyyssaste viime vuonna vain 65%!

*Kerhon koneet lensivät viime vuonna yhteensä 1173 tuntia. Sen lisäksi ne viettivät huolloissa ja korjauksissa tai seisoivat muuten vaan teknisistä syistä yhteensä 645 vuorokautta, eli keskimäärin 1,8 konetta läpi vuoden!*

**K**erhossa on syksyn aikana keskusteltu paljon moottorikoneiden ostamisesta, myymisestä, hyvydestä ja huonoudesta. Sen sijaan olemassaolevien koneiden käytettävyydestä ei ole kannettu jurikaan huolta. Viime vuodelta lasketut tilastot asiasta antavat kuitenkin melko karmaisevan kuvan kerhon koneiden käytöstä, ja etenkin niiden käytön esteistä. Kaikkiaan kerhon viisi moottorilentokonetta lensivät vuonna 1995 yhteensä 1173 tuntia, mutta toisaalta ne seisoivat yhteensä 645 vuorokautta huoltojen, huoltojen odotuksen tai vikojen vuoksi, eli viidestä koneestamme 1,77 oli koko vuoden poissa käytöstä! Tilanne ei ole mitenkään imartelevaa tekniikan ihmisille, sillä 645 vuorokaudesta noin 500-540 seisonpäivää johtuu pelkästään saamattomuudesta, väsymyksestä, henkisestä laiskuudesta ja muista vastaavista syistä. Kun kerhon koneilla olisi ollut odotettavissa noin 1550 tunnin totaalitunnit (CBV 500, COV 200, CSX 200+, PKT 300-350, TOW 300), on koneiden korjausongelmien vuoksi menetetty 350-380 tuntia!!! Seuraavassa konekohtaiset tilastot:

**CBV** lensi 309 tuntia (v. 94 354h, -13%), ja se oli käytettävissä 52% vuodesta. Kone oli poissa käytöstä seuraavasti:

- 24.10.94-20.1.95 50h huolto 20 vrk
- 7.3.95-19.3.95 200h huolto 13 vrk
- 8.4.-11.4.95 50h huolto 4 vrk
- 2.5.-3.5.95 100h huolto 1 vrk
- 27.5.95 50h huolto 1 vrk
- 23.6.-25.8.95 sylinteriviat 63 vrk
- 9.9.-18.9.95 joku vika 9 vrk
- 13.10.-15.10.95 50h huolto 2 vrk
- 16.10.-20.10.95 vuositarkastus 4 vrk
- 22.10.- venttiiliviat 60 vrk

**yhteensä 177 vrk**

**COV** lensi 176 tuntia (158h (7kk), +11%), ja sen käytettävyyssaste oli 58%. COV:n tekniset tautot olivat

- 22.11.94-10.4.95 100h huolto 100 vrk
- 5.6.-10.6.95 joku vika 6 vrk
- 19.7.-28.7.95 200h huolto 10 vrk
- 22.8.-23.8.95 50h huolto 1 vrk
- 2.9.-9.10.95 laturiongelmat 38 vrk

**yhteensä 155vrk**

**CSX** lensi 142 tuntia (1h, +24343%!), käytettävissä 58% vuodesta:

- tammik 94-8.2.95 perushuolto 39 vrk
- 1.3.-11.3. suksillaseisonta 11 vrk
- 23.4.-24.5.95 50h huolto 31 vrk
- 31.5.-21.6.95 kannusjousi 21 vrk
- 22.7.-30.7.95 100h huolto 8 vrk
- 6.8.-23.9.95 startti&venttiili 47 vrk

**yhteensä 155 vrk**

**PKT** lensi 260 tuntia (390h, -33%), käytettävyyssaste 87% !!!

- 7.1.-30.1.95 transponderi? 23 vrk
- 1.4.-10.4.95 100h huolto 10 vrk
- 1.6.-6.6.95 50h huolto 6 vrk
- 9.7.-13.7.95 100h huolto 5 vrk
- 21.8.-23.8.95 500h huolto 3 vrk !
- 

**yhteensä 47 vrk !**

**TOW** lensi 286h (285h, +0%), käytettävyyssaste 70%:

- 10.11.94.-8.4.95 "perus"huolto 97 vrk
- 3.6.95 100h huolto 1 vrk
- 2.7.-8.7.95 moottoripukki 5 vrk
- 17.8.-18.8.95 100h huolto 2 vrk
- 16.10.-22.10.95 50h huolto 6 vrk

**yhteensä 111 vrk**

Yhteensä kerhon koneet siis lensivät 1173 tuntia (v. 1994 1188h, eli 15 tuntia vuotta 1994 vähemmän, -1%).

*Juha Purje & toimitus*

# KYLDYYRIDOIMINDAA KERHON MATALAOTSAIMMISSA PIREISSÄ

Joskus kuulee äänien puhel-Evan pikin kahtiajakautuneen olemuksen toisesta puolesta, pölyteknikkojen ilmaisukrehosta. Kyseessä ei o servi sysdemsin henkilökunnan poliittisesti arvelluttavia näytelmiä esitvä, vaiettu näytelmäkerho, vaan jotakin mhin monet pikiläiset teikkarit on jo törmänneet esim. Pimeissä illanvietoissansa. Ilmaisukrehoo on toistaiksi harjoittanut doimintaansa spontaanillisesti, sekavissa oloissa, laillisten kiihotusaineiden aikutuksn valaishena. Ja aikoo jatkoissansakin tyytyä gonvendionaalisiin sörsseihin ja puduihin. Imaisuotoiminta on virinnyt vauhtiinsa haamuöisin etenkin paikoissa, joisna pieni jo- joukko keskivanha-pieru-mielisiä rholaisia on pitänyt seminaarejaan. Seminaareissa onkni akateemillisten keskusteluiden ohella keskitytty luonnolliseen suu-ilmai-suun ja toisessa päässä o pääteemana nähty krotkeski improvisaatio ihan itse laadituilla lyömäsoittimilla, niinku umpipuurummut. Ja viski stroki jäillä. Ruumiinkieli-ilmaisua on jossakni määrin ja böömin joututtu todistamaan, lähinnä neliraajajarjoituksia ja -halvauksia. Kuhnekylvyt eivät o vieläkään tulleet suosioon näisä pii-reissä.

Seminaarit o rahoitettu tavallisesti ravintoketjussa ylempänä olevilta henkilöiltä vipatulla kyhnyllä tai katteettomilla tsekeillä. Kevyiten orkanisaatioiden ansiosta hankittu gapitaali ei o jäänyt aloillensa maatumään väliportaisiin tai tasanteille, vaan läpimenoaika o ollut toisinaankin hämmästyttävän lyhyt. Seminaareissa on vuosia luonnosteltu ekperimentillistä rojektia kulttuurin puolelle, matalakulttuurin kenttään ens alkuunsa. Ruohonjuuritason toimintaa jatketaan jatkoissakin, sillä se antaa tukevan perustan nuoremmille po-Ville ja yl-Emmille tasoille ja sitä tuskin pystyy kukaan lopettamaan, paitti itse iso kehno. Nyt o aika puhua a-sioista viimeinkin selvinpäin ja esitellä ilmestys, joka oli väistämätömästi tuloillaan jo kauan.

isänmaan kevyen musiikin kentille putosi lentoteknillinen rokyhtye aunuksen radio yks vuosi sitten. Yhtyeen nokassa veivaavat l-setä kyösti kukkonen ja k-setä kalevi kähkönen. Komppityöväki muotostaa oman liittonsa, jossa panevat pontta patiiniin kaks lievejannua r-setä jalli riivatsalo ja b-setä reino gikman. Eero-roudari on myös jäbä. Nämä tekijämiehet ovat paremmin tunnetuja yhtyeestä aunuksen radio ja ovat laatineet mm. Hitin "titta mig jag flyger" piharakennuksen takana vime mittumaarina. Hittu, ett oltiinki naamarina. Yhtyeen lentoteknillisuus juontuu herrain elämänuran valintaan, joka on yhteessä lähes homokeeninen, diploni-insrööni otaniemen lentoteknillisestä lyseosta vuosina 1992-95. Homon keeneistä ei sit tie. Vain yksi on joukosta lakimies, josta on kovasti apuva pikku kähinöiden ja mnagerisopimusten selvittelyissä, sanovat yhtyeen jäsenet.

Debyyttikorsetti järjestettiin omalla harjoitustilalla arvostelukyvyyttömän ja humalaisen kutsuvarvasyleisön läsnäollessa. Kakilla oli tosi kuuma kun patterista oli säätöknupi hävinnyt johkin, eikä sitä löytänyt edes kukaan. Kukaan ei tullut varsinais-Elliseti lyömään soittajia ja esitys tulkittiin menestyks-Elliksi. Musiikin monimutkallisessa maailmassa kaivattu aunuksen radio yhtye sijoittu mainstream stickan andersson arm brother heavyn ja x-genre gender blender tender side stream helsinki elevator saundin kuuntelijasta katsoen vasemman puoleiseen puoleen väliin. Yhtyeen lavaesiintyminen on persoonallista ja herättää katsojassa vaikut-Elman, joka saa tuntumaan esityksen tutulta, vaikk vastaavaa näkee vain ammattihoitohenkilögunta. Aidonnäköist hrjahtelua ja pälyilevää katsegont-aktia on opeteltu maan parhaitdein goreokraafein valvovan silmän alapuolella, liikehtely muistuttaa puujumalain tanssia luonnonkansain parissa. Näi o.

Nykyaikoina aunuksen radio tai "aukkarit" kuten innokkaimmat puhaltimet kutsuvat yhtyettä, o jo giertänyt esiintymispaikoissa ja helsinkin roklubin. Sika-aari hjulissakin ne oli veivaamas. Baranormaalisesta lavasoust voi lukea mm. Lentolehtisen numerosta fiis kautta ysi viis, jossa

lehden riitikko tykkäs kovasti. Myös muistakin lehdistä voi tulevaisuudesta lukea. Vaikka menestys on noussut jo päähän, tarvitaan sitä lisää piakkoin.

Prahaimmillaan aunuksen radio on arvostelukyvottomän, tukevasti siemailleen yleisön edessä ja oudosti pukeutuneena. Suositeltava pukeutuminen konserttiyleisölle onkin miehille pikkutakki ja suorat housut sekä naisille suora takki ja pikkuhousut. Tavaratalo stockmannissa helsinkistä voi tutustua näihin tuotteisiin läheltä. Ilmailuväelle aunuksen radio on vielä myötämielinen ja myöntää edullisia esiintymissopimuksia, joissa on vähän pienellä painettuna paljousalennus myöskin. Kus tehtään kontrakti yhdyeen lakimiehen kansa yli kymmenesstä gonzertista niin se on jo paljo. Kaljakori ja isot kulu-korva-ukset kuuluvat tyyliin, jota kyllä riittää.

Jos omistat sdationin tai roklubin tai jonkun lämmitetyn talon, jossa on ihmisiä, tilaa aunuksen radio feivaamaan. Telttakin on ihan hyvä. Yhtyeen jäsenet haluavat kuunnella julhayleisönkin mielipiteitä joskus niin, etä viehkot neidot päästetään käymään takahuoneessa konsertin jälkeen. Yhdye osaa käyttäytyä gorrektisti, eikä hyppelehti alastomana hot-Ellihuoneen ikkun-Asta, kuten takavuosina oli tyyliissä englannissa moppitukilla.

Joskus saattaa kyllä ärräpää päästä.

Maailmankiertue -96:

Helsinki 26.4 BAR FAT MAMA

EFRY kesäkuussa EM-kisoissa

*jUustSo K*

## Jäsenrekisterin ja sähköpostilistan käyttöohjeita

**K**erhon jäsenrekisterin hoitaminen siirrettiin muutaman vuoden tauon jälkeen takaisin sihteerin hoidettavaksi. Sillä ei kylläkään ole merkitystä jäsenelle, jäsenrekisteriin liittyvät asiat hoidetaan kuten ennenkin.

Eli kertauksen vuoksi; jos epäilet, että kerhon rekisterissä oleva osoitteesi on virheellinen (tulihan tämä lehti oikeaan osoitteeseen?), voit suorittaa osoitteenmuutoksen joko (suositeltavampi tapa) lähettämällä kerhon osoitteeseen postin ilmaisen osoitteenmuutuskortin, tai lähettämällä sähköpostia sihteerille tai osoitteeseen [pik@otax.hut.fi](mailto:pik@otax.hut.fi).

Sihteerä hoitaa myös kerhon sähköpostilistan ylläpitoa. Listan osoite on [pik-jas@otax.hut.fi](mailto:pik-jas@otax.hut.fi) ja sille osoitetut viestit menevät kaikille listallaoleville sähköpostia käyttäville 137 PIKiläiselle. Listan ylläpito-osoite on [pik-jas-request@otax.hut.fi](mailto:pik-jas-request@otax.hut.fi), jonne voi lähettää eroamispyynnöt, liittymispyynnöt, osoitteenmuutokset ja muut vastaavat viestit.

Listan suuren käyttäjämäärän vuoksi tulee välttää turhaa pulinaa taajuudella. Samalla on syytä olla tarkka, että painettaessa reply- tai forward-nappia vastatessa jonkun jutun kirjoittajalle tai lähetettäessä informaatiota eteenpäin, ettei siinä sivussa unohdeta viestin otsikoihin pik-jas:ia kopion saajaksi. Tulee aina miettiä, haluaako todella osoittaa asiansa kaikille listalaisille vai esimerkiksi johtokunnalle ([pik@otax](mailto:pik@otax)) tai edellisen viestin kirjoittajalle. Listan ylläpitäjä aikookin jatkossa PIKtatorisin ottein puuttua listalla tapahtuvaan viestiliikenteeseen aluksi huomauttaen jos töttöillään, ja sitten kulloisenkin mielentilan mukaisin toimenpitein.

*Mikko Pietilä*



# PIK-tutkain

## PIK eläkeikään, muttei eläkkeelle

**K**erhon 65-vuotis syntymäpäivä on 26.3.1996. Tasan 65 vuotta sitten päätti ryhmä ilmailusta kiinnostuneita teekkareita perustaa Ilmailuteikkarit-nimisen yhteisön. Kerhon nimi muutettiin myöhemmin Polyteikkarien Ilmailukerhoksi ja keväällä 1933 nykyiseen muotoon Polyteknikkojen Ilmailukerho. Johtokunta on suunnittelemassa juhlapäivän kunniaksi jotakin kivaa kaikille kerholaisille. Frakit ja iltapuvut kuntoon, PIK-juhla lähestyy.

AK

## Koulutus luvallista

**K**erhon koulutuslupa on uudistettu. Lupa on voimassa 24.02.1999 asti. Organisaatio on seuraavanlainen:

- koulutuspäällikkö (pursi & moottori) Onska Viljamaa
- mottilentokoulutuksen johtaja Onska Viljamaa
- moottorikoneiden huoltotoiminnan johtaja Lasse Palomäki
- pursipäälennonopettaja Jukka Mononen
- pursihuoltotoiminnan johtaja Mika Viljanmaa

Lupa antaa kerholle oikeuden seuraavanlaisen koulutuksen antamiseen:

- Purjelentoteorioita voidaan pitää lupakirjaa, pilvilentoa ja moottoripurjelentoa varten. Lentokoulutusta voidaan antaa pursi- ja pilvipahvia varten.
- Mopupahvilentokoulutusta varten emme saaneet lupaa, koska meillä ei ole tällä hetkellä yhtään mopua koulutusluvassa. Kun lupaan lisätään mopu, lisätään siihen myös lupa mopulentokoulutukseen.
- Moottorilennon teoriakursseja voidaan järjestää lupakirjaa, YÖ-VFR-, IFR-, hinaus- ja vesilentokelpuutusta varten. Lentokoulutusta voidaan antaa kaikista em. aiheista. I-koulutusta varten lupa on kuitenkin voimassa vain 4.3.-4.5.1996 !
- SIL:n PW-5 ei ole luvassa. SIL teki päätöksen, että eivät anna suostumusta kerhoille liittää sitä koulutuslupiin. Sillä kuulemma pääsee lentämään kuiteskin, kun on pahvi handussa. Samoin toinen Säätiön kaksikoista jäi pois luvasta, koska siitä on lentokelpoisuustodistus umpeutunut, eikä ILL laita moisia koneita mihinkään lupiin.

Tämä tästä. Nyt kaikki hurjasti koulutta(utu)maan. Ja jos se ei huvita, niin sitten voi lykätä Villen vatsahaavan alkamista menemällä messuille...

*Tuomo Jalovaara*

### **Uusi ilmailulaki voimaan 1.3.**

**K**erhonkin ilmailumääräysmappeihin on ilmestynyt uusi ilmailulaki. Koska jokaisen ilmailijan on tietettävä, minkä lain mukaan toimitaan, kehotan itse kutakin tutustumaan uuteen lakiin. Ilmailulehdessä 2/1996 on Ari Vahteran artikkeli uudesta laista, joten siitä voi referoida tärkeimpiä kohtia.

AK

### **Lupakirjamääräykset ja koulutusohjeet muuttuvat 1.3.**

**Y**ksityislentäjän lupakirjaan vaaditaan uuden PEL M2-2 muutos 3:n mukaan 40 lentotuntia, joista 5 tuntia saa olla lennonharjoittelulaitteella. Yksinlentoja on 10 tuntia entisen 12 tunnin sijaan. Lentokoulutuksen johtaja voi pienentää kokonaislentomäärää enintään 6 tuntia, jos oppilaalla on esim. purjelentäjän lupakirja ja oppilas edistyy hyvin. Kokonaislentokokemuksesta voidaan vähentää 25 prosenttia mopun tai hekon päällikkönä lennetystä tiimasta, enintään 15 tuntia. Lentokoulutusvaatimukseen on lisätty 180 asteen vaakakaarto mittareiden avulla. Koulutuksen tietovaatimukseen on lisätty mittarilennon teoria ja radiosuunnistuslaitteiden käyttö.

Ennen määräysten voimaantuloa aloitettu koulutus saadaan suorittaa loppuun hyväksytyin koulutusohjelman mukaisesti edellyttäen, että koulutus suoritetaan loppuun viimeistään 31.10.1996.

AK

### **Lupakirjan uudistamisen ehdot muuttuvat**

**L**upakirjaa uudistettaessa on lennettävä tarkastuslento, jos lentokokemusta viimeisen 12 kuukauden aikana on alle 12 tuntia. Tarkastuslento voidaan korvata lennonopettajan lausunnolla suoritetusta kertauskoululennosta, jos hakija on toiminut lentokoneen (ei himmeli eikä mopu) ohjaajana vähintään 12 tuntia ja vähintään 6 tuntia päällikkönä viimeisten 12 kuukauden aikana.

Tarkastuslento- tai lennonopettajan lausuntoa ja todistusta ilmailumääräysten ja -sääntöjen kokeesta ei tarvita, jos uudistettava lupakirja on voimassa alle 24kk ja edellisen lupakirjan uudistuksessa esitetty lausunto ja todistus ovat alle 16 kuukautta vanhoja.

Ennen 30.4. ei kertauskoululentoa vaadita, jos lupakirjaa uudistavalla on 12 tunnin lentokokemus viimeisen 12 kuukauden aikana.

Lääkärintarkastuksen uusimista voi venyttää "prosentteille". Uudet lupakirjamääräykset sallivat 30 päivän liukumaa lääkärintarkastuksessa, ennen kuin lupakirjan voimassaolo päättyy.

AK

### **Sääminimit VFR-lennoilla**

**V**FR-lentoja lentosäännöissä annetuilla sääminimeillä saa lentää yksityislentäjä, jolla on lentokokemusta lentokoneilla ja mopuilla vähintään 100 tuntia ja jonka perusmittarilentotaito todettu kertauskoululennolla tai tarkastuslennolla tai jolla on yölentokelpuus. Muiden yksityislentäjien sääminimit ovat: Matkalennolla näkyvyys reitillä vähintään 5 km ja pilvikorkeus vähintään 1000 ft. Lennettäessä lentopaikan läheisyydessä näköyhteys käytettävään kiitotiehen

säilyttäen vaatimukset ovat näkyvyys vähintään 3 km ja pilvikorkeus sellainen, että voidaan lentää selvästi erossa pilvistä minimilentokorkeus säilyttäen.

AK

### **Rätinhinaus luvanvaraiseksi**

**I**lmailulaitos on uuden ilmailulain antamien mahdollisuuksien mukaisesti määrännyt kaiken erityislaatuiseen ilmailutoiminnan luvanvaraiseksi. Erityislaatuiseen ilmailutoimintaan kuuluvaksi määritellään myös hinauslentotoiminta, jota varten kaikilla toimintaa harjoittavilla tulee olla asianmukainen Ilmailulaitoksen myöntämä lupa, vaikka toimintaa ei harjoitettaisikaan ansiotarkoituksessa. Lupavaatimus ei kuitenkaan koske normaalia purjelentokoneiden hinauslentotoimintaa, mutta estänee esimerkiksi PIK-65 -rätin hinaamisen...

HR

### **Säännöt Patentti- ja rekisterihullutuksen hampaissa**

**J**oulu- ja tammikuun kuukausikokoukset hyväksyivät kerhon sääntöihin viranomaisen vaatimat muutokset. Pykälään 3 lisättiin sana ...*vastaavilla*... sopivaan kohtaan. Kerhon ylimääräisen kokouksen koolle kutsumista varten tarvitaan 1/10 jäsenistä, tai 30 jäsentä, *kumpi määrä on pienempi*. Ainaisjäsenille ja kunniajäsenille ei enää sääntökorjauksen jälkeen tarvitse lähettää kutsua vuosi- ja vaalikokoukseen. Johtokunnan toimintakäsikirjaan kuitenkin lisättäneen ohje menettelyn jatkamisesta.

AK

### **Tekstiilit peruttu**

**P**IK-tekstiileitä ei suuresta kysynnästä johtuen tulekaan. Mikään edustustekstiilitoimittaja ei suostunut toimittamaan haluttua määrää eri variaatioita. Ehkä tyydymme ompelemaan PIK-merkkejä ja liimailemaan PIK-tarroja, niitä on saatavilla varapuhikselta.

AK

### **Purjelentokoulutusta**

**A**ri Vahtera järjestää ensi kesänä purjelennon taitolentokurssin. Koulutuskoneena tulee olemaan Acro. Ajankohta on vielä avoin, paikkana on tietysti Räyskälä. Koulutustarjonta näyttää muutenkin purjelentopuolella hyvältä. Pilvilentoteoriat järjestyvät yhdessä HIK:n ja EIK:n kanssa 20.-21.4. Lento-osuus järjestyyne kesällä, samoin kuin matkalentokurssi. Taitojensa kehittämistä kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä päälennonopettaja Monoon.

AK

### **Acro remontissa**

**A**cro saa siipiinsä uuden maalin. Runko on jo maalattu, seuraavaksi on siipien vuoro. Vesa Tanner ja Wili lähtevät joka lauantain (ja mahdollisesti sunnuntaina) klo 9.00 Murjulta kohti Karkkilaa.

Viime lauantaina ei ollut yhtään vapaaehtoista messuministeriä lukuunottamatta lähdössä töitä tekemään. Sanomattakin on selvää, että työ ei etene ilman työntekijöitä. Nyt kaikki mukaan, että saadaan Acro siivilleen - Kebnelle lähtijät ovat tietysti etunenässä tunkemassa remonttiin. Seuraavana jonossa ovat varmaan ensi kesänä purjelennon taitolentokurssille osallistumaan aikovat. Ilmoittautumiset Wilille tai Vesalle.

AK

### **Clubin kirja kateissa**

**M**issä mahtaa olla viime kesänä täytynyt Clubin kirja. 14.7. on aloitettu uusi kirja, mutta vanhaa kirjaa ei löydy mistään. Jos luulet tietäväsi mistä kirja löytyy, ota yhteyttä rahavirastoon tai koneen hoitajaan.

AK

### **Kebneleirille mahtuu vielä!**

**P**oiketen useista aiemmista vuosista on tämänvuotiselle Kebneleirille lähdössä vain murto-osa leirille mahtuvista pik-kansalaisista. Kuultujen huhujen mukaan on kummallakin viikolla vielä varsin runsaasti tilaa isommallekin lentäjäjäsenkarijoooukkiolle. Leirin ajankohtahan on perinteinen, viikko pääsiäisen molemmin puolin. Mukaan halajavat ottakoon pikaisesti yhteyden lekledare Timppaan (puh 5651887, Timo.Minkkinen@hut.fi).

HR

### **Purjelentämään Tsekkeihin**

**R**uåttalainen Kjell Folkesson organisoi kansainvälistä purjelentoleiriä Tsekkeihin. PIK-läisistä lähtöä vakavimmin suunnittelee Hakasen Ville. Jos purjelentomatkatilu Keski-Euroopassa kiinnostaa, ota yhteys Villeen.

AK

### **Suhinu Kebnehuoltoon**

**K**onehuoltorintamalla riittää töitä kaikille. CBV on saanut uuden sylinterit ja odottaa niiden asennusta. COV:n 100h huolto on varmasti lehden ilmestyessä jo valmis. Suhinu on menossa satasen+Kebnehuoltoon, joten koneen hoitajalle työvoimaksi ilmoittautuvat vähintään kaikki Kebnelle lähtijät. Sierra Exrein vuositarkastus aikaistui sattuneesta syystä muutamalla viikolla. Viime vuoden trendin mukaisesti ainoastaan KiloTango on lentävän henkilökunnan käytössä Malmilla.

AK

### **Lentskaritilanne 15.2. (paitsi CSX - 22.2. klo 14.00)**

- OH-PKT Lentokunnossa Malmilla, 100h huoltoon 25h+%

- OH-TOW Malmilla, menossa 100h huoltoon, kakkosradion näyttö vaihdettu, tuuletus toimii erinomaisesti.
- OH-CSX katollaan Malmilla.
- OH-COV 100h huollossa Malmilla.
- OH-CBV moottoriremontissa Malmilla, uudet sylinterit saapuneet.

AK

### Aleksis "PIK-3c" BravoVictorin hoitajaksi

Tammikuun kuukausikokous sai valita jopa kahdesta ehdokkaasta BravoVictorin hoitajaksi. Edellisten kokouksien ehdokaspula oli korjattu kahdella A2-kurssilaisella. Valituksi tuli paikalle vaivautunut Aleksis "PIK-3c" Kajava.

AK

### EM-kisat Räyskälässä, kerho leirillä jossain

Purjelennon EM-kisat järjestetään tällä kertaa Räyskälässä. Kisat kestävät kaikkiaan noin kolme viikkoa, ensimmäinen viikko on tosin harjoitusviikko. Varsinaisten kisojen aikana (eli kesäkuun kaksi ensimmäistä viikkoa) on tavallisten kuolevaisten purjelentäminen varsin täysin epäsallittua, joten kerhon ja sen varsinkin purjelentäjäsankareiden on jälleen kerran etsiydyttävä evakkoon pitämään kesäleiriä. Tällä kertaa kesäleirin pitopaikan valintaa rajoittaa se, että Suhinu on mukana kisahinauksissa, joista se vapautuu välittömästi niiden päätyttyä lennähtämään kesäleiripaikkaan, eli todennäköisesti Nummelaan, Kiikalaan, Hyvinkäälle tai Vesivehmaalle. Kesäleiripaikkaa pähkäilee johtokunta, joten hyvät (ja muutkin) ehdotukset saatettakoon pikaisesti sen tietoisuuteen. Muuten on tyytyminen johtiksen käsittämättömässä viisaudessaan ja erehtymättömyydessään tekemään päätökseen!

HR

### Kerho tukee SM-kisoihin osallistuvia

Johtokunnan päätöksen mukaan kerho tukee kerhon kalustolla SM-kisoihin osallistuvien pilottien kisabudjettia 500 markalla. Kaluston

siirrosta aiheutuvia kustannuksia ei korvata. Terraario on käytettävissä aikaisempien vuosien malliin. Lisää tietoa johtokunnalta.

AK



# CSX-tutkain

## Sierra Exrei museoikään - muttei museoon

**V**anharouva SierraExrein viidenkymppin villitys lähestyy. Loppukesästä järjestetään ennenkuulumattomat synttäriläiset. Polyteknikkojen Ilmailukerhon Kannuspyöräkonedivisioonan C14-jaoston SierraExrei 50v-Juhlatoimikunnan puheenjohtaja Kari Kemppi (oletettavasti) ottaa vastaan ilmoittautumisia toimikunnan jäseniksi haluavilta.

AK/HR

## Myös CSX:n sisaret juhlivat synttäreitä

**S**ierra-exrei ei suinkaan ole Euroopan ainoa viittäkymppiä lähestyvä Cessna 140, itse asiassa Suomessakin koneita on lentokuntoisena kaksi kappaletta (toinen PIKillä, toinen Onskalla), atomeina 1 (kerhoa erittäin lähellä olevilla tahoilla, varustettuna rakennusluvalla), muualla manner-Euroopassa noin 30 kappaletta ja Brittein saarilla noin 40, mukaanlukien C-120-yksilöt. C-120- ja C-140 -koneita rakennettiin vuosina 1946-1949 varsin kovalla tahdilla, keskimäärin toista tuhatta konetta vuodessa. C-140-koneita rakennettiin sinä aikana 5432 kappaletta, ja niinpä kaikkien niiden viisikymppisynttäriläiset ovat ovella. Euroopassa onkin järjestellä ainakin yksi fly-inn johon on kutsuttu kaikki eurooppalaiset pienet kannuscessnat, myös CSX, ja pippalot pidetään Pophamissa Englannissa heinäkuun 12.-14. Joka tuntee asian kutkuttavan, voi kysellä kutsukirjettä kerhon sihteeriltä.

HR

## 50 vuoden villitys aiheuttaa yllättäviä loikkia

**C**SX:n yhdeksäs matkapäiväkirja on täytynyt. Koneen kymmenes matkapäiväkirja avatiin juhlallisesti - kaadolla! Yksinlennolla ollut oppilas joutui Sierra Exrein orastavan viidenkymppin villityksen yllättämäksi kun se 22.2.96 joutui lumikinoksen yllättävän päällekkäisyyden uhriksi läpilaskussa Malmille. Kone siis päätyi radan sivuun lumipenikkaan, johon Vanharouva antautui lähes selälleen. Paksu kinos jarrutti kaatumista ja vähensi vaurioita jättäen sivuperäsimen noin metrin korkeudelle. Koneen kärsimät vauriot rajoittuivat rikkoutuneeseen potkuriin, pieniin peltikolhuihin ja suuriin henkisiin hiertymiin. Mahdollisesti moottori joudutaan myös tarkastamaan. Vauriot uhkasivat kuitenkin moninkertaistua kun konetta oltiin kääntämässä takaisin pyörilleen: yli-innokkaat palosotamiehet meinasivat nostaa koneen pyrstön suoraan rungon yli ilman että pyrstöä olisi ollut kukaan ottamassa vastaan. Tästä olisi ollut seurauksena pyrstön huiman pyörähdysten lopuksi äkkipysäys jolloin koneen takarunko olisi vääjäämättä vääntynyt solmulle. Onneksi Onska ehti väliin ja sai lisävoimia pyrstön vastaanottamiseen varmistaen näin ettei kone vaurioituisi enää lisää.

AK/HR

## CSX:n maalaus ja sisustusremontti valmistui

**S**ierra Exrein toista vuotta jatkunut maalausprojekti on vihdoinkin valmistunut. Muuten varsin sievä maalaus viimeisteltiin eräänä valoisana talvipäivänä maalaamalla keskeytynyt kylkiraita kokoon. Samalla kone sai uuden erittäin tyylikkään punasävyisen sisustuksen, joka tosin maksoi vähintäänkin mansikoita. Maalauksen ja uuden sisustuksen valmistuttua CSX on ehdottomasti Suomen tyylikkään Cessna 140!

HR

## Tekevälle sattuu

**K**erhon C-140-kausi alkoi vuonna 1979 kun kerho vuokrasi koulukoneeksi 1946 uutuuttaan hohtaneen Cessna 140 OH-CSY:n. Siiri-Ylermi lensi kerhossa noin 330 tuntia, suurimpien vaurioiden rajoituessa jarruhuoliin, tai kuten kerhon 50-vuotishistoriikki kertoo: "Ilmailuhallituksen katsastusinsinööri ajoi koneen ulos rullaustieltä, vaikka toinen jarru toimi tyydyttävästi".

Siiri-Ylermin jälkeen kannuskonekausi jatkui CSX:n hankinnalla joulukuussa 1982. Jo silloin koneen hankinta herätti nurinaa: "olishan vähän kalliimmalla hinnalla saanut sataviisikymppisenkin". Sierra Exrein ajat kerhossa alkoivat ihan mukavasti. Kone lensi neljä vuotta ilman kummempia vaurioita, kunnes kesällä 1986 se teki telemarkin, josta koituneet vauriot olivat melko pienet: vanne rikki ja laskutelineen kiinnitys korjattava.

Mutta seuraavana vuonna koneelle sattui isompi kaputti: yksinmatkalennollaan ollut oppilas kaatoi koneen Vesiksellä 21.7.87, jolloin kone oli ollut kerholla lähes viisi vuotta ja lentänyt sinä aikana 1816 tuntia. Lehtitietojen mukaan onnettomuuden syynä oli ollut koneen pieni takapyörä joka maahan osuessaan oli kääntänyt koneen nokan kautta ympäri! Vauriot olivat huomattavat, vakuutusyhtiö lunasti hyllyn, jolta kerho osti sen välittömästi takaisin. Kone korjattiin saadulla vakuutuskorvauksella, vaikka siihen kuluikin kauan.

Seuraavan kerran Sierra Exreitä myllytettiin toukokuussa 1990, jolloin oikean laskutelineen akseli irtosi väärin muttereiden takia. Siinä vaiheessa edellisestä kaputista oli kulunut 309 lentotuntia.

Helmikuussa 92 koitti jälleen koneen uudelleenrakentaminen, kun laskuteline väsyi poikki 231 lentotunnin kuluttua edellisestä korjauksesta. Tässä vaiheessa vakuutusyhtiö jo uhkasi konetta rälläkällä, mutta kerho sai sen vielä pelastettua. Korjauksen valmistuttua koneen vakuutusarvoa nostettiin puolella, jotta vakuutusyhtiö ei enää saisi tilaisuutta uhata kerhoa sillä ettei lunastukseen mennyttä hylkyä enää saisikaan ostaa takaisin.

Helmikuun 22. päivänä 1996 oli edellisestä kaputista kulunut jo noin 460 lentotuntia - vuositarkastukseen varattua aikaa piti yllättäen jälleen hieman pidentää.

*HR*